

SPEDLOGSWISS

Zirkular Nr. 201/2024

An die Mitglieder des Fachbereichs Schifffahrt

Basel, 4. Januar 2024

thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com

Tel. 061 205 98 12

Reedereien meiden Fahrtgebiet durch das Rote Meer und die Passage durch den Suezkanal. Aktueller Stand und Auswirkungen.

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit einigen Wochen ist die Hochseeschifffahrt durch das Rote Meer durch kriegerische Aktivitäten und bewaffnete Angriffe auf Frachtschiffe massiv beeinträchtigt. Das Rote Meer und der Golf von Aden werden von allen Schiffen, welche den Suezkanal passieren, befahren. Über 30% des Welthandels auf See werden über den Suezkanal abgewickelt. Dies ist einer der wichtigsten Schifffahrtswege, weil er das Mittelmeer mit dem Indischen Ozean verbindet. Die Angriffe der Huthi-Rebellen aus dem Jemen auf Schiffe im Roten Meer häufen sich weiterhin. Immer mehr Reedereien meiden deshalb diese Route und weichen auf die 6'000 Kilometer längere Fahrt um das "Kap der guten Hoffnung" an der Südspitze Südafrikas aus. Oder sie brechen die Fahrt ab und positionieren ihre Schiffe an einem sicheren Ort, bis die Weiterfahrt möglich ist. Auf jeden Fall bedeutet es, dass seit Monaten geplante Schiffsfahrpläne durcheinander geraten. Die Planbarkeit ist damit nicht nur für die Reedereien, sondern auch für die Spediteure und deren Kunden stark beeinträchtigt.

Im Gegensatz zur Blockierung des Suezkanals durch das Containerschiff "Ever Given" im März 2021, welche 6 Tage dauerte, haben wir es jetzt mit einem Konflikt zu tun, dessen Ende unbestimmt ist. Mit der Umleitung via Südafrika erhöhen sich die Transitzeiten für Fahrtgebiete zwischen Asien und Europa um 7 bis 20 Tage. Einige der umgeleiteten Schiffe haben ihre Geschwindigkeit erhöht, um die dadurch entstehenden Verzögerungen zu minimieren. Dies, aber auch die ohnehin deutlich längere Fahrtstrecke via Südafrika führen zu einem erhöhten Treibstoffverbrauch, was wiederum steigende Preisen im Seetransportsektor zur Folge hat. Zudem beobachten die Versicherungsgesellschaften ihr Risiko ganz genau und passen ihre Prämien für die Schiffsbetreiber konstant der Risikolage an. Es wird von Erhöhungen der Versicherungsprämien aufgrund des Kriegsrisikos von bis zu 250% gesprochen.

Für die Reedereien entstehen damit nicht nur Planungsunsicherheiten, sondern in erster Linie Mehrkosten durch Umwege, mehr Treibstoff- und Versicherungskosten. Diese Mehrkosten für die jeweiligen Fahrtgebiete (Import / Export) werden zur Zeit von den Reedereien in Form von Zuschlägen an die Ware weiterverrechnet. Abhängig vom Fahrtgebiet werden die Zuschläge mit sofortiger Wirkung auch für bereits verladene Sendungen zur Anwendung kommen. Es ist realistischerweise zu erwarten, dass sich die Leerfahrten und Ratenerhöhungen in vielen Fahrtgebieten im ersten Quartal 2024 fortsetzen werden. Weiterhin wird es auch zu längeren Transitzeiten und Verzögerungen bei den Verladungen kommen.

Schliesslich führt der längere Fahrtweg via Südafrika dazu, dass beladene Container länger besetzt sind und es dadurch (wenigstens kurzfristig) zu einer Verknappung der verfügbaren Container-Kapazitäten auf dem Markt kommen kann.

Die derzeit schwierige Situation ist von geopolitischen Tendenzen, wirtschaftlichen Interessen und militärischen Interventionen geprägt. Entsprechend schwierig ist es, abzusehen, wie sich die Lage für die Seefracht in naher Zukunft verändern wird. Der Fachbereich Schifffahrt der SPEDLOGSWISS beobachtet und beurteilt die Lage weiterhin genau. Wir werden bei neuen, wesentlichen Entwicklungen unsere Mitglieder wieder auf diesem Weg informieren.

Mit freundlichen Grüssen

SPEDLOGSWISS

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen

Thomas Schwarzenbach

Im Namen des Vorsitzenden Fachbereich Schifffahrt