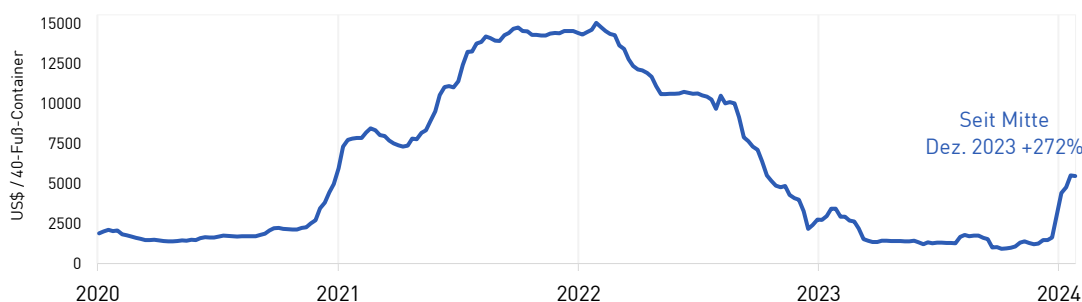


SEEVERKEHR IM ROTEN MEER IN TURBULENZEN

Ein Drittel des weltweiten Containerschiffverkehrs verläuft normalerweise durch das Rote Meer und den Suezkanal. Die Angriffe der Huthi-Rebellen auf Handelsschiffe haben daher weitreichende Konsequenzen. Zum einen meiden derzeit viele Reedereien diese Route und machen stattdessen einen Umweg um das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas, was die **Fahrten um rund 10 Tage verlängert**. In Folge der Angriffe haben sich die **Containerfrachtraten auf der Route von Ostasien nach Nordeuropa mittlerweile fast vervierfacht**. Neben höheren Transportkosten müssen sich Unternehmen auch auf **längere Lieferzeiten** einstellen. Einige Unternehmen berichten bereits von Lieferengpässen und Produktionsbeeinträchtigungen. Aus heutiger Sicht dürften die Auswirkungen der Huthi-Angriffe auf die Lieferketten jedoch schwächer als während der Covid-Pandemie ausfallen.

Freightos Container Index: Route Ostasien - Nordeuropa



Quelle: Freightos (Stand: 26.1.2024).

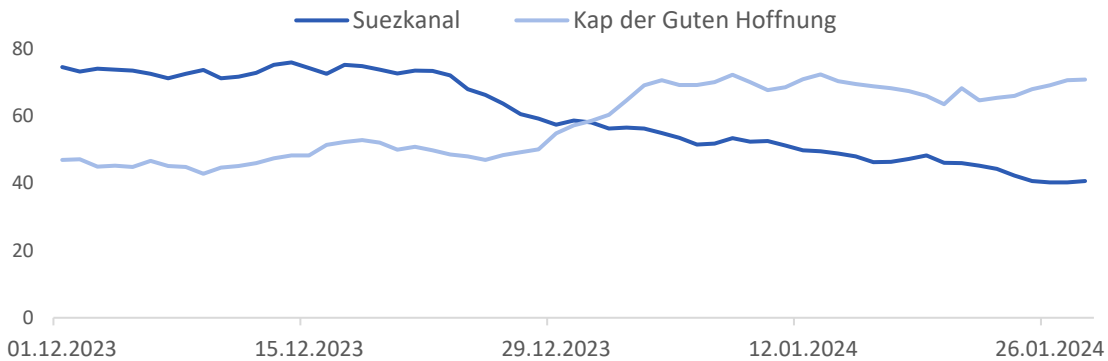
Eine weitere Konsequenz: In Folge der Angriffe kam es zu einem starken **Anstieg der zu zahlenden Versicherungsprämien** für Frachtfahrten durch das Rote Meer und die Bab-al-Mandab-Meerenge. Machten die Versicherungsprämien bislang typischerweise 0,6 % des Wertes der Ladung aus, sind es nun bis zu 2 Prozent. Es sind jetzt vor allem Schiffe mit niedrigpreisiger Ladung, etwa Schüttgutfrachter, die weiterhin das Rote Meer durchqueren. Anders als Containerschiffe, scheinen Schüttgutfrachter kaum Kostensteigerungen durch die Huthi-Attacken zu verspüren: Der Baltic-Dry-Index, welcher die Frachtraten für Trockenschüttgut abbildet, ist aktuell deutlich niedriger als Anfang Dezember 2023.

Auch für Ägypten sind die Angriffe der Huthi mit erheblichen Nachteilen verbunden. Den **ägyptischen Behörden entgehen beträchtliche Umsätze** durch die derzeit um über 40 % verringerte Anzahl an Schiffen, die den Suezkanal passieren. Dazu trägt unter anderem Maersk, eine der weltweit größten Reedereien, bei, die ihre Routen durch das Rote Meer auf

unbestimmte Zeit eingestellt hat. **Auch Deutschlands größte Container-Reederei Hapag-Lloyd umfährt das Rote Meer aus Sicherheitsgründen.**

Das Ausmaß des weltweiten Seefrachtverkehrs scheint bisher jedoch nicht beeinträchtigt, es kam bislang lediglich zu einer Verschiebung: Der Rückgang im Suezkanal wurde spiegelbildlich durch einen Anstieg der Anzahl an Frachtschiffen, die um das Kap der Guten Hoffnung segeln, ausgeglichen.

Anzahl der Frachtschiffe pro Tag, 7-Tages-Durchschnitt



Quelle: UN Global Platform, IWF PortWatch.

Wie lange die Attacken der Huthi am Roten Meer anhalten werden, ist derzeit noch unklar. Der Konzernchef von [Hapag-Lloyd erwartet kein baldiges Ende der Krise im Roten Meer, sondern meint, dass diese noch Monate andauern könne](#). Die Huthi geben an, dass sie ihre Angriffe erst beenden, wenn es im Gazastreifen zu einer Waffenruhe kommt. Ein Ende des Israel-Hamas-Konflikts ist derzeit noch nicht absehbar. Die Huthi, die vom Iran mit Kriegsdrohnen beliefert werden, erlangen durch ihre Angriffe jedenfalls viel internationale Aufmerksamkeit.

Um größere Auswirkungen auf den Außenhandel sowie eine Eskalation zu vermeiden, haben die **USA und Großbritannien militärische Gegenreaktionen** auf die Huthi-Angriffe lanciert. Auch die **EU plant einen Militäreinsatz**, der bis zum 17. Februar 2024 starten soll. China hat ebenfalls ein starkes wirtschaftliches Interesse an der Wiederherstellung von sicheren Schifffahrtsrouten im Roten Meer und macht diplomatischen Druck auf den Iran, die Eindämmung der Huthi-Angriffe zu unterstützen.

FAZIT: Der Konflikt am Roten Meer vergrößert die geopolitische Unsicherheit, verteuert und verlangsamt den Außenhandel und stellt ein Risiko für das Funktionieren der Lieferketten dar. Für den Ölpreis und die Inflation sind die Folgen derzeit noch überschaubar. Es bleibt zu hoffen, dass der Konflikt nicht weiter eskaliert.