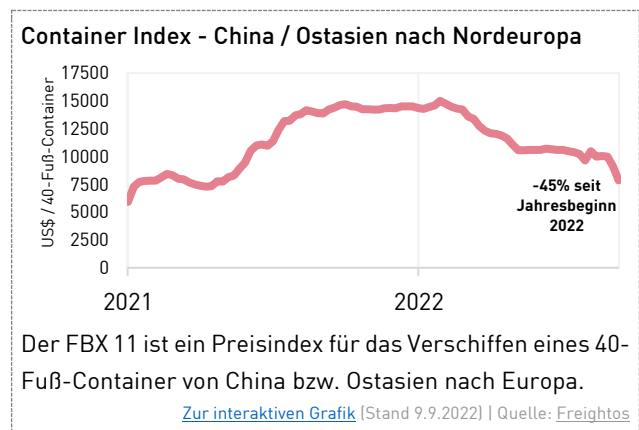
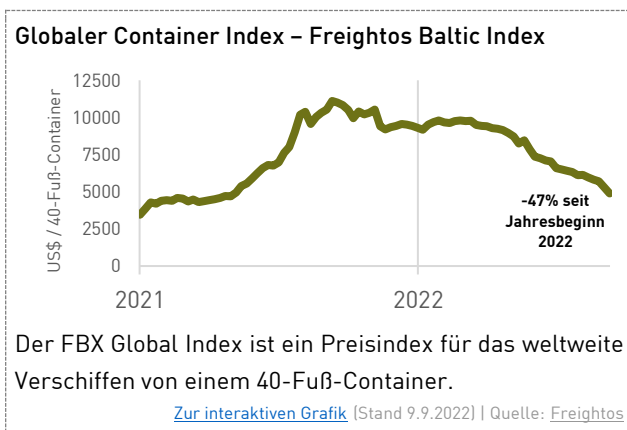




FRACHTWÄCHTER

Globale Konjunktur trübt sich ein, Frachtraten stark gesunken

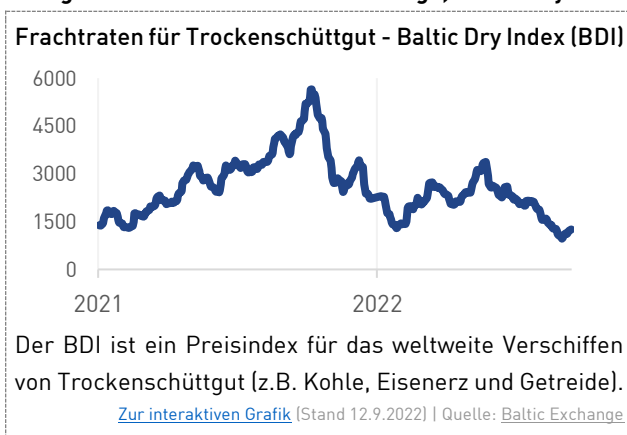
Fast alle Bereiche des Wirtschaftslebens sind heuer von starken Preissteigerungen betroffen. Anders ist das bei den Frachtraten. Diese haben sich bereits im Vorjahr vervielfacht und fallen seit Anfang Februar des heurigen Jahres stetig. Das liegt vor allem an der sich abschwächenden Konjunktur. Obwohl sich die Preise für das Verschiffen von Containern seit dem Jahresbeginn fast halbiert haben, sind sie aber immer noch viermal so hoch wie vor dem ersten COVID-Ausbruch.



Containerangebot wird in den nächsten Jahren ausgeweitet, dies dämpft die Preise

Die Containerfrachtraten könnten auch mittelfristig deutlich unter den Höchstwerten vom Vorjahr bleiben. In den nächsten Jahren wird das Containerangebot nämlich deutlich steigen, denn 2021 gab es ein 14-Jahres-Hoch bei der Anzahl der in Auftrag gegebenen Containerschiffe. Diese werden in den kommenden zwei Jahren ausgeliefert werden und die Containerverfügbarkeit heben.

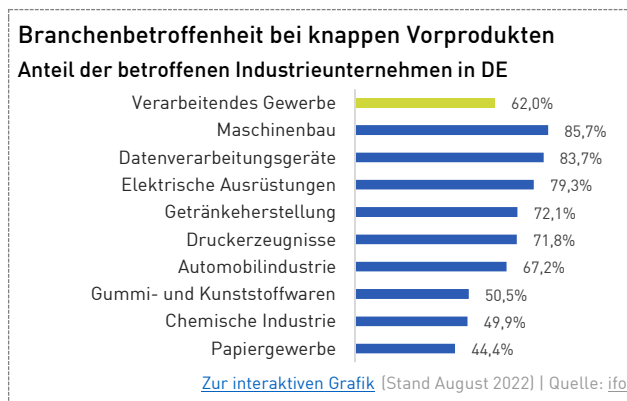
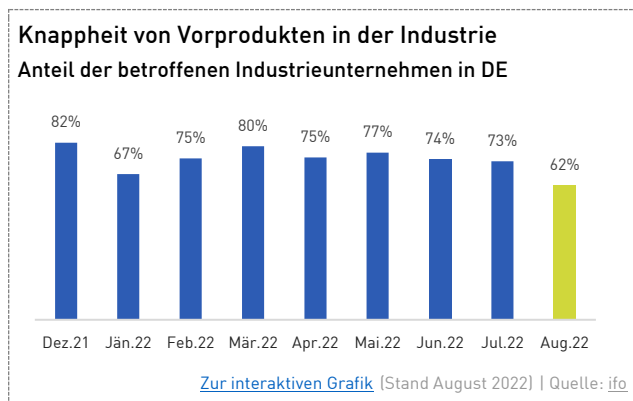
Weniger chinesische Eisenerznachfrage, Baltic-Dry-Frachtraten niedriger als Anfang 2021



Nicht nur die Containerfrachtraten, sondern auch die Preise für den Schiffstransport von Trockenschüttgut (u.a. Kohle, Eisenerz und Getreide) befinden sich seit Mai 2022 auf einer steilen Talfahrt. Dämpfend wirkt ein Rückgang der chinesischen Eisenerznachfrage, zudem haben manche Stahlwerke in Europa in Folge des starken Energiepreisanstiegs ihre Produktion gedrosselt. Die vermehrte Nachfrage nach Kohle könnte den Baltic Dry Index allerdings wieder heben. Gestärkt durch die Turbulenzen auf den Gasmärkten, steigt nämlich die Kohlenachfrage.

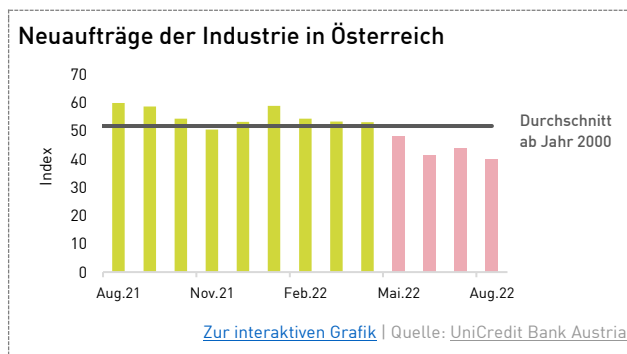
Lieferkettenprobleme halten an, verlieren aber an Schärfe

Rund sechs von zehn deutschen Industrieunternehmen waren im August von Knappheiten bei Industrie-Vorprodukten betroffen, das ist zwar ein beträchtlicher Anteil, aber dennoch bereits eine deutliche Verbesserung im Vergleich zu den Vormonaten. Groß sind die Lieferschwierigkeiten nach wie vor bei elektronischen Komponenten, Stahl und Aluminium sowie bei Verpackungsmaterialien. Die neuerlichen Lockdowns in China tragen nicht zur Entspannung bei.

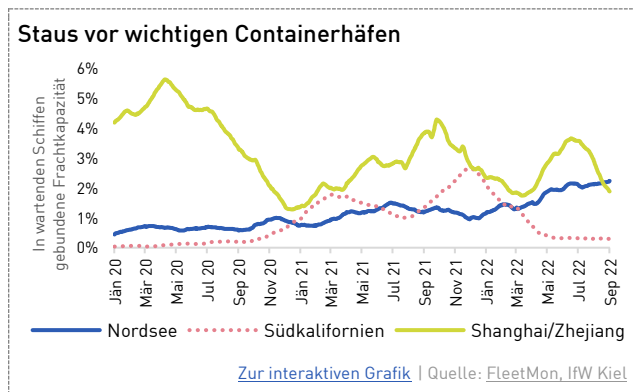


Nachfrageboom zu Ende, Materiallager sehr gut gefüllt

Der WTO-Handelsbarometer zeigt eine [global stagnierende Handelsentwicklung](#). Dies ist ein Grund für die rückläufigen Lieferengpässe. Der Energiepreisschock senkt die Nachfrage nach Industriegütern sowie die Produktionserwartungen und den Konjunkturausblick. Außerdem sind die Materiallager derzeit noch sehr gut gefüllt. In Summe könnte dies den Handel über den Winter weiter dämpfen.



In Nordseehäfen stauen sich die Containerschiffe, neuerliche Lockdowns in China kommen hinzu



Nordeuropäische Häfen liegen bei der Staustatistik derzeit ganz vorne, u.a. wegen Nachwirkungen der chinesischen Lockdowns, hinzu kamen Streiks, Bauarbeiten und fehlende Containerstellplätze. Die neuerlichen Lockdowns in einigen chinesischen Städten zeigen sich hingegen noch nicht wieder in den chinesischen Staudaten. Fast wie vor der Pandemie läuft der Containerschiffsverkehr in Südkalifornien. Weltweit stecken aber immer noch elf Prozent der verschifften Container im Stau, fast doppelt so viele wie Anfang 2020.

Fazit: Frachtraten sind einer von wenigen Kostenfaktoren für importierende Unternehmen, die derzeit sinken. Die Lieferketten-Problematik entspannt sich etwas. Die nachlassende Güternachfrage signalisiert eine konjunkturelle Abbremsung, die die globale Industrieproduktion im Winter dämpfen dürfte.