

[click here for english version](#)

An die verehrten  
Kunden und Geschäftspartner  
unseres Hauses

Hamburg, im Juni 2022

## **Update Juni/Juli 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. Aufgrund der zunehmenden Komplexität dieser Situation möchten wir uns bemühen, die wichtigsten Themen möglichst kurz und übersichtlich zusammenzufassen, und Sie damit gut auf die kommenden Wochen vorzubereiten:

### **Allgemeine Marktsituation**

Die weltweite Container- und Linienschifffahrt verzeichnet nach wie vor ein sehr hohes Ladungs- und Verkehrsaufkommen auf allen wichtigen Handelsrouten rund um den Globus. Die Frachtraten für Containertransporte bewegen sich dabei auf einem anhaltend hohen Niveau. Die Frachtraumkapazitäten sind auf allen Verkehren im Container- und RORO-Bereich weiterhin sehr knapp. Mit Beginn des 3. Quartals am 01.07.2022 ist aufgrund der Treibstoffpreisentwicklung der vergangenen drei Monate in allen Fahrtgebieten mit sprunghaft ansteigenden Bunkerzuschlägen zu rechnen, was für die verladende Industrie mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein wird.

### **Wachsende Rückstaus vor den Seehäfen**

Was in den vergangenen Jahren vor allem ein typisches Phänomen an der US-Westküste oder in China war, wird heute zunehmend auch in Europa zum großen Problem für die verladende Wirtschaft: Auf der Nordsee zwischen Hamburg und Antwerpen warten aktuell ca. 130 Großcontainerschiffe auf Abfertigung in den Seehäfen. Da die Terminals personell nicht ausreichend besetzt und mit der Bewältigung der Ladungsmengen überfordert sind, verlängern sich die Abfertigungszeiten der Schiffe deutlich. Dies führt zu einem chronischen Mangel an freien Liegeplätzen. Durch die Auswirkungen des kürzlichen Lockdowns in Shanghai treffen zurzeit viele Importschiffe aus Asien gleichzeitig in Europa ein und binden ein erhebliches Containervolumen auf See (geschätzt ca. 500.000-600.000 TEU), welches dringende Teile und Waren für Industrie und Konsumenten enthält, und ebenso dringend als Leerequipment im Export benötigt wird. Eine Entspannung der Situation ist derzeit nicht in Sicht, da sich auch Schiffe aus anderen Fahrtgebieten, u.a. dem Nordamerikaverkehr in diese Rückstaus einreihen müssen.

### **Verspätungen und Containermangel bleiben ein Dauerthema**

Weltweit verharrt die Pünktlichkeit von Containerschiffen auf einem unbefriedigenden Niveau bei ungefähr 36%, wobei es zuletzt trotz Lockdowns in China leichte Tendenzen zur Verbesserung gab. Im Schnitt erreicht ein Containerschiff seinen Zielhafen noch immer mit einer Verspätung von ca. 8 Tagen. Die Wirtschaft in Europa muss sich weiterhin auf z.T. erhebliche Ankunfts- und Abfahrtsverzögerungen auf allen wichtigen Linienverkehren einstellen. Der Mangel an Leercontainern sorgt vereinzelt immer wieder für kurzfristige Stornierungen von bestehenden Buchungen durch die Reedereien. Dieser Effekt zeigte sich zuletzt auch im RORO-Verkehr, wo bedingt durch verlängerte Umlaufzeiten der Schiffe zunehmend Rolltrailer für Stückgutladungen in den Ladehäfen fehlten.

### **Terminals an der Belastungsgrenze**

Die hohen Ladungsmengen im Import und Export sorgen für eine völlige Aus- und teilweise Überlastung der Containerterminals sowohl in den Seehäfen als auch im Inland. Importcontainer werden aufgrund von mangelnden LKW- und Bahnkapazitäten nur schleppend ins Hinterland weiterbefördert. Exportcontainer

müssen nach Beladung aufgrund fehlender Lagerkapazitäten an den Terminals heute fast überall (kostenpflichtig) zwischengelagert werden, bis die Terminals die Anlieferung freigeben. Für die Industrie entstehen hierdurch Mehrkosten im Millionenbereich. An den Stückgut- und RORO-Terminals wird phasenweise keine Exportladung mehr angenommen, da der Lagerplatz fehlt. Dies sorgt für Rückstaus von LKWs und z.T. tagelange Wartezeiten, verbunden mit entsprechenden Mehrkosten für die Industrie.

### **Personalmangel in allen Bereichen, Streikmaßnahmen**

Da nach Ausbruch der Corona-Pandemie in vielen Bereichen der Logistik vorsorglich Personal reduziert oder auf Kurzarbeit umgestellt wurde, um auf die unklare wirtschaftliche Zukunft zu reagieren, fehlen heute in nahezu allen Bereichen der Logistik qualifizierte Fachkräfte. Betroffen hiervon sind längst nicht mehr nur die LKW-Unternehmer durch den Fahrermangel, sondern auch Hafen- und Umschlagsbetriebe, Reedereien und Speditionen. Dies erschwert die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten an den Lieferketten deutlich. In den Deutschen Seehäfen führte die hohe Arbeitsbelastung bei den Beschäftigten der Hafenwirtschaft am 09. Juni 2022 erstmals seit langer Zeit zu einem Warnstreik mit erheblichen Auswirkungen auf die Waren- und Schiffsabfertigung. Die Tarifverhandlungen zwischen dem Zentralverband der Deutschen Seehäfen (ZDS) und den Gewerkschaften sind stand heute noch nicht abgeschlossen.

### **Wann kommt die Trendwende?**

In Fachkreisen wird täglich über die Auswirkungen dieser Ausnahmesituation auf die gesamte Logistik- und Speditionsbranche diskutiert. Das Problem ist global und betrifft weltweit alle Kontinente und nahezu alle Industriezweige. Sollte sich die Weltwirtschaft aufgrund aktueller politischer und wirtschaftlicher Krisen, sowie einer möglichen neuen Corona-Welle ab Herbst 2022 in eine Rezession bewegen, werden die Effekte in der Logistikbranche erst mit einem entsprechenden zeitlichen Verzug spürbar sein. Während private Konsumenten zunehmend unter steigenden Preisen leiden und das Konsumklima sich damit abkühlt, sprechen die Auftragsbücher vieler Industrieunternehmen jedoch (noch) eine andere Sprache. Viele Unternehmen freuen sich über eine gute bis sehr gute Auftragsituation. Dies wird mittelfristig die Ladungsmengen weltweit auf einem hohen Niveau halten. Aktuell wird deshalb unter Branchenexperten nicht mit einer Erholung der Situation vor Ende 2023/Anfang 2024 gerechnet.

### **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 Seefrachtendungen 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 Leercontainern, 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, June 2022

## **Update June/July 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. Due to increased complexity of this situation, our aim is to provide you with a brief summary on the most important topics, in order to have you well prepared for the upcoming weeks:

### **General market update**

The worldwide liner shipping industry continuously reports very high cargo volumes on all major liner trades around the globe. Freight rates for overseas container transports have remained on a constantly high level. Vessel space continues to be limited on all trades both in container and RORO markets. With the beginning of Q3/2022, shippers need to expect increased cost due to significantly higher bunker surcharges, based on the development of global fuel prices over the past three months.

### **Growing port congestion in Europe**

What once has been a phenomenon in US West Coast ports or in China, has lately been evolving to a large problem for shippers and importers in Europe. Between the ports of Hamburg and Antwerp, some 130 large container vessels are anchored at the North Sea, waiting for free berthing space in the ports for load and discharge. Suffering from a lack of staff, the seaport terminals are unable to handle the current cargo volumes and vessels within standard turnaround times. Due to the recent lockdown in Shanghai, China, many inbound vessels from Asia are now approaching European ports at the same time, binding an estimated container volume of some 500,000 – 600,000 TEU out at sea. These containers are carrying import cargo desperately needed by both consumers and manufacturers, and at the same time are required as empty equipment in the export market. Unfortunately, there is no real prospect of improvement, since vessels operating on other trades – such as the Transatlantic trade – have to queue for berthing slots as well.

### **Delays and container shortage: A neverending story**

Global vessel schedule reliability has remained on a dissatisfactory low level at around 36 %, whereas there have been small signs of improvement recently despite the lockdown in China. In average, a container vessel arrives at its destination port with a delay of 8 days. Economies in Europe will have to continue dealing with partly massive delays in vessel arrival and departure on all important liner shipping trades. The continuous lack of empty equipment leads to short-noticed cancellations of confirmed bookings by the shipping lines. This effect has lately also shifted into the RORO trades, where empty roll trailers for breakbulk cargoes have been missing in the loading ports due to increased vessel delays.

### **Terminals on capacity limit**

The very high cargo volumes, both inbound and outbound, have been causing a full- and overutilization of container and cargo terminals in the sea ports and inland locations. Import containers cannot be picked up and delivered to their final destination in time due to lack of trucking and railroad capacities. Export containers must be stored against expensive fees in external yards after stuffing in nearly every loading port, until the terminals open for cargo acceptance for particular vessels. This means a million-EUR financial impact for exporting industries. At RORO and breakbulk terminals, cargo acceptance has temporarily been stopped due to lack of storage space, resulting in large queues of trucks and waiting time expenses.

### **Global staff shortage, strike in German ports**

After the logistics industry reacted to the outbreak of the Corona pandemic in early 2020 by reducing staff and implementing short-time work, in order to prepare for an uncertain future at that time, the industry is now affected by increased understaffing in many of its key segments. Not only trucking companies are suffering from lack of drivers. Also terminal operators, warehouses, shipping lines and forwarders are desperately seeking well-qualified employees. This has a noticeable impact on the cooperation between involved parties along the supply chains. In German seaports, the high workload has driven the port employees to initiate a strike through the port workers' union ZDS on June 9th, 2022. This has been the first port strike in Germany for a very long time. As of today, the negotiations between ZDS and the port operators is still ongoing.

### **When is this situation expected to change?**

Shipping and logistics professionals around the world have been discussing the effects of this special situation to global supply chains on a daily basis. This is a global problem which concerns all key industries on all continents. In case the world economy should be pushed into a downward trend, due to political and economical turmoils and possible return of the pandemic in fall 2022, the effects will only be noticed in the logistics industry with delay. While private consumers are facing inflation and increasing prices, and the consumption climate cools down, many manufacturing industries can still count on well-filled order books and increasing sales. This will keep the global cargo volumes on a high level on a mid-term basis. Therefore, industry experts currently do not expect the overall situation to change before end 2023/early 2024.

### **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)