

[click here for English version](#)

An die verehrten  
Kunden und Geschäftspartner  
unseres Hauses

Hamburg, im April 2022

## **Update April/Mai 2022** zur aktuellen Lage in der weltweiten Schifffahrt und Logistik

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchten wir Sie heute auf den aktuellen Stand über die nach wie vor anhaltende Ausnahmesituation in der weltweiten Seeschifffahrt, sowie über deren Auswirkungen auf die globalen Lieferketten und Verkehrsnetze bringen.

### **Allgemeine Marktsituation**

Die weltweite Container- und Linienschifffahrt verzeichnet nach wie vor ein sehr hohes Ladungs- und Verkehrsaufkommen auf allen wichtigen Handelsrouten zwischen Asien, Europa und Nordamerika, zunehmend aber auch auf den Verkehren in Richtung Südamerika und Ozeanien. Die Frachtraten für Containertransporte bewegen sich auf einem anhaltend hohen Niveau und haben sich auf einigen Strecken, wie z.B. dem Import aus Asien nach Europa oder dem Export von Europa nach Nordamerika innerhalb eines Jahres teilweise vervier- oder verfünffacht. Die Krise in der Ukraine hat zusätzlich die Treibstoffpreise auf neue Rekordhöhen springen lassen. Auch hier müssen Verloader sich auf Mehrkosten aufgrund von Diesel- oder Bunkerpreiserhöhungen einstellen.

### **Pünktlichkeit im Containerverkehr geht weiter zurück**

Laut Informationen aus Fachkreisen hat sich im 1. Quartal 2022 die Pünktlichkeit der weltweiten Containerschiffe nochmals verschlechtert und liegt zurzeit bei nur 30,9 %. Im Schnitt erreicht ein Containerschiff sein Ziel zurzeit mit einer Verspätung von 7,5 Tagen. Vereinzelt verspäteten Containerschiffe sich z.B. in Europäischen Häfen in ihrer Abfahrt um bis zu 21 Tage gegenüber der ursprünglichen Buchungsbestätigung vom Reeder. Dies stellt Spediteure und Verloader gleichermaßen vor zunehmende logistische Herausforderungen, um Transporte immer wieder neu zu planen, damit Zusatzkosten für Zwischenlagerungen, Lagergelder und Demurrage/Detention vermieden bzw. minimiert werden können. Die aus den Verzögerungen resultierenden Lieferkettenprobleme machen sich bei Industrie und Verbraucher gleichermaßen durch Nichtverfügbarkeit benötigter Produkte nachhaltig bemerkbar.

### **Wenig Entspannung in Fernost**

Der Ausstoß vor allem der Chinesischen Exportwirtschaft bleibt auch trotz diverser lokaler Lockdowns ganzer Städte (wie z.B. Tianjin im Februar oder in diesen Tagen in Shanghai) auf sehr hohem Niveau. Vor allem auf den Verkehren in Richtung Nordamerika und nach Europa sind die Kapazitäten sehr stark ausgelastet, mit Auswirkungen auf alle Lade- und Löschhäfen im gesamten Ost- und Südostasiatischen Raum. Die Corona-Schutzmaßnahmen in China sorgen in den dortigen Industriezentren und Seehäfen für erhebliche logistische Probleme im Containerzu- und Ablaufverkehr, sowie in der Schiffsabfertigung. Sowohl Importeure als auch Exporteure in Europa müssen in diesen Tagen mit weiteren Verzögerungen in ihren Transportabläufen rechnen.

### **Lage im Verkehr nach Nordamerika spitzt sich zu**

Von der anhaltenden Verspätungsproblematik sind Verloader in Richtung USA und Kanada zurzeit extrem betroffen. Das extrem hohe Containeraufkommen in den wichtigen US-Seehäfen, die zurzeit Rekordmengen im Import aus Asien und Europa verzeichnen, sorgt für belegte Liegeplätze und dadurch lange Wartezeiten für Schiffe vor den Häfen. Dadurch geraten die Langzeitfahrpläne der Schiffe im Transatlantikverkehr völlig aus dem Takt.

Hieraus resultiert ein erheblicher Ladungsrückstau in den Europäischen Ladehäfen, der von den Reedereien abgearbeitet werden muss, ehe neue Exportladungen akzeptiert wird. Dadurch müssen Verloader zurzeit gut fünf bis sechs Wochen auf freie Schiffsabfahrten in Richtung Nordamerika warten. Sind die Container im Löschhafen eingetroffen, drohen zusätzliche Wartezeiten und Mehrkosten aufgrund des nach wie vor anhaltenden Fahrermangels und damit verbundener Knappheit an LKW-Kapazitäten. Die Problematik hat sich mittlerweile auch auf den in Richtung USA starken RORO-Linienverkehr übertragen, der hohe Ladungszuwächse aus dem Containerbereich verzeichnet. Hier kommt es an den Terminals zu erheblichen Einschränkungen durch große Mengen an zu bewältigender Stückgutladung.

### **Fahrermangel auch in Europa**

Die hohen Inzidenzen und zunehmend auch die Auswirkungen der Krise in der Ukraine setzen den Europäischen LKW-Markt weiter unter Druck. Der Krankenstand im Bereich der LKW-Fahrer:innen hat zum Jahreswechsel 2021/2022 neue Höchstzahlen erreicht. Seit Februar fehlen zudem zusätzliche Kräfte aus der Ukraine, die zurzeit in ihrem Heimatland im Einsatz sind. Zudem setzt das neue EU-Mobilitätspaket II durch Neuregelungen im Bereich der Kabotage und des Fahrereinsatz die Transportunternehmen vor zusätzliche Herausforderungen. LKW-Kapazität ist und bleibt aufgrund des hohen Sendungsaufkommens in Europa knapp und muss derzeit rechtzeitig von der Verladerschaft eingekauft werden.

### **Aktuelle Diesel- und Bunkerpreissituation**

Die aktuelle geopolitische Lage hat zu erheblichen Schwankungen am Öl- und Gasmarkt geführt, die nicht nur Verbraucher, sondern auch die Industrie und die Logistik direkt betreffen. Auf allen Kontinenten ist bis auf weiteres mit unvorhersehbaren Schwankungen bei Diesel- und Bunkerzuschlägen zu rechnen. Viele Unternehmen der Branche erhöhen in diesen Tagen ihre Transparenz und weisen separate „Diesel-Floater“ in ihren Angeboten mit aus. Wir bitten unsere Kundschaft hier um besondere Wachsamkeit, vor allem aber auch um Verständnis für mögliche kurzfristige Preisanpassungen.

### **Alfons Köster & Co. GmbH:**

#### **Auch in schwierigen Zeiten Ihr zuverlässiger Partner!**

Wie auch schon in unseren vorherigen Informationsschreiben *garantieren wir Ihnen jederzeit:*

- die telefonische und schriftliche Erreichbarkeit unserer Teams
- schnelle Reaktionszeiten
- eine hohe Servicequalität
- umfassende und individuelle Beratung, Planung und Know-How für Ihr Vorhaben.

Aufgrund der unveränderten Ausnahmesituation bitten wir Sie jedoch weiterhin um Beachtung unseres bereits bekannten Appells:

- Bitte buchen Sie Ihre Seefrachtensendungen unbedingt früh im Voraus.
- Bitte halten Sie stets Rücksprache mit Ihrem/-r Alfons Köster-Ansprechpartner/-in.
- Seien Sie wachsam beim Vergleich von Frachtangeboten und hinterfragen Sie im Zweifelsfall die Preisgültigkeit und eventuell entstehende Zusatzkosten!
- Bitte planen Sie Kostensteigerungen bei Ihren Transportkosten unbedingt mit ein!
- Wir weisen darauf hin, dass sämtliche Zusatzkosten, die aus dieser Ausnahmesituation aufgrund von fehlenden Leecontainern, fehlendem Schiffsraum, Schiffsverzögerungen, Annahmestopps an den Terminals, Wartezeiten, LKW-Standzeiten, Streiks etc. sowie Preissteigerungen bei Roh- und Treibstoffen entstehen, vollständig zu Lasten der Ware gehen.

Zum Schluss das Allerwichtigste: Bitte bleiben Sie gesund!

Ihr Team der

### **Alfons Köster & Co. GmbH**

Global Freight Logistics

[www.alfons-koester.de](http://www.alfons-koester.de)

To our valued  
Customers, agents and business partners

Hamburg, April 2022

## **Update April/May 2022** on the current situation in global liner shipping and logistics

Dear Sir or Madam:

With this letter we would like to update you on the exceptional situation in worldwide container shipping, including the impact to global supply chains and shipping networks.

### **General market update**

The worldwide container liner shipping industry has reported continuously high cargo volumes on all major liner trades between Asia, Europe and North America, and lately also on the trades to Latin America and Oceania. Freight rates for overseas container transports have remained on a very high level. On some trades like e.g. Asia to Europe or Europe to North America, rates have increased by four to five times within a period of 12 months. Additionally, the Ukraine crisis has had a severe impact on global oil and gas prices, pushing them to new record levels. Shippers have to prepare for additional cost caused by increased fuel and bunker surcharges.

### **Schedule reliability in liner shipping on decrease**

Leading trade intelligence sources lately reported that global liner schedule reliability has again decreased in Q1/2022 and currently remains on a low at only 30.9 %. In average, a container vessel arrives at its destination with a delay of 7.5 days. In some cases, container vessels have departed e.g. from European ports with a delay of up to 21 days against the ETD from the carrier's booking confirmation. To shippers and forwarders this means additional efforts required to shift and re-plan confirmed transports again and again, in order to avoid or reduce financial impact by storage, demurrage or detention expenses. Global supply chains have been suffering from disruptions caused by missing schedule reliability, with lasting effects both for manufacturing industries and consumers due to limited or non-availability of products and raw materials.

### **Situation in Far East remains tense**

Despite local lockdown measures in China such as recently in Tianjin, and now in Shanghai these days, the output of China's export economy has remained on a high level. Vessel space on major outbound trades to North America and Europe is still limited. Shipping capacities throughout Asia are still highly utilized with large effects to all major load and discharge ports in East- and South East Asian regions. Recent Covid19 prevention measures implemented in major Chinese cities have been leading to disruptions in hinterland container traffic and vessel operations. Both importers and exporters in Europe have to take into account that their cargo from or to Asia may arrive its destination with delay.

### **Fully booked vessels and delays to North America**

Shippers on all export trades to USA and Canada have been extremely affected by continuous vessel delays. The high container volume in the major U.S. hub ports, which have reported record numbers in import throughput from Asia and Europe, has caused congested terminals and occupied berthing space, leading to a large number of vessels queuing for free berths outside of the ports. This has a negative and lasting impact on long term vessel schedules. There is a massive backlog of outbound cargo in European loading ports bound for North America, which needs to be cleared by the shipping lines before new cargo can be accepted. This results in waiting times for shippers of five to six weeks for free vessel space to the U.S. and Canada.

When containers finally arrive in North American discharge ports, they may run into even more delays and possible extra cost due to the ongoing lack of trucking capacity and truck driver shortage. Also the strong RORO liner traffic in the North Atlantic Trade has lately been affected by a large shift of cargo volume from container trades, and subsequent delays in the ports caused by large numbers of loose and break bulk cargoes.

### **Truck driver shortage in Europe**

The large number of Covid19 cases and lately also the Ukraine crisis have been affecting the European road transportation market severely. At the beginning of 2022, sick leaves among truck drivers have ranged on new record levels. Ukrainian drivers have gone to their home country due to the local situation. New regulations implemented by the European Union on cabotage rules („Mobility Package II“) are now further restricting the planning of truck drivers and vehicles, meaning additional challenges for the trucking companies. Trucking capacity in Europe remains limited and needs to be booked well in advance.

### **Fuel price situation**

The recent geopolitical developments have caused significant fluctuations on the global oil and gas markets, equally affecting consumers, manufacturing industries and businesses around the world. Shippers on all continents need to take into account that fuel rates may further increase at any time. Many logistics providers and trucking companies have therefore started to become more transparent on pricing by implementing „floaters“ for fuel surcharges. We kindly ask our valued customers and business partners for special attention to this subject, but also for understanding for possible short-noticed price adjustments.

## **Alfons Köster & Co. GmbH: Your reliable partner, also in troubled times.**

As already done in our previous service information letters, we would like to *guarantee at all times*:

- all-time availability of our staff both by phone and email
- short response times
- high degree of service quality
- individual planning, service and know-how to fit your requirement

However, due to the unchanged exceptional situation, we would like you to continuously observe and consider our recommendation from our previous letters:

- please book your ocean freight shipment with a good pre-notice (minimum four weeks in advance on major trades to Asia and North America)
- please carefully compare freight offers and double-check on validity dates or possible extra charges in case of doubt
- please keep close contact with your Alfons Koester representative on your shipment
- please take into account possible additional cost and increases on transport charges
- We would like to advise you that all extra charges and expenses, resulting from this exceptional situation such as lack of empty equipment, lack of vessel space, vessel delays, receiving stops at container terminals, strike, truck waiting times, price fluctuation on raw materials etc, will not be borne by us and will be charged for the account of the cargo.

Last, but not least – and most importantly: Please stay healthy!

Kind regards,

**Alfons Köster & Co. GmbH**  
Global Freight Logistics

[www.alfons-koester.de](http://www.alfons-koester.de)