

## Wir haben uns zu sehr an ruhige Meere gewöhnt

### ***Verabschieden Sie sich vom globalen „Förderband“.***

10. Januar 2024 | Rachel Premack

Warum betrachtest du deinen IKEA-Tisch nicht mit Staunen? Das ist ein Möbelstück, das es vor ein paar Jahrzehnten noch gar nicht gegeben hätte. Ein solcher Tisch könnte in Schweden erdacht und in China mit Bäumen aus Rumänien hergestellt werden. Er könnte dann in einem Schiffscontainer auf einem 400-Millionen-Pfund-Schiff, auf einem Lastwagen zu einem Lagerhaus in Los Angeles, auf einem Zug nach Chicago und schließlich zu Ihnen nach Hause transportiert werden. Ein solcher Tisch gehört Ihnen für, sagen wir, 200 Dollar – bis Sie ihn satt haben oder sich für einen 400-Dollar-Tisch entscheiden.

Derart intensiv globalisierte Lieferketten sind eine recht neue Erfindung. Es gab einmal eine Zeit, in der man in Minneapolis im Januar keine Mandarinen kaufen oder südkoreanisches Gesichtswasser kostenlos am nächsten Tag erhalten konnte. Es gibt kaum etwas, das wir täglich verwenden oder essen, das nicht eine gewisse Zeit in einem Versandcontainer verbracht hat. „1956 war die Welt voll von kleinen Herstellern, die lokal verkauften; am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts gab es nur noch wenige rein lokale Märkte für Waren jeglicher Art“, schrieb der Wirtschaftswissenschaftler Marc Levinson in seinem bahnbrechenden Buch [The Box](#).

Dafür können wir der Entwicklung des dieselbetriebenen Sattelschleppers, des Schiffscontainers und der intermodalen Eisenbahn danken (oder sie dafür verantwortlich machen). Vor allem aber müssen wir die Tatsache würdigen, dass der Seehandel überhaupt stattfinden kann.

Es ist ein wenig ahistorisch, dass die Weltmeere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts relativ problemlos zu befahren waren und den Handel rund um die Welt ermöglichten.

Das war während eines Großteils der Menschheitsgeschichte nicht der Fall. „Piraten, räuberische Staaten und die Flotten der Großmächte machten, was sie wollten“, schrieb Jerry Hendrix, Senior Fellow am [Sagamore Institute](#), [letztes Jahr](#) in *The Atlantic*. „Die heutige Realität, die erst seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs besteht, ermöglicht die kommerzielle Schifffahrt, die mehr als 80 Prozent des gesamten Welthandelsvolumens abwickelt – Erdöl und Erdgas, Getreide und Roherze, Industriegüter aller Art.“

Von einem solchen Frieden kann nicht mehr ausgegangen werden. Es ist unklar, ob die ständigen Umleitungen des Suezkanals in Zukunft zur Norm werden, aber es ist klar, dass sich die Dinge verschieben – und zwar nicht zugunsten eines reibungslosen Handels oder einer US-Hegemonie.

„Es war fast so, als hätte man ein Förderband von der Schuhfabrik in Bangladesch bis zum Geschäft in Chicago“, sagt Simon Sundboell, Gründer und CEO des in Kopenhagen ansässigen maritimen Nachrichtendienstes eeSea. „Das ist heute einfach nicht mehr der Fall. Wir leben in einer Welt, die sich zunehmend von einer unipolaren Welt unter amerikanischer Kontrolle zu einer multipolaren Welt entwickelt. Die Lieferkette wird sehr viel unruhiger werden, und jeder BCO [beneficial cargo

owner], Importeur, Exporteur und Logistikanbieter wird sich in Zukunft damit auseinandersetzen müssen. Die Houthis sind nur ein Schritt in diese Richtung.“

### **Was im Roten Meer geschieht**

Seit Ende November 2023 hat eine militante Gruppe namens Houthis, die etwa die Hälfte des Jemen kontrolliert, Containerschiffe, die das Rote Meer [durchqueren](#) und mit Israel in Verbindung stehen, ins Visier genommen. Die mit dem Iran verbündeten Houthis haben Drohnen und Raketen auf diese Schiffe abgefeuert und sogar bewaffnete Männer aus Hubschraubern auf einem der Schiffe landen lassen. Es wurden keine Schiffe zerstört und es gab keine Verletzten.

„Sie versuchen, ihr Prestige zu steigern“, sagte Gregory Brew, ein Analyst der Eurasia Group, der sich auf den Iran und die Geopolitik des Öls konzentriert, über die Houthis. „Sie wollen im Grunde nur angeben: Wir sind die neuen Kinder im Viertel. Hier ist unser Arsenal an Raketen und Drohnen. Wir sind in der Lage, dies zu tun. Legt euch nicht mit uns an. Aber sie versuchen auch, ein Mitspracherecht bei den Geschehnissen in Gaza zu haben.“

Als Reaktion darauf kündigten die USA am 18. Dezember eine Marinekoalition mit bestimmten Verbündeten unter dem Namen Operation Prosperity Guardian an. Die US-Marine [erklärte](#) am 4. Januar, dass US-Kriegsschiffe 61 Raketen und Drohnen der Houthis abgeschossen haben.

Seit Beginn der Operation Prosperity Guardian haben rund 1 500 Handelsschiffe das Rote Meer sicher durchquert. Dennoch scheinen viele große Containerschiffverkehrsunternehmen nicht beruhigt zu sein. Daten von Flexport, einer globalen Schifffahrtsplattform, vom 9. Januar zeigen eine massive Umleitung. Von den etwa 735 Schiffen, die das Rote Meer durchqueren sollten, weichen 517 aus, planen eine Umleitung oder sind bereits umgeleitet worden. Das sind 25 Prozent der gesamten weltweiten Schifffahrtskapazität gemessen am Containervolumen.

Nach Angaben von Flexport sind die Raten von Asien nach Nordamerika im letzten Monat um 75 Prozent in die Höhe geschossen. Das Unternehmen erwartet, dass die Raten in der zweiten Januarhälfte um weitere 50 Prozent bis 100 Prozent steigen werden. In der Zwischenzeit sind die Raten von Asien nach Europa von Mitte Dezember bis Anfang Januar um 200 Prozent in die Höhe geschossen. Die Seefrachtunternehmen müssen nun die südlichste Spitze Afrikas umfahren, um das Rote Meer zu vermeiden, was die Transitzeiten um 10 bis 14 Tage verlängert.

Peter Sand, der in Kopenhagen ansässige Chefanalyst der See- und Luftfrachtplattform Xeneta, sagte, dies habe „Welleneffekte“ für den Seehandel außerhalb des Suezkanals. Eine typische Containerschiffverkehrs-gesellschaft, die wöchentliche Abfahrten von Asien nach Europa anbietet, müsste beispielsweise drei neue Schiffe in ihren Dienst aufnehmen. Das würde wahrscheinlich Schiffe aus anderen Bereichen ihres Dienstes abziehen.

„Das ist ein großer Auftrag und eine große Aufgabe“, sagte Sand. „Nicht viele der großen Reedereien haben drei ultragroße Schiffe, die im Moment nichts tun, obwohl die Branche mit Überkapazitäten zu kämpfen hat, aber man muss diese Schiffe finden und sie einsetzen.“

Die Umleitung von Schiffen bedeutet auch, dass die Reedereien ihre Container neu ordnen müssen, da ein Schiff die Häfen in einer anderen Reihenfolge anläuft als zuvor geplant, sagte Anders Schulze, Senior Vice President und Leiter der Seefrachtabteilung von Flexport. „Das ist ein sehr kompliziertes logistisches Rätsel“, sagte Schulze. (Ich glaube ihm!)



Seit die Houthis Schiffe im Roten Meer angreifen, sind die weltweiten Frachtraten explodiert.

### Die Anschläge offenbaren eine Kluft im Welthandel

Die Houthis behaupten, dass sie Schiffe angreifen, die Verbindungen zu Israel haben. Schifffahrts-Experten erklärten gegenüber FreightWaves, dass die Unsicherheit für viele Unternehmen darin besteht, wie ihr Schiff als mit Israel verbunden eingestuft werden kann. Sundboell sagte, dass ein Schiff als solches eingestuft werden könnte, wenn die Reederei in der Vergangenheit Israel beliefert hat oder wenn das Schiff ein Zubringerschiff hat, das Container von diesem Schiff nach Israel bringt.

Die Houthis haben es weitgehend vermieden, chinesische Containerschiffe ins Visier zu nehmen. Dies zeige, dass die militante Gruppe auf eine größere geopolitische Strategie ausgerichtet sei, so Brew. Der Iran zählt die Houthis zu seiner [Achse des Widerstands](#), die den amerikanischen und israelischen Einfluss zurückdrängen soll. China anzugreifen, passt nicht zu dieser Strategie.

„Die Houthis sind ein wenig leichtsinnig, wenn es darum geht, Risiken einzugehen, die andere Gruppen an der Widerstandsfront nicht einzugehen bereit waren“, sagte Brew. „Aber ich denke, sie wissen genau, dass sie keine chinesischen Schiffe angreifen werden, denn das würde die Beziehungen des Iran zu China erschweren. Die Houthis wollen wahrscheinlich eine Beziehung zu China.“

Chinesische Reedereien scheinen den Suezkanal weitgehend zu meiden, wenn auch ohne die aufsehenerregenden Pressemitteilungen, die europäische Reeder veröffentlicht haben.

Dennoch will niemand, dass sich das Debakel am Roten Meer zu einem größeren Krieg ausweitet.



COSCO ist die viertgrößte Containerschiffahrtsgesellschaft der Welt. Sie befindet sich im Besitz der chinesischen Regierung. (Foto: Shutterstock)

Etwa 15 Prozent des weltweiten Schiffsverkehrs und 30 Prozent des Containerverkehrs werden durch das Rote Meer und den Suezkanal [abgewickelt](#), den ein wichtiger iranischer Verbündeter gestört hat. Gleichzeitig werden 21 Prozent des gesamten Erdölverbrauchs der Welt durch die [Straße von Hormuz](#) transportiert, die den ölreichen Persischen Golf vom Rest der Weltmeere trennt. Der Iran grenzt direkt an diesen Engpass in der Lieferkette.

Durch die Blockade der Straße von Hormuz könnte der Iran die Lieferketten sehr leicht ins Chaos stürzen; es gibt keine andere Seeroute aus dem Persischen Golf. Es ist daher verständlich, warum einige kriegslüsterne Kommentatoren das US-Militär auffordern, einen [größeren Landkrieg](#) zu planen.

Dennoch sagte Brew, es sei unwahrscheinlich, dass der Iran ein solches Chaos wolle, insbesondere in der Straße von Hormuz. Das stark sanktionierte Land hat großen wirtschaftlichen Erfolg durch die Steigerung seiner Ölexporte nach – Sie haben es vielleicht schon erraten – China.

Einem Bericht von [Reuters](#) vom November zufolge lagen Chinas Ölimporte aus dem Iran in den ersten zehn Monaten des Jahres 2023 um 60 Prozent über den Einfuhren im gleichen Zeitraum des Jahres 2017, bevor die USA erneut Sanktionen gegen den iranischen Ölhandel verhängt hatten. Und das, obwohl der chinesische Zoll seit 2020 keine direkten Importe aus dem Iran mehr verzeichnet. Die Importeure scheinen eine „dunkle Flotte“ von Öltankern mit gefälschten Standorten oder Ursprungsorten zu nutzen.

„Der allgemeine Konsens war die Meinung: Der Iran will Israel unter Druck setzen, er will die USA unter Druck setzen, er will, dass der Krieg in Gaza beendet wird“, so Brew. „Was er nicht will, ist ein regionaler Krieg. Er will nicht, dass die Situation so weit eskaliert, dass er sich direkt einmisch.“

## **Widerstandsfähigkeit der Lieferkette ist wieder das wichtigste Schlagwort**

Geopolitisches Chaos ist natürlich nichts Neues. So wurde der Suezkanal während der [Suezkrise 1956](#) und erneut von [1967 bis 1975](#) nach dem Sechstagekrieg blockiert. Somalische Piraten bedrohten Seeleute und Schiffe während eines [Großteils der 2000er und 2010er Jahre](#).

Die somalischen Piraten haben es jedoch nie geschafft, den Welthandel so umzukrempeln, wie es die Houthis in weniger als zwei Monaten geschafft haben. Und das ohne eigene Schiffe oder gar Kampfflugzeuge – nur mit relativ billigen Drohnen und Websites, die die weltweite Schiffsflotte überwachen.

„Die globale Schifffahrt war sicher, denn wenn es nur eine Seemacht gibt, hat auch nur ein Staat die Macht über den Handelsverkehr“, so Brew. „Wenn diese Seemacht auch noch der Hegemon ist, die Macht des Status quo, bedeutet das, dass es für niemanden die Möglichkeit gibt, den Handelsfluss zu stören.“

„Was wir von den Houthis im Jemen gesehen haben, ist ein Hinweis darauf, dass sich der Status quo ändern könnte“, fügte Brew hinzu.

Es ist wahrscheinlich wieder an der Zeit, unsere guten Einzelhändler und Hersteller daran zu erinnern, dass sie sich nicht auf, sagen wir, Just-in-Time-Bestände aus irgendeinem Teil der Welt verlassen sollten.

„Wir haben in den letzten Jahren genug bedeutsame schwarze Schwäne erlebt, um definitiv sicherzustellen, dass man eine widerstandsfähige Lieferkette mit einer Art diversifiziertem Fußabdruck haben muss“, sagte Schulze von Flexport. „Man legt nicht alle Eier in einen Korb. Das wäre einfach zu riskant.“