

Holz

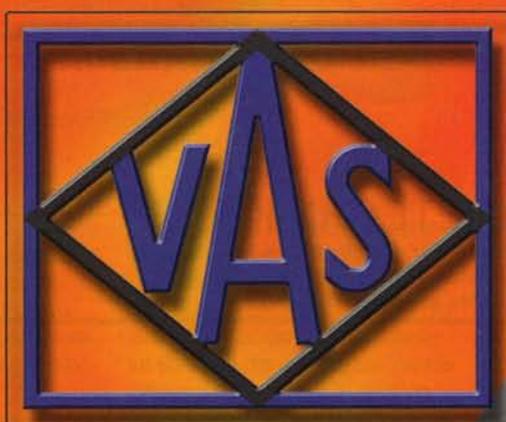
kurier

Woche 41

Wien, 9. Oktober 2003 Jahrgang 58

Sonderthema
Biomasse-
Feuerung

INDUSTRIELLE ENERGIE- UND
UMWELTTECHNIK AUS EINER HAND



BRENNSTOFFBESCHICKUNG

FEUERUNGS- UND KESSELANLAGEN
1 - 20 Megawatt Feuerungsnennleistung

ABGASREINIGUNGSTECHNIK
Elektrofilter und Kondensationsanlage

ELEKTRISCHE STEUERUNG UND REGELUNG
für Heizhaustechnik und thermohydraulische
Anlage samt Fernwärmenetz

DERZEIT IN BAU:

5.000 kW mit Heißwasserkessel und Elektrofilter / KÖRMEND, Ungarn

7.500 kW mit Heißwasserkessel und Elektrofilter / SZOMBATHELY, Ungarn

8.000 kW mit Thermoölkessel für ORC, Elektrofilter / Sägewerk THEURL, Österreich

2 x 4.500 kW mit Heißwasserkessel, Elektrofilter und Kondensationsanlage / SEXTEN, Südtirol

5.000 kW mit Thermoölkessel für ORC, Elektrofilter / LOFER, Österreich



V.A.S. VERFAHRENSTECHNIK UND ANLAGENSYSTEME
GESELLSCHAFT MBH & CO KG

A-5084 GROSSGMAYN - GRENZWEG 379 - TEL.: +43-6247/73870 - FAX: +43-6247/738730
email: office@vas.co.at - www.vas.co.at

Levante im Tief

Warum günstiger, wenn Geschenkes zu teuer?

Holzkurier-Eigenbericht aus Wien



Levante läuft schlecht, das ist aber kein Grund, mit so tiefen Preisen hineinzufahren – Alfred Vesely

FOTO: PACHLER

Die Levante ist weiterhin am Boden – so fasst Holzhändler Alfred **Vesely** die Situation nach sehr verhaltenem August und September zusammen. Eine solche Ruhe am Markt hätte er in 25 Jahren Levante-Erfahrung noch nicht erlebt.

Krise hat viele Ursachen.

Die Gründe sind für Vesely vielfältig und sowohl in Europa als auch in der Levante und im Nahen Osten selbst zu finden:

- Wenn es, wie in Libyen, immer noch kein Budget 2003 gibt, trifft das die gesamte Wirtschaft.

- Der Sommer war sehr heiß. Dadurch wurden viele Entscheidungsträger ins kühlere Ausland getrieben, der Bau kam zum Erliegen – und das bei vollen Schnittholzlagern.

- Im Irak sei der Krieg praktisch immer noch im Gange.

- In Saudi-Arabien gab es auch jüngst noch Anschläge.

„Wer will schon sein Haus bauen, wenn Raketen übers Dach fliegen“, fragt Vesely.

Rumänen unerschlagbar günstig.

Ein weiteres Problem seien die Lieferungen rumänischer Sägewerke. Die Differenz von 30 €/m³ bei egal welcher Destination könne nicht mit Service kompensiert werden. Qualität traute sich Vesely nicht mehr als Unterschied zu den osteuropäischen Lieferanten anzuführen. „Die sortieren weniger streng. Da kommen auch mittlere Qualitäten noch in die Levante – nicht nur schlechte“, erläutert er.

Geringerer Schnittholz-Bedarf und nicht konkurrenzfähige Preise führten dazu, dass der Umsatz des Wiener Traditionshau-

ses in den vergangenen beiden Monaten gut 25% unter dem der Vorjahre liegt.

Volle Häfen. Wie schwer sich die Österreicher momentan in der Levante tun, verdeutlicht für ihn der Lagerstand in Koper/SI. In Spitzenzeiten lag dieser bei 150.000 m³. Selbst entlang der Zufahrtsstraßen musste gelagert werden. Momentan befinden sich um die 100.000 m³ am slowenischen Kai.

Der Druck dieser Schnittholzberge führte dazu, dass österreichische Großsägewerke mit Tiefpreisen in der Levante sündigen. „Ich stelle den Sinn von 10 bis 20 €/m³ Ermäßigung in Frage, wenn beim Kunden das Lager so voll ist, dass er auch Geschenkes kaum annehmen würde“, analysiert Vesely.

Was macht Dollar. Da es nun nur noch wenige Wochen bis zum Beginn des Ramadan sind, sei 2003 praktisch schon abgeschlossen und als negativer Ausreißer in der über 50-jährigen Firmengeschichte zu notieren. Für 2004 wird die Euro-/Dollar-Relation eine maßgebliche Rolle spielen. „Ab 1,05 US-\$/€ zieht die Levante für uns in der Euro-Zone wieder an“, weiß Vesely. Wirklich verdient wird dann wie im Vorjahr ab einem Kurs von 0,9 US-\$/€.

Aufgrund der Dollar-/Euro-Konstellation geht Vesely von einem sehr guten Start des Sägewerkes eines österreichischen Unternehmers in Rumänien aus. Derzeit sei das Rundholz günstig, die Personalkosten ebenfalls. Mit dem Vollbetrieb werde bald aber das Rohmaterial teurer wer-

den. Der EU-Betritt wird denselben Einfluss auf die Personalkosten haben. Chancengleichheit wird aber frühestens die Euro-Einführung in Rumänien bringen.

Da der Ölpreis anzieht, sollte 2004 mehr Kapital in den fördernden Ländern vorhanden sein. „Wenn die Herrscher Geld haben, heißt das aber noch nicht, dass auch die gesamte Volkswirtschaft davon profitiert“, weiß er.

Ruf vielfach ruiniert. Zu arbeiten sei aber auch noch am Ruf der Österreicher. In Marokko erlebte er es, dass führende Händler ein Gespräch mit österreichischen Holzindustriellen generell ablehnten. Der Grund: eine 3000 m³-Faktura, bei nur 2000 m³-Lieferung eines – bereits aufgelösten – österreichischen Unternehmens.

Dem Image würde laut Vesely ein einheitlicheres Auftreten nützen. „Fatal wird es ja erst, wenn ein Händler dadurch den lokalen Markt zerstört, weil er wesentlich günstiger einkaufen kann. Haben alle das gleiche Niveau, passt es. Preisdisziplin ist oberstes Gebot.“

Problem Zahlungsmoral.

Die Zahlungsmoral sei ein weiteres großes Problem. Die Zahlungsziele sind länger geworden. Mitunter werden bestehende Verträge nicht eingehalten, wenn mittlerweile deutlich bessere Angebote am Tisch landen.

Ein Mehrbedarf werde 2004 sicher kommen, so laufe der Bau in den Golfstaaten ganz gut – hier werden wohl Billig-Lieferländer viel abdecken. Dann komme die Lagerware in den Häfen zum Zug. Den Rest gelte es mit vernünftigen Preisen auszuliefern, fordert Vesely.

Vesely wird sein Sortiment mit weiteren Produkten (Schalungsplatten, BSH etc.) etwas erweitern. Auch dafür wird mittelfristig ein Markt entstehen, blickt er optimistisch in die Zukunft. GE

Millionenschaden durch Verzögerung

Seit dem 26. September läuft eine neue Erprobungsphase des bundesdeutschen Mautsystems für Lkw. Wie das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Ende September mitteilte, greife ein „verschärftes Controlling“ und man sei in „der Einführungsphase jetzt ein gutes Stück weiter.“

Die Ergebnisse dieser Funktions-Überprüfungen wurden am 29. und 30. September von beteiligten Unternehmen den Fachleuten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) vorgestellt, so Bundesminister Dr. Manfred **Stolpe**. Noch ist aber nicht klar, wie und wann der Probetrieb gestartet werden könne. Neben technischen Fragen verhandle das Ministerium auch über Haftungsfragen für öffentliche Ein-

nahmeausfälle – der Start war ursprünglich für den 31. August vorgesehen.

Noch am gleichen Tag teilte der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung **BGL**, Frankfurt/DE, mit, der Probetrieb müsse „mindestens 6 bis 8 Wochen erfolgreich laufen, bevor die Maut in Deutschland kassiert werden kann.“ Da dieser jedoch immer noch nicht begonnen habe, sondern lediglich „eine

Testphase der Testphase“, sei klar, dass die Lkw-Maut „unmöglich zum 2. November“ komme.

Der BGL forderte, dies auch „der Öffentlichkeit deutlich zu machen“, da Transportgewerbe und verladende Wirtschaft Planungssicherheit benötigten. Das Transportgewerbe habe aufgrund von Verzögerungen und fehlender Verantwortlichkeiten bereits jetzt einen Schaden in 2-stelliger Millionenhöhe zu tragen.