**Ausgehend vom Gewicht werden etwa 90 Prozent des grenzüberschreitenden Warenhandels auf dem Seeweg transportiert. Trotz abnehmender Bedeutung ist Öl, bezogen auf das Gewicht und die transportierte Strecke, immer noch das wichtigste Transportgut (2014: 22,8 Prozent der insgesamt 52.572 Mrd. Tonnen-Meilen). Alle Containerladungen hatten im Jahr 2014 einen Anteil von 16,2 Prozent. Seit Ende der 1960er-Jahre hat sich das Seefrachtaufkommen etwa verfünffacht. Gleichzeitig hat die Konzentration des Seehandels immer weiter zugenommen: Anfang 2015 entfielen auf die Unternehmen aus den 20 wichtigsten Seefrachtnationen 84,3 Prozent des gesamten Seehandels. Dabei fuhren 6 von 10 Schiffen dieser Unternehmen nicht unter eigener, sondern unter fremder Flagge.**

Fakten

Der Transport über den Seeweg ist zentral für die globale Vernetzung. Nach Angaben der International Chamber of Shipping (ICS) werden auf dem Seeweg – ausgehend vom Warengewicht der transportierten Güter – rund 90 Prozent des grenzüberschreitenden Warenhandels transportiert. 2014 wurden 9,84 Milliarden Tonnen rund 5.340 Seemeilen weit transportiert – insgesamt also 52.572 Milliarden Tonnen-Meilen.

Laut der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) hatte dabei Öl einen Anteil von 22,8 Prozent, während Container-Ladungen 16,2 Prozent der transportierten Güter ausmachten. Werden wie bei der UNCTAD die fünf wichtigsten Trockenladungen – Eisenerz, Getreide, Kohle, Bauxit/Aluminiumoxid und Phosphatgestein – zusammengefasst, entfielen auf diese gemeinsam 31,0 Prozent. Im Jahr 2000 lag der Anteil des Öls noch bei 31,2 Prozent. Hingegen waren die Anteile der Container-Ladungen sowie der fünf wichtigsten Trockenladungen mit 10,3 bzw. 22,4 Prozent im Jahr 2000 niedriger als 2014.

Insgesamt erhöhte sich das Seefrachtaufkommen allein zwischen 2000 und 2014 um 70,6 Prozent (von rund 30.800 auf rund 52.600 Mrd. Tonnen-Meilen). Auch der Transport von Öl nahm – bei gleichzeitig sinkendem Anteil am Gesamttransport – absolut um 24,3 Prozent zu (von rund 9.600 auf rund 12.000 Mrd. Tonnen-Meilen). Nach Angaben der ICS hat sich das Seefrachtaufkommen seit Ende der 1960er-Jahre etwa verfünffacht.

Die Bedeutung des Seehandels ist vor allem aufgrund der relativ geringen Frachtkosten gestiegen. So kostete beispielsweise der Transport eines TEU-Containers mit mehr als 20 Tonnen Fracht von Asien (Shanghai) nach Nordeuropa im Jahr 2014 lediglich 1.160 US-Dollar. 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.

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. 2014 wurde mit den Schiffen der Reederei China Shipping Container Lines die 19.000er-Marke erreicht. Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20.000 TEU-Containern sind bereits im Bau und sollen 2017/2018 in Betrieb genommen werden.

Nach Angaben der ICS wird die Seefracht weltweit von mehr als 50.000 Schiffen aus 150 Nationen und von einer Million Besatzungsmitgliedern aus allen Ländern der Welt transportiert. Gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe kontrollierten Anfang 2015 die Unternehmen aus nur fünf Staaten – Griechenland (16,1 Prozent), Japan (13,3 Prozent), China (9,1 Prozent), Deutschland (7,0 Prozent) und Singapur (4,8 Prozent) – mehr als die Hälfte des Seefrachtaufkommens (50,4 Prozent). Insgesamt entfielen auf die Unternehmen aus den 20 wichtigsten Seefrachtnationen 84,3 Prozent des gesamten Seehandels. Bei den Unternehmen aus den 35 wichtigsten Seefrachtnationen lag dieser Wert bei 94,7 Prozent – der Seehandel ist damit sehr stark konzentriert.

Im Zusammenhang mit dem Seehandel wird häufig kritisiert, dass Unternehmen aus allen Seefrachtnationen große Teile ihrer Flotte nicht im eigenen Land registrieren. Bei den Top 20 lag der Anteil der unter fremder Flagge fahrenden Schiffe Anfang 2015 bei 60,4 Prozent. Von den 3.532 Schiffen deutscher Unternehmen fuhren 283 unter eigener und 3.249 unter fremder Flagge (8,0 bzw. 92,0 Prozent). Durch das sogenannte Ausflaggen verringern die Reedereien ihre Kosten (beispielsweise durch geringere Löhne oder Steuern), niedrigere Sicherheits- und Umweltstandards sind nach Aussage der UNCTAD in diesem Zusammenhang nicht mehr zentral. Anfang 2015 wurden mehr als zwei Fünftel des weltweiten Seefrachtaufkommens (ausgehend von der Tragfähigkeit der Schiffe) unter den Flaggen Panamas (20,1 Prozent), Liberias (11,7 Prozent) und der Marshallinseln (10,0 Prozent) transportiert.

Datenquelle

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD): Review of Maritime Transport 2015; International Chamber of Shipping: www.ics-shipping.org

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.

Dieser Text ist unter der Creative Commons Lizenz [by-nc-nd/3.0/de/](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/) veröffentlicht.

Bundeszentrale für politische Bildung 2017 | [www.bpb.de](http://www.bpb.de)