

PRESSEMITTEILUNG

Erhöhte Kosten und verspätete Lieferungen:

Engpässe in der Seefracht wirken sich auf Garten- und Baumarktbranche aus

Düsseldorf/Köln, Dezember 2020. **Der Warenverkehr zwischen Asien und Europa entwickelt sich für viele importierende Hersteller von Garten- und Baumarktartikeln aktuell zu einer großen Herausforderung. Fehlende Container und Lockdown-bedingter Personalmangel verringern seit Wochen weltweit die Produktivität auf allen bedeutenden Seefrachtrouten und sorgen für dramatisch erhöhte Import- und Exportfrachtraten. Auch alternative Luft- und Landwege sind kapazitiv nahezu erschöpft und bieten somit kaum eine Alternative. Verantwortlich für diesen Engpass von Seefracht-Containern ist auch hier die Corona-Pandemie.**

Unternehmen der Garten- und Baumarktbranche, die Waren in Asien – insbesondere in China – einkaufen, kämpfen aktuell mit massiven Lieferengpässen, -verspätungen und mit dramatisch erhöhten Frachtraten. Die notwendigen Leer-Container sind aktuell nicht mehr ausreichend verfügbar. Hinzu kommt, dass durch die Lockdowns weniger Personal in den Häfen eingesetzt wird, wodurch die Schiffe langsamer abgefertigt werden, sich die beladenen Container im Hafen aufstauen und somit auch nicht wieder leer zurück nach Asien gehen. Die geplanten Abholungen und Verschiffungen der Waren verspäten sich und das ohne kurzfristige Aussicht auf Besserung. Viele Lieferanten sehen bereits mehrere Wochen Delay in den geplanten Abholungen.

Eine unmittelbare Folge des Engpassfaktors 'Equipment' sind die Stornierungen von bereits geplanten Aufträgen und vertraglich zugesicherten Kontingenten seitens großer Seefrachtspediteure. Wenn neue Frachtaufträge überhaupt noch angenommen werden, dann zu historisch hohen Frachtraten, die bis zu 300 Prozent und mehr über dem üblichen Frachtpreis liegen. Und dies, obwohl die Reedereien in den vergangenen Wochen neues Equipment hinzugekauft haben.

Die Corona-bedingte, nicht kalkulierbare Nachfragesituation hat auf den relevanten Seefrachtrouten von Asien in die USA und nach Europa zu einer Ungleichverteilung der Leercontainern-Kapazitäten geführt. Die Reedereien versuchen nun unter Abwicklung mit nur noch teilweise ausgelasteten Schiffsverkehren eine bedarfsgerechte Verteilung der Container in den wichtigsten Umschlagshäfen der Welt wiederherzustellen. Dies wird aber nach Einschätzungen von Großreedereien noch weitere 6 bis 8 Wochen andauern.

Es ist zudem nicht auszuschließen, dass der oligopolen Anbietermarkt für Seefrachttransporte auf den bedeutenden Seerouten versuchen wird, diese außergewöhnliche Preissituation zumindest am Spotmarkt so lange wie möglich hoch zu halten, um bei den jetzt anstehenden Verhandlungen mit den großen Verladern und Seefrachtspediteuren dies als „Rückenwind“ zu nutzen.

Die mittelständischen Importeure von Garten- und Baumarktartikeln sind im Seefrachtlogistikmarkt vergleichsweise bedeutungslos. Die Verspätungen in den Abgangshäfen und die Aufkündigung von vertraglichen Bedingungen durch Seefrachtspediteure, mit den damit einhergehenden explodierenden Kosten für neue Aufträge, stellt den Mittelstand nunmehr vor nicht vorhersehbare, aber dafür vollendete Tatsachen. Je nach Anteil der Seefrachtkosten am einzelnen Artikel, sind damit viele importierte Garten- und Baumarktprodukte auf Basis der bestehenden Preiskalkulation für die Lieferanten ein tiefrotes Verlustgeschäft.

Die Verbände HHG und IVG bieten ihren Mitgliedsunternehmen seit dem Jahr 2017/18 über ihre SynLOG-Logistik-Initiatives die Möglichkeit, sich an einer branchenübergreifenden Seefrachtimportkooperation über die XSTAFF ([XSTAFF GmbH - Über XSTAFF](#)) zu beteiligen.

((Zeichen inkl. Leerzeichen: 3.636))