

Rotterdam, 17.06.2022

## Anpassung Transportkettenstörungszuschlag zum 01.07.2022

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,  
liebe Partner,

nun ist das 1. Halbjahr des Jahres 2022 vorbei. Diese Jahreshälfte hat ohne Zweifel alle Firmen und alle Mitarbeiter & Mitarbeiterinnen an deren Leistungsgrenze und auch darüber hinaus gebracht und natürlich auch Ihre Teams massiv gefordert.

Leider zeichnet sich kein Ende der Herausforderungen in unserer Branche ab – im Gegenteil: Viele Gespräche mit Kunden, anderen Operateuren und auch einigen Seehafenterminals machen deutlich, dass sich die Lage frühestens in einem Jahr entspannen könnte.... eine Garantie hierfür ist leider von niemandem zu erhalten.

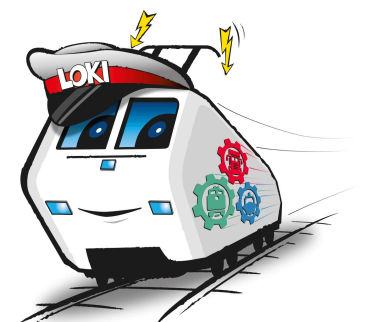
Trotz der Maßnahmen der Bundesregierung zeichnet sich keine Entspannung bei der Entwicklung der Energiekosten ab. Die Störung der Lieferketten, deren Ursache zumindest zu einem großen Teil auf den Lockdown in China zurückzuführen ist, erschwert unser aller Arbeit extrem. Aktuell liegen wohl noch 3 % der weltweiten Containerschiffskapazitäten in den Häfen Chinas fest.

Sie alle erleben täglich die damit verbundenen Störungen der Transportketten.

Dies hat leider auch zur Folge, dass sich unsere (Kosten-)Situation weiter verschärft.

1. Der ohnehin schon bestehende Mangel an Truckern, wird durch den Wegfall der Unternehmer aus der Ukraine zusätzlich verschlimmert.
2. Dies wiederum hat eine Lawine bei der Lohn-/Gehaltsentwicklung der Trucker zur Folge.
3. Die beiden erstgenannten Punkte sind auch geprägt von einer bisher unbekanntem Inflationsrate.
4. Der Mangel an Lokführern und Wagenmeistern ist Ihnen auch nicht neu.
5. Lokomotiven und Waggons fallen aus und können aufgrund von Ersatzteilmangel nicht wieder in Betrieb genommen werden.
6. Immer weniger Menschen wollen oder können im Transportwesen tätig sein, was ebenfalls eine Explosion der Personalkosten nach sich zieht.
7. Dass der Krieg in der Ukraine extreme Steigerungen bei den Energiekosten zur Folge hat, merken alle Autofahrer beim Tanken.
8. Aber auch die Strompreise kennen nur eine Richtung: nach oben.
9. Wir kennen kein Seehafenterminal, welches nicht von operativen Herausforderungen gefangen ist. Dies hat deutliche Restriktionen in der Abfertigung der intermodalen Verkehrsträger zur Folge. Züge, die bereits unterwegs sind, müssen teilweise gestoppt und/oder umgeleitet werden.

...2



Rotterdam, 17.06.2022

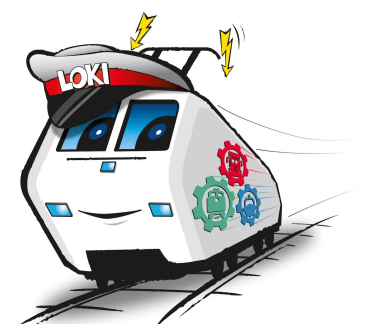
10. Die Binnenschifffahrt wird vor neue Herausforderungen gestellt:  
Es gibt praktisch keinen funktionierenden Fahrplan mehr. Durch den großen Platzmangel in den Seehäfen, aber inzwischen auch im Inland, galt es sich nach „Cargo Opening“ und „Cargo Closing“ zu richten. Einige Seehafenterminals führen nun für Binnenschiffe und auch für Züge ein „Yard Opening“ ein. Abhängig davon, welche Mengen die Verkehrsträger anliefern und abholen, wird das YO nach dem Cargo Opening vergeben. Das Ziel soll wohl sein, zu erreichen, dass die Anzahl eingehender und ausgehender TEUs nahezu identisch sein muss. Aus Sicht eines Terminalbetreiber nachzuvollziehen, aber leider eher praxisfremd. Gerade in Nordrhein-Westfalen notieren wir eine große Imbalance: Import = 40' / Export = 20' und dies auch noch bei rückläufigem Exportvolumen.
11. Es kommt immer wieder vor, dass Export-Container einfach auf ein anderes Seeschiff umdisponiert werden und wir die Box wieder mit gen Neuss nehmen müssen.
12. Die zusätzlichen Transportkosten (hin und wieder gen Seehafen) trägt immer die Ware. Aber der zuvor disponierte Importer kann nun nicht ins Inland gehen, da die rückfahrende Exportbox den Stellplatz blockiert.  
Wieder ein deutlicher dispositiver Mehraufwand, den wir in der aktuellen Anzahl Mitarbeiter nicht mehr zuverlässig planen können.
13. Wir sind aktuell sehr darum bemüht, unsere Teams personell zu verstärken.
14. Wir haben unseren Dienst in Rotterdam auf 24/7 ausgebaut, um bestmöglich Verzögerungen ausgleichen zu können.
15. Durch den reduzierten Export ist keine ausgeglichene Auslastung der Barge und Züge mehr möglich = Imbalance.
16. Um die Lieferketten bestmöglich stabil zu halten gilt es verstärkt nachts und an Wochenenden zu trucken.
17. Last but not Least: Die spannende Planung der Netzbetreiber, um das Schienennetz nach jahrelangem Stillstand endlich wieder zu modernisieren.  
Die Folge, auch wenn Sie dies kaum bemerken: In manchen Wochen fallen, trotz gleicher Fixkosten, bis zu 50 % der Züge aus .

Nach reichlicher Überlegung und intensiven internen Diskussionen sind wir leider dazu gezwungen, den bisherigen Transportkettenstörungszuschlag nicht nur zu verlängern, sondern auch anzupassen.

Wir bitten höflich um Verständnis dafür, dass wir gezwungen sind, diesen Zuschlag ab 01. Juli 2022 auf 25 € zu erhöhen. Diese Regelung gilt bis auf Widerruf.

Wir lösen damit nicht alle Herausforderungen, tragen aber einen Teil dazu bei, die Transportketten zumindest halbwegs stabil zu halten.

...3



Rotterdam, 17.06.2022

Bisher reduzieren auch große Anbieter deren Abfahrtsdichte auf vielen Relationen – wir wollen Ihnen weiterhin den bestmöglichen Service bieten und Ihr Vertrauen weiter stabil halten.

Wir verbinden hiermit die Hoffnung, dass sich die Lage im Sommer nächsten Jahres endlich wieder entspannen wird. Nach unseren Informationen gehen dann neue, sehr große Containerschiffe auf die Meere, wodurch eine Entspannung der Seehäfen eintreten sollte – so hoffen wir jedenfalls.

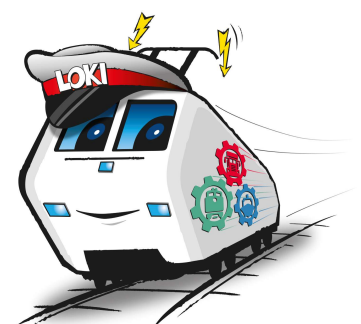
Damit müsste sich die Arbeit für uns alle endlich vereinfachen und wir können die Zuschläge wohl wieder reduzieren oder gar ganz streichen.

Wir müssen all unsere Kräfte bündeln – ohne die Transportbranche wird das Leben für alle Menschen noch schwieriger. Wir alle tragen eine große Verantwortung – auch wenn viele Menschen dies noch immer nicht wirklich erkannt haben.

Bleiben Sie gesund.

Mit freundlichen Grüßen

Optimodal Nederland B.V.



**Good. Better. Optimodal.**