

LUFFFRACHT

Lufthansa Cargo baut in Deutschland Führungspositionen ab

Airline leidet unter schwacher Ertragslage

(ma/dpa) Lufthansa Cargo hat zum Jahresende rund 40 ihrer 100 Führungspositionen in Deutschland gestrichen. Diese Mitarbeiter sind seit Anfang dieses Monats nicht mehr in den alten Führungspositionen tätig, zum Teil werden sie weiter im Unternehmen beschäftigt, erläuterte ein Sprecher der Lufthansa Cargo AG in Frankfurt. Damit widersprach er einem Bericht der Tageszeitung „Die Welt“. Das Blatt hatte berichtet, dass 300 der 800 Top-Leute in der Führungsspitze gehen müssten. „Diese Zahlen sind absolut falsch.“ Weltweit habe das Unternehmen nur 300 Spitzenmanager.

Nach Angaben des Sprechers will Lufthansa Cargo bis 2006 bei den Mitarbeitern jede zehnte der weltweit 4800 Stellen streichen; das entspricht 480 Vollzeitstellen. Davon wurden bis Jahresende bereits 180 Stellen sozialverträglich abgebaut. Damit gehe es nun noch um 300 weitere Jobs. Es werde keine betriebsbedingten Kündigungen geben, ein Teil der Mitarbeiter könne innerhalb des Lufthansa-Konzerns weiter beschäftigt werden. Diese Pläne hatte das Unternehmen bereits im August vergangenen Jahres angekündigt.

Der Stellenabbau ist Teil eines Programms, mit dem das Unternehmen sein Ergebnis nachhaltig um 233 Mio. EUR pro Jahr verbessern will. Die „Welt“ hatte den für Personal und Finanzen zuständigen Cargovorstand Stephan Gemkow zitiert. Nach seinen Worten ist die Ertragslage von Lufthansa Cargo völlig unzureichend. Das Unternehmen habe im Zeitraum Januar bis September weltweit zwar elf Prozent mehr Fracht im Vergleich zum Vorjahreszeitraum befördert, aber da-

NEUSEELAND/AUSTRALIEN
Luftfracht-Sammelverkehr

QCS-Quick Cargo Service GmbH
TEL: - 0800 8989899

Verladungen von allen deutschen Flughäfen
Frankfurt - Düsseldorf - Köln - Hannover
- Stuttgart - Hamburg - München

bei nur 5 Mio. EUR als operatives Ergebnis verbuchen können.

Grund seien unter anderem der hohe Kerosinpreis, das für die Airline ungünstige Währungsverhältnis zwischen starkem Euro und schwachem Dollar sowie der generelle Ratenverfall bei der Luftfracht auf vielen internationalen Routen.

Lufthansa Cargo wolle das Produktspektrum nun auf wesentliche Aufgaben zurechtstutzen: etwa Expressfracht, Stan-



Stephan Gemkow

Foto: Wachholz/Archiv

dardsendungen und Spezialfracht für verderbliche Güter oder Wertobjekte. (DVZ 08.01.2005)

SEESCHIFFFAHRT

US-Importeure wehren sich gegen C-TPAT-Verschärfung

Interview mit Albert Saphir (NITL) / Kontrolle ausländischer Dienstleister unmöglich

(wö) Importeure mit Sitz in den USA sollen verpflichtet werden, der Customs-Trade Partnership (C-TPAT) beizutreten. Sie werden dann nur solche Spediteure und Carrier beschäftigen können, die ebenfalls nach C-TPAT-Grundsätzen arbeiten. Die National Industrial Transportation League (NITL) hofft, den Entwurf noch entschärfen zu können. Ihre Mitglieder scheuen die rechtliche Verantwortung für Handlungen, die außerhalb ihrer Kontrolle liegen. Mit Albert Saphir, Mitglied der See- und Luftfrachtkommissionen der NITL, sprach DVZ-Mitarbeiter Fritz Bauer*.

DVZ: Das Amt für „Customs and Border Protection“ des Department for Homeland Security formuliert verschärfte Bestimmungen für die Sicherheitsinitiative Customs-Trade Partnership. Die Importeure und deren Logistikpartner werden der Initiative beitreten müssen, wenn sie nicht massive Nachteile in Kauf nehmen wollen.

Saphir: Das ist richtig, wenn es bei den Änderungsvorschlägen bleibt. Aber wir haben Hoffnung, dass der Entwurf noch einmal gründlich überarbeitet wird.

DVZ: Die neuen Bestimmungen sollen im Februar, also nach dem Wechsel an der Spitze des Ministeriums, in Kraft treten. Was muss bis dahin geändert werden?

Saphir: Nach dem Entwurf ist jeder Importeur zu einer detaillierten Risikoanalyse verpflichtet. Wenn er, sagen wir mal, fünf verschiedene Warenarten



Albert Saphir: „Man kann es fordern, aber nicht kontrollieren, ob die Bestimmungen auch erfüllt werden.“

Foto: privat

von vier verschiedenen Lieferanten in drei verschiedenen Ländern importiert, so muss er jeden einzelnen Verschiffungsweg auf Sicherheitsprobleme hin analysieren. Wenn dabei noch mehrere Logistikdienstleister involviert sind, muss er auch sicherstellen, dass die ebenfalls nach C-TPAT arbeiten. Das ist in der Praxis nicht machbar.

DVZ: Weil sie auch gar nicht kontrollieren können, ob sich ihre Lieferanten und Partner an die Spielregeln halten?

Saphir: Richtig. Woher soll der Importeur wissen, dass im chinesischen Hinterland offene Lkw benutzt werden, die Integrität der Waren auf diesem Inlandtransport also nicht gesichert ist?

DVZ: Was würde dann passieren?
Saphir: Es ist nicht auszuschließen, dass der Importeur seine C-TPAT-Akkreditierung verliert. Das würde bedeuten, dass sich die Verzollung so verzögert, dass Container-Standgelder fällig werden, die leicht 250 USD pro Tag ausmachen können.

DVZ: Die Linienreedereien oder NVOs tragen doch schon heute Verantwortung für die Sicherheit der Vor- und Nachläufe, wenn sie nach C-TPAT arbeiten. Warum sehen Sie darin jetzt ein Problem?

Saphir: Bisher war C-TPAT freiwillig. Wer die Bedingungen nicht erfül-

len wollte oder konnte, machte nicht mit. Jetzt sollen aber alle verpflichtet werden, die Bestimmungen zu erfüllen. Und nur Spediteure, die nach C-TPAT akkreditiert sind, können die Partien abfertigen.

DVZ: Da wird doch kein Spediteur noch lange mit der Akkreditierung warten, wenn die Kunden den nötigen Druck machen und Spediteuren, die nicht C-TPAT-konform arbeiten, kein Geschäft mehr geben?

Saphir: Man kann es fordern, aber nicht kontrollieren, ob die Bestimmungen auch erfüllt werden. Selbst in hoch entwickelten Industrieländern wie Deutschland kann kein in den USA ansässiger Importeur sicherstellen, dass die richtigen Siegel für die Containertüren verwendet werden. Oder dass kein Fahrer eingesetzt wird, der vorbestraft ist oder gefälschte Papiere vorzeigt. Es ist zu viel verlangt, dass der Importeur dafür rechtlich die Verantwortung übernehmen soll.

DVZ: Muss man nicht auch fragen, ob es nicht schon genug Vorschriften für den Gütertransport gibt, die darauf zielen, die USA vor Terroranschlägen zu schützen: die 24-Stunden-Regel, das „Scannen“ von Containern vor dem Verladen im Hafen, die Container Security Initiative (CSI), die Voranmeldung von Ladungsdetails beim Küstenschutz in den USA und die Ladungsinspektion nach der Entladung?

Saphir: Sie hätten hinzufügen müssen, dass all diese Programme vom Department of Homeland Security gesteuert werden und sämtliche Ergebnisse dort zusammenlaufen – es gibt aber offenbar keinerlei Koordination. So werden auch Container, die im Abgangshafen eingehend „gescannt“ wurden, im Löschhafen physisch inspektiert, bevor sie freigegeben werden.

DVZ: Herr Saphir, vielen Dank für das Gespräch. (DVZ 08.01.2005)

ZUR PERSON

(la) Albert Saphir ist Inhaber des Beratungsunternehmens ABS Consulting mit Sitz in Marietta (Georgia). Er ist seit rund 25 Jahren im Transportgewerbe tätig, unter anderem bei Danzas, Panalpina und Geologistics. Bei der Verladereorganisation National Industrial Transportation League (NITL) ist er Mitglied des Luft- und Seefrachtkomitees. (DVZ 08.01.2005)



www.abs-consulting.net

Wilhelmshaven plant weitere Hafententwicklung

(la) Ein neuer Hafentwicklungsplan (HEP) soll dem Hafenstandort Wilhelmshaven Planungssicherheit bieten. Er wurde Ende Dezember von der Stadt Wilhelmshaven und der Bezirksregierung Weser-Ems vorgelegt. Das Werk ist das Ergebnis einer detaillierten Abstimmung der Hafenakteure. Neben einer Bestandsaufnahme nennt der Plan die Entwicklungschancen.

Ansiedlungsflächen ausgewiesen

Kernelemente des Hafentwicklungsplans sind der Bau des Containerhafens JadeWeserPort, der 2005 beginnen soll, sowie der Ausbau des Chemiestandortes Wilhelmshaven, beides Projekte im Äußeren Hafen. Zudem wird die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe sowie die Erhöhung der Loco-Quote und der güterbezogenen Wertschöpfung angepeilt.

Für weitere Ansiedlungen sind freie Flächen am Äußeren Hafen (1000 ha) und im Inneren Hafen vorhanden. Der Schiffsverkehr zum Inneren Hafen läuft durch die Doppelkammern der großen Seeschleuse. Die Sicherung und der Ausbau des Inneren Hafens ist ein weiteres erklärtes Ziel des HEP. (DVZ 08.01.2005)

Viele Gewinner unter Niedersachsens Häfen

Starker Umschlagrückgang in Leer

(wö) Die niedersächsischen Seehäfen steuern im zu Ende gehenden Jahr auf ein Rekordergebnis zu. Die Umschlagleistung werde verglichen mit 2003 um voraussichtlich 8,2 Prozent auf 62,7 Mio. t steigen, teilt die Seaports of Niedersachsen GmbH mit.

„Besonders gut gelaufen ist es in Wilhelmshaven“, ergänzt Seaports-Geschäftsführer Andreas Bullwinkel. Mit 45,04 Mio. t liegt die Umschlagmenge um knapp 14 Prozent höher als im Vorjahr. Die prozentual höchste

Steigerungsrate erzielte mit 18,2 Prozent Cuxhaven. Auch Papenburg (plus 10,4 Prozent), Emden (plus 2,8 Prozent) und Nordenham (plus 1,8 Prozent) konnten die Umschlagzahlen verbessern.

Stark verloren hat Leer: Mit 180 000 t ist die Gesamtmenge um etwa 50 Prozent niedriger als im Vorjahr. Leichte Einbußen verzeichnet die Statistik auch für Seehäfen Braake (minus 3,8 Prozent) und Oldenburg (minus 2,0 Prozent). (DVZ 08.01.2005)



VIP Truck GmbH Internationale Spedition

WHERE EVER THERE ARE ROADS

WE GO THERE

CCS 532, 60549 Frankfurt/Main

Telefon (0 69) 690 4 75 21

Telefax (0 69) 690 5 48 71

NOTICE TO SHIPPERS EUROPE/EAST AFRICA CONFERENCE

CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR

Following a routine monthly review of the relevant basket of currencies and the Tariff currency (US Dollar) based on the last three working days of December 2004, a CAF of 6.76 per cent will apply to all cargo shipped to and from East Africa as from 10th January 2005.

The level of CAF will continue to be monitored on a monthly basis and adjusted as necessary.

Issued by the Conference Secretariat, London, 4th January 2005. www.eacl.co.uk

NOTICE TO SHIPPERS

EUROPE-SUDAN CONTAINER LINES' AGREEMENT

CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR

Following a routine monthly review of the relevant basket of currencies and the Tariff currency (US Dollar) based on the last three working days of December 2004, a CAF of 6.76 per cent will apply to all cargo shipped to and from Port Sudan as from 10th January 2005.

The level of CAF will continue to be monitored on a monthly basis and adjusted as necessary.

Issued by the Conference Secretariat, London, 4th January 2005. www.escla.co.uk

NOTICE TO SHIPPERS NORTH EUROPE/DJIBOUTI CONFERENCE

CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR

Following a routine monthly review of the relevant basket of currencies and the Tariff currency (US Dollar) based on the last three working days of December 2004, a CAF of 6.76 per cent will apply to all cargo shipped to and from Djibouti as from 10th January 2005.

The level of CAF will continue to be monitored on a monthly basis and adjusted as necessary.

Issued by the Conference Secretariat, London, 4th January 2005. www.djibouticonference.co.uk

WASSERSTÄNDE

Donau	05.01.	06.01.
Straubing	254	238
Pfelling	405	381
Passau	451	438
Deggendorf	314	289
Elbe		
Dresden	206	258
Torgau	214	234
Wittenberg	259	277
Rothensee	333	337
Niegripp	422	429
Dömitz	239	242
Hohnstorf	503	503
Main		
Würzburg	162	171
Frankfurt	176	184

Mosel	05.01.	06.01.
Trier	366	338
Neckar		
Plochingen	176	169
Heidelberg	222	220
Rhein		
Rheinfelden	186	185
Karlsruhe-Maxau	450	434
Bingen	197	189
Kaub	210	200
Köln	324	331
Duisburg-Ruhrort	417	438
Saale		
Bernburg	239	234

Quelle: Elwis (ohne Gewähr)