* **Ausgehend vom Warengewicht werden auf dem Seeweg mehr als 80 Prozent des grenzüberschreitenden Warenhandels transportiert.**
* **Zwischen 1970 und 2023 hat sich das Seefrachtaufkommen etwa versechsfacht.**
* **Knapp die Hälfte des Seefrachtaufkommens entfällt auf trockene Massengüter (z.B. Eisenerz, Kohle, Getreide), gut ein Viertel auf Öl und Gas.**
* **Gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe kontrollierten im Jahr 2022 die Unternehmen aus China, Griechenland, Japan und Singapur mehr als die Hälfte des Seefrachtaufkommens.**

Fakten

Der Transport über den Seeweg ist zentral für die globale Vernetzung. Nach Angaben der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) werden auf dem Seeweg – ausgehend vom Warengewicht der transportierten Güter – mehr als 80 Prozent des grenzüberschreitenden Warenhandels transportiert. Im Jahr 2022 wurden laut dem Schifffahrtsdienstleister Clarkson weltweit 12,0 Milliarden Tonnen durchschnittlich 4.900 Seemeilen weit transportiert – insgesamt 59.369 Milliarden Tonnen-Meilen.

Laut Clarkson entfiel im Jahr 2022 mit 48,3 Prozent knapp die Hälfte des Seefrachtaufkommens in Tonnen-Meilen auf trockene Massengüter – allein 28,4 Prozent entfielen auf Eisenerz (13,6 Prozent), Kohle (8,4 Prozent) und Getreide (6,3 Prozent). Der Containertransport hatte im selben Jahr einen Anteil von 14,5 Prozent. Bei Öl und Gas waren es 22,5 und 4,0 Prozent, bei Chemikalien 2,6 Prozent. Der Anteil der trockenen Massengüter am gesamten Seefrachtaufkommen erhöhte sich im Zeitraum 2000 bis 2022 von 39,5 auf 48,3 Prozent – also um 8,8 Prozentpunkte. Der Anteil des Öls sank in dieser Zeit hingegen um 9,9 Prozentpunkte – von knapp einem Drittel auf gut ein Fünftel. Trotz des sinkenden Anteils nahm das Seefrachtaufkommen beim Öl von 2000 bis 2022 von 9.700 auf gut 13.300 Milliarden Tonnen-Meilen zu.

Insgesamt erhöhte sich das Seefrachtaufkommen allein zwischen 2000 und 2019 um 95 Prozent (von rund 29.900 auf gut 58.300 Mrd. Tonnen-Meilen). Nach Schätzungen für das Jahr 2023 hat sich das Seefrachtaufkommen seit 1970 etwa versechsfacht. Die Bedeutung des Seehandels ist vor allem aufgrund der relativ geringen Frachtkosten gestiegen. So kostete beispielsweise der Transport eines TEU-Containers von Asien (Shanghai) nach Nordeuropa im Jahr 2012 lediglich 1.353 US-Dollar und im Jahr 2019 mit 760 US-Dollar nochmals weniger. Ein wichtiger Grund für die relativ sinkenden Transportkosten ist die Beschleunigung im Bereich der Logistik, insbesondere durch die Verbreitung der standardisierenden Containerschifffahrt sowie die steigende Tragfähigkeit der Schiffe.

In den fünf Staaten mit den meisten Hafenanläufen im Jahr 2022 lag die durchschnittliche Be- oder Entladungsdauer in den Häfen von China, Malaysia und Singapur bei rund 25 Sekunden pro Container, in Südkorea war es eine halbe Minute und in den USA gut eine Minute (jeweils bezogen auf Be- und Entladungen mit mehr als 6.000 Containern). Während das größte Schiff 1968 752 TEU-Container laden konnte, war zwei Jahrzehnte später bereits die 4.000er-Marke überschritten. Mitte 2009 waren die Schiffe der sogenannten Emma-Maersk-Klasse der dänischen Reederei Maersk mit einer Ladefähigkeit von 11.000 TEU-Containern die größten der Welt. Mit den Schiffen der Reederei China Shipping Container Lines wurde 2014 die 19.000er-Marke erreicht. Im Jahr 2022 wurde mit der Ever Alot das erste Schiff mit einer Tragfähigkeit von mehr als 24.000 TEU-Containern in Betrieb genommen.

Die Corona-Pandemie hat die Ausweitung des Seehandels zwischenzeitlich gestoppt. Durch pandemiebedingte Hafenschließungen konnten Schiffe und Container häufig nur zeitverzögert ent- und beladen werden, was wiederum zu Logistik-Engpässen bzw. zu einer starken Steigerung der Container-Frachtkosten führte – vor allem in den letzten Monaten 2021 bzw. ersten Monaten 2022 wurden Spitzenwerte erreicht. Beispielsweise kostete im September 2019 der Transport eines FEU-Containers von Asien an die Ostküste der USA (Shanghai – New York) 2.325 US-Dollar. Bis September 2021 stiegen die Kosten auf einen Höchstwert von 11.778 US-Dollar, um dann bis August 2022 leicht und in den Folgemonaten deutlich zu sinken. Im Frühjahr 2023 wurde wieder das Vorkrisenniveau erreicht. Die Unterbrechung von Lieferketten bzw. die Störung des grenzüberschreitenden Handels spiegelt sich auch im Seefrachtaufkommen wider: Von 2019 auf 2020 reduzierte sich das Seefrachtaufkommen laut dem Schifffahrtsdienstleister Clarkson von gut 58.300 auf 57.600 Milliarden Tonnen-Meilen (2021: 59.450 Mrd. Tonnen-Meilen).

Nach Angaben der UNCTAD wurde Anfang 2023 die Seefracht weltweit von mehr als 105.000 Schiffen transportiert, deren Bruttoraumzahl bei mindestens 100 lag (siehe unten: Begriffe, methodische Anmerkungen oder Lesehilfen). Bei rund 56.600 Schiffen lag die Bruttoraumzahl bei mindestens 1.000. Gemessen an der Tragfähigkeit dieser Schiffe kontrollierten im Jahr 2022 die Unternehmen aus nur vier Staaten – China (18,6 Prozent), Griechenland (17,4 Prozent), Japan (10,5 Prozent) und Singapur (6,2 Prozent) – mehr als die Hälfte des Seefrachtaufkommens (52,7 Prozent). Zusammen mit Südkorea (4,3 Prozent) und Deutschland (3,4 Prozent) steigt der Anteil auf mehr als 60 Prozent. Insgesamt entfielen auf die Unternehmen aus den 20 wichtigsten Schiffsbesitzer-Nationen 86,2 Prozent der gesamten Tragfähigkeit der Schiffe. Bei den Unternehmen aus den 35 wichtigsten Schiffsbesitzer-Nationen lag dieser Wert bei 94,5 Prozent – der Seehandel ist damit sehr stark konzentriert. Noch stärker ist die Konzentration beim Schiffsbau: Bezogen auf die gesamte Bruttoraumzahl der neugebauten Schiffe, die 2022 ausgeliefert wurden, hatte China einen Anteil von 46,6 Prozent. Zusammen mit Südkorea (29,2 Prozent) und Japan (17,2) entfielen demnach 93 Prozent der neuen Kapazitäten auf lediglich drei Staaten.

Im Zusammenhang mit dem Seehandel wird häufig kritisiert, dass Unternehmen aus allen Schiffsbesitzer-Nationen große Teile ihrer Flotte nicht im eigenen Land registrieren. Bezogen auf die Tragfähigkeit der Schiffe lag bei den Top 35 der Anteil der unter fremder Flagge fahrenden Schiffe 2022 bei 71,8 Prozent. Von den 2.156 Schiffen deutscher Unternehmen fuhren rund 91 Prozent unter fremder Flagge. Durch das sogenannte Ausflaggen verringern die Reedereien ihre Kosten – beispielsweise durch geringere Löhne und Steuern sowie durch niedrigere Sicherheits- und Umweltstandards beim Abwracken bzw. Recycling. Wiederum bezogen auf die Tragfähigkeit der Schiffe wurde im Jahr 2022 fast die Hälfte des weltweiten Seefrachtaufkommens unter den Flaggen Liberias (16,6 Prozent), Panamas (16,1 Prozent) und der Marshallinseln (13,2 Prozent) transportiert – zusammen 45,9 Prozent. Wie der Schiffsbau konzentriert sich auch das Abwracken bzw. Recycling auf wenige Staaten. Laut der Daten, die der UNCTAD vorliegen, hatten Bangladesch und Indien – bezogen auf die Bruttoraumzahl der Schiffe – einen Anteil von 37,2 bzw. 32,3 Prozent. Darauf folgten Pakistan mit 16,9 Prozent und die Türkei mit 6,3 Prozent.

Datenquelle

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD): Review of Maritime Transport, verschiedene Jahrgänge; Clarksons Research: World Seaborne Trade

Begriffe, methodische Anmerkungen oder Lesehilfen

Eine **Tonnen-Meile** entspricht dem Transport von einer Tonne Ladung über eine Seemeile bzw. 1,852 km.

**ISO-Container** sind weltweit genormte Großraumbehälter, durch die das Verladen, Befördern, Lagern und Entladen von Gütern vereinfacht und beschleunigt wird. Die gängigen ISO-Container haben eine Breite von 8 Fuß (2,44 m) und sind entweder 20 Fuß (6,10 m) oder 40 Fuß (12,19 m) lang. Daraus ergeben sich auch die Abkürzungen **TEU** (Twenty-foot Equivalent Unit) und **FEU** (Fourty-foot Equivalent Unit). Als Maßeinheit für Ladefähigkeit und Umschlagsmengen hat sich TEU durchgesetzt. Es gibt jedoch auch im ISO-System eine Vielzahl von Sondermaßen.

Die dimensionslose **Bruttoraumzahl (BRZ)** – englisch: Gross Tonnage (GT) – ergibt sich aus dem Gesamtvolumen V (in m³) multipliziert mit dem Faktor K1 (K1 liegt zwischen 0,22 und 0,32) nach der Formel BRZ = K1 \* V. Die BRZ bezeichnet das Maß für die ermittelte Gesamtgröße eines Schiffes. Es handelt sich dabei nicht, wie oft irrtümlich angenommen, um eine Gewichtsangabe. Es gibt auch keine direkte Beziehung zur Tragfähigkeit des Schiffes.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development

Dieser Text ist unter der Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 veröffentlicht.

Bundeszentrale für politische Bildung 2024 | [www.bpb.de](http://www.bpb.de)