

Treibstoffkosten erhöhen sich um mindestens eine halbe Million Dollar pro Fahrt, und auch die Versicherungskosten steigen. So sind Transportkapazitäten länger gebunden, was beispielsweise bereits die Lieferkette von Tesla unterbrochen hat: Wegen fehlender Bauteile musste der Elektroautohersteller einen Großteil seiner Fahrzeugproduktion im Werk Brandenburg für zwei Wochen stilllegen. Konsumartikel wie Mobiltelefone, Haushaltswaren, Schuhe, aber auch Solarpaneele, Maschinen und Maschinenteile, verzögern sich. Erste Lager leeren sich.



© Dachser

**medianet:** Wie wirken sich die gestiegenen Treibstoffkosten auf die Frachtpreise aus?

**Deutschbauer:** Um die Mehrkosten für die Umfahrung Afrikas zu decken, haben die Reedereien die Preise für den Transport eines Containers von Asien nach Europa im Vergleich zum November vervielfacht. Längere Lieferzeiten und höhere Kosten für Vorprodukte könnten die Hersteller dazu zwingen, die Preise für ihre Endprodukte zu erhöhen. Ein Anstieg der Energiepreise wäre eine mögliche Folge. Das könnte die bisherigen Fortschritte bei der Eindämmung der Inflation zunichtemachen.

**medianet:** Inwiefern? Wie hängen Frachtkosten und Inflation zusammen?

**Deutschbauer:** Sie haben sich in den letzten drei Jahren erstaunlich parallel entwickelt. Das heißt, wenn die Frachtkosten gestiegen sind, ist auch die Inflation gestiegen, wie der sogenannte Weltcontainerindex sehr deutlich seit 2020 zeigt. Derzeit trifft ein geringeres Warenangebot auf eine unveränderte Nachfrage – ein Nährboden für steigende Preise. Die Anbieter versuchen, die geringeren Absatzmengen durch höhere Verkaufspreise zu kompensieren, um den negativen Auswirkungen

gen auf Umsatz und Gewinn entgegenzuwirken. Darüber hinaus ist der Suezkanal nicht der einzige globale Schifffahrtspass, der unter Druck steht. Der Panamakanal arbeitet derzeit mit reduzierter Kapazität, da der Wasserstand aufgrund einer historischen Dürre niedrig ist und die Anzahl der Schiffe, die den Kanal passieren können, begrenzt ist. Derzeit können nur 18 statt durchschnittlich 36 Schiffe pro Tag den Kanal passieren.

**medianet:** Wie könnte man diese Entwicklung eindämmen?

**Deutschbauer:** Ein Faktor, der ökonomisch gegenläufig wirkt, sind die vielen neuen Schiffe, die während der Pandemie bestellt wurden und nun ausgeliefert werden. Vor dem Konflikt im Roten Meer haben diese neuen Schiffe und damit mehr Kapazitäten zu einem Einbruch der Frachtraten geführt.

Jetzt sind wir an einem Punkt, an dem die Kapazitäten ausreichen, aber nur knapp. Aber obwohl die letzten fünf Wochen zu einem deutlichen Anstieg der Frachtraten geführt haben, sind wir noch weit von den Frachtraten während der Pandemie entfernt. Solange die Konflikte andauern, gilt es für uns bei Dachser, die Lieferketten best-

möglich am Laufen zu halten. In diesen Zeiten ist es noch wichtiger, eng und transparent mit Partnern und Kunden zusammenzuarbeiten, um trotz aller Herausforderungen weiterhin eine möglichst effiziente und zuverlässige Transportplanung gewährleisten zu können.

**medianet:** Was passiert, wenn der Konflikt noch länger andauert?

**Deutschbauer:** Sollte der Konflikt noch Monate andauern, wird das vor allem die europäischen Verbraucher treffen. Rund

„  
*Eine vollständige Unterbrechung der Öllieferungen durch den Kanal würde eine erhebliche Störung darstellen und wahrscheinlich die Rohölpreise und damit die Energiepreise in die Höhe treiben.*

**Peter Deutschbauer**  
Managing Director  
Air & Sea Logistics  
Dachser Austria

“

ein Fünftel des Verkehrs durch den Suezkanal besteht aus dem Transport von Rohöl und raffinierten Ölprodukten, entweder per Schiff oder über die Sumed-Pipeline durch Ägypten. Eine vollständige Unterbrechung der Öllieferungen durch den Kanal würde eine erhebliche Störung darstellen und wahrscheinlich die Rohölpreise und damit die Energiepreise in die Höhe treiben.



Houthi-Rebellen bedrohen den Schiffsverkehr in der Region und damit global.