

Container-Linienreedereien gefährden wirtschaftliche Erholung der europäischen Wirtschaft

Spediteure fordern von Reedereien Rückkehr zur Normalität

Berlin, 3. Dezember 2020.

Die globale Pandemie hat die Folgen des bestehenden Ungleichgewichts in der Verfügbarkeit von Containern zwischen westlichen und asiatischen Häfen einerseits und des Kapazitätsabbaus in der Linienschifffahrt andererseits verschärft; mit schwerwiegenden Folgen nicht nur für deutsche Spediteure, sondern auch für deren Kunden. Dabei ist die Zuverlässigkeit und Stabilität maritimer Lieferketten von entscheidender Bedeutung für die gesamte europäische Wirtschaft. Aus diesem Grund fordert der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik die Container-Linienreedereien dringend dazu auf, die Zuverlässigkeit der Fahrpläne und die erforderliche Servicequalität wiederherzustellen.

Pandemie und einheitliches Verhalten verengen das Marktangebot für Frachtraum und Containerkapazitäten dramatisch, wodurch die Seefrachtraten steigen. „Die Linienreedereien stellen schlichtweg keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung“, bemängelt Willem van der Schalk, Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure im DSLV (KDS im DSLV). „Zusätzliche Frustration entsteht bei den Speditionen, weil sie in einen flexiblen Not-fall-Planungsmodus gezwungen werden, um auf die sehr kurzen Ankündigungen der Reedereien zur Verfügbarkeit von Containern und Schiffsraum reagieren zu können.“ Die Kosten für die Speditionsbranche sind beträchtlich: Sie entstehen durch Umbuchungen von Sendungen und stets neue Gebühren und Aufschläge (Surcharges) für Shipping-Garantien. Als Folge von pandemie-bedingten Produktionsstopps und Werkschließungen türmen sich die Container in Amerika und stehen für andere Destinationen nicht zur Verfügung. Frachtraten steigen und Wartezeiten werden immer länger. Verschiffungen können vor Chinese New Year im Februar 2021 fast nicht mehr gebucht werden. Am Ende droht dem Spediteur wegen fehlender Planbarkeit sogar Kundenverlust. Dabei profitieren die Container-Linienreedereien bereits einseitig und zum Nachteil deutscher Speditionshäuser von besonderen rechtlichen Privilegien durch die europäische Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien, die von der Europäischen Kommission im April dieses Jahres erneut verlängert wurde. Brüssel hat die Freistellung der Reedereien von den regulären Wettbewerbsregeln bereits mehrfach gewährt. Nach Auffassung der Kommission würden Kunden der Reedereien von Effizienzgewinnen, die durch ein koordiniertes Kapazitätsmanagement in einem Reeder-Konsortiums erzielt werden, profitieren. „Das Gegenteil ist der Fall“, bemängelt van der Schalk. „Solche einseitigen Wettbewerbsprivilegien sind nicht zeitgemäß. Sie erlauben den Reedereien Marktbeeinflussungen, z. B. durch sanktionsfreie Absprachen.“ Die Untätigkeit der Kommission verärgert die Spediteure: Während die US-Seeschifffahrtsbehörde (Federal Maritime Commission) erst vor kurzem ihre Prüfung der Aktivitäten der Container-Linienreedereien verschärft hat, hat Brüssel auch in der gegenwärtigen Krise überhaupt nicht reagiert. „Die Container-Linienreedereien müssen den gegenwärtigen Zustand endlich beenden und zu Geschäftsgepflogenheiten zurückkehren, in denen sie nicht allein Nutznießer sind und vertragliche Vereinbarungen wieder eingehalten werden“, fordert van der Schalk. „Weitere Verzögerungen der Lieferketten können die rasche Erholung der europäischen Wirtschaft nach der Pandemie gefährden. Die Überwindung der Krise erfordert Zusammenarbeit und den guten Willen aller Beteiligten.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.