Betreff: Versorgung mit Produkten aus Südostasien / Frachtmarkt

z.K. An alle Gesellschaften !

Bitte entnehmen Sie der Email in der Anlage die aktuell katastrophale Situation mit der Versorgung von Produkten aus Fernost. Kühne & Nagel als einer der weltgrößten Spediteure prognostiziert eine Entspannung der Seefrachten und allgemeinen Versorgungslage nicht vor Frühjahr nächsten Jahres.

Mit freundlichem Gruß

i. V. Dennis Orth
Einkäufer

wir hatten schon des öfteren über die katastrophale Situation auf dem Frachtmarkt und über deren Auswirkungen auf unser Geschäft gesprochen.
Es fehlt in Fernost nicht nur an Leercontainern sondern auch ganz erheblich an Frachtraumkapazitäten. Es werden aktuell Frachtraten von $ 7.200,- pro 20' Container aufgerufen.
Im Oktober des letzten Jahres hatten wir eine Kalkulationsbasis von $ 800,- pro Container. Solche Differenzen lassen sich bei unseren Produkten beim Besten Willen nicht auffangen.
Selbst wenn wir diese Frachtraten akzeptieren, (was wir in der Vergangenheit bereits gemacht haben, sonst hätten wir aktuell überhaupt keine Ware mehr am Lager) können wir nicht sicher sein, dass der Container überhaupt gestellt wird. Sollte das aber der Fall sein, worüber wir dann sehr glücklich sind, ist es nicht sicher, dass dieser dann auch auf dem direkten Weg nach Hamburg geht.
Die Transitzeit hat sich zwischen Fernost und Europa um ca. 2-3 Wochen auf 6 - 7 Wochen verlängern. Es kommt hinzu, dass der Hamburger Hafen durch Überlastung und Streik teilweise gar nicht mehr angefahren wird.
Viele Schiffe beenden Ihre Reise bereits in Wilhelmshaven. Die Container müssen dann entweder mit dem nächsten Feeder, mit der Bahn oder per LKW nach Hamburg gebracht werden. Dadurch treten weitere Verzögerungen auf.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Ihr Verständnis wenn es bei dem einen oder anderen Artikel zu Verspätungen und/oder Fehlmengen kommen sollte.

Nachfolgend noch eine Veröffentlichung von Kühne & Nagel zu dieser Ausnahmesituation.

1. Allgemeines

Nach dem weltweiten Ausbruch von Covid 19 in 2020 haben die Reedereien weltweit auf die damals prognostizierten Rückgänge bei den zu transportierenden Volumen reagiert und ihre Kapazitäten entsprechend reduziert, d.h. Schiffe und Dienste vorübergehend außer Dienst gestellt. Die für alle Beteiligten doch sehr plötzliche Erholung der Wirtschaft und die daraus resultierende große Nachfrage nach Containern und Schiffsraum war in dieser Form nicht so schnell erwartet worden und die Reedereien konnten nicht so schnell reagieren, wie sich die Nachfrage nach Schiffsraum und Equipment – zunächst insbesondere von Asien in die USA – entwickelt hat.

Inzwischen setzen die Reeder alle verfügbaren Schiffe ein und haben teilweise zusätzliche Einheiten gechartert, um Überhänge abzufedern, das aktuelle Angebot an Schiffskapazität reicht aber nicht aus, um die weiter steigende Nachfrage zu befriedigen.

2. Frachtraum

Der angebotene Frachtraum auf den Hauptrouten China – USA, Asien – Europa sowie Europa-USA (und vice versa) ist deutlich geringer als die Nachfrage, dies wird unter anderem dadurch verschärft, das die Schiffe aufgrund zahlreicher überlasteter Häfen in allen o.g. Fahrtgebieten häufig mit Wartezeiten konfrontiert werden, was die Umlaufzeit einer Rundreise deutlich verlängert, d.h. im gleichen Zeitraum wie vor der Krise können aktuell weniger Container verschifft werden, da die Schiffe pro Rundreise länger unterwegs und keine zusätzlichen Kapazitäten verfügbar sind.

Als Folge der zeitweisen Sperrung des Suez-Kanals fehlten sowohl in Asien als auch In Europa in einigen Wochen die sonst zur Verfügung stehenden Abfahrten, dafür trafen später zeitweilig mehrere Schiffe auf einer Route gleichzeitig ein, was zu erheblichen Problemen in den Häfen führte, da deren Kapazitäten zum Handling und der Lagerung von Containern vor bzw. nach einer Verschiffung auf eine einigermaßen gleichmäßige Auslastung basieren (siehe dazu auch Punkt 5).

Je nach Route muss inzwischen mit Vorbuchungsfristen zwischen 6 und 8 Wochen gerechnet werden, um auf FAK-Basis verladen zu können, dort, wo sogenannte PRIO-Dienste angeboten werden (z.B. von MSC und Hapag Lloyd ab Asien nach Europa), beträgt die Wartezeit meist zwischen 2 und 4 Wochen, allerdings zu nochmals deutlich teureren Konditionen.

3. Leercontainer

Aktuell herrscht in fast allen Teilen der Erde ein erheblicher Mangel an Leercontainern, dies liegt u.a.

- an den insgesamt längeren Umlaufzeiten der Schiffe, d.h. die Container werden für einen Transport länger benötigt als früher und stehen für weitere Transporte später als üblich zur Verfügung

- an massiven Staus u.a. vor den US-Häfen Los Angeles/Long Beach, hier beträgt die durchschnittliche Wartezeit eines Schiffes bis zur Einfahrt 14 Tage, was eine hohe Zahl an Containern bindet.

- am extremen Importvolumen der USA aus Asien, hier stehen sehr viele Container in den Häfen und an Inlandsdepots, wo sie teilweise wegen fehlender LKW- und Bahnkapazitäten nicht zeitnah weiterverladen oder entladen werden können

- an den deutlich höheren Frachtraten von Asien in die USA, was die Reeder zum Teil dazu verleitet, Container bevorzugt in diesen Routen einzusetzen, als sie für Transporte von Asien nach Europa zur Verfügung zu stellen.

4. Fahrpläne

Fahrpläne werden derzeit kaum noch eingehalten, durch die grundsätzlich längeren Umlaufzeiten sowie als Folge der Sperrung des Suez-Kanals auf der Route Europa-Asien kommt es zu massiven Verzögerungen. Laut einer Studie sind weltweit derzeit nur noch ca. 30% der Linienschiffe pünktlich, die durchschnittliche Verspätung beträgt 7 Tage, wobei Schiffe aus Asien häufig auch mehr als 2 Wochen verspätet in Europa eintreffen.

Eine kurzfristige Verbesserung der Fahrplantreue ist nicht zu erwarten, selbst bei optimalen Bedingungen muss davon ausgegangen werden, dass es einige Monate dauert, bis die Schiffe eines Dienstes wieder so „sortiert“ wurden, dass ein Fahrplan eingehalten werden kann und aktuell sind die Bedingungen der Seeschifffahrt leider alles andere als optimal.

5. Situation in den Häfen

Viele Häfen auf der Welt sind derzeit aufgrund der aktuellen Herausforderungen überlastet, die einkommenden und ausgehenden Mengen können in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht abgewickelt werden, was unterschiedliche Gründe hat:

- Grundsätzlich wird als Folge von Covid 19 fast überall mit geringerem Personaleinsatz gearbeitet, um die Hygienevorschriften zur Eindämmung der Pandemie einhalten zu können, d.h. die Produktivität sinkt.

- die Infrastruktur der US-Häfen ist teilweise veraltet und arbeitete schon vor der jetzigen Situation teilweise am Limit. Da dort auch extremer Mangel an LKW- und Bahnkapazitäten sowie Fahrern herrscht, fließen die einkommenden Mengen nicht schnell genug ab, was die Situation weiter verschärft.

- Die europäischen Häfen wie z.B. Hamburg und Rotterdam leiden darunter, dass die Fahrplantreue der Reeder generell nachgelassen hat, zudem schlagen die Folgen der Suez-Kanal-Sperrung durch, da

etliche Großcontainerschiffe zeitgleich ankommen und an den Terminals nicht abgefertigt werden können.

- Reedereien haben daraufhin zum Teil ihre Fahrpläne umgestellt und laufen mit ihren Schiffen nur noch einen Hafen auf dem Kontinent an, wo dann auch die Container für andere Destinationen gelöscht und von dort in der Regel zum Endbestimmungshafen gefeedert werden.

- Aufgrund der deutlich gestiegenen Volumen in den Häfen haben die Terminalbetreiber in Hamburg entschieden, dass Container für den Export an allen Terminals nur noch max. 48 Stunden vor Schiffsabfahrt angeliefert werden dürfen, ähnliche Vorgaben gibt es auch in anderen Häfen auf der Welt.

- Der Hafen Yantian ist derzeit extrem von Covid 19 betroffen, Teile des Hafens wurden durch die Behörden gesperrt, zwischen dem 25. und 31.05. erfolgte eine komplette Sperrung des Hafens.

In Yantian werden normalerweise durchschnittlich 30.000 TEU pro Tag umgeschlagen, alleine durch die Schließung an 5 Tagen hat sich somit ein Rückstau von rund 150.000 TEU aufgebaut.

Durch die Vorgaben der Behörden zur Pandemiebekämpfung arbeitet derzeit nur ca, 30% des üblichen Personals in Yantian, was die Produktivität deutlich reduziert.

Eine Verladung von in Yantian stehenden Containern in andere Verschiffungshäfen in China ist aufgrund der dortigen Zollvorschriften nicht möglich.

Verladungen ab Shekou, Nansha oder Hong Kong sind für das eigentlich ab Yantian verladene Volumen nur teilweise eine Alternative, da diese Häfen nicht über die Kapazitäten verfügen, die Überhänge aus Yantian komplett abfedern zu können, auch dort kommt es bereits zu Engpässen.

Aufgrund der in China geltenden Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung wurde zudem entschieden, dass Fahrer aus anderen Regionen den Hafenbereich nicht mehr befahren dürfen, so ist dies u.a. für Fahrer verboten, die vorher in Nansha waren.

6. Auslassen von Häfen

Die Reeder reagieren auf die Probleme in den verschiedenen Häfen, um keine extremen Wartezeiten zu haben, wie o.g. werden teilweise Häfen bei einer Reise ausgelassen und die Fracht für eine Region in nur einem Hafen, wie z.B. Rotterdam, gelöscht und von dort weiterverladen, allerdings kommt es auch zu besonderen Maßnahmen:

MSC und Maersk haben angekündigt, den Hafen Hamburg aufgrund der extremen Wartezeiten mit einigen ihrer Dienste aus Asien im Juni komplett nicht anzulaufen und statt dessen Wilhelmshaven oder Bremerhaven anzulaufen die Reisen der Schiffe dort mit Hinweis auf die den Transporten zugrunden liegenden Konnossementsbedingungen für beendet zu erklären, d.h. die Kunden müssen sich auf eigene Rechnung um die Weiterverladung ab diesen Häfen kümmern. Es ist nicht auszuschließen, dass sich andere Reeder kurzfristig diesem Schritt anschließen werden.

Der Hafen Yantian ist wie o.g. beschrieben besonders von Covid 19 betroffen, hier haben mehrere Reeder angekündigt, Yantian auf den nächsten Reisen Richtung Europa nicht mehr anzulaufen, was zu weiteren Engpässen führen dürfte.

7. Frachtraten

Die Frachtraten steigen derzeit nahezu wöchentlich, auf FAK-Basis ist seit Monaten kein Reeder mehr bereit, Raten herauszulegen, die länger als 14 Tage Gültigkeit besitzen.

Der Index SFCI, auf den viele Reeder ihre FAK-Raten basieren, ist seit Mai 2020 um über 700 % gestiegen und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. Es wird vielmehr davon ausgegangen, dass die Frachten in den kommenden drei Monaten nochmals dramatisch ansteigen werden und frühestens in Q4 möglicherweise wieder etwas nachgeben, wobei das Niveau vor Corona zumindest in absehbarer Zeit nicht mehr annähernd erreicht werden wird.

Für Named Accounts (NAC), in denen sich der Kunde zu bestimmten Volumen verpflichtet und im Gegenzug für z.B. 3, 6 oder 12 Monate eine deutlich unter dem FAK-Niveau liegende Rate erhält, werden derzeit besonders intensiv geprüft, neue NAC's wird es vermutlich gar nicht geben, da die Reeder darauf bauen mehr Volumen zu den höheren FAK-Raten abfahren zu können. Bestehende Accounts werden voraussichtlich von allen Reeder beim Volumen vermutlich deutlich gekürzt (vermutlich zwischen 30 und 50%) und das Ratenniveau wird gegenüber Q1 und Q2 erheblich ansteigen, wobei auch dann noch ein deutlicher Vorteil zu den FAK-Raten bestehen sollte. Mehrvolumen wird dann nur noch auf FAK-Ratenniveau abgefahren werden können.

Basierend auf den o.g. Fakten muss derzeit davon ausgegangen werden, dass eine Normalisierung in der Seefracht erst Mitte 2022 eintreten wird, dies aber nur unter der Voraussetzung, dass die Pandemie weiter eingedämmt und nicht zu neuen Verzögerungen führen wird und dass weitere negative Ereignisse, wie die Sperrung des Suez-Kanals, in Zukunft ausbleiben.

Mit freundlichem Gruß / Best regards

I.Schroeder Hamburg KG

ppa. Jürgen Stelle