



Die Blockade des Suezkanals wirkt nach

Sieht nach Urlaub aus, war aber eine Krisensituation. Der Evergreen-Frachter hat die Wasserstraße fast eine Woche lang versperrt. (Foto: dpa/Sputnik/Samuel Mohsen)

30. März 2021

Normalerweise passieren jeden Tag gut 50 Schiffe den Suezkanal - bis zum Dienstag vergangener Woche, als die „Ever Given“ in einem Sandsturm auf Grund lief, sich querstellte und die wahrscheinlich wichtigste Wasserstraße der Welt blockierte. Infolgedessen bildete sich ein gigantischer Stau - an beiden Enden des Kanals warteten zuletzt rund 370 Schiffe auf ihre Weiterfahrt.

Seit diesem Montag ist der Suezkanal wieder freigegeben. Die „Ever Given“ ist in den Großen Bittersee gefahren, wo sie nun ankert und auf Schäden untersucht wird. Anschließend soll sie ihre Fahrt nach Rotterdam fortsetzen.

Der Stau kann nun aufgelöst werden. Die Behörden vor Ort gehen davon aus, dass dies drei Tage dauern wird. In der Schifffahrtsbranche gibt es aber auch Schätzungen, dass bis zu sechs Tage notwendig sein werden, bis der Kanalverkehr wieder reibungslos läuft. Am gestrigen Dienstag hat

sich Hapag-Lloyd zufolge ein Konvoi mit 48 Schiffen von Port Said kommend in Richtung Großer Bittersee aufgemacht. Aus dem Norden starteten 25 Schiffe, die den Kanal direkt komplett passieren sollen. (sr)

Kapazitäten: Harte Zeiten für Exporteure zu erwarten

Bereits am 26. März zeigten sich erste Anzeichen einer Frachtverteuerung. Laut Shanghai Index SCFI stieg die Spotrate für die Relation Shanghai-Nordeuropa um 2 Prozent auf 3.742 US-Dollar/TEU. Florian Braun, Leiter des europäischen Ocean-Expertenteams von Flexport, ist sich sicher, dass die Raten sowohl im westgehenden als auch im ostgehenden Verkehr auf der Asien-Europa-Route weiter anziehen werden.

Mehrere Seehafenspediteure in Bremen und Hamburg berichten, dass die Linien als Reaktion auf die Suezkanal-Sperrung ihre für April bereits veröffentlichten Exportraten wieder zurückgezogen und erhöht hätten. Ein Frachteneinkäufer berichtet gegenüber der DVZ von Steigerungen von bis zu 200 Dollar/FEU.

Bei der Containerverfügbarkeit in Fernost rechnet Braun mit einer merklichen Verknappung in den Kalenderwochen 15 und 16 aufgrund ausbleibender Schiffsankünfte im Rückverkehr von Europa nach Asien. Laut Silke Fischer, Produktleiterin für Seefracht bei Leschaco in Bremen, werden die kommenden zwei Wochen für europäische Exporteure sehr schwierig.

Gründe hierfür seien nicht nur die verschärften Engpässe bei Schiffsabfahrten, sondern auch bei Stellplätzen in den Terminals und sogar bei Lagerflächen für versandfertige oder schon in Containern gestaute Exportware im Inland. Die Beratungsfirma Tim Consult warnt bereits, dass die Abfahrtskapazitäten im Asien-Europa-Verkehr bis in den Mai hinein um 10 Prozent eingeschränkt bleiben könnten. (mph/ol)

Lieferketten: Folgen werden noch Monate zu spüren sein

Die Blockade des Suezkanals ist zwar wieder aufgehoben. Doch der Stau von knapp 400 Schiffen wird sich nur langsam auflösen. Experten rechnen damit, dass es gut eine Woche dauert, bis sich der Verkehr auf der Handelsroute normalisiert hat. Den Häfen und Hinterlandverkehren steht dann allerdings das Größte immer noch bevor. „Wir werden noch einige Zeit – die Reeder sprechen teils von Monaten – mit den Verwerfungen zu kämpfen haben“, heißt es in einer Mitteilung des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) auf DVZ-Anfrage. „Durch den Rückstau der Schiffe, aber auch den Umweg über die Ausweichroute um das Kap der guten Hoffnung entstehen massive Turbulenzen im Güterverkehr.“ Termine können nicht gehalten werden, was laut BME in der Seefracht schon länger ein Problem ist. Fahrpläne würden nicht mehr bedient, und die Zuverlässigkeit sinke weiter.

Der Handel wird die Folgen ebenfalls noch wochenlang spüren. Zu den klassischen Importgütern auf dem Seeweg gehören Saisonwaren und Artikel für Sonderverkäufe. Um sie bewerben zu können, müssen die Händler wissen, wann sie ankommen. „Je geringer die Sicherheit ist, desto schwerer ist es, den Absatz inklusive der Logistik zu steuern“, sagt Prof. Christian Kille, Handelslogistikexperte

von der Hochschule Würzburg-Schweinfurt. Um die Mengenspitze nach Eintreffen der verspäteten Ware puffern zu können, sollte Lagerfläche organisiert werden. Denn unabhängig davon, was mit der Ware dann geschieht, muss sie zunächst zwischengelagert werden. (rok)

Hafenhinterland: Engpässe und Wartezeiten möglich

In den Häfen bereiten sich Umschlagunternehmen und Anbieter von Hinterlandverkehren auf ein stark erhöhtes Containeraufkommen vor, sobald die ersten verspäteten Schiffe eintreffen. Für den Hamburger Hafen erwartet die Deutsche Binnenreederei an den Terminals Engpässe bei den Liegeplätzen. Ein Sprecher der DBR sagte gegenüber der DVZ, dass Binnenschiffe keinen Platz mehr finden könnten, weil die Kafen komplett mit Seeschiffen belegt sein werden. Damit die Containerdurchläufe sowohl in die eine als auch in die andere Richtung sichergestellt sind, halte man sich bei der DBR bereit, möglichst viele Container in die Häfen des Hinterlandnetzwerkes wie etwa Braunschweig zu bringen.

Ähnliche Szenarien in den Westhäfen sieht auch der Containerlogistiker Contargo. „Wir halten zu diesem Thema Kontakt zu den Seehafenterminals und unternehmen Schritte, um den Kapazitätsdruck bei den Terminals zu verringern. So könnten wir zum Beispiel Ladeeinheiten von 400 bis 700 TEU pro Terminal zur Verfügung stellen, um schnell größere Mengen an Containern an den Seehafenterminals abzuholen“, heißt es.

Eisenbahnen und Organisatoren intermodaler Verkehrsleistungen erwarten Aufkommensspitzen, auf die einige Anbieter mit zusätzlichen Zügen reagieren wollen. Dies teilen Hupac, IGS Intermodal Container Logistics und Transfracht mit. Das zum Umschlagunternehmen HHLA gehörende Eisenbahnunternehmen Metrans sowie Transfracht erklärten auf Anfrage, sie reagierten flexibel auf die Anforderungen der Kunden. (kl/ici/jpn)

Haftung: Weisungen von Kunden sind einzuholen

Die im Seefrachtgeschäft tätigen Spediteure, die von der Sperrung des Suezkanals aufgrund des havarierten Containercarriers „Ever Given“ betroffen sind, sollten unbedingt aktiv mit ihren Auftraggebern Kontakt aufnehmen. „Sie sollten diese über mögliche Verspätungen informieren und sich gegebenenfalls neue Weisungen einholen, was mit den betroffenen Sendungen zu tun ist“, rät Axel Salzmann, Leiter Kompetenzzentrum für das Straßenverkehrsgewerbe und Logistik beim Gewerbeversicherer Kravag Logistik. Nur so werde ausgeschlossen, dass der Spediteur mögliche Mehr-, Umleitungs- oder Verspätungskosten zu vertreten hat. Salzmann verweist dabei auf die ADSp 2017; sie verpflichteten den Spediteur, seinen Auftraggeber über Transporthindernisse zu informieren und alles zu unternehmen, damit die Güter vertrags- und fristgemäß ausgeliefert werden können.

Für die betroffene Ladung auf der „Ever Given“ gilt, dass Fixkosten- oder Sammelladungsspediteure wie Verfrachter für Verluste oder Beschädigungen von Gütern nach den seerechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (HGB) haften, unterstreicht der Jurist. Könnte der Spediteur nachweisen, dass ihm bei der Auswahl der Reederei kein Verschulden unterlaufen ist, hafte er nicht. Davon sei derzeit auszugehen, glaubt er.

Offen ist, ob die Voraussetzungen einer Haverie Grosse vorgelegen haben. Derzeit sei fraglich, ob tatsächlich Gefahr für Schiff und Ladung bestand, urteilt Salzmann: „Wie immer bei komplexen Seeschäden wird aber erst in einigen Jahren Klarheit über Schadenursachen und Haftung bestehen.“
(la)



Artikel

DVZ Redaktion
