

SPEDLOGSWISS

Zirkular Nr. 203/2021

An die Mitglieder des Fachbereichs Schifffahrt

Basel, 30. Juni 2021

thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com

Tel. 061 205 98 12

Aktuelle weltweite Situation in der Seefracht und unterbrochene Versorgungsketten

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit Frühjahr 2020 sind die weltweiten Lieferketten auf allen Verkehrsträgern aufgrund der Covid-Pandemie erheblich gestört. Lange waren sie sogar vollkommen unterbrochen. Die Seefrachtextperten der SPEDLOGSWISS fassen im Folgenden zusammen, was sich innerhalb des letzten Jahres in der Seefracht verändert hat, welche Auswirkungen dies auf den Welthandel hat und welche Entwicklungen in naher Zukunft zu erwarten sind.

Beginn der Pandemie 2020 und die Folgen für die Seefracht

Mit dem Beginn der Corona-Pandemie Ende 2019 ging eine Einstellung der Produktion in Asien einher. Dies bedeutete den Unterbruch von Lieferketten und den Nachschub von Container ("equipment") insbesondere auch nach Europa. Dies wiederum führte zu einem grossen Mangel an Container und Schiffskapazitäten auf der Asien-Europa-Route, die sich zwischenzeitlich sogar noch verschärft hat: im ersten Quartal 2021 sind von den ca. 22 Millionen TEU Schiffskapazität, die weltweit zur Verfügung stehen, weniger als 1% ungenutzt. Es ist also die vollständige Kapazität an Seefracht im Markt. Erstmals seit Jahrzehnten übertrifft die globale Nachfrage nach Seefrachtkapazitäten das Angebot aber trotzdem bei Weitem. Die logische Folge: die Frachtraten haben sich innerhalb der letzten eininhalb Jahre um ein Vielfaches erhöht.

Waren aus Schweizer Sicht zu Beginn die Importe aus Asien das Problem, so stellen wir heute fest, dass sämtliche Fahrtgebiete unter Druck gekommen sind. Reedereien, Spediteure und Hinterland-Frachtführer (Binnenschifffahrt, Bahnoperators, LKW-Unternehmen) kämpfen mit überlasteten Terminals, überfüllten Häfen und einer Infrastruktur, welche nicht immer genügend ist. Denn parallel zur Problematik der überlasteten Infrastrukturen auf dem Land geht die Entwicklung auf dem Wasser weiter: die Schiffe werden immer wie grösser und können heute bereits bis zu 23'500 TEUs laden. Das verursacht natürlich weitere grosse logistische Probleme, wenn Schiffe dieser Grösse gleichzeitig in den Seehäfen eintreffen.

Suezkanal-Blockade und die temporäre Schliessung des Hafens Yantian in China

Als wären all diese Schwierigkeiten nicht schon genug: das Containerschiff "Ever Given" blockierte am 23. März 2021 den Suezkanal während sechs Tagen vollständig. Hunderte Schiffe stauten sich in beiden Fahrtrichtungen. Noch sind die auf der "Ever Given" geladenen 20'000 Container beschlagnahmt und reduzieren die zur Verfügung stehende Containermenge zusätzlich. Und die auf den wartenden Schiffen geladenen Container sind

natürlich ebenso blockiert. Immerhin kündigte die Suez Canal Authority an, dass mit den Besitzern der Fracht und der Versicherung eine Lösung gefunden ist und die Schiffsladung demnächst wieder freigegeben wird.

Weiter wurde kürzlich der Hafen von Yantian bei Shenzhen in China aufgrund eines Wiederausbruchs der Pandemie eine Woche lang stillgelegt. Die Folge: wochenlang warten gegen 100 Containerschiffe darauf, beladen beziehungsweise gelöscht zu werden. Mögliche Ausweichhäfen in China gibt es nicht, denn die chinesischen Seehäfen laufen derzeit am Limit. Yantian ist der viertgrösste Containerhafen der Welt und liegt am Anfang der wichtigsten Handelsroute zwischen Asien und Europa. Inzwischen ist der Hafen zwar wieder geöffnet, aber er läuft noch lange nicht wieder auf Vollast und Verzögerungen von Verschiffungen von 4-6 Wochen sind derzeit die Regel. Denn jeden Tag stauen sich mehr Schiffe und Container. Je grösser der Stau, desto bedrohlicher wird es für die globalen Lieferketten und den Welthandel und desto höher werden die Umschlags- und Transportkosten.

Lage in Fernost und Südostasien

Indien, Pakistan und Bangladesh sind teilweise im Lockdown-Modus. Die Häfen sind zwar offen, aber es fehlen viele Mitarbeitende. Zudem verschärft sich die Lage auch bei den LKW-Fahrern. Aus Malaysia und Vietnam sind kürzlich weitere schlechte Nachrichten dazu gekommen. Durch das grosse Aufkommen an Containern sind die Häfen Singapur und Los Angeles stark überlastet. Singapur ist als Drehscheibe für den südostasiatischen sowie für den australischen Markt enorm wichtig.

Kapazität zurück auf dem Markt

Noch im April 2020 wurden ca. 3 Mio. TEU (was etwa 551 Schiffen entspricht) stillgelegt und aus dem Markt genommen. Doch dies änderte sich bis Ende 2020 grundlegend, denn die gesamte weltweite Kapazität wurde benötigt, weil sich die Nachfrage rasant entwickelte. Und diese Nachfrage nach Container und Schiffskapazitäten hat sich im Pandemiejahr zugunsten des privaten Konsums verschoben, was der Industrie und dem Handel noch mehr Kapazitäten wegnimmt. Da während der Pandemie das soziale Leben in fast allen Ländern der Welt zum Erliegen kam, tendierten die Privatpersonen zu mehr Ausgaben für Konsumgüter (insbesondere Innenausstattungen und Möbel). Dies wiederum gab dem E-Commerce Schub, erhöhte aber logischerweise die Seefrachtnachfrage bis heute zusätzlich. Erst bei einer Rückkehr zum "normalen" Gesellschaftsleben dürfte sich deshalb auch die Nachfrage nach Konsumgütern wieder entspannen, weil weniger Konsumgüter nachgefragt werden.

Pünktlichkeit der Containerschiffe

2020 verkehrten nur noch 65 % der Containerschiffe unverspätet, alle andern waren verspätet. 2021 sank die Pünktlichkeit der Containerschiffe noch weiter bis auf 35% ab. Verspätungen von bis zu 6 Wochen sind keine Seltenheit. Und die Planbarkeit der Kapazitäten ist auch nicht gegeben. Kurzfristig werden zugesicherte Plätze auf den Schiffen verwehrt oder erforderliche Mindestmengen an anzuliefernden Container werden kurzfristig verändert. Dabei trifft nicht ein einzelner Marktteilnehmer wie Reedereien, Spediteure, Bahn- und Barge-Operators oder LKW-Unternehmen die Schuld, sondern wir haben es mit einer weltweiten Problematik von Kapazitätsmangel zu tun. Im Hinterlandverkehr leidet die Binnenschifffahrt enorm. Sie ist auf einen planbaren Betrieb angewiesen, um schon nur kostendeckend operieren zu können. Aufgrund der vielen Unplanbarkeiten, unerwarteten Liegezeiten, Umdisponierungen aufgrund von Cargo Opening und Cargo Closing Times in den Seehäfen ist dies im Moment aber auch nicht möglich, so dass auch dort Mehrkosten zulasten der Ware entstehen.

Die Nachfrage übertrifft das Angebot weiterhin bei Weitem

Zwar sind Container und Schiffsraum wieder vermehrt zurück im Markt, aber der massive Nachfrageüberhang frisst die zusätzlichen Kapazitäten gleich wieder weg. Die Nachfrage nach Seefracht übertrifft das Angebot also auch derzeit noch bei Weitem. Gerade Europa exportiert seit 2021 deutlich mehr, nach USA sind es +20%. Aus diesem Grund sind Wartezeiten von 4 – 5 Wochen im Schweizer Export keine Seltenheit, wobei insbesondere die wichtigen Fahrtgebiete USA sowie nach Asien betroffen sind. Die Frachtraten sind in jedem Fahrtgebiet auf Höchststand gestiegen und werden im Juli 2021 weiter steigen. Vor allem nach USA und Südamerika erwarten wir massive Ratenerhöhungen. Zwar erhöhen Hochseeredereien durch neue Schiffsbestellungen künftig das Angebot, aber es vergehen mehrere Jahre, bis diese gebaut und in Dienst gestellt sind.

Alternativrouten für Seefracht

Es gibt den sogenannten "Nördlichen Seeweg" im Nordpolarmeer, der den Atlantik mit dem Pazifik verbindet und dieser ist auch zwischen Juni und Dezember befahrbar. Aber er wird von den Reedereien nicht genutzt, denn er bietet zu wenig Tiefgang, zu wenig Sicherheit, zu wenig Infrastruktur entlang der Strecke und ist aus ökologischen Überlegungen nicht die erste Wahl. Der nördliche Seeweg fällt damit als Alternative zu den überlasteten andern Fahrtgebieten weg.

Bahntransport ab Asien nach Europa und Luftfracht

In der Tat ist die "Transsibirische Eisenbahn" eine Alternative. Sie wird auch genutzt. Aber sie kann nur einen geringen Teil der Tonnage zwischen Europa und Asien aufnehmen. Die Gesamtkapazität dieser Bahnverbindung beträgt 3% der weltweiten Seefrachtkapazitäten. Es erstaunt deshalb nicht, dass diese Route derzeit auf Wochen völlig ausgebucht ist. Das führt dazu, dass sich auch diese Transportkosten erhöhen und sich den derzeit hohen Seefrachtraten anpassen.

Auch die Luftfracht ist natürlich eine attraktive Alternative, Waren zu befördern. Aber in der Luftfracht steht derzeit gegenüber der Vor-Covid-Zeit nur ein Bruchteil der Kapazitäten zur Verfügung. Dies hat damit zu tun, dass ein Grossteil der Flugzeugflotten derzeit am Boden stehen und noch nicht zum Einsatz kommen, womit viel "Bellyfreight-Kapazität" (Frachtraum unter Deck in Passagiermaschinen) nicht im Markt zur Verfügung steht, insbesondere natürlich auf der Langstrecke nicht. Die Folge davon ist der vermehrte Einsatz von Frachtflugzeugen oder von Passagiermaschinen, die temporär zu Frachtern werden ("Freighter"). Bei der Luftfracht sind einzig die Preise nach Asien mehr oder weniger auf Vor-Covid-Niveau zurück. Nach USA oder Südamerika sind die Luftfrachtraten um Faktor drei über Vor-Covid.

Empfehlungen

Spediteure, Binnenreedereien und Hochseereedereien bzw. deren Agenten sind bei SPEDLOGSWISS organisiert. Sie alle kämpfen derzeit mit den widrigen Marktumständen und betreiben einen sehr grossen Aufwand, um die Warenströme für ihre Kunden möglichst effektiv abzuwickeln. Alle an der Logistikkette beteiligten Akteure müssen aber verstehen, dass der weltweite Seefrachtmarkt derzeit geprägt ist von zu wenig Kapazitäten bei Container und Schiffen, schlechter Planbarkeit, steigenden Kosten und hohem Aufwand.

Auftraggeber sind deshalb dazu aufgerufen, mit ihrem Spediteur zu sprechen und ihre Kunden und Lieferanten ebenfalls informiert zu halten. Organisieren Sie also Transporte rechtzeitig und planen Sie längere Vorlaufzeiten ein. Möglichst exakte Vorausanmeldungen helfen dem Spediteur, die Stellplätze auf dem Seeschiff und im Vor-/Nachlauf auf LKW,

Bahn und Binnenschiff rechtzeitig einzubuchen. Kurzfristige Buchungen sind in der heutigen Marktsituation nämlich praktisch unmöglich geworden.

Speditionsunternehmen stehen als Organisatoren des Güterverkehrs immer zwischen der Bezahlung der Frachten an die Frachtführer und der Verrechnung an ihre Kunden. Sie finanzieren Leistungen vor, die sie erst im Nachhinein von ihren Kunden bezahlt bekommen. Bei den derzeit sehr hohen Seefrachtraten verursacht dies auch schnell sehr hohe Ausstände: 10 Sendungen können derzeit gut und gerne 140'000.- USD an Vorfinanzierung bedeuten. Denn die Frachten sind den Reedereien schnellstmöglich zu zahlen. Es ist deshalb wichtig, dass Spediteure derzeit besonders auf den Cash-Flow achten und im Sinne eines tiefen Delkredererisikos ihre Forderungen bei ihren Kunden in der Schweiz abrechnen. Gleiches gilt natürlich ebenso für die Kunden der Spediteure. Sie sind mit massiv höheren Frachtraten konfrontiert, die sie im Preis ihrer Produkte einbauen müssten, aber oft nicht können. Die gesamte Versorgungskette ist damit in einer finanziell angespannten Lage. Umso wichtiger ist es, die jeweilige Situation des Geschäftspartners zu verstehen.

Aussichten

Mit dem aufgezeigten Marktumfeld in der Seefracht werden wir wohl noch einige Zeit weiterleben müssen. Unsere Experten sehen sicher bis Ende 2021 keine nennenswerten Verbesserungen der Situation, eventuell sogar bis nach dem Chinese New Year 2022. Als Hauptgründe dafür sehen wir folgende:

- Das 3. und 4. Quartal sind traditionell die stärksten Quartale im Jahr
- das Weihnachtsgeschäft wird dann einsetzen
- die "Golden Week" in China (eine arbeitsfreie Woche ab 1. Oktober) reduziert zeitweise die asiatischen Kapazitäten
- "Jahresendspurt"
- die Konsumstimmung in USA ist derzeit sehr gut und beansprucht Ressourcen
- die Konjunkturprogramme vieler Staaten stützen die Volkswirtschaften erfolgreich und generieren wirtschaftliche Nachfrage.

Von der sehr schwierigen Situation im weltweiten Gütertransport sind alle betroffen. Die Auftraggeber, ihre Kunden (Privatpersonen, Industrie, Handel), Spediteure, Hochseereedereien, Binnenreedereien, LKW-Unternehmen, Bahnoperateure und Airlines. Sie alle kämpfen mit denselben Problemen und Herausforderungen. In dieser schwierigen Situation braucht es deshalb ein Verständnis von allen. Wir hoffen, mit dieser Aufstellung einen Beitrag dazu zu leisten und werden zur gegebenen Zeit wieder mit weiteren Einschätzungen informieren.

Mit freundlichen Grüßen

SPEDLOGSWISS

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen

Thomas Schwarzenbach

Im Namen des Vorsitzenden des Fachbereiches Schifffahrt