



FRACHTWÄCHTER

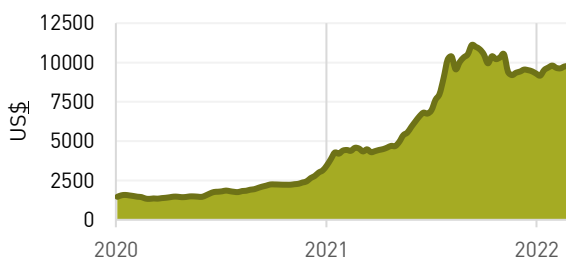
Preise für Warentransporte auf einem Hochplateau

Die Containerfrachtraten sind derzeit fast dreimal so hoch wie im Jänner 2021 und fast sieben Mal so hoch wie vor der Covid-Krise. Manche hofften auf einen Rückgang der Frachtraten mit dem Ende des chinesischen Neujahrsfestes, diese Hoffnung erfüllte sich bislang jedoch nicht. Auch die Staus vor Seefrachthäfen in China hielten im Februar an. Die Engpässe erschweren und die hohen Preise für Seefracht verteuern den Außenhandel. Derzeit ist vor allem bei den Preisen noch keine Entspannung in Sicht.

Containerpreise noch immer hoch

Die anhaltend hohen Preise für die Containerfracht zeigen die starke globale Nachfrage nach Waren gepaart mit Engpässen bei der Be- und Entladung von Containern in chinesischen und U.S. amerikanischen Häfen. Die chinesische Null-Covid-Strategie verschärfte die Knappheit an Arbeitskräften in Seehäfen im vergangenen Jahr. Es gibt derzeit noch keine Anzeichen für einen Rückgang der Frachtraten im ersten Halbjahr 2022.

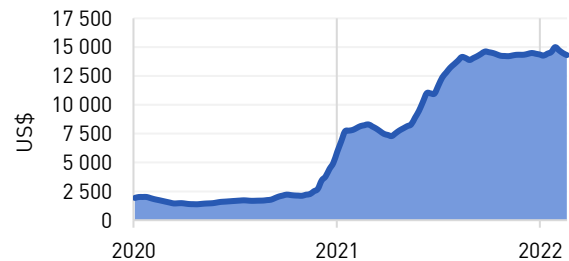
Weltweiter Container Index – Freightos Baltic Index



Der FBX Global Index ist ein Preisindex für das weltweite Verschiffen von einem 40-Fuß-Container.

[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [Freightos](#)

Container Index - China / Ostasien nach Nordeuropa



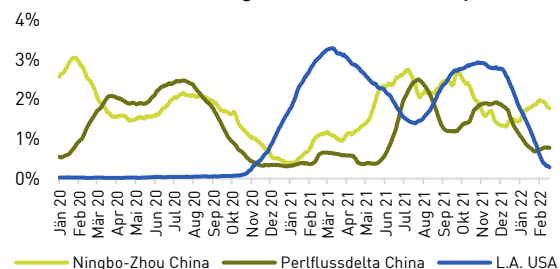
Der FBX 11 ist ein Preisindex für das Verschiffen von 40-Fuß-Containern von China bzw. Ostasien nach Europa.

[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [Freightos](#)

Staus in den USA lösen sich, aber immer noch 11 Prozent der Gütermenge in wartenden Containerschiffen

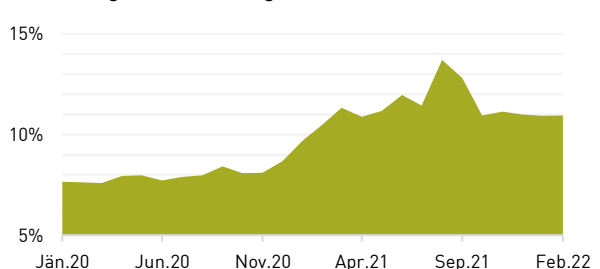
Die Containerschiffe sind noch immer nicht flüssig unterwegs. Derzeit befinden sich 11 Prozent der weltweit verschifften Gütermenge auf unbewegten Containerschiffen, fast doppelt so viel wie im Jänner 2020. In den USA verbesserte sich die Situation in den letzten beiden Monaten deutlich, die gestaute Frachtmenge vor dem Hafen von Los Angeles ist auf rund ein Zehntel des Wertes von Anfang November 2021 geschrumpft. In China änderten sich die Staus hingegen wenig seit Jänner.

In wartenden Schiffen gebundene Frachtkapazität



[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [FleetMon, IfW Kiel](#)

Gütermenge auf unbewegten Containerschiffen weltweit



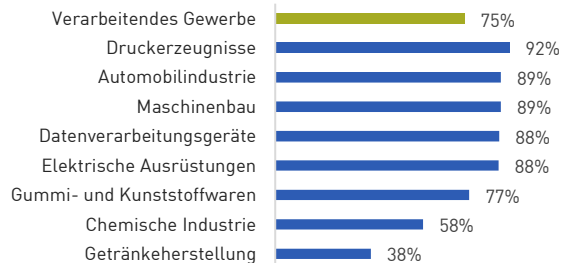
[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: [FleetMon, IfW Kiel](#)

Anspannung der Lieferketten noch immer nahe am Höchststand

Ende Oktober 2021 erreichten die Anspannungen in den globalen Lieferketten einen historischen Höchststand seit Beginn der Zeitreihe im Jahr 1997. Im Februar 2022 waren in Deutschland noch immer drei Viertel der Industrieunternehmen von Knappheiten bei Industrie-Vorprodukten betroffen. Der Ukraine-Krieg könnte die Engpässe verlängern.

Knappheit bei Industrie-Vorprodukten

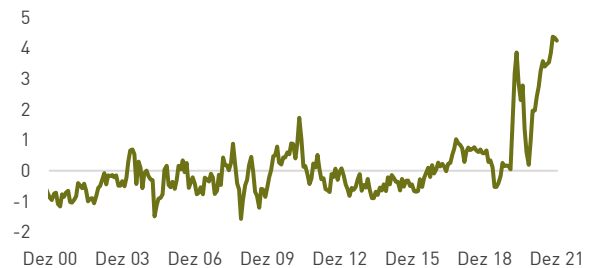
Anteil der betroffenen Industrieunternehmen in DE



Stand Februar 2022 | [Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: ifo

Globaler Lieferketten-Anspannungsindex

Global Supply Chain Pressure Index



[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: Federal Reserve Bank of New York

Preise für den Seetransport von Kohle und Eisenerz auf rund ein Drittel gefallen seit Oktober

Die Preisentwicklung für den Transport von Trockenschüttgut (wie z.B. Kohle und Eisenerz) legte seit Oktober 2021 eine steile Talfahrt hin. Im Baltic Dry Index spiegelt sich unter anderem auch die weltweite Nachfrage nach Kohle und Eisenerz wider. Nach dem Ende der chinesischen Neujahresfeierlichkeiten nehmen die Trockenschüttgut-Frachtraten jedoch nun wieder leicht zu. Die Seefrachtraten für Trockenschüttgut befinden sich jedenfalls nicht mehr auf Rekordniveau.

Frachtraten für Trockenschüttgut - Baltic Dry Index (BDI)

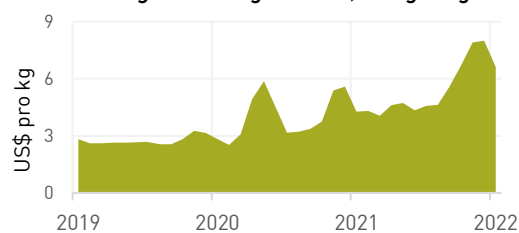


Der BDI ist ein Preisindex für das weltweite Verschiffen von Trockenschüttgut (z.B. Kohle, Eisenerz und Getreide).

[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: Baltic Exchange

Preise für Luftfracht von Asien nach Europa rückläufig

Baltic Exchange Air Freight Index, Hongkong – Europa



Der Baltic Exchange Air Freight Index ist ein Preisindex für Luftfrachttransporte, hier von Hongkong nach Europa.

[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: Baltic Exchange

Die Preise für den Versand von Fracht über den Luftweg von Asien nach Europa stiegen, angetrieben durch die Lieferverzögerungen bei der Seefracht im Herbst 2021, deutlich an. Nun geben sie im Jänner 2022 aber wieder nach. Der Lufttransport stellt nur für wenige Güter eine Alternative zum Seeweg da, weil der Transport mit Flugzeugen wesentlich teurer ist als mit Schiffen, insbesondere für schwere und voluminöse Güter.

Fazit: Die Preise für das Verschiffen von Containern sind weiterhin nahe dem Höchststand vom Oktober. Lieferengpässe beeinträchtigen noch immer einen Großteil der Industriebetriebe. Außerdem belastet der Krieg in der Ukraine nun zusätzlich die Lieferketten. Die Frachtraten werden voraussichtlich erst durch eine Abkehr Chinas von der Null-Covid-Strategie und einer dadurch höheren Verfügbarkeit von Arbeitskräften in den Seehäfen zurückgehen.