



InTraLog Overseas AG
Steinackerstrasse 34
CH-8302 Kloten

Tel. +41 43 501 36 00
Fax +41 43 501 36 01
overseas@intralog.ch

InfoMail.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Seefracht: Blank Sailings

Die Rennstrecke zwischen Asien und Europa bleibt unruhig. Für Mai kündigten Reedereien eine Verschärfung der sogenannten Blank Sailings an – also mehr aus dem Fahrplan der Liniendienste **gestrichene Abfahrten**.

Die Verknappung zeigt Wirkung. Das allgemeine Ratengefüge für FAK Importe (Freight all kind) schiesst kurzfristig nach oben. Davon unberührt zeigen sich langfristige Kontrakte nun wieder mit Vorteilen zum Beispiel für sogenannte Basket oder Named Accounts. Unterm Strich wird der Platz an Bord etwas knapper. Frühzeitige Planung und Buchung sind zu empfehlen.

Seefracht: neue Allianzen

Die Reedereien stehen unter Druck. Die letzten Jahre waren für die meisten Liniendienste Verlustbringer. Aus dieser Marktlage heraus formieren sich neue Allianzen auf den Weltmeeren.

Neben dem Zusammenschluss von Cosco und China Shipping (CSCL) werden weitere Verschiebungen in der Szene erwartet. Ab 2017 planen CMA CGM, die dann vereinte Cosco und CSCL, Evergreen und OOCL mit 350 Containerschiffen eine neue Allianz. Arbeitstitel: **Ocean Alliance**. Damit überholt diese Gruppe die führende **2M mit Maersk und MSC** im Fahrtgebiet Europa - Asien und liegt dann auch mit Kapazität zwischen Asien und Nordamerika weit vorn. Mit von der Partie werden ebenfalls die Einheiten von APL sein. Der Merger von deren Muttergesellschaft NOL durch CMA CGM wird für Mitte dieses Jahres erwartet.

Und UASC? Der arabische Carrier fährt bislang gemeinsam in der Ocean 3 mit CMA CGM und CSCL. Die wird bald hinfällig. Und die übrigen G6 mit Hapag Lloyd, MOL und NYK? Werden voraussichtlich zur **G3 + UASC + HS** - letzteres Kürzel steht für Hamburg Süd. Übrig bleiben u.a. Hyundai, Hanjin, Yang Ming, K-Line, Wan Hai, ZIM.

So wird ein weiterer nationaler Zusammenschluss wahrscheinlicher: zwischen beiden koreanischen Anbietern **Hyundai und Hanjin**.

Erst kürzlich dementierte die koreanische Hanjin Berichte über eine mögliche

**INTRALOG
OVERSEAS AG**
Your Experts in Sea and Air Freight!



Pleite. Mit massgeblichen Gläubigern wie der Korea Development Bank wurden Tilgungsaufschub und Zinssenkungen verhandelt. Die Reise geht weiter.

Ein Trend zeichnet sich ab: **weniger netto Kapazitätserhöhungen**. Während 2015 rund 1,52 Millionen TEU neu in Fahrt kamen (8,5% Wachstum), sind es 2016 voraussichtlich noch 770.000 TEU (3,9% on top). Hintergrund: immer mehr **jüngere Schiffe werden abgewrackt**. Durch die Verschrottung reduziert sich trotz weiterhin hoher Neubauaktivitäten unterm Strich die Kapazitätserhöhung.

Seefracht: SOLAS

Zum Glück bietet das **SSA (Schweizerisches Seeschiffamt)** nebst der physischen Verwiegung auch noch eine zweite Methode an, das verifizierte Gesamtgewicht zu errechnen. Somit muss per 1. Juli 2016 nicht jeder Container zusätzlich eine Wiege-Station anlaufen. Eine der folgenden Bedingungen muss der Exporteur für die Additionsmethode erfüllen:

ISO (alle Normen) oder AEO Zertifizierung, MRP (Manufacturing Resources Planning) oder über ein ERP (Enterprise Resource Planning) System verfügen.

In welcher Form das verifizierte Gewicht den Reedereien übermittelt werden muss, ist noch nicht geklärt. Die letzte Sitzung der IMO (International Maritime Organization) hat in KW 20 stattgefunden. Neue Informationen werden in Kürze erwartet.

Luftfracht: Lithium-Ionen Batterien

Die IATA hat bereits zum 01.04.16 die Richtlinien für den Transport von Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien UN 3480 weiter verschärft. Jetzt kann diese Warengruppe nur noch als Fracht befördert werden, wenn der jeweilige Ladezustand 30 Prozent ihrer gesamten Kapazität nicht übersteigt. Zudem sollen Lithium-Ionen-Batterien (Verpackungsanweisung 965, Abschnitt II) und Lithium-Metall-Batterien UN 3090 (Verpackungsanweisung 968, Abschnitt II) auf **nicht mehr als ein Versandstück pro Sendung** (auch Consolidation) begrenzt werden. Weiterhin wurde die Empfehlung, Lithium-Ionen-Batterien UN 3480 (nur Verpackungsanweisung 965, Abschnitt IA, IB, II) **nicht mehr auf Passagierflugzeugen** zu transportieren, übergangsweise angenommen. Das Verbot gilt jedoch nicht für UN 3481 (Verpackungsanweisungen 966 und 967).

Gern halten wir Sie weiter informiert
Ihr InTraLog Overseas Team