

Welthandel | 15.10.2024 | Lesezeit 2 Min.

Containerschifffahrt: Längere Routen, höhere Preise

In der Containerschifffahrt steigen die Frachtraten. Das führt nicht nur zu Lieferengpässen, sondern könnte in Deutschland auch die Inflation erneut anheizen.

Maschinen, Textilien, Rohstoffe: Der internationale Warenhandel wird größtenteils per Schiff abgewickelt, der interkontinentale Warenverkehr sogar zu mehr als 80 Prozent. Auch der deutsche Außenhandel mit Nicht-EU-Ländern ist stark vom Schiffsverkehr geprägt: Fast zwei Drittel der deutschen Export- und Importmengen wurden im Jahr 2023 auf dem Seeweg befördert.

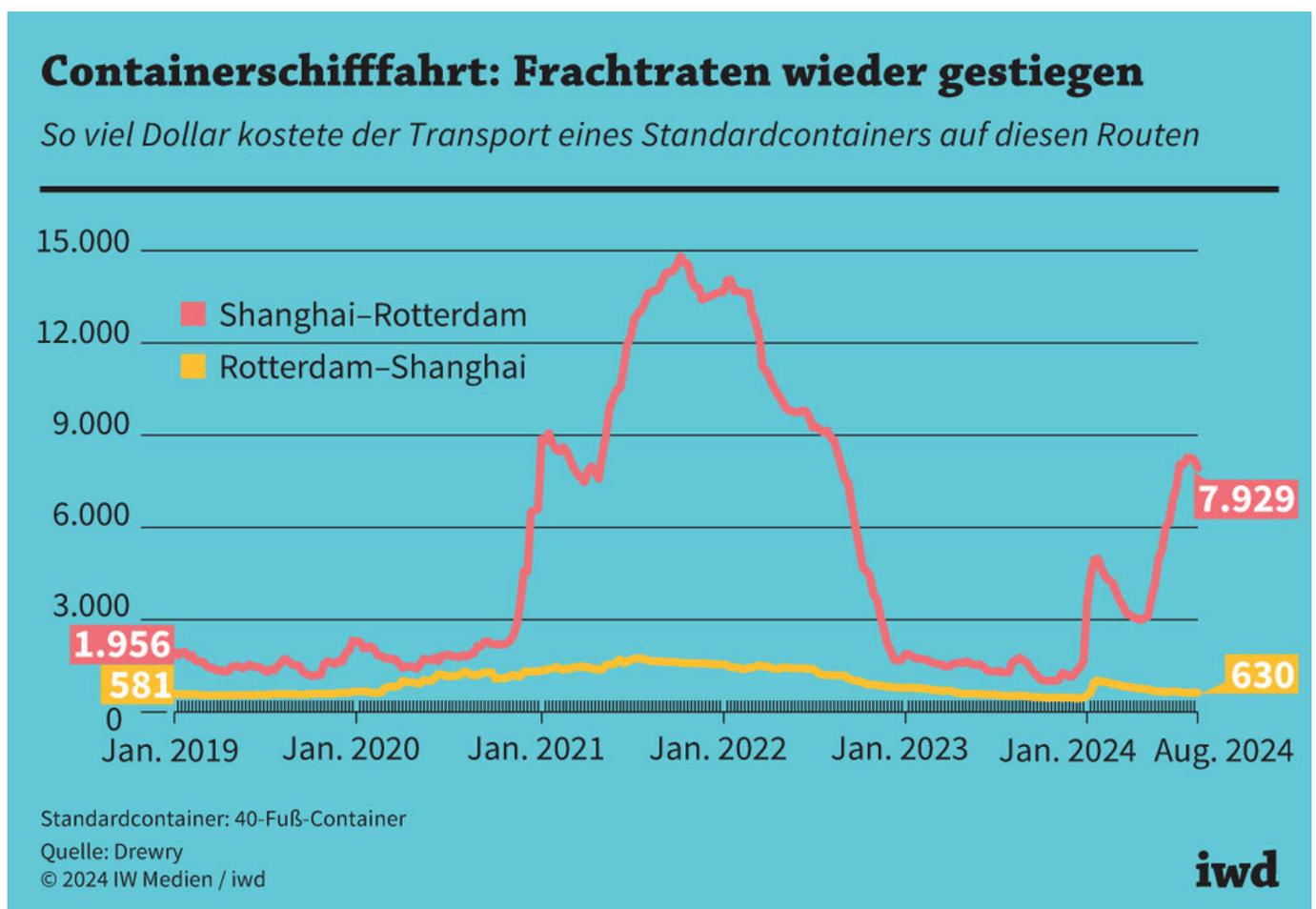
Immer mehr Reedereien meiden die Route durch den Suezkanal. Stattdessen nehmen die Schiffe den 6.000 Kilometer längeren Weg um das Kap der Guten Hoffnung. Dadurch steigen die Treibstoffkosten und die Transportdauer verlängert sich.

Was es heißt, wenn die Containerschifffahrt beeinträchtigt ist, hat die Coronazeit gezeigt: Es kam zu Lieferengpässen und -ausfällen. In der Folge standen Montagebänder still, bestellte Artikel konnten nicht ausgeliefert werden, Medikamente

und Medizinprodukte wurden knapp.

Die Lockdowns und Kontaktbeschränkungen führten zu großen Staus von Containerschiffen, zu unterbrochenen Lieferketten und einem nie dagewesenen Anstieg der Container-Frachtraten (Grafik):

Im Oktober 2021 lag die Frachtrate für einen 40-Fuß-Container auf der Route von Shanghai nach Rotterdam bei fast 15.000 Dollar - vor der Pandemie waren es weniger als 2.000 Dollar.



Erst Ende 2022 sanken die Frachtraten wieder auf das Vorkrisenniveau. Doch nur ein Jahr später erfolgte der Terroranschlag der Hamas in Israel. In diesen Konflikt griffen die Huthi-Rebellen aus dem Jemen ein – indem sie bis heute Schiffe im Roten Meer überfallen. Seit dem 7. Oktober 2023 gab es schätzungsweise rund 50 Attacken der Huthi-Rebellen auf internationale Containerschiffe. Immer mehr Reedereien meiden deshalb die gefährliche Route durch den Suezkanal. Stattdessen müssen die Schiffe die Route über das Kap der Guten Hoffnung nehmen – ein rund 6.000 Kilometer langer Umweg. Dadurch steigen nicht nur die Treibstoffkosten, auch die Transportdauer verlängert sich durch die Südafrika-Umfahrung für den Hin- und Rückweg um bis zu

21 Tage.

In der Folge sind die Transportkosten wieder gestiegen:

Innerhalb weniger Monate haben sich die Frachtraten für einen Standardcontainer für die in China startenden Routen nach Europa auf mehr als 7.500 Dollar vervielfacht.

Dass die Frachtraten für den Weg von Rotterdam nach Shanghai generell wesentlich niedriger sind, hat einen einfachen Grund: Auf dieser Route werden häufig leere Container verschifft, da die EU-Staaten deutlich weniger nach China exportieren, als sie von dort importieren.

Lieferungen verzögern sich

Die derzeitigen Containerpreise sind zwar nur halb so hoch wie zu den Spitzenzeiten der Coronapandemie. Dennoch bergen sie für Deutschland die Gefahr einer importierten Inflation – insbesondere angesichts des bevorstehenden Weihnachtsgeschäfts. Hinzu kommt, dass sich durch die längeren Routen die Lieferungen wichtiger Vorleistungsprodukte für die deutsche Wirtschaft verzögern.

Kernaussagen in Kürze:

- Innerhalb weniger Monate haben sich die Frachtraten für einen Standardcontainer auf den in China startenden Routen nach Europa auf mehr als 7.500 Dollar vervielfacht.
- Grund dafür sind die Attacken der Huthi-Rebellen auf internationale Containerschiffe im Roten Meer.
- Immer mehr Reedereien meiden diese Route und lassen ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung fahren – ein rund 6.000 Kilometer langer Umweg.