



Foto: Florian Korthaus/pixelio.de

Short Sea Shipping als Lösung

Mit Dreiecksverkehren zu besserer Laderaumverfügbarkeit

Fast alle bilateralen Handelsbeziehungen in Europa sind unpaarig – entweder wird mehr importiert oder mehr exportiert. Das führt zwangsläufig zu hohen Positionierungskosten. Mit intelligenten Dreiecksverkehren per Short Sea Shipping, dem Seegüterverkehr auf Kurzstrecken, können Container kostengünstig nachfragegerecht positioniert werden. Ein Beitrag über Markt und Lösungen am Beispiel Spanien.

Der Autor: Knut Sander

Abgesehen davon, dass die Handelsbeziehungen Deutschlands zu seinen Absatz- und Beschaffungsmärkten in Europa unpaarig sind, sind die Güterströme weiteren erheblichen Beeinflussungen ausgesetzt. Die Euro-Krise hat insbesondere in den südeuropäischen Absatzländern zu einem Einbruch des Konsums geführt. Das hat zwangsläufig unmittelbaren Einfluss auf LKW-Verfügbarkeiten und Frachtpreise: Bei geringerem Konsum sind automatisch weniger Fahrzeuge in diesen Märkten verfügbar, um Rückladung aufzunehmen. Im Spotmarkt richten sich LKW-Frachtpreise immer nach Angebot und Nachfrage. Es ist immer wieder beeindruckend, wie schnell sich verändernde Marktumstände unmittel-

bar auf Frachtpreise, die von LKW-Unternehmern im Tagesgeschäft gefordert werden, niederschlagen. Bei hohem Ladungsangebot und geringer Fahrzeugverfügbarkeit steigt der Frachtpreis sehr schnell, und die Frachtführer nutzen diese Unpaarigkeiten zum einen, um die Margen zu verbessern, zum anderen, um trotz höherer Kosten Fahrzeuge dort zu positionieren, wo sie benötigt werden. Bei langfristigen Verträgen von Verladern und Spediteuren oder Frachtführern führen diese Markturbulenzen zu einer Verschlechterung der Fahrzeug-Verfügbarkeiten. Dienstleister haben Schwierigkeiten, „gegen den Markt“ zu agieren. Die Zuverlässigkeit und Qualität der Performance der langfristig eingesetzten Spediteure bzw. Frachtführer sinkt.

Insbesondere im südeuropäischen Markt kommt ein weiterer Faktor zum Tragen, der die Verfügbarkeit und die Frachtpreise maßgeblich beeinflusst. Ein Großteil der Exporte zum Beispiel aus Spanien sind Agrarexporte und daher erntebezogen. In dieser so genannten Fruchtsaison von Mitte Oktober bis März steigen die Exporte aus Spanien nach Nordeuropa um ein Vielfaches und die Laderaumverfügbarkeit in Spanien tendiert gegen Null. Der gegenteilige Effekt ist in den Sommermonaten zu beobachten: Ohne Fruchtexporte gibt es Nordeuropa zu wenige Fahrzeuge und der Markteffekt ist in die andere Richtung zu beobachten. Gerade in einem so schwierigen Marktumfeld – und die genannten Beispiele lassen sich auf nahezu alle europäischen Märkte

übertragen – sind Multimodal-Lösungen mit einem Hauptlauf im Seecontainer eine nachhaltige Alternative. Die Kosten für Seecontainer sind wesentlich günstiger als für LKW-Trailer: Durchschnittlich kann man von Tageskosten von ca. 2,50 EUR für einen Container ausgehen, ein Auflieger kostet bis zu 25,- Euro Miete pro Tag, also das Zehnfache. Wegen dieser günstigeren Kosten sind Container in höherer Stückzahl vorhanden und damit besser verfügbar. Außerdem hat der Container den unschlagbaren Vorteil, dass er über alle Verkehrsträger einsetzbar ist. Durch diese hohe Flexibilität ist die Positionierung des Containers einfacher und günstiger.

Um den unpaarigen, saisonal schwankenden Märkten entgegen zu wirken, sind häufig Dreiecksverkehre ein Schlüssel zum Erfolg. Hier gilt das Prinzip eines Dreiecks mit zwei langen, frachtzahlenden Schenkeln und einem kurzen Positionierungsschenkel. Es gibt etliche Beispiele, die diesem Verfahren folgen:

Beispiel Rotterdam – Bilbao – Southampton – Rotterdam

Für den Export ab Rotterdam nach Bilbao werden 45' palettenbreite Seecontainer genutzt; dort wird in diese Container Export nach England geladen, um die Container leer von England nach Rotterdam zu positionieren (Bild 1). Auf beiden zahlenden Routen besteht eine hohe Nachfrage nach Laderaum, und die Positionierungsdistanz ab England nach Rotterdam ist kurz und kostengünstig.

Beispiel Rotterdam – Kanarische Inseln – ES Cartagena – Rotterdam

Hier gilt dasselbe Verfahren: Ab Rotterdam auf die Kanaren werden 45' palettenbreite Container genutzt, die dann leer zum spanischen Festland nach Cartagena positioniert werden. Ab Cartagena wird wieder zahlende Fracht nach Rotterdam exportiert (Bild 2). Der Export Richtung Kanaren ist per Seecontainer alternativlos, und insbesondere ab Cartagena gibt es eine hohe Nachfrage nach Wein und Konservenexporten Richtung Rotterdam.

Seit 15 Jahren beschäftigen wir uns bei der Spedition Robert Kukla mit multimodalen Transportlösungen und sind überzeugt, dass einer der Hauptgründe für die nachhaltige Zufriedenheit unserer Kunden die absolute Verfügbarkeit von Laderaum ist. Die beschriebenen Dreiecksverkehre sind hierfür eine wesentliche Grundlage.

Abgesehen von dem beschriebenen hohen Maß an Verfügbarkeit überzeugen Multimodal-Lösungen auch durch eine bessere Ökobilanz, pünktlichere Fahrzeuggestel-



Bild 1: Strecken mit Ladung (grün) und leer (rot) für die Dreiecksverkehre Rotterdam – Bilbao – Southampton – Rotterdam. (Grafiken: Kukla)

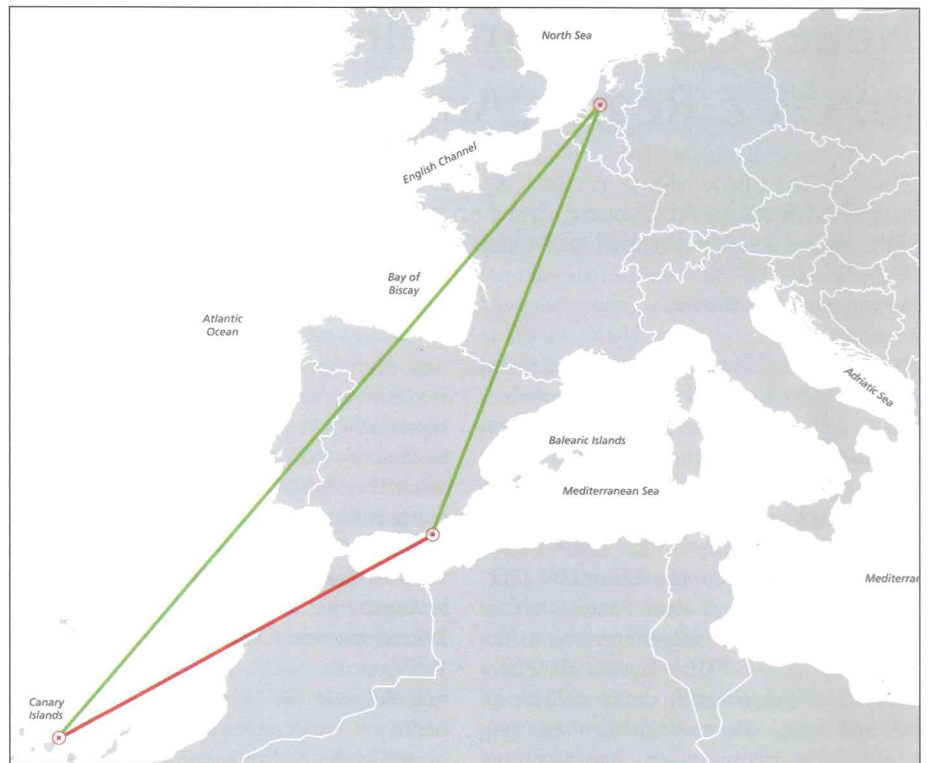


Bild 2: Darstellung der Dreiecksverkehre Rotterdam – Kanarische Inseln – Cartagena – Rotterdam.

lung, bessere Ladungssicherung und eine höhere Auslastung. Dieses Konzept betrachten wir deshalb als zukunftsfähige, nachhaltige Logistiklösung für europäische Komplettladungen. ■



Knut Sander
Geschäftsführer, Robert Kukla
Internationale Spedition, München
k.sander@kukla-spedition.com