

# Allianzen gegen Tiefpreise

**Schifffahrt** Globale Reedereien reagieren mit Fusionen auf sinkende Frachtvolumina und Tiefpreise. Das hat Folgen.

GABRIELA TÖVISHATI

Auch die Reedereiallianz sind von einer Konzentrationswelle erfasst. Ab April 2017 wollen die französische CMA CGM, COSCON (China), Evergreen (Taiwan) und OOCL (Hongkong) in einem neuen Bündnis, der «Ocean Alliance», zusammenschließen. Die Gruppe verfügt zusammen über 350 Schiffe. Das entspricht laut Beratungsagentur Alphaliner rund 23,5 Prozent der Weltcontainerflotte. Sie schliesst damit zur «2M»-Allianz von Maersk (Dänemark) und MSC (Schweiz) auf. Diese kontrolliert etwa 27,7 Prozent der Gesamtkapazität. Die «2M»-Allianz betreibt aber nach Analyse von Ernst Russ Shipbroker fast dreimal so viele Grosscontainerschiffe über 18000 TEU wie die «Ocean Alliance».

Die Zusammenarbeit der «Ocean Alliance» soll sich zunächst auf 40 Dienste erstrecken, davon jeweils 20 in den Europa- und US-Verkehren. Laut dem Beratungs-

unternehmen Alphaliner wird die «Ocean Alliance» etwa 35 Prozent der Kapazitäten im für die Schweiz bedeutsamen Asien-Europa-Verkehr kontrollieren, die «2M»-Allianz rund 34 Prozent. Im Asien-Nordamerika-Verkehr wird «Ocean Alliance» 39 Prozent der Kapazitäten, «2M» nur 16 Prozent beherrschen.

## ... gegen «The Alliance»

Nachdem mit der überraschenden Neugründung der «Ocean Alliance» im April die Kooperationen «Ocean Three» (CMA CGM, China Shipping, UASC), «CKYHE» («K»-Line, Yang Ming, Hanjin and Evergreen) und «G6» (APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK und OOCL) faktisch auseinandergebrochen waren, gaben Hanjin Shipping, Hapag-Lloyd, «K»-Line, MOL, NYK und Yang Ming Mitte Mai die Gründung eines neuen Bündnisses unter dem selbstbewussten Namen «The Alliance» bekannt. Dieses soll zeitgleich mit der «Ocean Alliance» seine Arbeit aufnehmen. Die sechs

Carrier werden laut Alphaliner rund 39 Prozent der Kapazitäten im Asien-Nordamerika-Verkehr und 30 Prozent im Asien-Europa-Verkehr kontrollieren.

Da Hapag-Lloyd derzeit über eine Fusion mit UASC verhandelt, könnte der arabische Carrier auch noch zu «The Alliance» stossen. Ohne Partner sind ab April 2017 noch die Grossreedereien HMM Hyundai Merchant Marine, Hamburg Süd und ZIM. Bei allen Kalkulationen sollte nicht vergessen werden, dass die meisten Allianz-Partner auch noch Schiffe ausserhalb der Allianzen fahren lassen und dieser Anteil bei bis zu 33 Prozent liegt.

## Weiter scharfer Preiswettbewerb

Ziele der Fusionen und Allianzen sind Kostensenkungen und Preiserhöhungen, teilweise mittels Kapazitätskürzungen. Allerdings konnten die Grossreedereien bis Anfang des Jahres kaum nachhaltig Ratenerhöhungen durchsetzen. Es gibt immer noch zu viele Schiffe für zu wenige Container auf den Weltmeeren.

Die Ratenbildung ist offiziell nicht Bestandteil der Kooperationen. Die Schifffahrtsgesellschaften dürfen nur operativ zusammenarbeiten. Jede Reederei vermarktet ihre Stellplätze selbst. Trotzdem verfolgen Verladerverbände wie der European Shippers Council die Entwicklung mit grossem Misstrauen. Mittelfristig wird die starke Konzentration auf der Reederseite die Verhandlungspartner im stark fragmentierten Speditions- und Verlademarkt unter Druck setzen. Dies könnte zu steigenden Raten führen, falls die Reeder ihre Überkapazitäten in den Griff bekommen. Experten gehen daher davon aus, dass die Seefrachtraten auch 2017 volatil und damit schwer planbar bleiben.

Hinzu kamen und kommen immer wieder ad hoc gestrichene Abfahrten. Die Fahrplanteure der Containerreedereien lässt sehr zu wünschen übrig. Dies wirkt sich negativ auf Laufzeiten aus und kann zu Unterbrüchen und Verzögerungen in den Lieferketten von Industrie- und Handelsunternehmen sowie Pro-

duktionsstörungen, Produktivitätsverlusten, Kundenunzufriedenheit und Mehrkosten führen.

## Persönlicher Service bleibt wichtig

Jetzt steht die nächste Hochsaison vor der Tür. Und da zeichnen sich erstmals wieder Kapazitätsengpässe auf einigen Routen ab, falls die Reedereien vorläufig gestoppte Dienste nicht wieder aufnehmen. Industrie- und Handelsfirmen mit engen Bestellterminen oder Lieferzeiten sollten die Entwicklungen im Schifffahrtsmarkt unbedingt im Auge behalten.

Die Unsicherheiten stärken jedoch die Position beratungsstarker Speditionen. Diese können aufgrund ihrer Erfahrung sowohl KMU als auch grösseren Konzernen wertvolle Unterstützung geben und speziell auf die Bedürfnisse des jeweiligen Unternehmens abgestimmte, globale Logistiklösungen anbieten.

Gabriela Tövishati, Head of Business Development, A. Hartrodt (Schweiz), Basel.



**Aluminium:** Das Metall erreicht die Schweiz auf dem Wasserweg in Form von sogenannten Ingots.

# Historische Verschiebung

**Umzüge** Im Verkehrshaus Luzern verschob die Firma Bauberger insgesamt 50 Loks, Tram- und Bahnwaggons.

REBECCA BUCHMÜLLER

Wer kennt sie nicht, die Schienenhalle, wo die Geschichte des Schweizer Schienenverkehrs im Verkehrshaus Luzern dokumentiert wird? Im Zuge der Neat-Sonderausstellung, die Ende März ihre Tore öffnete, wurde es Zeit, die seit 20 Jahren fast unveränderte Halle neu zu gestalten.

In zahlreichen Einzelschritten wurden 35 Loks, Zug- und Tram-Waggons intern verschoben sowie über ein Dutzend in Depots in der deutschen und welschen Schweiz ausgelagert. Viele der Verschiebungen geschahen während der Besuchszeiten, nachts wurden in Zusammenarbeit mit SBB Historic einige Wagen auf dem Schienennetz abtransportiert.

## Spezialkonstruktionen für Transport

Die Platzverhältnisse in der Halle waren beengt, die Bodenbelastung mit 400 Kilogramm pro Quadratmeter gering. Der vordere Teil der Halle ist ein Pavillon aus der Gründungszeit, entsprechend filigran

ist die Statik, zudem senkt sich der Boden wegen des Seeuntergrunds.

Sämtliche Verschiebungen wurden daher mit Spezialkonstruktionen und hydraulischen Maschinenhebern vorgenommen: Der Hallenboden wurde mit Sand abgedeckt und mit 30 Millimeter dicken Stahlplatten verstärkt, die Loks und Waggons an den Hebeplätzen hydraulisch angehoben, die Quertraversen eingebaut und dann auf Fahrsschienen an den Bestimmungsort verschoben.

Nach 20 Jahren am selben Standort war es am 29. Februar 2016 so weit: Die fast 100-jährige Lok wurde wieder bewegt – und zwar nicht wie gewohnt vorwärts,

sondern seitwärts. Doch wie ein Baum, der Wurzeln geschlagen hat und sich nicht versetzen lassen will, zierte sich das historische Gefährt anfangs etwas.

## «Krokodil» bewegt sich

Nach drei Metern war dann aber der Bann gebrochen und der 126 Tonnen schwere Koloss rollte danach auf Panzerrollen gemütlich zwölf Meter vom Süd zum Nordgleis. Nach dem hydraulischen Anheben und Deinstallieren der gelben Fahrsschienen stand die Elektrolok tags darauf in alter Frische am neuen Standort.

Die leistungsstarke Elektrolok war Anfang des letzten Jahrhunderts dank

ihrer gelenkigen Schnauze, die es ermöglichte, sehr enge Kurven zu fahren, ein Wunder der Technik, das in alle Welt exportiert wurde. Und noch heute fasziniert das «grüne Krokodil», wie es wegen seiner Ähnlichkeit zum Reptil im Volksmund liebevoll genannt wird, Gross und Klein.

Übrigens: Bauberger verschob vor genau neun Jahren das Gotthardmassiv, ein Gottardbahnmodell, das Flugzeug Coronado und das U-Boot Mésoscaphe sowie letztes Jahr den Flieger Fieseler Storch im Verkehrshaus Luzern.

Rebecca Buchmüller, Corporate Communication, Bauberger, Elgg ZH.

ANZEIGE

**Stöcklin**  
Förder- und Lagertechnik  
SWISS QUALITY FOR YOU

Hauptsitz CH  
Stöcklin Logistik AG  
Förder- und Lagertechnik  
info@stoecklin.com  
+41 (0)61 705 81 11

Niederlassung DE  
Stöcklin Logistik GmbH  
Förder- und Lagertechnik  
info-de@stoecklin.com  
+49 (0)2713 17 93 0

Stöcklin Logistik | [www.stoecklin.com](http://www.stoecklin.com)

## INTRALOGISTIK PROVIDER

IHR KOMPETENZPARTNER FÜR LOGISTIKLÖSUNGEN

>>> Seit mehr als 80 Jahren ist die Schweizer Stöcklin-Gruppe Ihr kompetenter Partner für weltweit innovative und kundenspezifische Logistiklösungen.

Als Intralogistik Provider integrieren wir intelligente Lösungen zur Optimierung für Ihren innerbetrieblichen Materialfluss. Dazu gehören vollautomatische Hochregallager, komplexe Horizontalförderanlagen, Kleinteilelager für Behälter und Kartons sowie die Modernisierung Ihrer bestehenden Anlage, auch im temperaturgeführten Bereich.

Im Bereich Flurförderzeuge bietet Stöcklin das komplette Staplersortiment von 1 bis 42 Tonnen Tragkraft an: Standard- & kundenspezifische Spezialgeräte, fahrerlose Transportfahrzeuge, explosionsgeschützte Geräte, Edelstahl-Ausführungen sowie Materialflusslösungen und Flottenmanagement.



Benutzen Sie den QR-Code oder besuchen Sie uns direkt unter [www.stoecklin.com](http://www.stoecklin.com) um mehr über uns und unsere Produkte zu erfahren.