



GENIOS BranchenWissen

TRANSPORT & LOGISTIK

Schifffahrt – Preisexplosion auf den Weltmeeren, Binnenschiffer bald auf dem Trockenen

Kernthesen

- Transport und Logistik haben 2021 höhere Umsätze erzielt als im letzten Vor-Coronajahr 2019.
- Seit dem Ukrainekrieg ist die Stimmung aber getrübt, und die Möglichkeit eines bevorstehenden Wirtschaftseinbruchs sorgt für weitere Verunsicherung.
- Die Seeschifffahrt steckt auf den Weltmeeren öfter im Stau, erwirtschaftet aber trotzdem Rekordgewinne in nie gekannter Höhe. Ursache ist eine Preisexplosion, die zum einen auf knappen Transportraum, zum anderen auf höheres Transportaufkommen – Stichwort Onlinehandel – zurückzuführen ist.
- Die Binnenschifffahrt hat sich vom Dürrejahr 2018 immer noch nicht ganz erholt und muss angesichts der aktuellen Pegelstände sogar damit rechnen, 2022 erneut zurückgeworfen zu werden.

Beitrag

Die Gewinne der großen Reedereien sind 2021 in groteske Höhen geschneilt, und auch im laufenden Jahr gibt es auf den verstopften Weltmeeren wieder viel Geld zu verdienen. Die Binnenschiffer leiden unter den niedrigen Flusspegeln – können aber wegen des hierdurch verknappten Transportraums ebenfalls an der Preisspirale drehen.

Getrübt Stimmung in der Logistik

Die deutsche Transportwirtschaft hat im ersten Coronajahr 2020 im Vergleich mit den Rückgängen des Bruttoinlandsprodukts (BIP) gut abgeschnitten. Bei 285 Milliarden Euro hatten die Logistikumsätze 2019 gelegen, 2020 schrumpfte das Volumen auf 279 Milliarden Euro. Der Rückgang lag damit bei gerade einmal 2,1 Prozent; das deutsche Bruttoinlandsprodukt war im gleichen Jahr um 4,9 Prozent zurückgegangen. Im vergangenen Jahr hat die Logistikwirtschaft ein Umsatzvolumen von 293 Milliarden Euro erreicht und die Zahlen des letzten Vor-Coronajahres damit schnell wieder übertroffen. Das Umsatzplus lag gegenüber 2020 damit bei rund fünf Prozent.

Entsprechend optimistisch war man in das laufende Jahr gestartet, jedoch haben der Ukrainekrieg, die hohen Spritpreise, die Inflation und die Probleme auf den Weltmeeren auch hier die Stimmung getrübt. Auch die von vielen befürchtete Rezession sorgt für Verunsicherung, was sich am belasteten Geschäftsklimaindex ablesen lässt. (1), (2)

Seeschifffahrt: Reedereien melden Rekord-Gewinnsprünge

Durchaus heterogen stellt sich die Situation der Seeschifffahrt da. Zum einen hat die Branche seit Corona Probleme mit der Abfertigung in den Häfen, Chinas Null-Covidpolitik behindert den Umschlag und auf den Weltmeeren herrscht angeblich Verstopfung. In der Tat sind die viel erwähnten Lieferkettenprobleme augenscheinlich Fakt, wie die Produktionsprobleme der deutschen Industrie zeigen. Seit einer ganzen Weile wird gemeldet, dass die Unternehmen viel mehr produzieren könnten, wenn der internationale Handel endlich zur Normalität zurückkehrt.

Erstaunlich ist da, dass die deutsche und internationale Seeschifffahrt gleichzeitig boomhafte Umsatz- und Gewinnsprünge meldet. 2021 waren die Zahlen, allen Lieferproblemen zum Trotz, so gut wie seit 2009 nicht mehr. Ursache für zunehmende Transporte und hohe Frachtraten – also Preise – ist ausgerechnet die Pandemie. Weil die Frachtflieger weniger Güter transportieren konnten – was die Frachtraten auch bei den Cargofliegern explodieren ließ – bekamen Reeder und Kapitäne umso mehr zu tun. Gleichzeitig bestellten die durch Lockdown und Homeoffice in den eigenen vier Wänden gefangenen Menschen besonders viele Waren und Güter per Online-Handel, was den aus Asien nach Europa aufbrechenden Schiffen noch einmal eine erhöhte Transportnachfrage einbrachte. Im Ergebnis lässt sich sagen, dass es ausgerechnet eine weltweite Pandemie war, die der seit der Finanzkrise 2008 gedrückten Containerschifffahrt den lang ersehnten Anschlag verschafft.

2021 erlebte die Containerschifffahrt damit eine noch nie gekannte Hausse. Bei Deutschlands führender Reederei Hapag-Lloyd beispielsweise stiegen die Umsätze – trotz fast gleichgebliebener Transportleistung – wegen der stark gestiegenen Preise von 12,8 Milliarden Euro auf 22,3 Milliarden Euro. Die Umsätze stiegen damit um über 74 Prozent;

der Vorsteuergewinn (Ebit) explodierte von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2020 auf 9,4 Milliarden Euro, stieg also um das 6,3-Fache. Auch der dänische Marktführer in der Containerschifffahrt, Maersk, meldete für 2021 einen Gewinnsprung um das Fünffache.

Dem Verband Deutscher Reeder (VDR) scheinen die ungewohnten Gewinnsprünge fast schon peinlich zu sein, man spricht darum lieber darüber, wie schwierig die Situation doch (angeblich) ist. So soll der Boom nicht alle Bereiche der weltweiten Handelsschifffahrt gleichermaßen erfasst haben, zudem wird befürchtet, dass eine Normalisierung der Lage irgendwann die Frachtraten wieder sinken lassen wird. Sorgen bereitet der Branche zudem, dass der Betrieb der Schiffe mit schmutzigem Bulkeröl im Zuge der postulierten Klimaziele teuer und aufwendig beendet und durch klimaschonende Antriebsarten ersetzt werden muss – was die deutsche Seeschifffahrt allerdings auch selbst fordert.

Festzuhalten ist in der Tat, dass der Boom der Seeschifffahrt nicht so sehr auf gestiegene Transportmengen zurückgeht, sondern lediglich auf die hohen Preise für den Transportraum. Sogar Hapag-Lloyd hat 2021 mit 11,8 Millionen Standardcontainern (auch als TEU bezeichnet) bei der Transportmenge keinerlei Zuwächse erzielt. Die verstopften Lieferwege auf den Weltmeeren lassen also trotz des Booms im Online-Handel ein Wachstum der Transportmenge weiterhin nicht zu. Umso erstaunlicher ist es, dass alleine die Preisentwicklung der Branche solche Gewinnsprünge eingebracht hat. Ein Ende der Entwicklung ist derzeit noch nicht abzusehen, sagt zumindest Hapag-Lloyd. Trotz des seit Februar tobenden Krieges in der Ukraine, mit blockierten Schwarzmeerhäfen und der Sorge um eine weltweite Ernährungs- und Energiekrise, hat Deutschlands größte Reederei im Mai dieses Jahres auch für 2022 weiter steigende Ergebnisse prognostiziert. (3), (4), (5)

Binnenschifffahrt: Deutlich entfernt von alten Zahlen

Die deutsche Binnenschifffahrt hat bis 2017 jedes Jahr etwa 220 Millionen Tonnen Güter transportiert – ohne große Zuwächse, aber doch in verlässlicher Größenordnung. 2018 kam der große Einbruch, als die Dürre die Flüsse und Kanäle austrocknen ließ und die Binnenschifffahrt stark einschränkte. Von diesem Rückgang haben sich die Flusskapitäne bis heute nicht richtig erholt. Auf über 200 Millionen kam man seitdem nur noch 2019, seitdem bleiben die Flussschiffe darunter. 2021 waren es 195 Millionen Tonnen, im ersten Coronajahr 2020 sogar nur 188 Millionen Tonnen.

Die von der Bundesregierung durch mannigfache Programme – zum Beispiel den Masterplan Binnenschifffahrt von 2019 – betriebene Stärkung des Binnenschiffs, das als im Vergleich mit dem alles beherrschenden LKW als effizienter und klimafreundlicher gilt, kommt also augenscheinlich nur langsam voran. Allerdings bedeutete die 2021 erreichte Tonnage immerhin einen Zuwachs gegenüber dem Corona-Ausbruchsjahr, nämlich um 3,8 Prozent. Nach wie vor stehen Massengüter an erster Stelle, wie flüssige Mineralölzeugnisse, Steine und Erden, Kohle und Eisenerze. Container hingegen werden nur wenige auf den Flüssen transportiert. (6)

Furcht vor der Dürre

Niedrigwasserstände bereiten auch derzeit Sorgen. Deutschland ächzt wieder einmal unter einer Hitzewelle und ausbleibendem Regen, die Zahl der Waldbrände könnte den Rekordwert des Jahres 2018 übertreffen. Auch auf den Binnengewässern könnte es eng werden. So sind die Pegel der Donau bereits stark gesunken, hier fahren die Schiffe bereits mit reduzierter Ladung („Kleinwasser“), um nicht auf Grund zu laufen. Das gleiche gilt für die besonders wichtige Verkehrsader Rhein. So liegt der Pegel auf Höhe Düsseldorf derzeit bei nur noch 76 Zentimetern, normal für die Jahreszeit wären zwei bis drei Meter.

Wie bei der Seeschifffahrt sorgen die nur halbvoll fahrenden Schiffe für eine Transportraumverknappung und damit für höhere Preise. Verknappt wird der Transportraum auch, weil Deutschland infolge der von Russland verursachten Gasknappheit wieder stärker auf Kohle setzen muss. Kohletransporte waren auf den deutschen Binnengewässern seit 2016 stark zurückgegangen, der frei werdende Transportraum wurde fortan für Agrarprodukte genutzt. Wenn nun wieder Kohle transportiert werden muss, könnte es, so die Verbände, zur Knappheit bei Nahrungs-, Futter- oder Düngemitteln kommen. (7)

Fallbeispiele

Nationale Hafenstrategie – wieder nur ein Papiertiger?

Deutschlands Hafenlogistik soll effizienter werden. Das Bundesverkehrsministerium hat darum im Juni den Startschuss für die Entwicklung einer Nationalen Hafenstrategie gegeben. Das länderübergreifende Konzept soll die Häfen wettbewerbsfähiger und zu Knotenpunkten der Energiewende machen. Beteiligt an der Entwicklung der Hafenstrategie sind Länder, Verbände und Gewerkschaften. Beschlossen werden soll das Konzept im Jahr 2024.

Die Nationale Hafenstrategie soll auf dem Nationalen Hafenkonzept von 2015 aufsetzen. Die immer neuen Großprogramme – mal mit dem Namen Masterplan, mal als Konzept und nun als Strategie – deren Erstellung viel Geld kostet, werfen die Frage auf, wie sinnvoll die Konzepte sind. Wieder einmal werden teure Gutachten in Auftrag gegeben, ohne dass man irgendwo nachlesen könnte, welche Bilanz sich über vergangene Programme ziehen lässt. Trotz aller vollmundigen Ankündigungen sind die Straßen, Brücken, Gleise und Wasserwege in Deutschland bekanntermaßen in bedauernswertem Zustand.

Der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat augenscheinlich ebenfalls Bedenken und fordert für die Hafenstrategie klare Ziele, klare Vereinbarungen und nicht zuletzt ehrgeiziges Vorgehen. Ob der sicherlich wieder mit viel teuer eingekaufter Expertise erstellte Katalog substanzielle Maßnahmen nach sich zieht, bleibt jedoch abzuwarten. (8)

Zahlen & Fakten

Der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2023 stößt bei den Verkehrsverbänden auf Kritik. Trotz der maroden Verkehrswege – insbesondere Brücken müssen immer öfter gesperrt werden – soll für Infrastrukturmaßnahmen noch weniger Geld bereitgestellt werden als für 2022. Der Gesamtetat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sinkt demnach um drei Prozent. Grund soll sein, dass Finanzminister Lindner trotz der hohen Ausgaben für Corona, Wirtschaftshilfen während der Lockdowns und der geplanten Neuausrüstung der Bundeswehr zur schwarzen Haushaltsnull der Vorgängerregierungen zurückkehren will. (9)

Wie der Verband Deutscher Reeder (VDR) mitteilt, ist Deutschland aktuell die sechstgrößte Schifffahrtsnation der Welt. Der Anteil an der Welthandelsflotte liegt bei 3,8 Prozent. Bei den Containerschiffen liegt Deutschland hinter China auf Platz zwei. 2021 waren in deutschen Schiffsregistern insgesamt 1 917 Schiffe registriert. (4)

Glossar

Nace Code

N5020 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
N5040 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

Firma

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (20095 Hamburg) (H185003)
A. P. Moller-Maersk Group (Kopenhagen, Dänemark)

Weiterführende Literatur

(1.) [Besorgte Logistiker](#)

aus DVZ Verkehrs-Zeitung Ausgabe 22/2022, Seite 4
Autor: O.V.

(2.) [Nur ein kleines Zwischenhoch?](#)

aus Verkehrs Rundschau Ausgabe 6/2022, Seite 24-26
Autor: O.V.

(3.) [Die deutsche Seeschifffahrt stellt sich vielseitigen Herausforderungen](#)

aus Schiff & Hafen Ausgabe 1-2/2022, Seite 48
Autor: Nagel, Ralf

(4.) [Seeschifffahrt setzt auf Aufschwung der Märkte](#)

aus Schiff & Hafen Ausgabe 4/2022, Seite 50
Autor: O.V.

(5.) [Lieferketten unter Druck](#)

aus Schiff & Hafen Ausgabe 6/2022, Seite 3
Autor: O.V.

(6.) [Binnenschifffahrt transportiert wieder mehr](#)

aus DVZ Online vom 25.03.2022
Autor: O.V.

(7.) [Niedrigwasser verschärft Kapazitätsengpässe in der Binnenschifffahrt](#)

aus DVZ Online vom 15.07.2022
Autor: O.V.

(8.) [„Häfen müssen Chefsache sein“](#)

aus DVZ Verkehrs-Zeitung Ausgabe 25/2022, Seite 5
Autor: Landwehr, Susanne

(9.) [Riesige Baustelle](#)

aus Verkehrs Rundschau Ausgabe 14/2022, Seite 14-15
Autor: O.V.

Autor GENIOS BranchenWissen: Robert Reuter

28.07.2022

© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH

Eine Verwertung der urheberrechtlich geschützten Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung oder Verbreitung auch in elektronischer Form, ist ohne vorherige Zustimmung unzulässig und strafbar, soweit sich aus dem Urheberrecht nichts anderes ergibt.