

Chinesisches Neujahrsfest bremst Lieferungen aus dem Reich der Mitte

- Abbau der Lieferstaus kann bis zu sechs Wochen dauern.
- Experten prognostizieren langfristig fallende Seefrachtraten.
- Setlog veröffentlicht sieben Experten-Tipps für den Asienhandel.



Download (auf Bild klicken): Voll beladenes Containerschiff: In chinesischen Häfen herrscht vor dem Neujahrsfest ein hohes Frachtaufkommen. Foto: Ian Taylor/unsplash

(Bochum, 08.02.2021). Kapazitätsengpässe in der Seefracht und fehlende Leercontainer: Darunter leiden Importeure von Waren aus Asien seit Monaten. Der Beginn des chinesischen Neujahrsfests am 12. Februar verschärft die Situation jetzt noch einmal. Weil viele Händler nach Weihnachten ihre Lager auffüllten beziehungsweise neue Saisonwaren produzierten, herrscht in den Häfen im Reich der Mitte derzeit ein hohes Frachtaufkommen. Während der einwöchigen Staatsferien anlässlich des Neujahrsfests für das „Jahr des Ochsen“ werden Wirtschaft und Logistik fast zum Stillstand kommen. „Erst wenn die Feiertage und der Abbau der Rückstände nach dem Neujahrsfest beendet sind, rechnen wir Ende März mit einer Entspannung in der Logistik und bei den Frachtraten. Bis dahin müssen Verloader, die kurzfristig Frachtraum buchen wollen, kräftig bezahlen und laufen dennoch Gefahr, dass Containerverladungen um sieben bis 14 Tage verschoben werden“, betont Ralf Düster, Vorstandsmitglied des Bochumer SCM-Softwareanbieters Setlog.

Wie stark sich die Preise für Containertransporte aus Asien verteuert haben, zeigt der Vergleich mit dem Vorjahr. Der Transport eines 40-Fuß-Containers aus China nach Europa kostete im März 2020 rund 1.400 US-Dollar. Ende Januar 2021 lag der Preis bei bis zu 8.000 US-Dollar. Zum Teil mussten Zuschläge akzeptiert werden, damit Lieferungen pünktlich am Zielort ankommen, sodass Verloader pro Container bis zu 10.000 US-Dollar bezahlten.

Spediteure aus Europa warfen den internationalen Reedereien eine „künstliche Verknappung“ der Kapazitäten in der Relation China-Europa vor. Statistiker rechneten aus, dass die Reedereien nach

dem wirtschaftlichen Stillstand in der ersten Lockdown-Phase im Frühjahr die Kapazitäten zwischen China und den europäischen Nordseehäfen um rund 20 Prozent reduzierten. Nachdem die Markaufsichtsbehörden in der EU, den USA und China starken Druck auf die Reeder ausübten, stabilisierten sich die Spot-Raten im Dezember – auf einem hohen Niveau. „Auch der Seefrachtmarkt befindet sich immer noch im größten Chaos seit der Erfindung des Containers selbst. Aber es zeigt sich ein Licht am Ende des Tunnels“, sagt Patrick Merkel, Geschäftsführer der Prologue Solutions GmbH.

Der Logistikexperte rechnet aber erst in einigen Wochen damit, dass mehr Leercontainer für Transporte nach Europa zur Verfügung stehen und die Frachtraten sinken. Doch entspannen können Importeure seiner Ansicht nach noch nicht: „Verlader müssen sich für das Jahr 2021 vermutlich trotzdem auf höhere Frachtkosten einstellen, auch bei Verträgen mit längeren Laufzeiten“, prognostiziert Merkel. Er glaubt, dass die Frachtraten auch im laufenden Jahr deutlich höher ausfallen werden. Andere Experten gehen von bis zu 50 Prozent höheren Raten im Vergleich zum Vorjahr aus.

Wie stark sich während der Coronakrise die fehlende Nachfrage einerseits und die Kapazitätsengpässe andererseits auf den Retail-Markt in Europa auswirkten, hat Setlog am 5. Februar ausgewertet. Dazu wurden die Daten von 100 Marken ausgewertet, welche die SCM-Software OSCA des Bochumer Softwareanbieters nutzen. Die Kernergebnisse lauten:

Zwischen Februar 2020 und Februar 2021 wurden insgesamt 20 Prozent weniger Waren transportiert als im gleichen Zeitraum ein Jahr zuvor – und das, obwohl beispielsweise Milliarden von Gesichtsmasken aus China exportiert werden. Im gleichen Zeitraum sank das Einkaufsvolumen insgesamt um mehr als 25 Prozent, vereinzelt bei Unternehmen um mehr als 40 Prozent. Die Kapazitätsengpässe und Absagen beziehungsweise Verschiebungen der Abfahrtszeiten von Containerschiffen wirkten sich auf die Pünktlichkeit der Lieferungen aus. Beispiel: Selbst als die Corona-Pandemie im Sommer 2020 abflaute, waren die Verspätungen massiv: Von Juli bis Oktober 2020 kamen rechtzeitig bestellten Waren im Schnitt rund 16 Tage zu spät im Lager an.

Setlog-Vorstand Düster rät Unternehmen, die im Asienhandel aktiv sind, bereits jetzt langfristig Transporte zu buchen, Transportalternativen zu prüfen, Bestellungen zu bündeln und in der Lieferkette kollaborativer zu denken. Hierzu hat er sieben Tipps für den Asien-Europa-Handel zusammengestellt.

Sieben Tipps für den Asien-Europa-Handel

1. **Alternativen prüfen:** Bei sehr eiligen Lieferungen kann es Sinn machen, den Transportmodus zu wechseln – etwa vom Schiff auf die Schiene. Derzeit sind aber Kapazitäten auf der Neuen Seidenstraße ebenfalls knapp, sodass die Preise für Bahnfracht aus China auf einem hohen Niveau sind und es ebenfalls einen Leercontainermangel für Züge im Reich der Mitte gibt. Im Vergleich zur Schiene ist Luftfracht deutlich teurer. Aber unter bestimmten Umständen können Sea-Air-Kombinationen, etwa über Dubai, eine Alternative darstellen. Das ist der Fall, wenn beispielsweise Verlagerer einen Teil einer

Gesamtlieferung schneller erhalten wollen und diesen dann per Luftfracht transportieren lassen.

2. **Früh buchen:** Firmen sollten bereits vier bis sechs Wochen vor Abgangstermin Seeverladungen buchen. Wichtig dabei: Die bei Lieferanten bestellten Warenmengen sollten möglichst genau sein. Dafür sind eine gute Produktionsplanung, exakte Volumina-Berechnung anhand von historischen Daten, Kartonvorgaben oder automatischen Verladeplanungen mithilfe von Software-Tools ratsam.
3. **Bestellungen bündeln:** Unternehmen sollten mithilfe von Tools die Container so disponieren, dass verschiedene Bestellungen von diversen Lieferanten in einer Vollcontainerladung gebündelt werden (Buyers' consolidation). Das spart Stückkosten und Kapazitäten.
4. **Frachtbriefe überdenken:** Bei einem hohen Containervolumen sollten Waren auf mehrere Frachtbriefe (Bills of lading) aufgeteilt werden. Damit soll verhindert werden, dass bei einer Nicht-Verladung (Rollover) nicht alle Container auf ein späteres Schiff verladen werden. Reeder verschiffen immer nur komplette Shipments auf Basis des Frachtbriefs.
5. **Tempo erhöhen:** Weil die Verkehre von Asien nach Europa nur durch einen (teuren) Wechsel des Transportmodus beschleunigt werden können, sollten Stellschrauben genutzt werden, um die Warenannahme, die Durchlaufzeiten im Lager und die Outbound-Supply Chain bis zum Endkunden mithilfe von modernen Technologien zu optimieren.
6. **Informationsfluss verbessern:** Ein SCM-Tool hilft allen Partner Transparenz in die Lieferkette zu bringen und einen unternehmensübergreifenden Informationsfluss aufzubauen. Dadurch können lange geplante Bestellungen kurzfristig in eilige und weniger zeitkritische Sendungen aufgeteilt oder auch Bestellungen gesplittet werden – und alle Beteiligten sind darüber in Echtzeit informiert.
7. **Kollaborativ denken:** Im Einkauf der Zukunft prägt kollaboratives Denken aller an der Kette beteiligten Partner das Handeln. Dadurch wird die Beschaffung lokal, national und global optimiert. Mit den richtigen Informationen aus Prognosetools und Daten der Nachfrageplanung werden Stückzahlen und Kapazitäten berechnet. Dank eines optimierten Informationsflusses und unternehmensübergreifendem Arbeiten reduzieren Unternehmen Zeiten und Kosten und sichern so ihre Margen.

Über das chinesische Neujahrsfest

Das chinesische Neujahrsfest gilt als der wichtigste traditionelle chinesische Feiertag und ist eines der asiatischen Mond-Neujahre. 2021 startet in China am 12. Februar das „Jahr des Ochsen“. An diesem Tag beginnen die einwöchigen Staatsferien. Während dieser Tage haben fast alle Büros

und Fabriken, aber auch die Häfen geschlossen. Die meisten Menschen fahren zu ihren Familien, die zum Teil weit entfernt von den Produktionsstätten leben. Die Wirtschaft ist in dieser Zeit stark eingeschränkt. Auch nach den Staatsferien laufen die Geschäfte noch nicht sofort an. Denn viele Arbeiter suchen sich in der Ferienzeit einen neuen Job – oder kehren erst verspätet an ihren alten Arbeitsplatz zurück.

Kontakt

Nora Breuker, Digital Marketing Strategist
Setlog GmbH, Alleestraße 80, 44793 Bochum, Germany
T +49 234 720 285 78, n.breuker@setlog.com, setlog.com

Über Setlog

Die Setlog Holding ist ein Anbieter maßgeschneiderter Supply Chain Management (SCM)-Lösungen. Zentrales Produkt ist die cloudbasierte SCM-Software OSCA®, die bei über 150 Marken in den Bereichen Bekleidung, Elektronik, Nahrungsmittel, Konsumgüter und Hardware im Einsatz ist. Mithilfe von OSCA® vernetzen sich Unternehmen mit ihren Kunden, Lieferanten und Dienstleistern, um ihre Lieferkette optimal aufeinander abzustimmen, Prozesse zu beschleunigen und Supply Chains effizient zu managen.

Die Setlog GmbH ist eine 100-prozentige Tochter der Setlog Holding AG. Das Unternehmen wurde 2001 gegründet und zählt heute mit über 40.000 Nutzern in 92 Ländern zu den führenden Anbietern von SCM-Software. Das Softwarehaus beschäftigt 60 Mitarbeiter an den Standorten Bochum (Sitz), Köln und New York. www.setlog.com