



„Containerkrieg“: Nicht verfügbare Produkte, lange Verzögerungen – ein Mangel lähmt den Welthandel

Die bei mehreren Einzelhändlern festgestellte Warenknappheit und die längeren Lieferzeiten sind auf den Mangel an Containern weltweit zurückzuführen. Dies hat auch zur Folge, dass die Logistikkosten für den Seetransport in die Höhe schnellen. Und diese Krise wird noch viele Monate andauern.

Artikel, die bei Ikea nicht erhältlich sind? Wein für den Export in französischen Weingütern blockiert? Ein vorhersehbarer Mangel an bestimmten Spielzeugen zu Weihnachten? Für all diese Probleme gibt es eine gemeinsame Ursache: den Mangel an Containern, jenen riesigen Metallkisten, die auf Containerschiffen die Weltmeere zwischen Asien und dem Westen bereisen.

Wie kam es zu dieser Krise?

März 2020, Covid-19 wütet, viele Länder sind im Lockdown. In Asien stehen plötzlich Fabriken still, wodurch der weltweite Seeverkehr zum Erliegen kommt. Im Frühjahr 2020 zieht der Verbrauch in den Vereinigten Staaten wieder stark an, und im Sommer geschieht das Gleiche in Europa. Nur dass viele Containerschiffe noch in den Häfen liegen und die Container über die ganze Welt verstreut sind. Als der Seeverkehr wieder anzieht, erhöhen die Schifffahrtsunternehmen ihre Transportkapazitäten, was jedoch nicht ausreicht, um den mit der Explosion des Online-Handels einhergehenden starken Anstieg der Nachfrage zu bewältigen.

In China stapeln sich derweil die zu verschickenden Waren und bilden einen Engpass. Wenn sie schließlich in Europa oder den USA ankommen, stecken die Länder immer noch (oder schon wieder) im Lockdown. Die Container gingen zur Neige und die Lagerhäuser waren gesättigt, was zu einer Überlastung der Häfen führte. Überall auf der Welt standen Container, aber nicht dort, wo sie gebraucht wurden, nämlich in China.

Und zu allem Überfluss verschlimmerten einige Ereignisse die Situation deutlich. Im März blockierte das Schiff „Evergreen“ den Suezkanal für sechs Tage vollständig. Im Juni wurde der Hafen von Shenzhen in China wegen fünf Fällen von Covid-19 einen Monat lang geschlossen. Ende August wurde der chinesische Hafen Ningbo-Zhoushan wegen eines Falles von Coronavirus für mehrere Wochen geschlossen. Ganz zu schweigen von mehreren Taifunen in der Region Shanghai.

Wie ist die Lage heute?

Die Logistikkette ist nach wie vor stark verlangsamt. 50% der Waren können immer noch nicht regulär verschifft werden, weil es keinen Platz auf den Schiffen gibt. Mehr als 60 Containerschiffe warten darauf, im Hafen von Long Beach in Los Angeles, USA, entladen zu werden. In Europa kommen nur 35% der Schiffe pünktlich und am vorgesehenen Tag an. Im



„Containerkrieg“: Nicht verfügbare Produkte, lange Verzögerungen – ein Mangel lähmt den Welthandel

Jahr 2019 waren es 85%. Die wichtigsten französischen Häfen, Marseille-Fos, Le Havre und Dünkirchen, sind ebenfalls betroffen.

Die Häfen sind mit häufigen Verschiebungen der Schiffsabfahrten konfrontiert. Im Durchschnitt sind die Schiffe zehn Tage zu spät. Dies betrifft alle Regionen der Welt. Die Zuverlässigkeit der Logistik ist zur Zeit nicht gegeben. Die gesamte Logistikkette leidet unter den Folgen und ist völlig desorganisiert.

Vor Covid-19 dauerte es zweieinhalb bis drei Monate, bis ein Container in China beladen, in die Vereinigten Staaten transportiert und leer nach China zurückgeschickt wurde, während heute für denselben Container fünfeinhalb bis sechs Monate benötigt werden.

Die Preise für den Versand explodieren

Die Knappheit an Containern hat die Preise in die Höhe schnellen lassen. Im Jahr 2019 kostete ein 40-Fuß-Container von Schanghai in die Vereinigten Staaten etwa 2.000 \$. Heute kostet der gleiche Container 15.000 \$! Die Preise sind um das Siebenfache gestiegen. Die Transportkosten schnellen um mehrere Dutzend Millionen Dollar in die Höhe.

Der lange Zeit stagnierende Seeverkehr ist wieder sehr erfolgreich geworden. Nach dem Konkurs der südkoreanischen Reederei Hanjin Shipping im Jahr 2016 sind die französische CMA-CGM, die dänische Maersk, die Schweizer MSC, die chinesische Cosco und die deutsche Hapag-Lloyd die Marktführer. Und sie sind in einer starken Position.

Und daraus folgt: Zusätzlich zu den Frachtraten, die sich aus Angebot und Nachfrage ergeben, berechnen die Reedereien den Kunden erhebliche Zuschläge und Zusatzkosten, die selten gerechtfertigt sind. So werden wegen der Überlastung der Häfen oder wegen Covid-19 1.000 Euro mehr pro Container verlangt. Französische Importeure und Exporteure verlieren seit einigen Monaten aufgrund dieser gestiegenen Kosten viele Aufträge.

Angesichts dieser Preisinflation beschloss die französische Reederei CMA-CGM am 9. September, die Frachtraten für ihre Kunden bis zum 1. Februar 2022 einzufrieren. Die Gruppe hat ihre weltweite Flotte zwischen Juni 2020 und Juni 2021 um 13,6 % vergrößert und in den letzten 15 Monaten 780.000 neue Container an ihre Kunden geliefert.

Die Verbraucher werden die Konsequenzen tragen

Der enorme Anstieg der Transportkosten wird auf die Verbraucher abgewälzt. Beispiel: Man stellt dreißig Sofas in einen Container. Die Kosten für den Transport eines Sofas betrugen früher 70 Dollar, heute sind es etwa 500 Dollar. Das Problem für die Händler ist klar: Wie



„Containerkrieg“: Nicht verfügbare Produkte, lange Verzögerungen – ein Mangel lähmt den Welthandel

vermeidet man, bei jedem verkauften Sofa Geld zu verlieren?

Wenn ein Importeur 10.000 Paar Schuhe in einem Container bekommt, beträgt die Erhöhung des Endpreises für den Kunden insgesamt 1 Euro pro Paar. Das ist für den Verbraucher akzeptabel. Aber wenn man fünfzig Kühlschränke in einen Container packt, redet man von 300 bis 400 Dollar mehr pro Kühlschrank. Der Verbraucher, also wir alle, müssen das bezahlen. Wer vor einem Jahr einen Kühlschrank kaufte, war mit Sicherheit besser dran.

Alle importierten Produkte unterliegen der Preissteigerung: Wohndekoration, Haushaltsgeräte, Spielzeug, Werkzeuge, Klimaanlage usw. Bei Weihnachtsspielzeug stellt sich neben dem Preisanstieg auch die Frage nach der rechtzeitigen Lieferung in die Regale des Einzelhandels.

Wann wird sich die Lage wieder normalisieren?

Solange die weltweite Nachfrage hoch ist und keine neuen Schiffe und Container auf den Markt kommen, bleibt die Situation unübersichtlich. Neue Schiffe werden jedoch nicht vor 2023/2024 erwartet. Fachleute gehen davon aus, dass 2022 ein weiteres sehr schwieriges Jahr werden wird.

Voraussetzung ist, dass sich die gesundheitliche Situation in der Welt nicht wieder verschlechtert.