

Welthandel

Coronavirus befällt die Transportwege

Die Lieferkette zwischen Asien und Europa droht zu reißen. Fehlende Leercontainer, unzureichende Luftfrachtkapazitäten und befürchtete Reedereipleiten könnten die rechtzeitige Belieferung mit Frühjahrsmode und Automobilteilen verhindern.

Christoph Schlautmann Düsseldorf

Den weltweit operierenden Reedereien gehen wegen der Coronaepidemie die Container aus. Weil aufgrund der Viruserkrankung bis Anfang dieser Woche 77 Linienfahrten von Asien nach Europa und Nordamerika ausgefallen sind, stapeln sich in Chinas Häfen derzeit die Stahlboxen.

Allein in Ningbo, dem Hafen von Schanghai, liege der Containerbestand aktuell 47 Prozent über dem Vorjahreswert, ermittelte die Hamburger Datenplattform „Container xChange“. In der eigenen Hansestadt sei die Anzahl der verfügbaren Container dagegen um 33 Prozent geschrumpft, in US-Häfen wie Los Angeles sogar noch stärker. Dort würden wegen der Unterbeschäftigung der Hafendarbeiter derzeit sogar Schichten gestrichen.

„In den kommenden Wochen könnte es darum gehen“, warnt die Beratungsfirma Sea-Intelligence im Hinblick auf die fehlenden Leercontainer, „ob die Versender überhaupt noch in der Lage sind, ihre Ware zu bewegen - ganz gleich zu welchem Preis.“

Die Lieferkette zwischen Asien und Europa droht damit gleich an mehreren Stellen zu reißen. Auf Mode für die Frühjahrskollektion, dringend benötigte Lieferteile für den Automobilbau und Massenkonsumgüter made in China wartet ein Engpass, den auch Deutschland wohl bald zu spü-

ren bekommt.

Selbst bestimmte Elektronikprodukte könnten demnächst in den Regalen fehlen. Ein nicht geringer Teil davon gelangt über den Schienenweg auf deutsches Gebiet - besser gesagt: gelangte. Den Hauptproduktionsstandort Wuhan nämlich haben die Verantwortlichen wegen der Epidemie zum Jahresbeginn von der „Eisernen Seidenstraße“ abgekappt.

Duisport erwartet Umsatz- und Gewinnrückgang

„Wir können noch nicht quantifizieren, wie groß der Rückgang an Containern im Bahnverkehr sein wird“, erklärt dazu eine Sprecherin am Endhaltepunkt Duisport. „Wir rechnen aber mit einem Rückgang von Umsatz und Ertrag.“ Immerhin seien bislang alle übrigen Zugverbindungen trotz der chinesischen Virusinfektion intakt.

Zudem verpasst das Coronavirus der internationalen Lieferkette eine verwirrende Ungleichzeitigkeit. Während China die Produktion in diesen Tagen wieder kräftig nach oben fährt, stellen sich Deutschlands Überseehäfen für die kommenden Wochen auf eine Flaute ein.

„Bislang merken wir die Auswirkungen der Lungenkrankheit im Tagesgeschäft so gut wie gar nicht“, heißt es beim Hafenbetreiber Eurogate, der Schiffe in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven abfertigt. Ähnliches ist beim Hamburger Wettbewerber HHLA zu hören, der in der Hansestadt drei der vier Über-

see-Terminals betreibt. „Dass sich bei uns in den vergangenen Tagen die vollen Exportcontainer an der Hafenkante stapelten“, sagt ein Sprecher, „lag nicht am Coronavirus, sondern an mehreren Sturmtiefs über der Nordsee.“ Viele Schiffe kamen deshalb, wie häufig während der Frühjahrsstürme, schlicht zu spät.

Mit dem business as usual könnte es in wenigen Tagen vorbei sein. Bislang nämlich profitierten Nordeuropas Häfen davon, dass Containerfrachter aus Ostasien vier bis sechs Wochen auf See sind, bevor sie ihr Ziel erreichen. Was derzeit in Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven gelöscht wird, ging meist noch während der zwei Wochen andauernden Neujahrsfeierlichkeiten in China auf die Reise. Da das Reich der Mitte in dieser Zeit üblicherweise kaum etwas produziert, waren die Hafenbetreiber auf die Flaute der vergangenen Tage - wie jedes Jahr - vorbereitet.

„Dieses Jahr aber hat China das Neujahrsfest wegen des Coronavirus faktisch um drei Wochen verlängert“, warnt Martin Holst-Mikkelsen, Seefracht-Manager bei der digital vermittelnden US-Spedition Flexport. Zudem sei die Produktion danach erst wieder schleppend angelaufen.

Normalisierung wohl erst Ende April

Im Nachlauf erwarten die Experten von Flexport deshalb für die Monate März und April eine deutlich verringerte Verfügbarkeit von Seefracht-

Containern in Europa. „Aller Voraussicht nach wird sich die Situation erst Ende April wieder normalisieren“, glaubt Holst-Mikkelsen.

Der Ebbe könnte dann sogar eine Sturmflut folgen, wie man beim Hamburger Hafenbetreiber HHLA meint. „Im zweiten Quartal 2020 wird es womöglich einen erheblichen Nachholeffekt geben“, erwartet dort ein Sprecher - mit dann deutlich mehr Frachtvolumen als in üblichen Jahren.

Die Chancen, dass es so kommt, stehen im Moment gut. Wie Chinas Statistikbehörde mitteilt, haben 90,8 Prozent der mittleren bis großen Unternehmen des Landes die Arbeit wieder aufgenommen - nachdem die Quote am 25. Februar noch bei 85,6 Prozent lag. Bloomberg Economics schätzt, dass die Produktionsauslastung in China seit vergangener Woche wieder bei 60 bis 70 Prozent liegt.

Auch der Inlandsverkehr kommt nach den drastischen Quarantäne-Maßnahmen in China erneut in Schwung. Von den 21 000 Lkw-Fahrern, die den Hafen von Schanghai beliefern, haben derzeit 10 000 ihren Dienst angetreten. In der Woche zuvor waren es gerade einmal 7 000. „Wir erwarten“, heißt es bei der internationalen Online-Frachtbörse Flexport, „dass China seine Lkw-Kapazität in den kommenden zwei Wochen wieder hochfährt auf 80 Prozent des Vor-Krisen-Niveaus.“

Und auch die Seefahrt, die vor Kurzem noch jeden zehnten Überseefrachter beschäftigungslos sah, erwacht aus ihrer Schockstarre. Fielen in den Wochen zuvor jeweils 20 Ost-West-Verbindungen aus, schrumpfte die Zahl sogenannter „Blank Sailings“ in der vergangenen Woche auf sieben.

Nur: Die erwarteten Lieferengpässe in den kommenden Wochen wird dies kaum beseitigen. „Wer eilig Ersatzteile oder dringend gebrauchten Nachschub erwartet, wird in den

nächsten Wochen auf Luftfracht umsteigen müssen“, prognostiziert Flexport-Luftfrachtextperte David Wyrach. Insbesondere Fashion-Ware zum Frühjahr und Zulieferteile für die Automobilindustrie kämen, falls sie per Seecontainer verschifft würden, erst mit merklicher Verspätung in die Läden und Produktionshallen.

Den Lieferanten drohen somit hohe Zusatzkosten. Luftfracht ist nicht nur erheblich teurer als der Transport über See, sondern derzeit auch knapper als sonst. Rund 40 Prozent der Passagiermaschinen, die üblicherweise im Rumpf einen Teil der Fracht transportieren, sind wegen der Coronakrise gestrichen. Der Run auf reine Frachtflieger dürfte sich deshalb verschärfen. „Die Luftfracht wird damit bei der Versorgung zu einem Flaschenhals“, erwartet Flexport-Deutschlandchef Janis Bargsten.

Gleichzeitig drohen weitere Ausfälle auf See, die der Lieferkette zusätzlichen Schaden zufügen könnten. Der Grund: Die Verschuldungssituation der weltweit 14 größten Containerreedereien, warnt die Beratungsfirma Alix Partners, ist so deprimierend wie seit zehn Jahren nicht mehr. Was die Berater nach einer bewährten Ratingformel, dem sogenannten „Altman's Z Score“, ermittelten, werten sie als alarmierend. Selbst eine Megapleite, wie sie vor vier Jahren die südkoreanische Reederei Hanjin hinlegte, schließt die Restrukturierungsfirma Alix Partners in ihrem „2020 Global Shipping Report“ nicht mehr aus. Damals erreichten 400 000 Container ihren Adressaten erst mit wochenlanger Verspätung.

Einen möglichen Vorgeschmack bieten schon jetzt einige kleinere Reedereien, die im innerasiatischen Verkehr unterwegs sind. Da viele von ihnen einen Großteil des Geschäfts mit China einfahren, versiegte seit Jahresbeginn ihr Cashflow. Einige sahen sich bereits gezwungen, eigene Schiffe zu verkaufen - unter ihnen

die südkoreanische Reederei SM Line, die sich für 60 Millionen Dollar von drei Frachtern trennte.

Reiseverbote verschärfen die Lage

Die Lage verschärfen Reiseverbote, die 85 Prozent der deutschen Unternehmen für die Region Asien ausgesprochen haben. „Einzelne Firmen teilten mit“, heißt es beim Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME), „sie könnten kein Personal für Freigabeinspektionen schicken.“ Lieferungen nach Europa verzögert dies zusätzlich.

Angesichts der Beschaffungsprobleme versuchen Unternehmen deshalb in diesen Tagen, alternative Lieferquellen in anderen Teilen der Welt zu erschließen. Die Lagerbestände erreichten mittlerweile einen „kritischen Punkt“, begründet das Riccardo Kurto, China-Beauftragter beim BME. Vereinzelt orderten Firmen nun fehlendes Produktionsmaterial von Lieferanten außerhalb Chinas - zum Teil ersatzweise aus Europa.

Es werden Einzelfälle bleiben. „Viele deutsche Hersteller haben in den letzten Jahren Zeit und Geld in chinesische Lieferanten investiert, um die gewünschte Qualität zu bekommen“, sagt der BME-Experte. „Die meisten wollen die gewachsenen Beziehungen nicht aufs Spiel setzen.“

Das Coronavirus werde die Beschaffung trotzdem gründlich verändern, ist man sich beim Einkäuferverband BME sicher. „In jedem Fall wird diese Situation dazu führen“, heißt es dort, „dass Unternehmen sowohl ihre Lieferanten-Abhängigkeit als auch das Bestandsmanagement einer grundlegenden Analyse für die Zukunft unterziehen.“

Größere Lager, um sich gegen künftige Krisen zu wappnen, wird es dennoch kaum geben. „Über das Ende von Just in time“, berichtet Kurto, „denkt derzeit niemand nach.“