

An die verehrten
Kunden und Geschäftspartner
unseres Hauses

Hamburg, im August 2021

++ UPDATE AUGUST/SEPTEMBER ++ 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 Juni 2021 *) konnte bis heute leider keine nennenswerte 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. Dazu werden weltweite Lieferketten noch immer durch z.T. massive Verzögerungen von Schiffsabfahrten beeinträchtigt.

Im Sommer 2021 verursachte ein Covid19-Ausbruch im Südchinesischen Hafen von Yantian, einem der wichtigsten und umschlagsstärksten Containerhäfen Chinas, eine zeitweilige Schließung des Hafens. Die direkten Auswirkungen auf Schiffsfahrpläne rund um den Globus sind enorm, und beeinträchtigen zusätzlich den ohnehin schon zähen Fluss von dringend benötigten Leercontainern in die exportstarken Regionen, vor allem nach Europa.

Die Folgen der mittlerweile seit ca. 18 Monaten anhaltenden Ausnahmesituation in der weltweiten Container-Linienschiffahrt sind mittlerweile in vielen Industriezweigen spürbar. So berichten z.B. mehrere Medien und einschlägige Handelsmagazine in Deutschland über Auswirkungen für die hiesige Wirtschaft, da zunehmend Teile und Komponenten für den Anlagen- oder Fahrzeugbau fehlen, und Fertigprodukte nur mit Verzug auf den Markt gebracht werden können. Ein weiterer Grund ist der anhaltend starke Konsum, vor allem in Europa und in Nordamerika. Private Konsumenten müssen steigende Preise und längere Lieferzeiten bei Textilien, Möbeln und Elektronik hinnehmen. Das Baugewerbe bemängelt zunehmend fehlende Rohstoffe wie Holz, Werkzeug und Beschläge.

Auf den wichtigen Container-Linienverkehren von Asien nach Europa, sowie aus Asien und Europa in die Vereinigten Staaten, werden weiterhin Rekord-Frachtraten erzielt. Die anhaltende Equipment- und Schiffsraumknappheit, gepaart mit der kontinuierlich hohen Nachfrage, versetzen die Reedereien weiterhin in die Lage, die Frachtpreise in monatlichen, z.T. sogar kürzeren Abständen mit „Premium“- und „Peak Season“-Zuschlägen zu versehen, und damit den Frachtumsatz kontinuierlich zu steigern. Für die Verladerschaft aus der Industrie bedeutet dies faktisch einen Verlust der Preisstabilität, sowie fehlende Planbarkeit der Transportkosten.

Nach wie vor melden die Reedereien auf fast allen wichtigen Linienverkehren vollständig ausgebuchte Kapazitäten für einen Zeitraum von mindestens vier, z.T. sogar sechs Wochen ab heute. Besonders Verlader in Richtung USA, Kanada und Mexiko, sowie Importkunden im Verkehr aus Asien nach Europa werden derzeit gar vereinzelt mit Annahmestopps für Neubuchungen durch die Reedereien konfrontiert, die zurzeit versuchen, kontraktlich gebundene Ladungsmengen der Großverlader mit Priorität abzufahren, zum Nachteil des Spotmarktes.

.../2

*) Auf Anfrage stellen wir Ihnen gern frühere Rundschreiben auf Deutsch und Englisch als PDF zur Verfügung.

Auch wenn in diesen Tagen eine – saisonal bedingte – kurzfristige Abkühlung der Nachfrage durch die Urlaubszeit in Europa spürbar ist, kann *nicht* von einer generellen Entspannung der Situation die Rede sein. Vielmehr wird erwartet, dass die Industrie im dritten und vierten Quartal versuchen wird, das Geschäftsjahr 2021 positiv abzuschließen und so viel Ware wie möglich am Markt abzusetzen. Dies wird den Druck auf die Kapazitäten im See-, Luft- und Landverkehr voraussichtlich ab September 2021 erneut erhöhen.

Nach wie vor wird in den Europäischen Seehäfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam mit festen Zeitfenstern für die Anlieferung von Exportcontainern gearbeitet, um eine Überlastung der Containerterminals zu vermeiden. Exportcontainer dürfen weiterhin frühestens 48 bis 72 Stunden vor Schiffsankunft im Ladehafen am Containerterminal angeliefert werden (so z.B. in Hamburg und Antwerpen). Dies verursacht i.d.R. Zusatzkosten für die Verloader für die Zwischenlagerung und die zusätzliche Umfuhr der Container. Ein Ende dieser Maßnahmen ist zurzeit nicht in Sicht.

In den USA spitzt sich währenddessen die „Truck Shortage“-Situation weiterhin erheblich zu. Für die anhaltend großen Ladungsmengen an der US-Ost- und Westküste stehen nach wie vor keine ausreichenden LKW- und Bahnkapazitäten für den Containerzu- und -ablaufverkehr zur Verfügung. Betroffen sind alle wichtigen Häfen und Ballungsräume der USA, allen voran der Großraum Los Angeles/Long Beach und Oakland an der US-Westküste, wo die Containerterminals vollkommen überlastet sind; Chicago, Detroit und die Region im Mittleren Westen; Houston im Bundesstaat Texas sowie an der US-Ostküste die Regionen New York/New Jersey, Charleston und Savannah.

Preise für Containervor- und –nachläufe in den USA können fast überall nur noch mit einer maximalen Gültigkeit 14 Tagen, teilweise weniger, angeboten werden! Langfristige Rahmenverträge wurden zumeist von den LKW-Speditionen aufgekündigt, um vorhandene Kapazitäten zu deutlich höheren Preisen am Spotmarkt zu vermarkten. Nachlaufpreise können sich bis zur Auftragserteilung und sogar noch während des Transportes verändern (erhöhen)! Es kommt vermehrt zu langen Wartezeiten für Anschlusstransporte, und dadurch zu erheblichen Zusatzkosten für Lagerung und Containermiete.

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.

Die Alfons Köster & Co. GmbH ist 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

To our valued
Customers, agents and business partners

Hamburg, August 2021

**++ AUGUST & SEPTEMBER 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 June 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. Global supply chains have been continuously disrupted by massive vessel delays.

During summer 2021, a Covid19 outbreak in the South Chinese port of Yantian, one of the strongest container gateways in China, caused a temporary port shutdown, with an enormous impact on vessel schedules, and subsequently on equipment flows to demanding areas such as Central Europe.

After 18 months of this exceptional situation in worldwide container liner shipping, the consequences can now be seen in many industry and business segments. Some business magazines and media in Germany have recently reported of a considerable impact to the local economy, caused by lacking parts and components for the strong automotive and machine making industry. This has led to increased time to market for their products. Another reason is the continuously strong consumption, especially in Europe and the United States. Private consumers have to face increased price levels and longer lead times for textiles, furniture and electronics. The construction industry is hit with a lack of raw materials, wood and metal tools.

On major liner shipping trades such as Asia to Europe, as well as Asia and Europe to the United States, shipping lines continue to charge record-breaking ocean freight rates. The severe equipment and space shortage, paired with the continuously high demand, still puts the carriers into a good position to implement new „Premium“- and „Peak Season“- surcharges on a monthly or even fortnightly basis, strongly increasing their freight revenues. To shippers, this means a loss of price stability and missing transport cost awareness on their supply chain.

Most ocean carriers still report fully-booked vessel capacities on nearly all major container trades for a period of four to six weeks, starting today. Especially shippers on outbound trades from Europe to North America, as well as importers buying from Asia and shipping to Europe, have seen full „booking stops“ for new cargo bookings from shipping lines, which are trying to give priority to their contractual commitments with volume shippers.

While the current summer holiday season in Europe appears to (temporarily) slow down the demand for container space, there are *no* signs for a general trend reversal to come soon. Moreover, it is expected that global export and import industries will try to push for successful results in 2021 by bringing as much output as possible to market during Q3 and Q4. This will again have lasting impact on worldwide ocean, air and road freight capacities as from September 2021.

.../2

*) PDF copies of previous service information letters can be provided upon request.

Container terminals in major European seaports still work with fixed time windows for delivery of export containers, in order to avoid congestion. Truckers are not allowed to deliver full containers earlier than 48 to 72 hours before the planned vessel arrival. As a consequence, shippers are hit with additional expense for intermediate storage and trucking round trips. As of today, there are no signs for a termination of these measures.

In the United States, the „Truck Shortage“ situation has become even more serious. There is still no sufficient trucking and rail capacity available for the large volumes of inbound containers coming in via ports on the US East- and West Coast. The situation affects all major ports and metropolitan areas especially in Los Angeles/Long Beach and Oakland, US West Coast, as well as Chicago, Detroit and the Midwest Area, Houston in Texas, and New York/New Jersey, Charleston and Savannah on the US East Coast.

Rate offers for inland container transportation within the U.S. have come down to a maximum 14-days validity, partly even less. Longterm rate agreements have been cancelled by U.S. truckers, in order for them to market open capacities at high rates on the spot market. Oncarriage rates for containers in the U. S. can change at any time and without any notice! Lacking availability of trucking capacity furthermore leads to additional expense caused by port or terminal storage and equipment detention.

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!

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: www.alfons-koester.de