

FRACHTWÄCHTER

März 2023

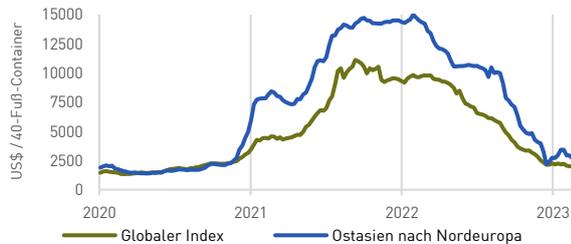
Abteilung für Wirtschaftspolitik

Konjunkturelle Flaute lässt Containerpreise deutlich unter Vorkrisenniveau sinken

Die Containerfrachtraten sind aussagekräftige Indikatoren für die wirtschaftliche Entwicklung. Das sieht man derzeit besonders deutlich. Die stark erhöhte Waren- und Rohstoffnachfrage, die 2021 ihren Höhepunkt hatte, ist komplett abgeflaut. Dies ist ein wichtiger Grund, warum die Containerfrachtraten auf der Route von Ostasien nach Nordeuropa unter das Vorpandemieniveau gesunken sind, inflationsbereinigt sogar deutlich. Außerdem endeten die pandemiebedingten Einschränkungen im Frachtverkehr und verbesserten damit die Containerverfügbarkeit. Während Container vor einem Jahr noch sehr knapp waren, gibt es derzeit teilweise Überkapazitäten. Zudem werden zusätzliche Containerschiffe gebaut, in den nächsten beiden Jahren werden sogar 30% an Containerschiffkapazität hinzukommen. Angesichts der gestiegenen Treibstoffpreise und der Inflation bedeutet dies eine rückläufige Rentabilität der Reedereien. Der Konjunkturrhimmel ist derzeit eher grau für den Warenhandel, insbesondere für jene Güter, die in Containern transportiert werden.

Container gut verfügbar und Containerpreise klar unter dem Vorkrisenniveau

Freightos Container Index



[Zur interaktiven Grafik](#) (Stand 10.3.2023) | Quelle: Freightos

Die Engpässe im Schiffsfrachtverkehr sowie die boomende Warennachfrage der Pandemiezeit sind vorbei. Letzteres zeigt sich beispielsweise in einem deutlichen Rückgang der verschifften Möbelmenge. All dies hat die Containernachfrage gesenkt, während sich das Containerangebot verbessert hat. Das Verschiffen eines 40-Fuß-Containers von Ostasien nach Nordeuropa kostet derzeit 1.515 US-Dollar, das ist nominell um 20 % weniger als zum Jahresanfang 2020.

Schwache Warennachfrage in Europa

Containerumschlag weltweit

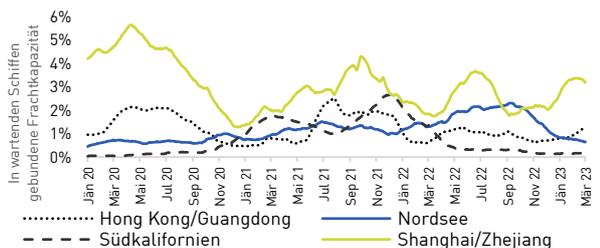


[Zur interaktiven Grafik](#) | Quelle: RWI

In den nordeuropäischen Häfen ist der Containerumschlag zu Jahresbeginn stark zurückgegangen. Dies lässt auch vermuten, dass etwa die deutsche Wirtschaftsleistung im ersten Quartal sinken wird. Während Chinas Containerumschlag im Jänner stabil geblieben ist, sank er im Rest der Welt unter das Vorkrisenniveau. Laut Frühindikatoren vom Kiel Institute bewegt sich der Welthandel seitwärts. Während die Warenexporte aus Westeuropa zurückgehen, steigen jene aus China und den USA.

Keine Staus mehr vor den Häfen

Wartende Containerschiffe

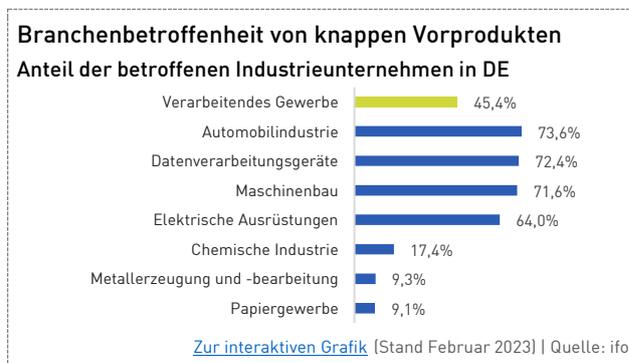
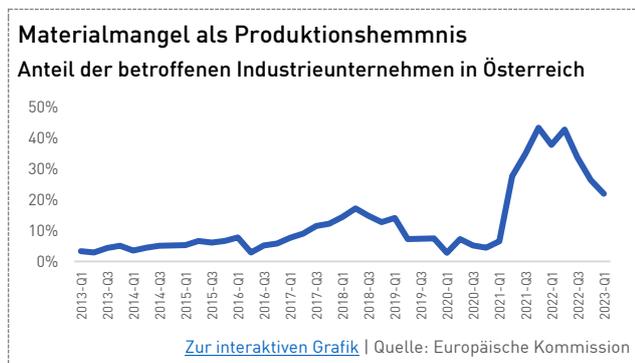


[Zur interaktiven Grafik](#) (Stand 1.3.2023) | Quelle: FleetMon, IFW Kiel

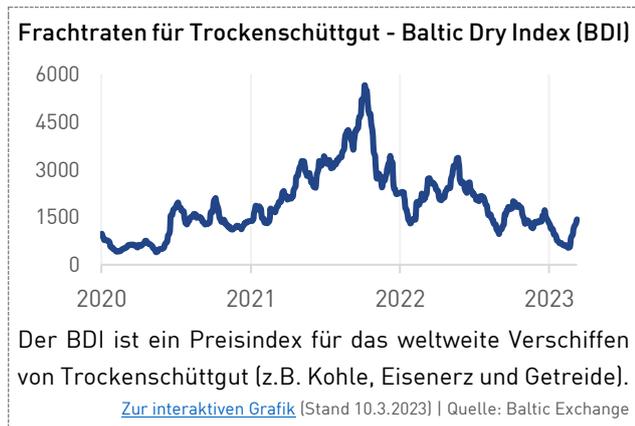
Der Containerschiffverkehr ist wieder so flüssig wie vor der Pandemie. Zum Vergleich: Zum Höhepunkt der Covid-Pandemie steckte 14 % der Containerfracht im Stau. Jetzt müssen in Nordeuropa, den USA und Hongkong fast keine Schiffe mehr auf ihre Entladung warten. Nur im Hafen von Shanghai gibt es gewisse Wartezeiten, doch diese liegen auch unter dem Vorpandemieniveau.

Dauerhafter Rückgang der Lieferkettenprobleme zeichnet sich ab

Die Lieferkettenprobleme entspannen sich seit dem zweiten Halbjahr 2022 stetig. Die weltweit rückläufige Nachfrage nach Waren und Rohstoffen hat dazu beigetragen. Während im Frühling 2022 noch 43 % der Industriebetriebe Österreichs knappes Material als wichtigstes Hindernis in der Produktionstätigkeit angeführt haben, ist der Materialmangel nun nur mehr für jedes fünfte Industrieunternehmen das Hauptproduktionshemmnis. Dies geht aus der quartalsmäßigen Befragung der Europäischen Kommission hervor. Eine ifo-Branchenbefragung zeigt für Deutschland, dass die Knappheit von Vorprodukten in der Automobilindustrie, der EDV-Branche und dem Maschinenbau allerdings immer noch hoch ist.



Bodenbildung bei Frachtraten für Rohstofftransporte erreicht



Die Preise für den Schiffstransport von Trockenschüttgut (u.a. Kohle, Eisenerz und Getreide) sind seit ihrem Höhepunkt im Oktober 2021 stark gefallen. Zeitgleich mit der Abkühlung der Neuaufträge der Industrie Österreichs im Mai 2022 ging auch der Baltic Dry Index deutlich zurück. Dennoch ist der Index um über 40% höher als vor der Pandemie. Chinas Öffnung könnte dazu beigetragen haben, dass die Nachfrage nach Frachtkapazitäten für Kohle, Eisenerz und Getreide seit dem 20. Februar wieder ansteigt. Die Preise für Stahl und Eisenerz sind im letzten Monat auch gestiegen, da die Rohstoffnachfrage anzog.

Nachfrage nach Industrieprodukten rückläufig



Das [WTO-Handelsbarometer](#) deutet auf eine schwache Entwicklung des Warenhandels im ersten Quartal 2023 hin. Nur die Automobilnachfrage liegt über dem Trend, während die anderen Komponenten des Barometers, insbesondere die Nachfrage nach elektronischen Komponenten, unterdurchschnittlich ausfällt. Das Kiel Institute erwartet eine Seitwärtsbewegung beim weltweiten Warenhandel für Februar 2023. Waren, die in Containern transportiert werden, sind derzeit stärker von der konjunkturellen Schwäche betroffen als Rohstoffe.

Die Seefracht lässt die Pandemie hinter sich: Es gibt keine Staus vor Häfen mehr, Container sind gut verfügbar und die Containerfrachtraten auf der Route Ostasien nach Nordeuropa liegen unter dem Vorpandemieniveau. Während sich das Containerangebot verbessert hat, wird die Containernachfrage durch die aktuelle Seitwärtsbewegung des Weltwarenhandels gedämpft.