

Verlader und Spediteure kritisieren Reeder

KURSWECHSEL Im Verhältnis zwischen Verladern, Spediteuren und Reedern gibt es oft Ärger. Zu den Kritikpunkten gehören aus Sicht von Verladern und Spediteuren die mangelnde Zuverlässigkeit, häufige Kurswechsel, schlechter Informationsfluss und zusätzliche Gebühren.

Von einem Tag auf den anderen dauern Transporte ein Viertel länger – diesen Schock mussten Unternehmen letztes Jahr verdauen, die ihre Produkte per Schiff transportieren. Denn auf dem Höhepunkt der Krise griffen viele Reeder zu einer drastischen Maßnahme: Um Kosten zu sparen, ließen sie ihre Schiffe einfach langsamer fahren. Die Folge des sogenannten Slow Steaming: Statt 25 Tage brauchte ein Container aus China plötzlich 30 Tage nach Europa – mit schweren Folgen für die Supply Chains. In Fabriken fehlten Teile, Liefertermine platzten, Empfänger mussten mehr Zinsen für vorfinanzierte Teile zahlen. Langsam glätten sich die Wogen. „Wir haben uns auf Slow Steaming eingestellt“, sagt Rüdiger S. Grigoleit, Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) im Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). Doch Slow Steaming war nur ein Brandherd. Das Verhältnis zwischen Verladern, Spediteuren und Reedereien bleibt verbesserungswürdig.

Oft fehlen die Informationen

Für Ärger sorgt zum Beispiel immer noch die mangelnde Zuverlässigkeit: Nur gut 50 Prozent aller Waren, die per Schiff reisen, erreichen den Empfänger zum vereinbarten Zeitpunkt, schätzt das DSVK. „Die Pünktlichkeit ist schlechter geworden“, diagnostiziert Grigoleit, in seiner Haupttätigkeit Vice President Logistik beim Chemie- und Pharmaunternehmen Merck, Darmstadt. Was die Verzögerungen für Verladern und Spediteure so ärgerlich macht, ist, dass sie – anders als beim Slow Steaming – nicht durch gute Planung abgefedert werden können, weil die nötigen Informationen fehlen. „Wenn ich ein 2-Kilo-Paket um die Welt schicke, kann



Verlader bemängeln, dass Reeder immer kurzfristiger die Reihenfolge der angelaufenen Häfen ändern – dadurch kommt es immer wieder zu Verzögerungen.

FOTO: H. LANG/DDP

ich jederzeit nachschauen, wo es sich gerade befindet – bei einem 20-Fuß-Container nach Japan geht das nicht“, beschreibt Grigoleit das Problem. Tracking & Tracing sei bei Reedereien – anders als etwa in der KEP-Branche – noch nicht ausreichend verbreitet. Die Reeder indes weisen den pauschalen Vorwurf mangelnder Pünktlichkeit zurück. „Das hängt von der jeweiligen Linie, der Strecke und dem Hafen ab – hier gibt es große Unterschiede“, betont Daniel Hosseus vom Verband Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg. Ein weiterer Kritikpunkt der Verladern: Schiffsbetreiber wechseln seit der Krise häufig den Kurs – und das zum Teil im wahrsten Sinne des Wortes. „Die Reeder reagieren allgemein schneller auf wech-

selnde Volumina“, beobachtet Günter Gumboldt, Director Global Provider Management bei Schaeffler Technologies, einem führenden Zulieferunternehmen der Automobil- und Luftfahrt-Industrie. Konkret bedeutet das: Es kann gut sein, dass ein Reeder plötzlich die Reihenfolge der angelaufenen Häfen ändert. „So entstehen schnell 10 bis 14 Tage Verzögerung“, berichtet Gumboldt.

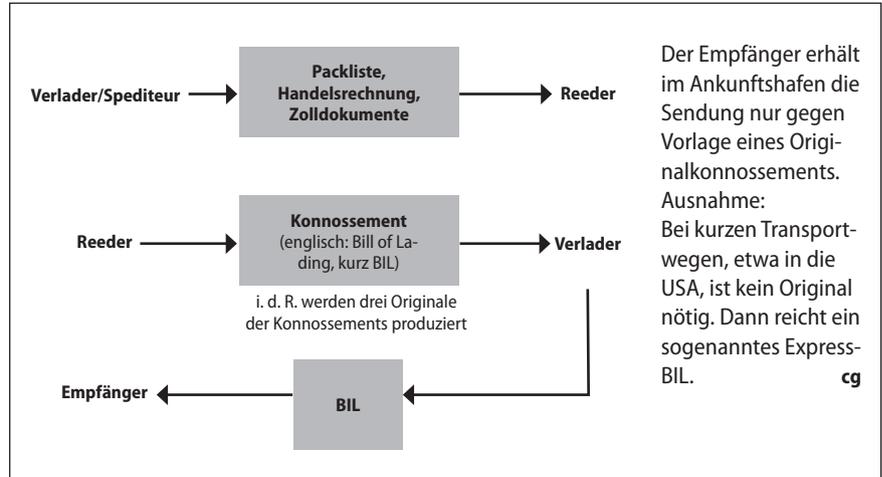
Sinkende Raten erwartet

Entspannung ist zumindest an der Preisfront eingekehrt. „Wir erwarten tendenziell sinkende Raten“, sagt Willem van der Schalk, Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure im Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V. (KDS im

DSLV e.V.). Hintergrund: Viele Reeder bauen massiv die Kapazitäten aus. Reihenweise werden neue Schiffe aufgelegt, allein im ersten Halbjahr sollen 20 Prozent der bestehenden Tonnage nochmals hinzukommen, im zweiten Halbjahr 16 bis 20 Prozent. Stellplätze auf Schiffen wird es im nächsten Jahr also genug geben, Praktiker warnen allerdings vor Engpässen bei den Containern selbst. „Viele Reedereien haben ihre Depots im Inland aufgelöst. Das bedeutet, es muss länger im Voraus geplant werden“, erklärt Schaeffler-Mann Gumboldt. „Früher konnten wir die Container beispielsweise am Hafen in Nürnberg abholen – heute müssen wir sie in Hamburg oder Rotterdam beschaffen.“

Oft kritisiert wird auch die zu langsame Dokumentation der Reeder. „Teilweise bekommen wir das Konnossement (eine Art Beförderungsquittung des Reeders, d. Red.) erst sieben Tage, nachdem das Schiff mit der Ladung abgelegt hat“, sagt van der Schalk, neben seiner Verbandstätigkeit Geschäftsführer der Hamburger Spedition A. Hartrodt. Die Ursache liegt im mangelhaften Informationsfluss: Die Spediteure übertragen zwar alle nötigen Dokumente schon seit einigen Jahren in elektronischer Form an die Reeder (etwa über das Dakosy-System). Danach allerdings kommt es zum Medienbruch: Reeder leiten die Daten an sogenannte Manifestabteilungen in Übersee weiter, etwa Indien oder Malaysia, wo sie ausgedruckt und per Hand in das reedereieigene IT-System übertragen werden. Die Arbeit im Billiglohnland spart zwar Kosten, produziert aber auch Verzögerungen und Fehler, vor allem, weil die Papiere von Ungelernten bearbeitet werden. „Jede zweite Rechnung ist falsch“, ärgert sich van der Schalk. Sein Ärger ist verständlich, denn die Verlager beschwerten sich zuerst bei ihren Spediteuren, wenn Abrechnungen zu spät kommen oder fehlerhaft sind. Der Ausweg: „Reeder müssten elektronische Schnittstellen programmieren“, fordert van der Schalk. Doch das ist leicht-

HINTERGRUND: DOKUMENTE IM SEETRANSPORT



ter gesagt als getan, schließlich sitzen viele Reeder im Ausland und müssten theoretisch eine Schnittstelle zu jedem einzelnen Hafenkommunikations-System auf der Welt bereitstellen. Doch die Spediteure wollen hart bleiben. „Reeder, die in Zukunft keine Interfaces zur Verfügung stellen, werden weniger Berücksichtigung finden“, kündigt van der Schalk an. In diesem Tauziehen sind Verlager großer Volumina klar im Vorteil. Sie bringen die nö-

Spediteure beklagen mangelhaften Informationsfluss und fehlerhafte Rechnungen.

tige Nachfragemacht mit, um Reeder zu Veränderungen zu zwingen. Die Schifffahrtsunternehmer ihrerseits beurteilen die Frage der IT-Integration rein wirtschaftlich. Jede Schnittstelle müsse sich rechnen, so Daniel Hosseus vom Reederverband. Hier seien weniger die Verbände, sondern die Marktteilnehmer am Zug. „Jeder Spediteur muss sich einen Anbieter herausuchen, der zu ihm in Preis und Leistung passt.“

Ein besonders brisantes Problem, von dem einige Spediteure berichten, sind so-

genannte Minus-Raten. Dahinter steckt eine Praxis, die den Verlagern quasi über Nacht überhöhte Transportkosten bescherten kann. Beispiel: Ein Unternehmen möchte Waren aus Schanghai nach Hamburg verschiffen und wendet sich an einen chinesischen Verfrachter ohne eigene Schiffe (NVOCC). Der verspricht, die Ladung kostengünstig zu verschiffen, doch sobald die Fracht in der Hansestadt ankommt, erlebt der Kunde eine böse Überraschung. Auf einmal fallen zusätzliche Gebühren an — zum Beispiel dafür, dass die Ladung nicht einen ganzen Container gefüllt hat (LCL-Kosten). „Das ist Betrug am Kunden. Der glaubt, zu normalen Raten zu kaufen und zahlt am Schluss das Doppelte oder Dreifache“, beklagt van der Schalk. Statt 20 Euro kostet der Kubikmeter Containerraum plötzlich 90 Euro.

Grund für die Verteuerung: Die zusätzlichen Gebühren werden erhoben, um dem chinesischen Verfrachter „Kickbacks“ (Rückerstattungen) zu zahlen. Und in der Regel hat der Kunde keine Wahl, als zu zahlen, wenn er an seine Waren kommen möchte.

Constantin Gillies

Freier Journalist, Bonn

Anzeige

<p>BERATUNG</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Gefahrgut ■ Abfall ■ Gefahrstoffe ■ Arbeitssicherheit ■ Arbeitsmedizin ■ Datenschutz ■ Umweltschutz ■ Externe Beauftragte 	<p>SEMINARE</p> <p>Gefahrgutbeauftragten-Schulung: Straße, Schiene, Luft, See</p> <p>Gefahrguttransport in der Luft nach IATA/ICAO-ti., LBA U. IHK anerkannt</p> <p>Gefahrgut-Fahrer-Ausbildung: Stückgut-/Tanktransport alle Klassen</p> <p>Befähigungsschein § 20 SprengG</p> <p>Schulungen für beauftragte Personen</p> <p>Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520</p> <p>Ladungssicherung In-House-Seminare</p>	<p>Schiffner Consult GbR Gefahrgutschulung und Beratung Boschstraße 17 94405 Landau a.d. Isar fon 0 99 51 / 98 42-0 fax 0 99 51 / 98 42-10 info@schiffner-gefahrgut.de www.schiffner-gefahrgut.de</p>
---	---	--