

An die verehrten
Kunden und Geschäftspartner
unseres Hauses

Hamburg im Juni 2021

++ UPDATE JUNI/JULI ++ ZUR AKTUELLEN LAGE IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie mit diesem Schreiben auf den neuesten Stand zur aktuellen Situation in der Container-Linienschiffahrt bringen, die unsere gesamte Branche und die verladende Industrie weiterhin vor immense Herausforderungen stellt.

Seit unserem letzten Rundschreiben aus dem April 2021 *) konnte bis heute leider keine Verbesserung der Leercontainer- und Schiffsraumversorgung festgestellt werden. Die Verfügbarkeit von Leerequipment in Europa ist nach wie vor stark eingeschränkt. Schiffsraum sowohl auf einkommenden als auch auf ausgehenden, weltweiten Linienverkehren von/nach Europa, allen voran im Import aus Asien sowie im Export nach Nordamerika, ist weiterhin extrem knapp. Die Nachfrage nach Transportkapazität im globalen Seefrachtgeschäft übersteigt das vorhandene Angebot nach wie vor deutlich. Eine Trendwende ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Für die Verladerschaft aus Industrie und Spedition werden Seetransporte und Frachtkosten dadurch leider immer schwieriger planbar. Während Großverlader mit ihren regelmäßig getakteten Ladungsmengen zunehmend um die Einhaltung ihrer vertraglich fixierten Volumen- und Platzvereinbarungen mit den Linienreedereien kämpfen müssen, wird der verbleibende Frachtraum am Spotmarkt für ad-hoc- und Projektverschiffungen mittlerweile zu historischen Höchstpreisen vermarktet. Monatliche Frachtratenerhöhungen vor allem im Export aus Europa in die USA und nach Mexiko, sowie im einkommenden Verkehr aus Asien nach Europa, sind mittlerweile die Regel.

Für eine Containerbuchung in die USA oder nach Mexiko benötigt ein Spediteur nach heutigem Stand eine Vornotiz von z.T. sechs bis acht Wochen, d.h., bei heutiger Buchung (sofern reedereiseitig überhaupt schon möglich) wird ein verfügbarer Abfahrtstermin ab Mitte Juli erreicht. In den meisten Fällen steht die hier abgerechnete Frachtrate zum Buchungszeitpunkt noch nicht fest. Das Resultat sind sehr lange Durchlaufzeiten („Cycle Times“) und fehlende Preisstabilität für die verladende Industrie. In einigen Fahrtgebieten wie z.B. Export nach Mexiko, ist die Nachfrage derart hoch, dass die meisten hier tätigen Linienreedereien einen vorläufigen Buchungsstopp eingeräumt haben, um angehäuften „Backlogs“ vorrangig abfahren und die Nachfrage (aus Sicht der Reedereien) unter Kontrolle halten zu können.

Aus den vorhergehenden Gründen wird nun auch im RORO- und konventionellen Seeverkehr ein steigendes Ladungsvolumen beobachtet. Auf RORO-Schiffen befinden sich zunehmend klassische Kisten- und Palettenwaren aus Asien oder nach Nordamerika, die containerisierbar und eigentlich für diesen Schiffstyp nicht primär vorgesehen sind. Dies führt zu zusätzlichem Stress an den RORO-Terminals wie z.B. bei der BLG in Bremerhaven, wo es in den letzten Wochen regelmäßig zu erheblichen Wartezeiten bei der LKW-Abfertigung kommt. Die dadurch entstehenden Standgelder werden von den LKW-Spediteuren direkt an die Verladerschaft weiterberechnet. Das steigende Sendungsvolumen führt auch im RORO-Verkehr zunehmend zu belegten Schiffsliegeplätzen und dadurch zu Verspätungen und Verzögerungen.

Fortsetzung von Seite 1

Auch im Containerverkehr sind Schiffsverspätungen und Fahrplanänderungen weiterhin an der Tagesordnung. Mittlerweile haben fast alle Containerterminals in den Seehäfen der Hamburg-Antwerpen-Range feste Anlieferzeitfenster für Exportcontainer definiert, um eine Überlastung der Terminals zu vermeiden und den laufenden Betrieb zu sichern. Für den Kunden bedeutet dies, dass Exportcontainer erst ab einem fest vorgegebenen Zeitpunkt vor Ankunft des Exportschiffes, i.d.R. 48 oder 72 Stunden vorher, am Terminal angeliefert werden dürfen – unabhängig von den vorgegebenen VGM- und Dokumenten-Closings der Reedereien. Das Ergebnis sind Mehrkosten für zusätzliche Zwischenlagerungen der Container in Umschlagbetrieben oder Depots außerhalb der Containerterminals. Mittlerweile sind fast alle Truck-Anlieferungen im Export von dieser Regelung betroffen – mit großen, finanziellen Auswirkungen für die verladende Industrie.

Unser Appell bzw. unsere Empfehlung an unsere Kundschaft lautet weiterhin:

- **Bitte buchen Sie Ihre Seefrachtendungen unbedingt früh im Voraus (auf den Hauptverkehren von/nach Asien und nach Nordamerika mindestens vier Wochen im Voraus)!**
- **Bitte halten Sie stets Rücksprache mit Ihrem/-r Alfons Köster-Ansprechpartner/-in!**
- **Seien Sie wachsam beim Vergleich von Frachtangeboten und hinterfragen Sie im Zweifelsfall die Preisgültigkeit und eventuell entstehende Zusatzkosten!**
- **Bitte planen Sie Kostensteigerungen bei Ihren Transportkosten unbedingt mit ein!**

Wir weisen nochmals darauf hin, dass sämtliche Zusatzkosten, die aus dieser Situation höherer Gewalt aufgrund von fehlendem Leerequipment, fehlendem Schiffsraum, Schiffsverzögerungen, Annahmestopps an den Terminals, Wartezeiten, LKW-Standzeiten, Streiks etc. sowie Preissteigerungen bei Roh- und Treibstoffen entstehen, vollständig zu Lasten der Ware gehen.

Ein Teil unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeitet weiterhin abwechselnd im Home Office Modus und ist technisch gut ausgerüstet und somit zu 100 % arbeitsfähig und im ständigen Austausch mit den Büros. Eine normale Erreichbarkeit per Mail oder Telefon ist somit stets sichergestellt und wird laufend aktualisiert.

Die Alfons Köster & Co. GmbH ist somit auch in diesen schwierigen Zeiten sehr gut positioniert. Wir sind davon überzeugt, dass wir alle gemeinsam durch eine positive Herangehensweise diese Situation meistern werden, und sichern Ihnen zu jederzeit unsere bestmögliche und uneingeschränkte Unterstützung für Ihre Transportvorhaben zu.

Bitte bleiben Sie gesund.

Freundliche Grüße

Ihr Alfons Köster Team

[Besuchen Sie uns im Internet](#)

To our valued
Customers, agents and business partners

Hamburg, JUNE 2021

++ JUNE & JULY UPDATE ++ ON THE CURRENT SITUATION IN THE LINER SHIPPING INDUSTRY

Dear Sir or Madam:

With this letter we would like to update you on the current situation in the global container and liner shipping industry, which has been challenging both shippers and forwarders in Europe and worldwide with severe impact.

Unfortunately, there has been no improvement on the supply of empty containers and vessel space after we sent our last service information to you in April 2021. *) Availability of empty equipment in Europe has remained on a very low level. Vessel space both on inbound and outbound global liner trades from and to Europe, especially on imports from Asia as well as exports to North America, is still extremely tight. The global demand for ocean transportation capacity still exceeds the available space considerably. For time being there are no real prospects for this situation to change.

For shippers and forwarders, reliable planning of ocean transportation and freight cost has become even more difficult. While large global BCO's and NVO's have been struggling with ocean carriers to have them fulfil contractual volume commitments, remaining space for ad-hoc and project shipments is being sold on the spot market at historically-high rates. Meanwhile, monthly GRI's (General Rate Increases) have become a standard effect especially on westbound trades from Asia to Europe and Europe to North America.

For a simple container booking from Europe to the U.S. or Mexico, a freight forwarder currently requires a pre-notice of six to eight weeks, e.g. the earliest available departure date (if a booking can be technically accepted by the shipping line at all) ranges around mid to end of July. In most cases, the freight forwarder does not know the applicable freight rate for this shipment yet. This leads to very long cycle times and missing cost reliability for shippers. On some trade lanes like Europe to Mexico for example, shipping lines have implemented a complete booking stop to load accumulated volume backlogs, and to keep control of the demand.

Recently, also the RORO and break bulk shipping industry has reported increased cargo volumes on this market segment. Car carriers have shipped increasing numbers of palletized and cased cargoes designated for transportation in containers. This has a direct impact on RORO terminals where the additional cargo throughput leads to increased waiting times for truckers during delivery or pick up of cargoes, as well as increased vessel turnaround times and delays. Additional expenses for truck waiting times are brought forward to shippers.

Schedule changes and vessel delays are still „daily business“ on all major container trades. Meanwhile, nearly all container terminal in the ports of the Hamburg-Antwerp Range have implemented Cargo Opening Windows for export containers to avoid congestion and to ensure more or less normal operation. Full export containers are only allowed to be delivered within 48 to 72 hours prior to the outbound vessel's arrival – regardless of VGM or documentation deadlines fixed by the shipping lines. This results in additional expenses for intermediate yard storage and truckings, which affects more or less all direct truck deliveries – with a large financial impact for shippers.

Continued from page 1

We would therefore like to emphasize again the urgency of this situation to our valued customers, and recommend you to

- **please book your ocean freight shipment with a good pre-notice (minimum four weeks in advance on major trades to Asia and North America**
- **please carefully compare freight offers and double-check on validity dates or possible extra charges in case of doubt**
- **please keep close contact with your Alfons Koester representative on your shipment**
- **please take into account possible additional cost and increases on transport charges.**

We would like to advise you that all extra charges and expenses, resulting from this force majeure situation such as lack of empty equipment, lack of vessel space, vessel delays, receiving stops at container terminals, strike, truck waiting times, price fluctuation on raw materials etc, will not be borne by us and will be charged for the account of the cargo.

Please contact your **Alfons Koester specialist** as soon as possible to find the right solution for your cargo.

We can also help you looking for alternative transport options such as LCL or break bulk ocean shipments, or air freight. Alfons Koester & Co. offers the complete range of logistics services!

Please note that a part of our staff has been working from home for the purpose of safety in regards to Covid19. All employees are well equipped with latest technology to work from home without restrictions, and are available 100 % by phone or email.

At Alfons Koester & Co. GmbH, we are well set up and prepared for these difficult times. We are convinced that we will successfully manage this special situation together, with a positive approach to this challenge.

We assure you of our best and unlimited support to your transportation needs at all times.

Please be safe.

Kind regards,

your Alfons Koester Team

[Please visit us online](#)