

Obst, Thomas; Förster, Henrik

Research Report

Steigende Frachtraten: Angeschlagener Welthandel setzt deutschen Außenhandel unter Druck

IW-Kurzbericht, No. 62/2024

Provided in Cooperation with:

German Economic Institute (IW), Cologne

Suggested Citation: Obst, Thomas; Förster, Henrik (2024) : Steigende Frachtraten: Angeschlagener Welthandel setzt deutschen Außenhandel unter Druck, IW-Kurzbericht, No. 62/2024, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/302792>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Steigende Frachtraten: Angeschlagener Welthandel setzt deutschen Außenhandel unter Druck

Thomas Obst / Henrik Förster, 27.08.2024

Der internationale Schiffsverkehr ist die Achillesferse des globalen Welthandels. Seit den Angriffen der Huthi-Rebellen müssen Containerschiffe große Umwege in Kauf nehmen – mit Folgen für die Frachtraten und Aufwärtsrisiken bei der Inflation in Deutschland.

In einer globalisierten Welt mit freiem Handel gelten leistungsfähige Häfen und eine effiziente Schifffahrt als selbstverständlich. Der Handel zwischen den wichtigsten Wirtschaftsregionen der Welt – Ostasien, Europa und Nordamerika – wird zum großen Teil per Schiff abgewickelt. Im interkontinentalen Warenverkehr sind es mehr als 80 Prozent des Handelsvolumens, die über den Seeweg durchgeführt werden (UNCTAD, 2024). Für Deutschland dominiert der Seeverkehr im Handel mit Nicht-EU-Mitgliedstaaten ebenfalls. Nahezu zwei Drittel der deutschen Export- und Importvolumen wurden im Jahr 2023 über den Seeweg aus oder in Drittländer transportiert (Statistisches Bundesamt, 2024). Ohne den internationalen Schiffsverkehr herrscht bei der Güterversorgung Deutschlands Ebbe.

Steigende Frachtraten im Welthandel

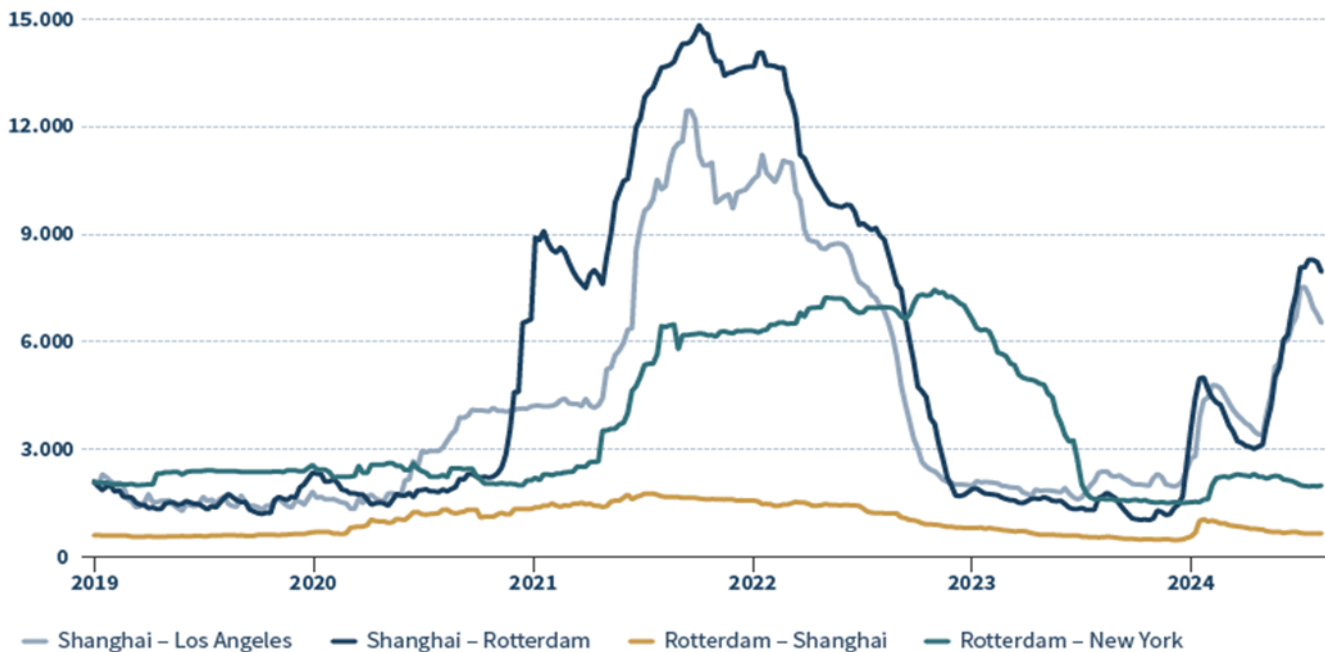
Die kritische Rolle des Seeverkehrs im internationalen Warenhandel wird an wichtigen Meerengen deutlich. Beispielsweise traf die Suezkanal-Blockade durch die Havarie des Containerschiffs Ever Given im Jahr 2021 den globalen Warenstrom empfindlich. So stellt die Seepassage die kürzeste Seeverbindung zwischen

Europa und Asien dar. Über den Suezkanal wurden im Jahr 2023 entsprechend 12 bis 15 Prozent des Welthandels transportiert. Eine ähnlich hohe Bedeutung für den Seeverkehr hat die Straße von Malakka, die das Südchinesische Meer mit dem Indischen Ozean verbindet. Sie spielt für den deutschen Handel mit Elektrogeräten, Kleidungsstücken oder Lebensmitteln ebenfalls eine große Rolle. Rund 10 Prozent der deutschen Exporte und 20 Prozent der deutschen Importe kommen über diese Meerenge (GTAI, 2024). In diesem Kontext stehen die seit dem Terrorangriff der Hamas auf Israel am 7. Oktober 2023 mehr als schätzungsweise 50 Attacken der jemenitischen Huthi-Rebellen auf internationale Containerschiffe im Roten Meer. Diese haben dazu geführt, dass sich die internationalen Frachtrouten deutlich verlängert haben. Kapazitätsengpässe und höhere Sicherheitszuschläge haben die internationalen Frachtraten vervielfacht.

Der Drewry World Container Index zeigt die gezahlten Containerfrachtraten für die wichtigsten globalen Handelsrouten (Abbildung). Alle Indizes werden in USD pro standardisierten 40-Fuß-Container angegeben. Mit einbezogen in die Berechnung werden Sicherheitszuschläge, saisonale Zuschläge und auch die sogenannten Bunkeranpassungsfaktoren. Diese werden von den Reedereien erhoben, um die Volatilität des Ölpreises und damit die Schwankungen in den Kosten für den Schiffstreibstoff auszugleichen.

Steigende Frachtraten setzen Welthandel unter Druck

Drewry World Container Index, USD, Frachtraten pro 40-Fuß-Container, 1/2019 bis 8/2024, wöchentliche Daten



Quelle: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

Die Abbildung verdeutlicht die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Containerschifffahrt. Die vielfältigen angebotsseitigen Einschränkungen durch Lock-downs und Kontaktbeschränkungen führten zu großen Staus von Containerschiffen, zu unterbrochenen Lieferketten und somit zu einem nie dagewesenen Anstieg der Containerfrachtraten. Entsprechend brach der deutsche Außenhandel auf der Exportseite im ersten Halbjahr 2020 um fast 16 Prozent ein. Der Außenhandelsüberschuss schrumpfte im Jahr 2022 auf 86 Milliarden Euro. Damit war dieser so niedrig wie seit dem Jahr 2000 nicht mehr.

Besonders stark betroffen waren die in Shanghai beginnenden Routen. Die Null-Covid-Strategie der chinesischen Regierung führte zu immensen Staus im weltweit größten Tiefseehafen von Shanghai. An ihrem Höhepunkt im Oktober 2021 lag die Frachtrate auf der Route nach Rotterdam bei fast 15.000 USD pro 40-Fuß-Container. Auch für die transatlantische Route zwischen Rotterdam und New York konnte man eine Verdreifachung der Frachtraten beobachten. Einzig die Transportroute Rotterdam – Shanghai war wenig betroffen. Dies hing mit dem Container-Angebotsüberschuss zusammen. Zahlreiche leere Container wurden von Rotterdam nach Shanghai verschifft, was umgekehrt nicht der Fall war. Für eine höhere Auslastung der

Container aus Rotterdam müsste China jedoch mehr aus Europa importieren. So lag das Handelsbilanzdefizit der EU mit China im Jahr 2022 bei fast 400 Milliarden Euro. Doch selbst auf dieser Route gab es eine Verdreifachung der Frachtraten auf niedrigem Niveau. Erst Ende 2022 erholte sich der Schiffshandel.

Die Entspannung währte allerdings nur für ein Jahr. Der brodelnde Nahostkonflikt erreichte durch den Terroranschlag der Hamas auf Israel Ende 2023 einen neuen Höhepunkt. Die Huthi-Rebellen aus dem Jemen griffen in den Konflikt ein, indem sie Schiffe im Roten Meer überfielen. Infolgedessen sank der Containerschiffsverkehr im Roten Meer um rund zwei Drittel (IfW, 2024), da immer mehr Reedereien die gefährliche Route durch den Suez-Kanal seitdem meiden. Stattdessen nehmen sie die rund 6.000 km längere Route über das Kap der Guten Hoffnung. Dadurch steigen die Treibstoffkosten und die Transportdauer verlängert sich für Hin- und Rückweg um bis zu 21 Tage. Auch Öltanker und LNG-Schiffe sind betroffen.

Es kommt somit derzeit zu Container- und Schiffsengpässen in den großen Umschlagshäfen der Welt. Der daraus resultierende Nachfrageüberschuss führt zu hohen Frachtraten, welche durch die gestiegenen Treibstoffkosten und Sicherheitszuschläge verstärkt werden. Im

Gegensatz zur Pandemie sind von dieser Entwicklung primär die in Shanghai beginnenden Routen betroffen. Zwar umfahren auch die in Europa startenden Containerschiffe auf ihrem Weg zurück das Kap der Guten Hoffnung und sind damit ebenfalls höheren Treibstoffkosten ausgesetzt. Aufgrund der erwähnten häufigen Verschiffung von Leercontainern ist der Hafen in Rotterdam nicht von vergleichbaren Engpässen betroffen. Die Zahlungsbereitschaft der Unternehmen ist entsprechend geringer. Damit fällt der Effekt auf die Frachtraten für die Route nach Shanghai und für die transatlantische Route nach New York moderat aus.

Festzuhalten bleibt: Das Höchstniveau der Frachtraten in der Corona-Pandemie wurde bisher nicht erreicht. Dennoch haben sich die Frachtraten innerhalb weniger Monate dramatisch auf bis zu 8.000 USD pro 40-Fuß-Container für die in China startenden Routen nach Europa und die USA vervielfacht.

Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft

Die daraus resultierenden Auswirkungen für den Welthandel und die deutsche Wirtschaft sind vielseitig. Der globale Warenhandel befindet sich seit Ende 2022 in der Seitwärtsbewegung. Im vergangenen Jahr schrumpfte dieser sogar um 1,1 Prozent. Auch der deutsche Warenhandel scheint in Mitleidenschaft gezogen zu sein. Wie der Welthandel befinden sich die deutschen Exporte seit Ende 2022 in einer Stagnation. Ein Blick auf die letzten Monate zeigt sogar einen Abwärtstrend: Lagen die deutschen Exporte in Drittstaaten im April noch bei 62,6 Milliarden Euro, so sind sie voraussichtlich auf 58 Milliarden Euro im Juni gesunken (Statistisches Bundesamt, 2024). Im Vergleich zum Vorjahresmonat ein Minus von knapp 9 Prozent.

Die Lieferzeiten verzögern sich für wichtige Vorleistungsprodukte der deutschen Wirtschaft deutlich, auch wenn derzeit nicht von einer Materialknappheit auszugehen ist. Stark steigende Frachtraten bedeuten aber Aufwärtsrisiken bei der Inflation. Diese ist im Euroraum und in Deutschland im Juli erneut leicht angestiegen. Auch wenn diese mittlerweile vor allem binnenwirtschaftlich getrieben ist, bleibt das Risiko der importierten Inflation bestehen. So stiegen die Importpreise im Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahresmonat erstmalig wieder seit Beginn 2023. Im deutschen Einzelhandel

werden bereits Auswirkungen wie Produktengpässe und mögliche Preissteigerungen im Warengeschäft diskutiert.

Im Sommer 2024 lässt sich eine leichte Entspannung im globalen Schiffsverkehr erkennen. So ist die Anzahl der stillstehenden Containerschiffe wieder zurückgegangen (IfW, 2024). Dies war jedoch bereits im Februar der Fall, ehe die Frachtraten erneut im April in die Höhe schossen. Des Weiteren beginnt gerade das nachfrageintensive Weihnachtsgeschäft, welches die Frachtraten steigen lässt. Dass Reedereien den Umweg von 6.000 Kilometern um das Kap der Guten Hoffnung in Kauf nehmen, zeugt von der außerordentlichen Gefahrenlage im Roten Meer. Die derzeitigen Containerpreise sind zwar nur halb so hoch wie die Spitzenwerte während der Pandemie. Solange die geopolitischen Unsicherheiten rund um das Rote Meer aber bestehen bleiben, steht der Seeschiffsverkehr und damit der Welthandel weiterhin stark unter Druck. Dies sind keine guten Aussichten für den deutschen Außenhandel.

Literatur

GTAI – Germany Trade and Invest, 2024, Die Straße von Malakka ist ein Nadelöhr des Welthandels, <https://www.gtai.de/de/trade/specials/meerengen-alternative-handelsrouten/strasse-von-malakka> [20.8.2024]

IfW – Institut für Weltwirtschaft Kiel, 2024, Kiel Trade Indicator: Tägliche Anzahl von Containerschiffen im Roten Meer, <https://www.ifw-kiel.de/de/themendossiers/internationaler-handel/kiel-trade-indicator/> [20.8.2024]

Statistisches Bundesamt, 2024, Statistischer Bericht Außenhandel Dezember 2023, https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00158198 [20.8.2024]

UNCTAD, 2024, Key evolutions in trade and development over the decades, <https://unctad.org/news/key-evolutions-trade-and-development-over-decades> [20.8.2024]