

Sicherheit bleibt in Zentralamerikas Logistik ein Thema

Lkw fahren im Konvoi / Logistiker berichten / Von Ulrich Binkert

Panama-Stadt (GTAI) - Drohende Überfälle, GPS-Tracking und Eskorten - der Gütertransport über die Straßen von Guatemala, El Salvador und Honduras erfordert aufwendige Schutz- und Vorsichtsmaßnahmen. Als relativ sicher gelten noch Panama und Costa Rica, ebenso Nicaragua bis zu Beginn der aktuellen Unruhen dort. Logistikunternehmen und Transportkunden schildern, wie sie mit der Situation umgehen. Wirkliche Überfälle habe es keine gegeben.

25.07.2018

Sicherheitsmaßnahmen gegen Überfälle verteuern die Transporte in Zentralamerika nach Angaben eines führenden Logistikunternehmens um rund ein Zehntel, eine andere Branchenfirma spricht von einem Viertel und mehr. In Guatemala nennt ein Transportkunde 300 US-Dollar für eine Eskorte vom Hafen auf der Atlantik- oder Pazifikseite in die Hauptstadt im zentralen Hochland. Normalerweise sieht der Kunde die Aufwendungen gar nicht auf der Rechnung seines Logistikers; für die Transportprofis gehören die Aufwendungen zum Geschäft. Im Visier der Kriminellen ist alles, was sich leicht vermarkten lässt. Dazu gehören nicht nur Fernseher, Medikamente und teure Parfums, sondern auch Kaffee, Shampoo oder Reifen. Die teure Spezialmaschine hingegen ist womöglich weniger gefährdet.

Wegen der Gefahren an Land drängt zum Beispiel Panamas großes Handelshaus Motta auf den Seeweg, um Ware vom Panama-Kanal nach Honduras, El Salvador oder Guatemala bringen zu lassen. Auch andere Kunden wählen nach Möglichkeit diesen Weg. Die Schifffahrtsrouten haben sich zuletzt allerdings verteuert, weil sie stärker ausgelastet sind: Mit den Unruhen in Nicaragua ist an Land seit April ein Unsicherheitsfaktor hinzugekommen. Mitte Juli berichtete ein deutscher Maschinenvertreter aus Nicaragua zudem von nicht abgefertigten Containern, die sich an den Grenzübergängen stapelten.

Die gute Nachricht für alle, die ihre Fracht in Zentralamerika über Land verschicken lassen müssen oder wollen: Überfälle gab es keine, und Ware ist auch noch keine abhandengekommen. Das sagen in Panama und Guatemala zumindest Logistiker und Seefrachtunternehmen, an die sich deutsche Kunden zwecks der Beförderung von Im- oder Exportgütern üblicherweise wenden. Helfen kann da die schwarze Plastikfolie, mit der ein deutscher Elektrokonzern seine Paletten umwickeln lässt - Kriminelle müssen ja nicht gleich auf den bekannten Namen aufmerksam werden.

Logistiker überprüfen Transporteure erst

Den eigentlichen Transport vergeben die Logistiker an einheimische Speditionen. Bei deren Auswahl fangen die Vorsichtsmaßnahmen an: Die Firmen müssen zum Beispiel nachweisen, dass die Fahrer ordentliche Papiere haben, der Tank voll ist oder die Lastwagen nicht mit abgefahrenen Reifen unterwegs sind - Dinge, die in der Branche nicht immer selbstverständlich sind. Die Transportbetriebe sollten auch in der Lage sein Ersatz für eventuelle Lkw-Ausfälle zu stellen und mögliche Strafzahlungen an Behörden zu leisten. Zudem kümmern sich die Lkw-Firmen um die Versicherung der Ware, sofern der Endkunde die nicht selbst schon beigebracht hat. Führende Versicherer sind in Panama Mapfre und ASSA, als Makler dafür ist zum Beispiel Marsh tätig. Eisenbahnen spielen in Zentralamerika keine Rolle.

Die heikle Zone beginnt auf dem Weg nach Norden an der Grenze von Nicaragua zu Honduras. Spätestens jetzt sind die Lkw für alle befragten Firmen mit GPS-Trackern unterwegs. Bleiben die richtigen Bewegungsdaten aus und hat sich der Fahrer nicht gemeldet, schickt die Zentrale eine Patrouille los - was eine interviewte Reederei in Guatemala allerdings noch nie veranlassen musste. Ein anderer großer Logistiker setzt Drogenhunde ein.

SICHERHEIT BLEIBT IN ZENTRALAMERIKAS LOGISTIK EIN THEMA

Nach der Grenze beziehungsweise der Beladung im Hafen fahren die Lastwagen im Normalfall tagsüber und im Konvoi aus mindestens fünf Fahrzeugen. Hinzu kommt eine bewaffnete Eskorte, die mit an Bord ist oder den Transport im eigenen Fahrzeug unauffällig begleitet, besonders bei teureren Waren. Dies verlangten schon die Versicherungen.

Für Luftfracht treffen die Logistiker nach eigenen Angaben keine besonderen Sicherheitsvorkehrungen. Sie hielten sich dabei lediglich an die üblichen Vorschriften.

Geschäftliche Kosten durch Kriminalität und Mordraten in Amerika

Land	"Business costs of crime and violence" - aktuelles Ranking des Weltwirtschaftsforums (137 Länder)	Morde pro 100.000 Einwohner (2017)
Nicaragua	57	7
USA	61	5 *)
Costa Rica	86	12
Panama	90	10
Chile	93	3
Mexiko	131	23
Guatemala	134	26
Honduras	135	43
Venezuela	136	89
El Salvador	137	60

*) 2016

Quellen: World Economic Forum; Global Competitiveness Report 2017-2018; InsightCrime; Federal Bureau of Investigation

Sicherheit kostet

Bei den Kosten für die Sicherheit schneidet Zentralamerika im Ranking des Weltwirtschaftsforums katastrophal ab. Die nördlichen drei Staaten, der "Cono Norte" aus Guatemala, El Salvador und Honduras, liegen auf den letzten Plätzen, Costa Rica und Panama im hinteren Mittelfeld. Nicaragua ist eigentlich besser platziert, die aktuellen Unruhen dort machen aber auch der Geschäftswelt zu schaffen. In einem Länderbericht 2016 zu Honduras war die Problematik selbst für den Internationalen Währungsfonds ein Thema ("Corruption, Violence, and Economic Growth"). Die gesamten Kosten der Kriminalität schätzte die Weltbank für das Land demnach 2011 auf jährlich nahezu ein Zehntel der Wirtschaftsleistung.

Auch in Costa Rica hat sich die Sicherheitslage verschlechtert, sagt Milton Funes von der Cámara de Transportistas Centroamericanos in Guatemala. Der Chef eines führenden Logistikunternehmens in Panama wiederum sieht zunehmende Gefahren vor allem in Panama. Dort registrierte die Versicherungsaufsicht (Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá) bei Gütertransporten über Land 2017 eine mehr als doppelt so hohe Schadenssumme wie im Vorjahr. In den ersten fünf Monaten 2018 waren es erneut 43 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum.

Kriminalität nimmt immerhin ab

Nach San Pedro Sula, Honduras´ kommerziellem Zentrum, geht der Logistikchef aus Panama eigenen Angaben zufolge nur mit persönlicher Eskorte, "im Cono Norte kann es mit der Sicherheit gar nicht mehr schlimmer werden". Nach Einschätzung von Milton Funes hingegen sind El Salvador, Honduras und Guatemala in den letzten zwei, drei Jahren sicherer geworden. Die letzten schweren Vorfälle im Transportgewerbe der Region habe es bereits vor einiger Zeit an der Grenze zwischen El Salvador und Honduras gegeben. Dabei hätten es die Kriminellen weniger auf die Ladung abgesehen als auf die Fahrzeuge selbst.

Entspannt hat sich die Situation nach Einschätzung einiger Beobachter besonders in Guatemala. Dort ist es inzwischen sicherer als in Südmexiko, sagt der Manager einer deutschen Logistikfirma, die beiderseits der Grenze unterwegs ist. Die Handelskette Walmart Guatemala zum Beispiel bezieht vom nördlichen Nachbarn über Land einen Teil ihrer Ware. Den Transporten, die weiter Richtung Norden nach Mexiko oder in die USA gehen, steht nach der Grenze eine weitere Herausforderung bevor: Die Fahrt durch Mexiko, wo Diebstähle und Überfälle von Transportgut ein immer größeres Problem darstellen. (GTAI berichtet unter: <http://www.gtai.de/MKT201806258010>). In Honduras hingegen hat sich die Mordrate seit 2011 halbiert.

Ohnehin gehen viele Bewohner der Region, Einheimische wie Ausländer, eher entspannt mit der Gefahr um. Viel Gewalt spiele sich zwischen kriminellen Banden ab und betreffe Außenstehende gar nicht. Die Menschen bewegten sich, bei einigen grundsätzlichen Vorsichtsmaßnahmen, ganz normal. Wie die Managerin in Guatemala-Stadt, die jede Woche für vier Stunden in den Bus nach San Salvador steigt, die rund 250 Kilometer entfernte Hauptstadt des Nachbarlands. "Ich kann im Bus arbeiten, und die Reise ist bequem und sicher."



Mehr zu:

Costa Rica / El Salvador / Guatemala / Honduras / Nicaragua / Panama
Handel und Vertrieb, übergreifend
Branchen

Kontakt

Sofia Hempel

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 248

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.