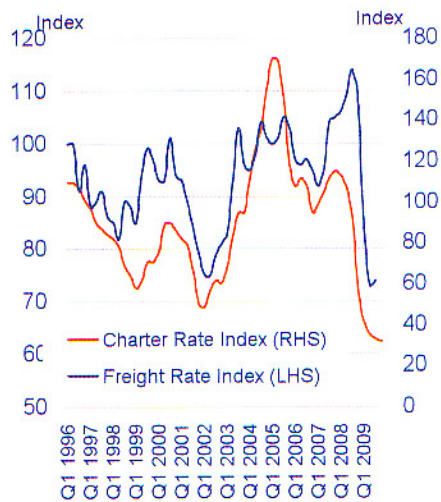


effekte« vom Spotmarkt her, die eine Kursabsicherung über CFSA auch für Kontraktkunden sinnvoll erscheinen ließen, so Barnes. Allerdings wird sich ein reger Handel wohl nur peu a peu entwickeln können. Die Makler stehen vor dem typischen Henne-Ei-Problem. Um mehr Kunden überzeugen zu können, braucht man erst einmal Handelsmöglichkeiten, d.h. willige Vertragspartner oder kurzum: Liquidität. Um diese Liquidität aber erst einmal gewährleisten zu können, müssen mehr Kunden ins kalte Wasser springen und anfangen zu handeln. Die ersten Interessensbekundungen stimmen Barnes hoffnungsfroh. Importeure von Elektrogeräten in Europa und Forstprodukthändler aus Südamerika hätten sich bereits nach dem Produkt erkundigt. Allerdings scheuen die Unternehmen das Risiko und wünschen sich von



Fracht- und Charraten  
Quelle: Clarkson Research Services

vornherein einen regulierten Handel mit Clearing-Stelle, die den Zahlungsausgleich

zwischen den Vertragsparteien regelt und damit auch das Zahlungsausfallrisiko ausschaltet. Denn der beste Frachten-Swap nützt gar nichts, wenn die Ausgleichsbeträge nicht überwiesen werden. Bislang werden die Papiere aber nur direkt zwischen den Parteien »over the counter« (OTC) gehandelt. Clarksons hofft in den kommenden Monaten ein Clearing-Haus für den Handel zu gewinnen. Bis dahin kämen eigentlich nur Banken in größerem Stil für den Swap-Handel in Frage, weil die sich in Punkto Bonität noch am ehesten untereinander über den Weg trauten. Wenn die Finanzhäuser das Eis gebrochen haben, sei das Fahrwasser auch für Linienreedere und Verlader frei. Man könne das nicht übers Knie brechen, so Barnes. »Wir nehmen uns die verschiedenen Gruppen nach und nach zur richtigen Zeit vor.« mph

# Lückenlose Überwachung für teure Ware

**Hellmann und Astrium treiben Vermarktung von Containerüberwachung voran**

Groß war die Aufregung vor einigen Jahren, als in einem Hafen an der US-Ostküste ein mit Getränkeprodukten gepackter Container aus Deutschland geöffnet wurde. Bei der Routineinspektionen entdeckten die Beamten vor den Kartons auf dem Boden einen Umschlag mit Pulver. Da wurde nicht lange gefackelt und gleich Alarm ausgelöst. Konnte es sich doch um eine giftige Substanz handeln, vielleicht sogar einen gezielten Anschlag. Ein Irrtum, wie sich später herausstellte.

Beteiligte von damals gehen davon aus, es habe sich nur um Dreck gehandelt, den ein Mitarbeiter in der deutschen Packstation mit dem Dokumenten-Couvert zusammengepackt hatte. Wie man die Anekdote auch interpretieren mag – als Indiz für eine um sich greifende Sicherheitshysterie oder beflissenes Risikomanagement – der Fehlalarm hat die Abläufe im Hafenumschlag wohl zunächst einmal ordentlich durcheinander gebracht. Bei großem Ansturm an den Toren und hoher Belegung der Schiffsliegeplätze kann so eine Störung verhängnisvoll sein. Vielleicht hätte sich die Angelegenheit rasch geklärt, wäre der Container mit elektronischer Sensorik und Ortungstechnik ausgerüstet worden. Mit wenigen Knopfdrücken hätte man den Anfangsverdacht der Ladungsmanipulation ausräumen können.

Der Osnabrücker Logistikkonzern Hell-



Die ersten Seecontainer werden in den kommenden Monaten mit Überwachungseinheit ausgerüstet.  
Foto: M. Hellmann

mann Worldwide und das Raumfahrtunternehmen Astrium gehen fest davon aus, dass es in den kommenden Jahren sogar einen Markt für streng überwachte Containertransporte geben wird. Die Nidersachsen haben Anfang des Jahres einen Vertrag über die Ausrüstung von 20 Seecontainern mit Ortungs- und Überwachungseinheiten (Sensorik, GPS, Sender) unterzeichnet. Das von Astrium entwickelte SeCure-System – ein kofferradiogroßer Apparat, der an den Containertüren befestigt wird – schlägt Alarm sobald Unbefugte Hand an den Container legen.

## Alternative zum Scanning?

Es zeichnet auch alle ordnungsgemäßen Türöffnungen auf und meldet sich regelmäßig via Satellit oder GSM-Netz mit Positionsdaten im Kontrollzentrum bei Astrium in Bremen. Von dort werden die Disponenten bei Spedition und Verladern und andere Prozesspartner wie Zoll und Sicherheitsbehörden nach Bedarf mit Berichten versorgt. Zugang zum Container bekommen nur autorisierte Personen durch Code-Eingabe. »Das System ist aber kein Schloss, wir decken nur Anomalien auf«, erklärt Dr. Wolfgang Busch. Und das