



FRACHTWÄCHTER

Warteschlangen vor Häfen und weiterhin hohe Containerpreise

Frachtindikatoren deuten darauf hin, dass uns die hohen Preise für das Verschiffen von Containern auf Welthandelsrouten sowie die langen Lieferzeiten bei manchen Vorprodukten und Waren auch im neuen Jahr begleiten werden. Die Staus vor wichtigen Seehäfen haben sich bislang noch nicht aufgelöst. Fast doppelt so viele Güter wie vor zwei Jahren warten derzeit auf unbewegten Schiffen.

Halbierter Baltic Dry Index steigt wieder, Containerpreise stabil hoch im letzten Monat

Im Oktober setzte eine steile Talfahrt der Frachtraten für Trockenschüttgut ein. Der Wert des Baltic Dry Index verlor zwischen Anfang Oktober und Mitte November rund die Hälfte seines Wertes. Seit Ende November steigen die Frachtraten allerdings wieder. Eine ähnliche Entwicklung war auch bei den Preisen für Kohle und Eisenerz zu beobachten. Die Kosten für das Verschiffen von 40-Fuß-Containern sanken nach Spitzenwerten Anfang Oktober um etwa 10 Prozent. Seit Mitte November befinden sie sich auf einem recht stabilen Niveau.

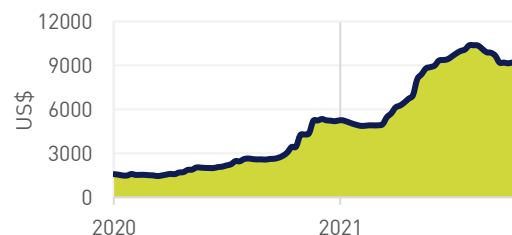
Baltic Dry Index (BDI)



Der BDI ist ein Preisindex für das weltweite Verschiffen von Trockenschüttgut (u.a. Kohle, Eisenerz und Getreide).

[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [Baltic Exchange](#)

World Container Index (WCI)



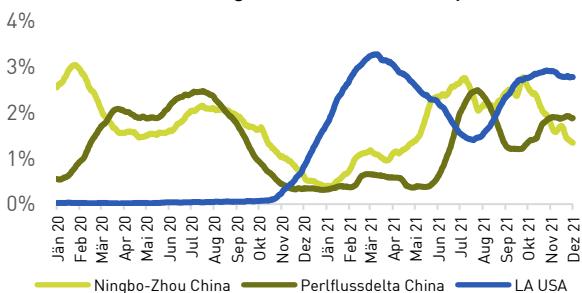
Der WCI ist ein Preisindex für den Versand eines 40-Fuß-Containers zwischen den USA, Europa und Asien.

[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [Drewry](#)

Staus vor wichtigen Häfen noch immer gravierend

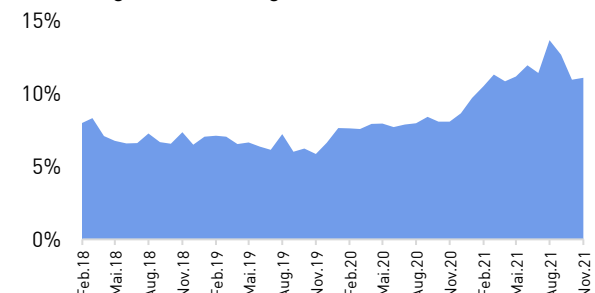
Rund drei Prozent der globalen Containerfrachtkapazität befindet sich vor dem Hafen von Los Angeles. Im Perlfussdelta in China warten rund 2 Prozent der Frachtkapazität auf ihre Be- bzw. Entladung. Insgesamt lagen im November 2021 rund 11 Prozent der weltweit verschifften Gütermenge auf unbewegten Containerschiffen, vor zwei Jahren waren es nur 6 Prozent.

In wartenden Schiffen gebundene Frachtkapazität



[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [FleetMon, IFW Kiel](#)

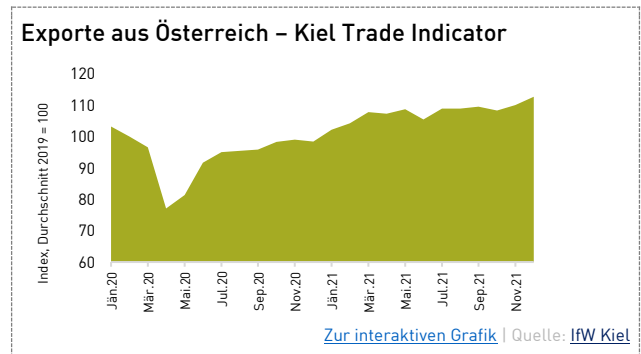
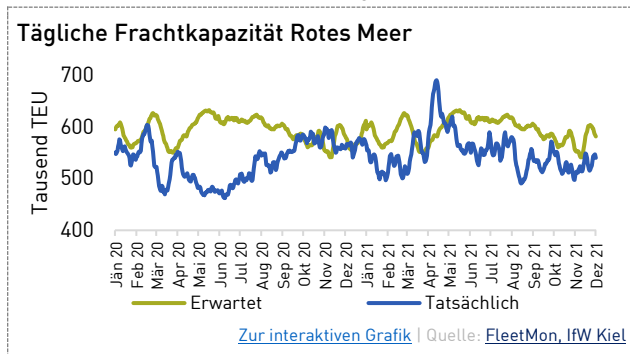
Gütermenge auf unbewegten Containerschiffen weltweit



[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [FleetMon, IFW Kiel](#)

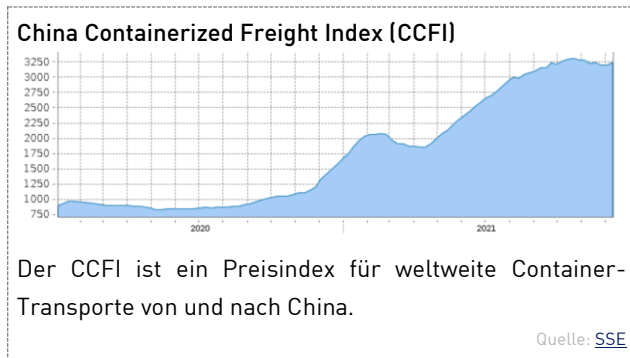
Frachtvolumen im Roten Meer um sieben Prozent unter den Erwartungen

Die Frachtkapazität im Roten Meer und im Suez Kanal, die den Warenhandel zwischen Europa und Asien widerspiegelt, liegt seit Monaten unter den Erwartungen – derzeit um 7 Prozent.



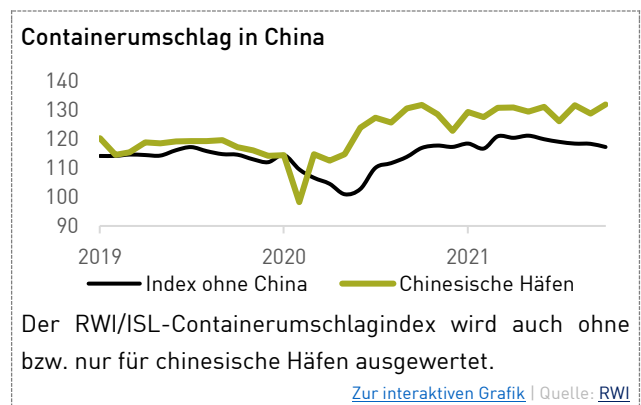
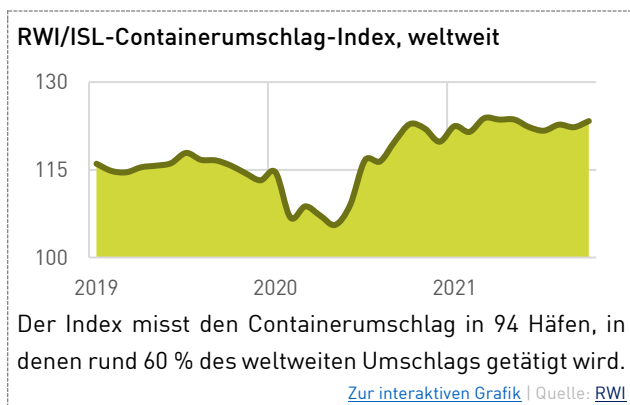
Preise für Seefracht auf hohem Niveau stabilisiert, Luftfracht von Asien nach Europa deutlich verteuert

Die Preise für Seefracht aus China stabilisierten sich seit September, sie sind allerdings etwa dreimal so hoch wie vor einem Jahr. Die Preise für Luftfracht von Asien nach Europa stiegen in den letzten drei Monaten stark an.



Containerumschlag von März bis Oktober in einer Seitwärtsbewegung

Seit dem Frühjahr befindet sich der weltweite Containerumschlag - die Summe der in Häfen entladenen und verladenen Container - in einer Seitwärtsbewegung. Während in China im Oktober mehr Container verschifft wurden als im Vormonat, war der mengenmäßige Containerhandel in den anderen Regionen der Welt leicht rückläufig.



Fazit: Staus vor großen internationalen Seehäfen sowie Frachtraten, die deutlich höher sind als vor der Pandemie, belasten weiterhin den Warenhandel. Diese Herausforderungen bleiben uns auch im neuen Jahr erhalten.