

Kurswechsel in der Containerschifffahrt: Mehr Qualität statt Quantität?

Impulsreferat von Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn zur mariLOG, München, 04.06.2013



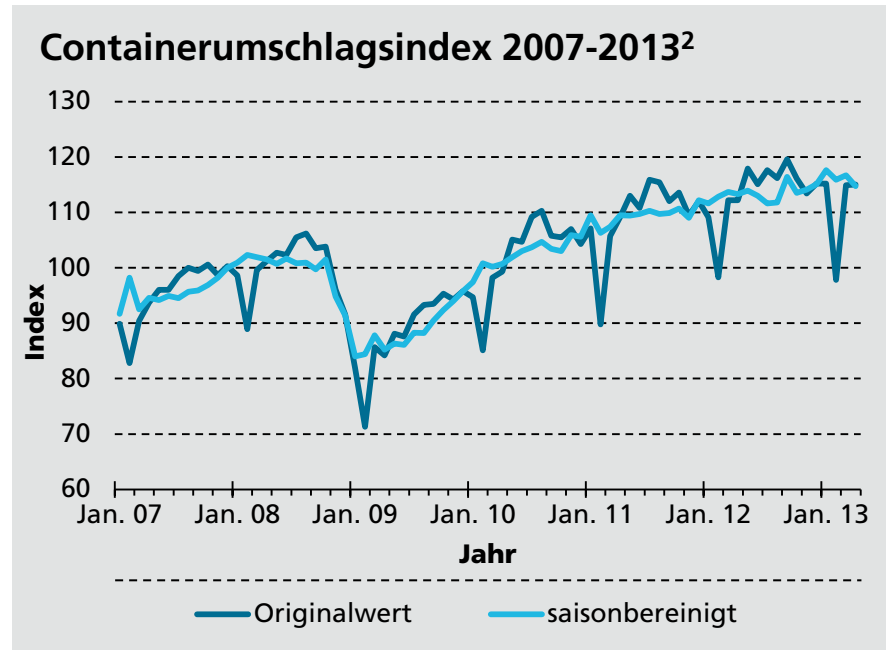
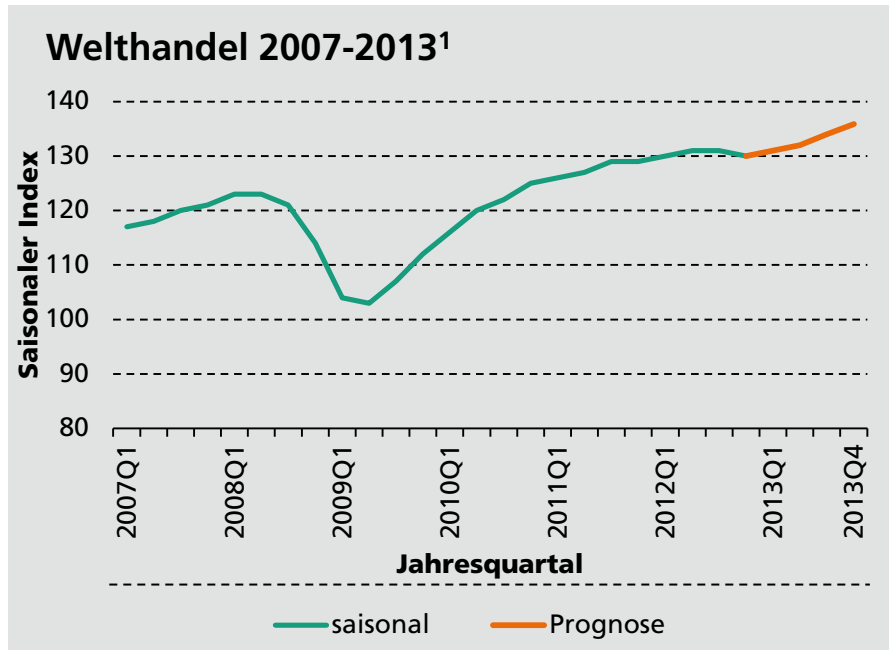
Mehr Qualität statt Quantität in der Containerschifffahrt?

Agenda

- 1 Markt für Containerseetransporte
 - 2 Qualität vs. Frachtrate
 - 3 Relevante Qualitätsfaktoren
- 

1

Welthandel und Containermarkt nach Krise wieder auf Erholungs- bzw. leichtem Wachstumskurs



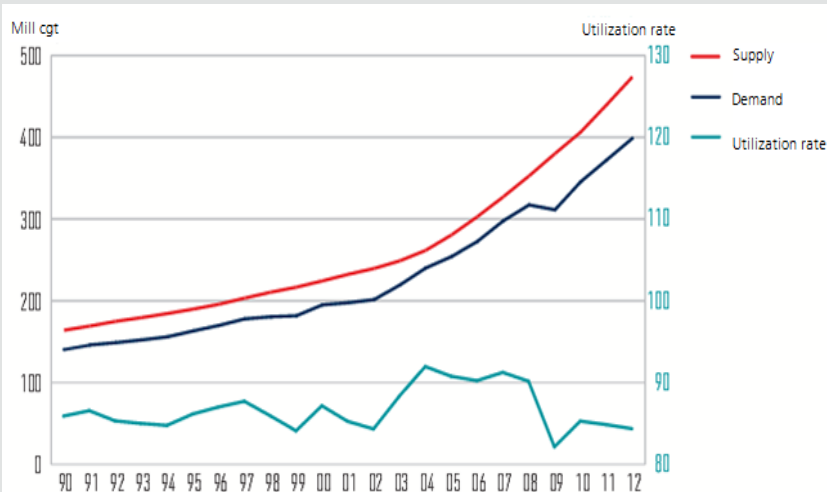
- Prognostiziertes Wachstum des Weltwarenhandels in 2013 in Höhe von 4,5%¹
- Gleichzeitig prognostizierter Anstieg des Containerumschlags in 2013
- Wachstum jedoch verlangsamt ggü. Boomjahren vor der Krise 2009

Quelle:

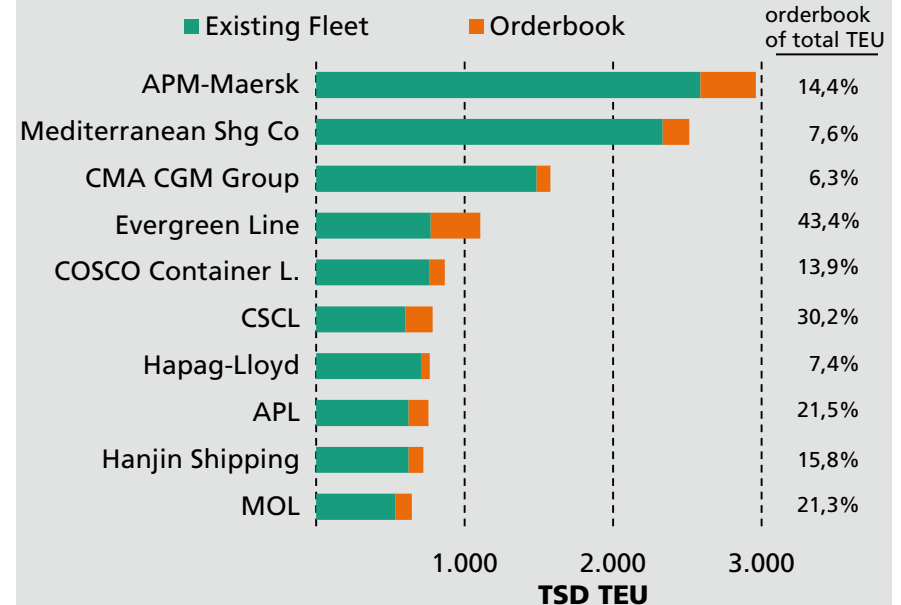
1

Jedoch anhaltender Kapazitätsüberschuss erwartet

Schiffsraumkapazität vs. Nachfrage (World Merchant Fleet)¹



Container-Flottenkapazität, Mai 2013²



- Schiffsraumangebot strukturell höher als Nachfrage
- Erwartungen für nahe Zukunft: keine Abnahme der Überkapazitäten
- Orderbücher der Top10 Containerreedereien noch immer gut gefüllt (durchschnittlich 18%² Kapazitätssteigerung durch Neubestellungen)

Quelle:

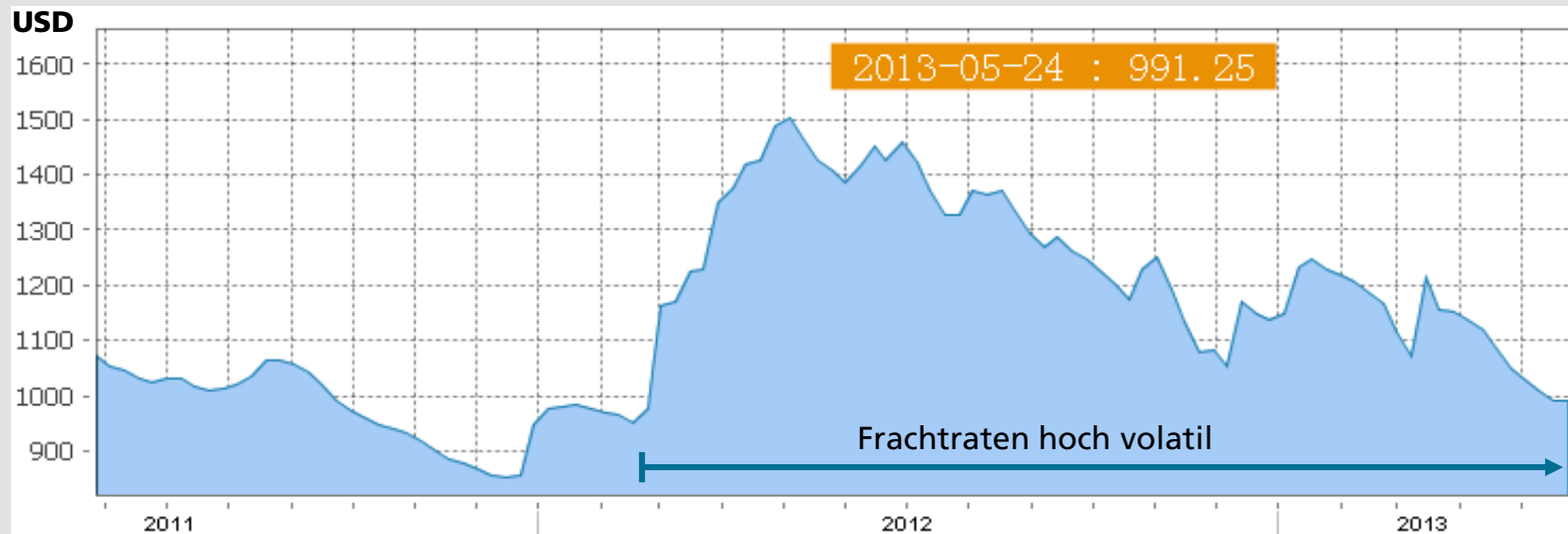
1 The Platou Report, 2013

2 Alphaliner Top100, 30.05.2013

1

Ratenvolatilität bleibt bedeutendes Thema und hat gerade im Asien-Europa-Verkehr stark zugenommen

Frachtratenentwicklung von Containertransporten (Shanghai Containerized Freight Index)



- Anstieg der Volatilität der Frachtraten ab Mitte 2011 zu beobachten
- Transportkostenprognosen selbst kurzfristig schwer zuverlässig kalkulierbar

Rolle von Qualität in der Containerschifffahrt?

Marktentwicklungen, die Qualität ggü. der Rate **STÄRKEN**

- Stärkere Vernetzung Supply Chains
- Verstärkte Just-in-time- Lieferketten
- Professionalisierung des Inventory-Managements bei Verladern

Wird Qualität Container-seetransporten dadurch **wichtiger** oder **unwichtiger**?

Marktentwicklungen, die Qualität ggü. der Rate **SCHWÄCHEN**

- Aufhebung der Linienkonferenzen
- Überkapazitäts-situation
- Verdrängungs-wettbewerb

2

Anhaltspunkt 1: "Anekdotische Evidenz"

Industrieaussagen bestätigen ambivalentes Bild

(...) wir bei Merck wollen nicht immer die niedrigste Frachtrate. Für uns sind Ratenstabilität, IT-Sicherheit und Gefahrgutlösungen viel wichtiger. Kurzum: Wir brauchen Qualitätsanbieter.

R. Grigoleit, Merck Group, DSVK-Vorsitzender ¹

Maersk Line ist deutlich wettbewerbsfähiger und hat an Stärke gewonnen. [Unter anderem] da die durchschnittliche Frachtrate (...) mit 2770 USD/FEU um 4,7 Prozent höher [lag].

N. S. Andersen, Maersk-CEO ¹

Zuverlässigkeit ist der Schlüssel zum Erfolg. Und man kann damit auch Geld verdienen.

M. Christiansen, APM Terminals ¹

Bei FCLs ist die Rate weniger stark maßgebend als die Erfüllung von Qualitätsaspekten.

Ocean Freight Manager einer großen US Seefrachtspedition, ²

Der Preis ist nicht nur wichtig, sondern das Wichtigste.⁴

Director Sea Freight Germany eines Logistik-Global Players ²

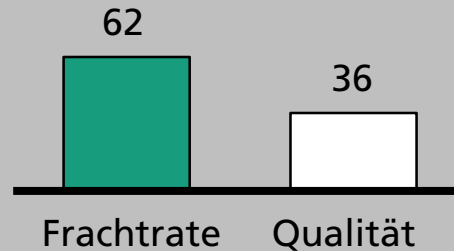
2

Anhaltspunkt 2: Stichwortzählung in Archiven von DVZ & Lloyd's List zeigt Frachtrate als prägendes Thema

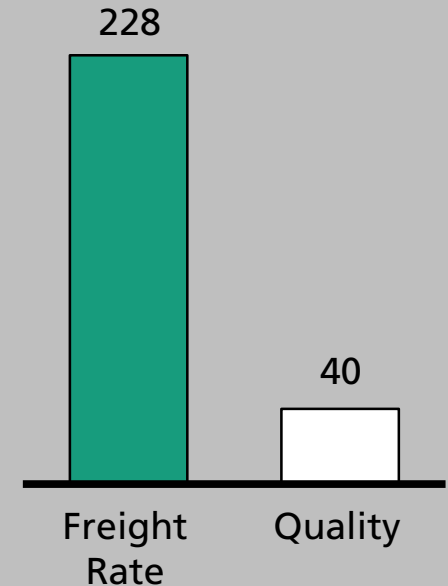
Vorgehensweise bei der Schnell-Analyse

- Nutzung der DVZ und Lloyd's List online Archive
- Stichwortsuche in Seefracht bzw. Containerrubriken nach
 1. Container & Rate (Freight Rate)
 2. Container & Qualität (Quality)
- Auszählung der Artikel aus den letzten 12 Monaten

Stichwortanalyse DVZ
In Anzahl Artikel zu Stichwort¹



Stichwortanalyse Lloyd's List
In Anzahl Artikel zu Stichwort¹



- Diskussion in wichtigen Medien zum Containerseetransport mit Übergewicht zum Thema Frachtrate
- Diskussion international ggf. noch stärker durch Frachtraten getrieben als im deutschen Markt

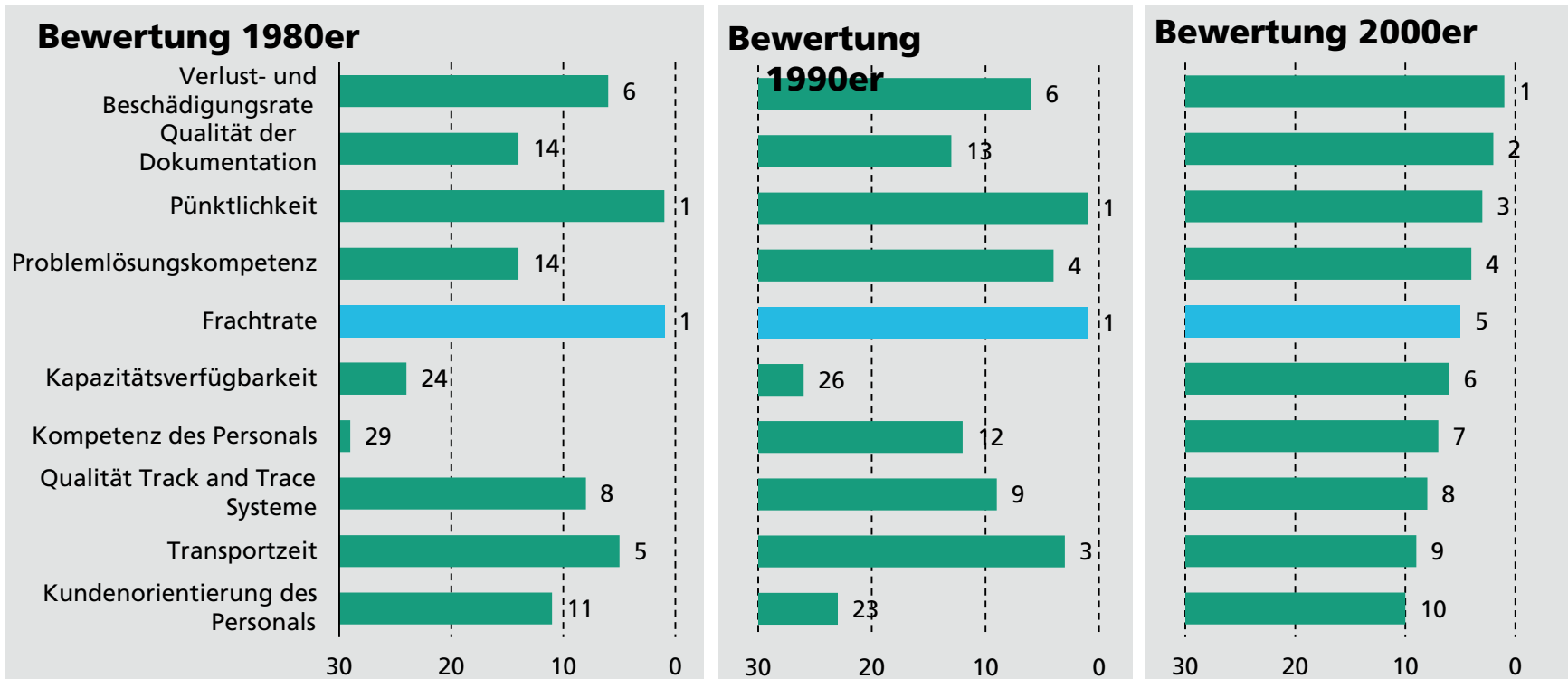
¹ Doppelzählung von Artikeln zu beiden Stichworten in beiden Säulen möglich

Quelle: DVZ, Lloyd's List 2013

2

Anhaltspunkt 3: Auswertung wissenschaftlicher Artikel zeigt Veränderungen der Kriterienrelevanz über Zeit

Darstellung der Top10 Kriterien aus den 2000er Jahren



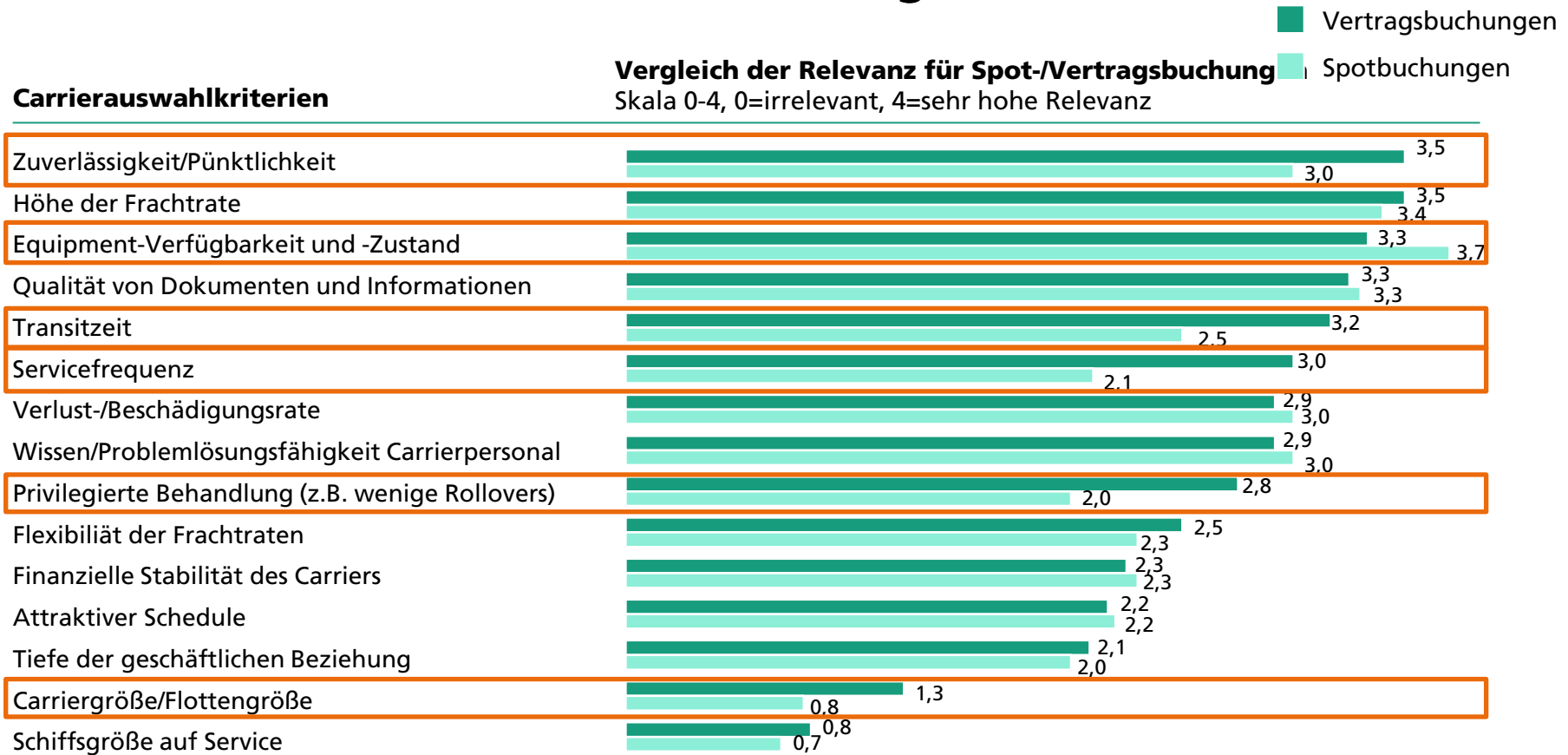
- In der wissenschaftlichen Diskussion hat die Frachtrate über die vergangenen Jahrzehnte bereits an Bedeutung eingebüßt
- Servicekriterien, wie Kompetenz des Personals, Kapazitätsverfügbarkeit oder Qualität der Dokumentation haben dagegen an Bedeutung gewonnen

Quelle:

Institut für Maritime Logistik/TUHH Analyse auf Basis von 23 wissenschaftlichen Publikationen zur Ocean Transport Carrier Selection

2

Anhaltspunkt 4: Kurzuntersuchung der TUHH zeigt, differenzierte Marktbetrachtung erforderlich



- **Frachtrate und Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit** sind wichtigste Kriterien **für Vertragsbuchungen**
- **Equipment-Verfügbarkeit und -Zustand** ggf. sogar bedeutender als Frachtrate **für Spotmarktbuchungen**
- **Differenzierte Betrachtung** der Relevanz von Auswahlkriterien **für verschiedene Marktsegmente notwendig**

2

Zwischenfazit zur Bedeutung von Qualität in der Containerschifffahrt

- Qualitätsfaktoren spielen in der Containerschifffahrt durchaus eine Rolle
- Welches Gewicht Qualitätsfaktoren ggü. der Frachtrate einnehmen, muss für verschiedene Marktsegmente differenziert betrachtet werden
 - Internationaler Markt für Containertransporte wahrscheinlich stärker durch Frachtrate getrieben als deutscher Markt
 - Für Vertragsbuchungen neben Rate vor allem Zuverlässigkeit wichtig, für Spotbuchungen Equipmentverfügbarkeit



Ausgewählte aktuelle Qualitätsbaustellen in der Containerschifffahrt

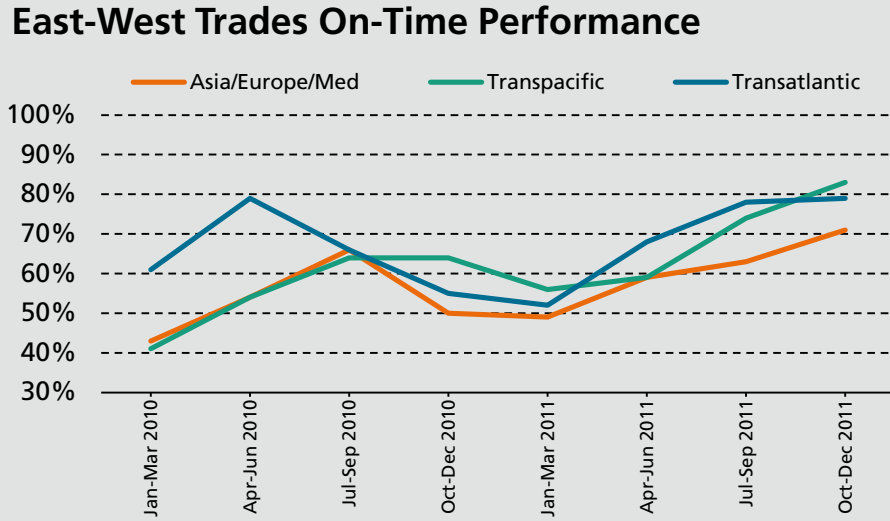
Kernthesen zu aktuellen Qualitätsbaustellen

Kriterium	Kernthese
a) Zuverlässigkeit/ Pünktlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pünktlichkeit von Containerliniendiensten auf mäßigem Niveau ▪ Vielschichtige Gründe, Verbesserung nur in Zusammenarbeit aller Beteiligten (Reedereien, Häfen, Terminals, Spediteure) zu lösen
b) IT und Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dokumenten- und Informationsqualität verbesserungswürdig ▪ Verschiedene Optionen für einen neuen Standard in der Container-IT denkbar
c) Equipment- verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Equipmentverfügbarkeit wesentlicher Qualitätsfaktor ▪ Verbesserungspotenzial z.B. durch verstärkte Zusammenarbeit von Carriern, Terminals, und Spediteuren zu heben
d) Umweltstandards	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Containertransporte bereits mit guter CO2-Bilanz ▪ Viele aktuelle Projekte/Regulierungen zu weiteren Verbesserungen ▪ Wann wird Umweltbewußtsein Differenzierungsmerkmal?

3a

Pünktlichkeit der Liniendienste bietet Verbesserungspotenzial und erfordert Kooperation der Akteure

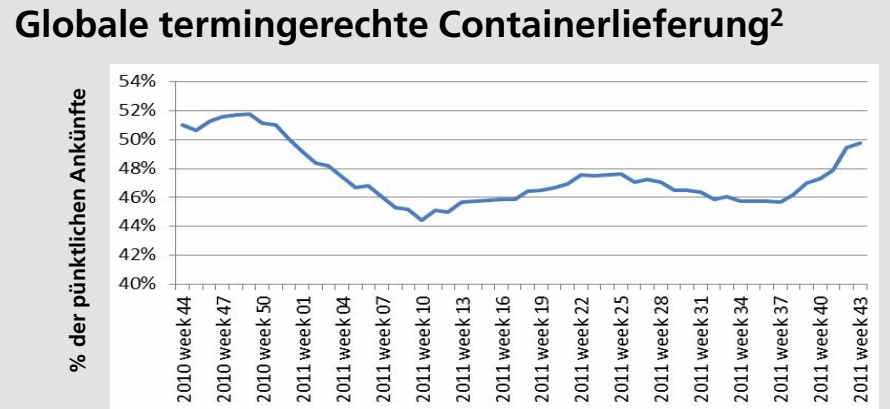
Drewry¹



Gründe für Verzögerungen³:

- Port/Terminal Überlastung [~65%]
- Port/Terminal Produktivität [~20%]
- Wetter oder mechanische Probleme auf Reise [~5%]
- Warten in der Hafenanfahrt (Lotsen/Towage) [~5%]
- Warten auf Tidfenster [~3%]
- Sonstige [<1%]

INTRRA²



Quelle:
 1 Drewry Carrier Performance Insight Q4/2012
 2 INTRRA, 2011
 3 Notteboom, Time Factor in Liner Shipping Services, 2006

3b Verstärkte Anforderungen erfordern neue IT-Lösungen: Doch wer setzt die neuen Standards?

Anforderungen an IT in der Containerschifffahrt

- Standardformate für Buchungen, Shipping Instructions, B/Ls
- Effizienter Dokumentenaustausch mit weniger Fehlern bis zur Rechnungsstellung
- Aktuell verfügbare und durchgängige Track & Trace Informationen
- Performance Measurement und KPI Überwachung
- ...

Welche Lösungen setzen sich durch?

Option	Beschreibung
Carrier-lösungen	<ul style="list-style-type: none"> • Große Carrier etablieren eigene IT Plattformen • Kleinere Carrier schließen sich z.B. im Rahmen von Allianzen zusammen
Neutraler Standard	<ul style="list-style-type: none"> • Definition eines neutralen Datenstandards, dessen sich Carrier-/Speditions- und sonstige Systeme bedienen • z.B. durch IMO, WTO, o.ä.
Kunden-lösungen	<ul style="list-style-type: none"> • Proprietäre Lösung von internationalen Spediteuren setzt sich durch
Internet-lösungen (ggf. mobil)	<ul style="list-style-type: none"> • Containermarkt erlebt ähnliche ‚Revolution‘ wie Reisemarkt • Carrier-übergreifende Internetportale bieten durchgängige Lösungen an
Lösung durch IT-Dienstleister	<ul style="list-style-type: none"> • Lösung durch großen IT-Dienstleister, z.B. durch vollständige Integration in ERP Software • Offene Schnittstellen zum Aufschalten

Reduzierung der Kosten der Leercontainerlogistik durch Kooperation mit Spediteuren und Verladern

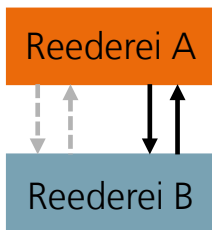
Problem

- Imbalancen in Warenströmen führt zu lokaler Containerknappheit und hohen Repositionierungsaufwänden für Carrier
- Wenig Informationsaustausch und Koordination zwischen den Akteuren

Ein möglicher Ansatz

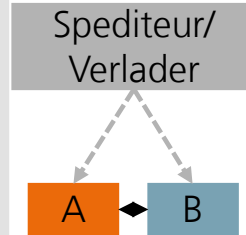
Koordinierter Austausch von Equipment bei unpaarigen Verkehren

Carrier haulage



- Reedereien teilen Bedarfs- und Verfügbarkeitsinformationen und
- Tauschen bzw. verleihen Equipment

Merchant haul.



- Verlader/Spediteur sammelt Verfügbarkeitsinformationen
- Austausch von Equipment zwischen Reedereien

Anreiz für Marktteilnehmer

Verlader/Spediteur

- Kosteneinsparungen durch geringere Container
- Möglichkeit der Differenzierung durch "Green Image"

Reederei

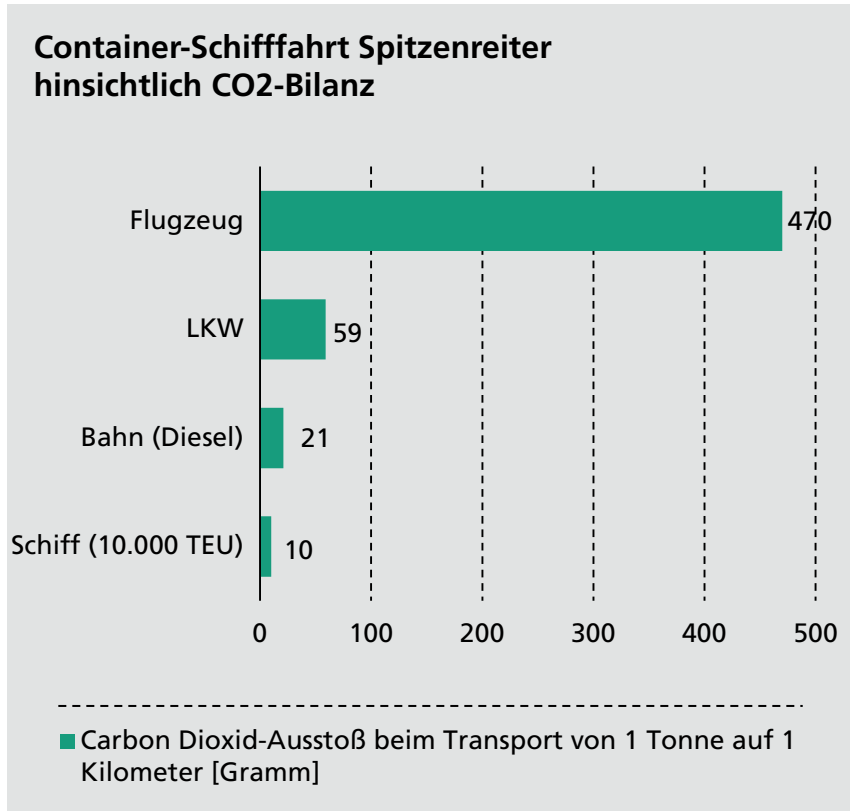
- Kosteneinsparungen durch verringerte Kosten für Repositionierung
- Kundenbindung – Verlader/Spediteur spart Kosten
- Kontrolle über Equipment bleibt beim Reeder – kein Pooling

Quelle:

Fraunhofer CML

3d

Umwelt: Containertransport heute schon CO2-günstig, weitere Verbesserungspotenziale bei Umweltstandards vorhanden



Weitere Projekte zur Verbesserung der Bilanz/ Umweltverträglichkeit

Regulierungsbehörden

- Schwefelarme Treibstoffe
- Ballastwasser
- ...

Reedereien

- Größere Schiffe
- Slow Steaming (temporär)
- ..

Häfen und Terminals

- Green Ports
- Landstromversorgung
- ...

- Bisher Effizienzgewinne vor allem durch Kostendruck oder Regulierung getrieben
- Wann werden Umweltstandards Differenzierungsmerkmal bzw. entscheidungsrelevant für Versender bei der Selektion Ihrer Carrier?

Fazit

1 Markt

- Wachstum im Containermarkt verlangsamt ggü. Vorkrisenzeit
- Frachtraten mittelfristig weiter unter Druck durch sich fortsetzende Überkapazitätssituation

2 Qualität vs. Frachtrate

- Differenzierte Betrachtung erforderlich
- Qualität mit zunehmender Bedeutung für wichtige Marktsegmente (Vertragsgeschäft mit Großindustrie)

3 Qualitätsfaktoren

- Qualität in der Containerschifffahrt mehr als nur Pünktlichkeit
- Equipmentverfügbarkeit, IT-Systeme/Dokumentenqualität und langfristig auch Umweltaspekte rücken weiter in den Vordergrund

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

[Quelle: Hafen Hamburg HHM / M.
Lindner]

Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn

carlos.jahn@cml.fraunhofer.de

Tel. +49 40 42878 4450

 **Fraunhofer**
CML

TUHH
Technische Universität Hamburg-Harburg

Kontakt

Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn

Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und
Dienstleistungen
Schwarzenbergstraße 95 D
21073 Hamburg

Tel.: +49 40 / 42878 4450

Fax: +49 40 / 42878 4452

Email: carlos.jahn@cml.fraunhofer.de

www.cml.fraunhofer.de

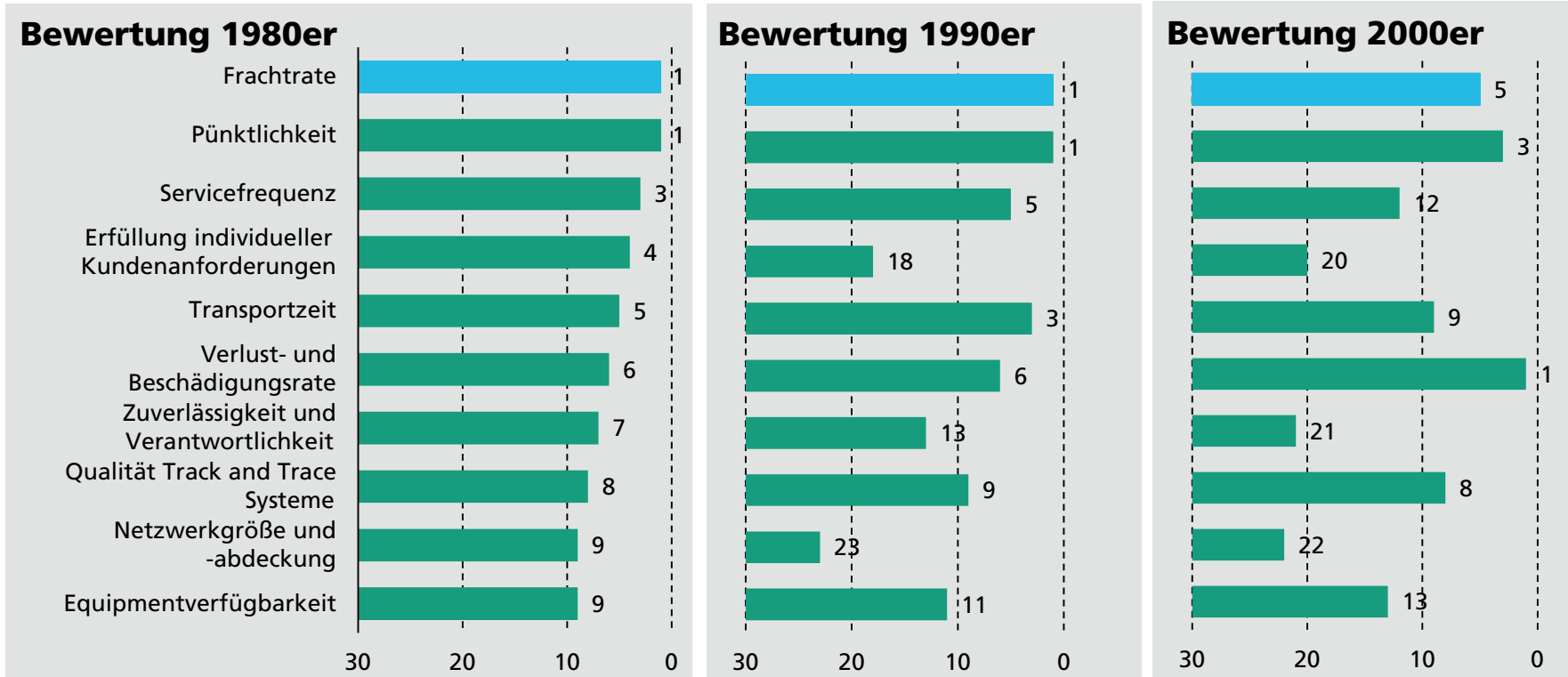


BACKUP

2

Anhaltspunkt 3: Auswertung wissenschaftlicher Artikel zeigt Veränderungen der Kriterienrelevanz über Zeit

Darstellung der Top10 Kriterien aus den 1980er Jahren



- In der wissenschaftlichen Diskussion hat die Frachtrate über die vergangenen Jahrzehnte bereits an Bedeutung eingebüßt
- Servicekriterien, wie Verlust- und Beschädigungsrate haben dagegen an Bedeutung gewonnen

Quelle: