

[click here for english version](#)

An die verehrten
Kunden und Geschäftspartner
unseres Hauses

Hamburg, 15. Mai 2024

Wichtige Kundeninformation zur aktuellen Situation in der weltweiten Linienschifffahrt

N° 5/2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchten wir Sie heute über die aktuelle Situation in der weltweiten Schifffahrt informieren und über die aktuellen Auswirkungen auf die globalen Lieferketten auf den neuesten Stand bringen. *)

Brückeneinsturz und Sperrung des Hafens in Baltimore, MD, USA

Nach der Kollision des Containerschiffes „Dali“ mit der Francis Scott Key Bridge in Baltimore am 26.03.2024 sind die Aufräumarbeiten angelaufen, in deren Zuge zuletzt bereits eine Passage für kleinere und leichtere Frachtschiffe ermöglicht werden konnte.

Im RORO- und Stückgutverkehr konnten die Anläufe des Hafens in Baltimore weitgehend wieder aufgenommen werden. Im Containerverkehr ist der Hafen nach wie vor nur für eine begrenzte Anzahl von Schiffen mit einer beschränkten TEU-Kapazität erreichbar. Hier wird jedoch auch für die kommenden Wochen eine Normalisierung der Lage erwartet.

Krise im Golf von Aden und dem Roten Meer

Weiterhin meiden nahezu alle internationalen Linienreedereien im Container-, RORO- und Stückgutverkehr das Rote Meer und den Suezkanal auf dem Weg von Asien nach Europa und vice versa, wo es immer noch regelmäßig zu bewaffneten Zwischenfällen mit zivilen Schiffen kommt.

Die Umfahrung des Kaps der Guten Hoffnung ist mittlerweile weitgehend zum neuen Standard bei den Ost-West-Verkehren geworden, und die meisten Reedereien haben die längere Reiseroute in ihre Fahrpläne eintakten können, sodass in vielen Fällen wieder mit (mehr oder weniger) regelmäßigen Schiffsabfahrten zwischen Asien und Europa gerechnet werden kann. Es kommt jedoch vereinzelt zu sogenannten „Blank Sailings“, d.h. dem geplanten Ausfall von Abfahrten, da in manchen Fällen die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen, um eine fixierte, wöchentliche Taktung herzustellen.

Ein Ende der Krise und somit eine Rückkehr zur Standardreise durch den Suezkanal ist zumindest für solche Ladung mit Ursprung oder Bestimmung jenseits des Golfes von Aden nicht absehbar (die wichtige Handelsmetropole Jeddah in Saudi-Arabien sowie Jordanien sind stand heute von Europa aus durch das Mittelmeer und den Suezkanal erreichbar). Bis auf Weiteres ist mit Einschränkungen in der Planbarkeit von Seetransporten zu rechnen.

Hohe Auslastung der Containerterminals in Europa

In den Häfen Hamburg und Antwerpen kommt es zurzeit zu einer sehr hohen Auslastung und damit zu massiven Wartezeiten in der LKW-Abfertigung an den großen Containerterminals. Grund hierfür sind zum einen mehrere Feiertage im Mai, die für zeitliche Engpässe in der Bewältigung des Verkehrsaufkommens sorgen. Zum anderen haben die Terminals noch immer mit zum Teil unregelmäßigen Schiffsabfahrten zu kämpfen, durch die sich Container an den Terminals stauen.

*) Auf Wunsch stellen wir Ihnen Kopien unserer früheren Informationsschreiben gern zur Verfügung.

Fortsetzung von Seite 1

In Antwerpen wurde an einigen Terminals das „Cargo Opening“-Verfahren wieder eingeführt. Container, die für eine bestimmte Schiffsabfahrt gebucht sind, dürfen nicht vor einem bestimmten Zeitfenster am Terminal angeliefert werden, und müssen nach Beladung bis dahin kostenpflichtig zwischengelagert werden.

Allgemeine Marktsituation in der Seefracht

Die längeren Laufzeiten der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung herum haben dazu geführt, dass sich im Container-Seefrachtmarkt zwischen Europa und Asien, aber auch in anderen Verkehren wie z.B. auf dem Nordatlantik in Richtung USA und Kanada, Frachtzuschläge für die Kompensierung der Zusatzkosten etabliert haben.

Im einkommenden Verkehr aus Asien nach Europa führte eine hohe Nachfrage, verbunden mit knappen Kapazitäten aufgrund der Kap-Umfahrung, zuletzt zu einem sprunghaften Anstieg der Frachtraten für Containertransporte. Auf den wichtigen ausgehenden Verkehren aus Europa heraus z.B. nach Nordamerika oder in den Fernen Osten hat sich die Buchungssituation weitgehend beruhigt und stabilisiert.

Im RORO-Verkehr bestehen nach wie vor Engpässe mit der Schiffsraumversorgung in Richtung Nordamerika, wo nach wie vor mit Vorlaufzeiten von bis zu zwei Monaten für Neubuchungen geplant werden muss. Für die zweite Jahreshälfte kann hier jedoch vorsichtig mit etwas Entspannung gerechnet werden.

Alfons Köster auf der „Breakbulk Europe 2024“ in Rotterdam

Auch in diesem Jahr sind wir wieder in Kooperation mit dem Hafen Hamburg Marketing e.V. als Mitaussteller auf der „Breakbulk Europe“ in Rotterdam vertreten. Vom 21. bis 23. Mai finden Sie uns auf der größten Fachmesse für Projektlogistik in Europa in Halle 1, Stand 1B11-C11. Weitere Informationen erhalten Sie auf <https://europe.breakbulk.com/home>. Bitte besuchen Sie uns!

Wir bitten unsere verehrte Kundschaft um Verständnis, dass wir als Spediteure auf die aktuelle geopolitische Situation und daraus resultierende Auswirkungen auf globale Lieferketten keinen Einfluss haben, und hierfür auch keine Haftung übernehmen. Mehrkosten aus Frachtzuschlägen, Lagergeldern, Demurrage, Detention, LKW-Standzeiten, Ausweich- und Umleitungskosten etc., die aus dieser Situation resultieren, gehen zu Lasten der Ware, und somit des Ladungseigentümers. Dies gilt sowohl für neue als auch für bestehende Transportaufträge, auch wenn für diese Aufträge bereits eine Frachtvereinbarung besteht. Ebenso müssen Verzögerungen im Transportablauf jederzeit in Kauf genommen werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Büros der Alfons Köster & Co.-Gruppe garantieren Ihnen kontinuierlich - auch in schwierigen Zeiten - eine hohe Servicequalität und stehen für Ihre Anfragen aller Art jederzeit gern zur Verfügung. Wir sind täglich im engen Kontakt mit allen Beteiligten entlang Ihrer Transportkette und halten Sie über die aktuellen Entwicklungen stets informiert.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team der

Alfons Köster & Co. GmbH
Global Freight Logistics

www.alfons-koester.de

To our valued
customers and business partners

Hamburg, 15 May 2024

Important service information on the current situation in global liner shipping

N° 5/2024

Dear Sir or Madam:

With this letter we would like to update you on the current situation in the worldwide shipping industry including the impact to global supply chains and logistics networks. *)

Port of Baltimore, MD, USA closed after bridge collapse

After the collision of the container vessel „Dali“ with the Francis Scott Key Bridge in Baltimore, MD on 26/03/2024, measures have been initiated to remove the vessel and parts of the collapsed bridge. This has allowed a partial recovery of the port entry, giving access to the port for smaller and lighter cargo vessels.

RORO and breakbulk carriers have already resumed their scheduled port calls in Baltimore, while for container carriers, the port can only be reached for smaller vessels with a limited TEU capacity for time being. However, the situation is expected to normalize in the weeks to come so that the port will be fully accessible again.

Red Sea and Gulf of Aden crisis

As of today, nearly all global shipping lines in the container-, RORO- and breakbulk trade avoid the transit through the Red Sea and skip the Suez Canal en route from Asia to Europe (and v.v.), in response to armed incidents with civil commercial ocean vessels which have occurred on regular basis.

The deviation around the Cape of Good Hope has meanwhile become the new standard on major East-West-trades, and most carriers have been able to adopt the longer turnaround times into their schedules. In most cases, shippers can expect (more or less) regular departures between Asia and Europe again. However, there may be blank sailings in some cases, as the available capacities are not sufficient to guarantee fixed-day weekly schedules.

Unfortunately there are no prospects for an end of this crisis and a return to the standard routing through Suez, at least not for such cargo originating or having its destination in countries beyond the Gulf of Aden (the major trade capital Jeddah in Saudi Arabia and the country of Jordan have remained accessible via the Mediterranean Sea and the Suez Canal as of today). Until further notice, customers need to take into account that the reliability in the planning of seaborne transportation may be reduced.

High utilization of container terminals in Europe

In the ports of Hamburg and Antwerp, the container terminals currently face a very high utilization and massive waiting times for trucks at the gates. Several National Holidays in Germany in the month of May lead to time bottlenecks for terminals and truckers to handle the cargo volume. At the same time, the terminals still have to cope with delayed vessel arrivals and departures which cause large cargo backlogs.

*) Copies of previous service information letters are available on request.

Continued from page 1

In Antwerp, some terminals have returned to the „Cargo Opening“ procedure. Containers booked for a particular vessel are not allowed to enter the terminal outside of a firm time frame before the intended departure, and must be stored outside the gate at shipper's expense.

Ocean freight - general market situation

The increased transit times for vessels travelling around the Cape have created a basis for new tariff surcharges implemented by the shipping lines to compensate the additional costs on the trade between Europe and Asia, but also on other trade lanes such as the Transatlantic trade from Europe to North America.

On the inbound trade from Asia and Europe, a high demand paired with a shortage of vessel capacities has led to a significant increase of freight rates. On the major outbound trades from Europe, however, the booking situation has recently calmed and stabilized.

In the RORO shipping industry, there are still some bottlenecks in the supply of vessel space especially on the trade from Europe to North America, with pre-advice needed for new bookings of up to two months. For the second half of the year, shippers can carefully expect the situation to improve.

Alfons Köster at the „Breakbulk Europe 2024“ in Rotterdam

Also in this year, we will be present with our own booth in cooperation with the Port of Hamburg Marketing Reg. Assoc. (HHM) on Europe's leading trade show for the project logistics industry. From May 21 to 23, you will find us in Hall 1, booth 1B11-C11. More information can be found on <https://europe.breakbulk.com/home>. Please come and visit us!

We would like to ask you, our valued customers and business partners, for your understanding, that as freight forwarders, we do not have any influence on the current geopolitical situation and the impact to global supply chains, and shall not accept any liability for any consequences. Additional expenses resulting from freight surcharges, storage fees, demurrage and detention, cargo deviation etc., which should result from this situation, will be for account of the cargo (-owner). This applies both to new and existing transport orders, also if these are covered with an existing freight agreement. Furthermore, delays and disruptions need to be taken into account at any time.

The employees with all offices of the Alfons Köster & Co. group will continuously guarantee the high level of service quality – also in difficult times. We all remain at your disposal for any question or request. We are in daily contact with all involved parties along your transport chain and will keep you informed about latest developments.

With kind regards,
your team of

Alfons Köster & Co. GmbH
Global Freight Logistics

www.alfons-koester.de/en/