

Vor der Zerreißprobe

Importverkehre finden kaum noch statt und Exportverkehre lassen stark nach – allein seit Anfang Juli sind die Sendungsmengen nach Griechenland um 40 Prozent eingebrochen. Wie Spediteure die Krise in dem südeuropäischen Land erleben.

Panagiotis Manolopoulos hat seine Kunden in zwei Gruppen aufgeteilt. Der einen hat Militzer & Münch (M & M) vor dem 29. Juni, als die griechische Regierung Kapitalverkehrskontrollen

einführte, eine Rechnung ausgestellt, der anderen erst anschließend. „Für die erste gelten die üblichen Zahlungsfristen“, sagt der Geschäftsführer der Athener M & M-Niederlassung. „Bei der zweiten ziehen wir unsere Forderung sofort möglichst cash ein.“ Allerdings können die griechischen Mitarbeiter des Unternehmens immer weniger Geld eintreiben. So sind seit Anfang Juli die Sendungsmengen um 40 Prozent eingebrochen. „Importverkehre finden kaum noch statt, Exportverkehre lassen stark nach“, resümiert Manolopoulos. Eine Erfahrung, die auch andere deutsche Speditionen derzeit in Griechenland machen. Mit dem Start der Kapitalverkehrskontrollen sind Verkehre in das südeuropäische Land praktisch zum Erliegen gekom-

men. Da griechische Kunden nur nach Genehmigung eines fünfköpfigen Komitês Auslandsüberweisungen vornehmen dürfen, fürchten viele Verlagerer Zahlungsausfälle und haben ihre Sendungen gestoppt. „Nur große Konzerne, die ihre Griechenland-Niederlassungen versorgen, erteilen noch Transportaufträge“, sagt Andre Ventker, Geschäftsführer der Enco Spedition in Hilden. Auch Verkehre ab Griechenland drohen ins Stottern zu geraten. Da zunehmend einheimische Firmen ihre Mitarbeiter und Lieferungen weder bar noch bargeldlos bezahlen können, müssen sie ihre Produktion einschränken oder völlig stilllegen. Da dadurch die Chancen auf Rückladungen sich gegen Null bewegen, sind die Transportpreise drastisch gestiegen. „Eine Tour kostet jetzt 4000 Euro statt 2000 bis 2500 Euro“, sagt Efstratios Keramidas, Inhaber von Gial Trans in Köln. Acht der insgesamt 16 Lkw des Familienunternehmens transportieren im Juli vor allem Wassermelonen nach Deutschland. Für fünf Züge konnte Keramidas in der letzten Woche Rückladungen nach Italien mit anschließender Fährüberfahrt nach Griechenland organisieren. Die übrigen Lkw lässt der Spediteur erst einmal auf dem Hof stehen, die Fahrer hat er in den Urlaub geschickt.

Keine schnelle Erholung in Sicht

Das Beispiel zeigt, dass auch manche deutsche Logistikunternehmen in der Griechenland-Krise einiges zu verlieren haben. Vor allem Unternehmen wie Frigo Trans, die nach der Einführung des Euro in 2002 in Griechenland hier Lager und Netze aufgebaut haben, müssen die weitere Eskalation oder den Grexit fürchten. „Wir kommissionieren und distribuieren überwiegend Importverkehre“, sagt Frigo-Trans-Chef Peter Norheimer (siehe Kasten). Genau diese würden sich durch die Wiedereinführung der Drachme drastisch verteuern. Allerdings ist ersten Experteneinschätzungen zufolge nach dem Kompromiss der Euro-Regierungschefs die Wahrscheinlichkeit eines Grexits eher unwahrscheinlich – so der Stand zu Beginn der Woche. Trotzdem ist angesichts des Hin und Her der letzten Monate mit einer schnellen Erholung der Sendungsmengen auch in den kommenden Wochen nicht zu rechnen. Im Gegenteil. Denn die Kapitalverkehrs-



Baustelle Griechenland: Die Transporte fließen trotzdem, wenngleich deutlich weniger umfangreich

Picture Alliance/gpa/Simela Pantazizi



ENTDECKEN SIE DIE RPS TRAILER-MIETE

Leichtgewicht: Containerchassis Chemie light

- ✓ ab 2.890 kg Eigengewicht
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen


+49 (0) 3 64 82 830-130 vermietung@rps-trailer-rental.com www.rps-trailer-rental.com



kontrollen werden vermutlich noch mehrere Monate bleiben. „Sind solche Maßnahmen erst einmal eingeführt, können sie aufgrund des grassierenden Vertrauensverlusts in der Bevölkerung nur schwer revidiert werden“, sagt Ludovic Subran, Chefvolkswirt der Kreditversicherung EulerHermes. Ausdrücklich erinnert Subran an Zypern. Die Mittelmeerinsel hat die 2013 eingeführten Beschränkungen erst im Januar 2015 wieder aufgehoben. EulerHermes, Atradius und andere Kreditversicherer haben längst die Reißleine gezogen und übernehmen Deckungen für Griechenland nur noch in Ausnahmefällen, zum Beispiel, wenn Rechnungen über ein Auslandskonto bezahlt werden. Auch manche griechische Firma hat offenbar Präventivmaßnahmen getroffen. So berichtet die Frankfurter Spedition Morataikis von Kunden, die ihren Firmensitz nach Zypern verlegt oder eine Schweizer Bankverbindung eröffnet haben. „Wir fahren derzeit trotzdem nur für Stammkunden“, schränkt ein Mitglied der Unternehmerfamilie ein, die seit 30 Jahren Griechenland-Verkehre anbietet. In Krisenzeiten trauen selbst langjährige Marktkenner Bonitätsauskünften nur

„Nur große Konzerne, die ihre Griechenland-Filialen versorgen, erteilen noch Transportaufträge“

ANDRE VENTKER
Geschäftsführer der Enco Spedition

bedingt. Sie bestehen auch bei Stammkunden auf Vorkasse, wenn diese nur über Inlandskonten verfügen. Auch große Firmen wie Hellmann transportieren nur, wenn im Voraus bezahlt wird. „Wir hatten schon vor den Kapitalverkehrskontrollen leicht rückläufige Sendungsmengen während der letzten Monate“, sagt Rolf Telljohann, Produktmanager Europa-Verkehre der Spedition. Diese Entwicklung gibt einen langjährigen Trend wieder. Seit Ausbruch der Finanzkrise sinken die deutschen Außenwirtschaftszahlen für Griechenland kontinuierlich. 2014 exportierte Deutschland für fünf Milliarden Euro (2008: acht Milliarden Euro) Waren nach Griechenland. Vor allem Elek-

AUS DER PRAXIS

Pharmalogistiker Frigo-Trans Hellas: auf Grexit vorbereitet

Peter Norheimer wünscht keinen Grexit. Aber er ist darauf vorbereitet. „Wir stehen im ständigen Kontakt mit unserem Verlagerer“ versichert der Geschäftsführer von Frigo-Trans in Fußgönheim: Wahrscheinlich müssen dann Verträge völlig neu verhandelt werden. Da ein bekannter Arzneimittelhersteller einen professionellen Logistikpartner vor Ort wünschte, hatte der Pharmalogistikdienstleister 2002 die Tochter Frigo-Trans Hellas gegründet. Von einem Athener Vorort baute er ein landesweites Distributionsnetz auf, das Pharma- und Diagnostikprodukte temperaturgeführt umschlägt. Seit Ausbruch der Krise 2010 hat sich das Sendungsaufkommen deutlich verringert. „Wir transportieren mehr Sendungen, aber kleinere Volumina“, sagt Norheimer.



Frigo-Trans Hellas befördert kleinere Volumina

Krankenhäuser und Ambulanzstationen bestellen als Folge von Budgetkürzungen nur noch das unbedingt Notwendige. Jetzt muss Frigo-Trans wegen der Kapitalverkehrskontrollen die Filiale mit Barmitteln aus Deutschland versorgen. „Unser Logistiknetz funktioniert weiter ohne Reibungsverluste“, versichert der Geschäftsführer. Sollten humanitäre Hilfen der EU notwendig werden, stehe es jederzeit zur Verfügung. *bot*

troartikel, Maschinen und Pharmaprodukte werden ausgeführt. Auch die Importe gingen in dieser Zeit von knapp zwei auf 1,6 Milliarden Euro (2014) zurück. Meist handelt es sich um Lebensmittel und Textilartikel. Für 2015 wird als Folge der verschlechterten Wirtschaftslage ein nochmaliger

Rückgang erwartet. Bleibt die Hoffnung, dass es irgendwie weitergeht. „Am Ende werden sich Griechenland und seine Gläubiger auf eine Lösung einigen“, bleibt M&M-Manager Manolopoulos zuversichtlich. ■■

Stefan Bottler, freier Journalist

INTERVIEW

„Leistung möglichst nur gegen Vorkasse“

Was Spediteure in Griechenland nun tun müssen, sagt Rechtsanwalt **Gerald Gräfe**, Partner der Kanzlei CMS Hasche Sigle in Berlin.

Wie kommen Speditionen mit griechischen Kunden derzeit an ihr Geld?

Als Folge drohender oder bereits vorhandener Zahlungsprobleme können diese Speditionen auf Vorkasse umstellen oder zumindest auf Sicherheiten für vorhandene und zukünftige Forderungen bestehen. Bei offenen Forderungen sollten sie von einem Zahlungsaufschub absehen. Wenn Griechenland doch noch aus der Eurozone austreten sollte, ist das Risiko groß, dass Kunden mit Sitz in Griechenland ihre Schulden dann in der Neuwährung zahlen.

Ein Anpassungsrecht existiert in diesem Fall nicht?

Nein. Weil die neue Währung vermutlich stark abgewertet wird, würden Speditionen und Logistikunternehmen einen geringeren

Gegenwert erhalten, als bei Vertragsschluss vorgesehen.

Empfehlen Sie für künftige Verträge mit Kunden in Griechenland ein Anpassungs- und Lösungsrecht?

Ja, das ist grundsätzlich zu überlegen. Dann können die Speditionen wenn nötig die Vergütung einseitig anpassen oder den Vertrag von sich aus beenden. Alternativ können sie auch Zahlungen in Schweizer Franken oder US-Dollar vereinbaren, wenn sie der politischen Situation nicht trauen. *bot*

Gerald Gräfe



CMS Hasche Sigle