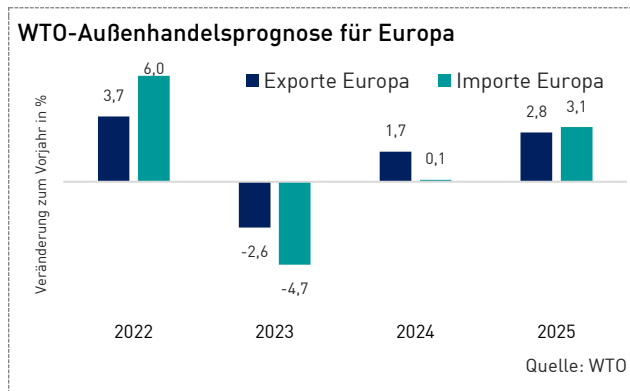


AUFWÄRTSTREND IM WARENHANDEL ERWARTET

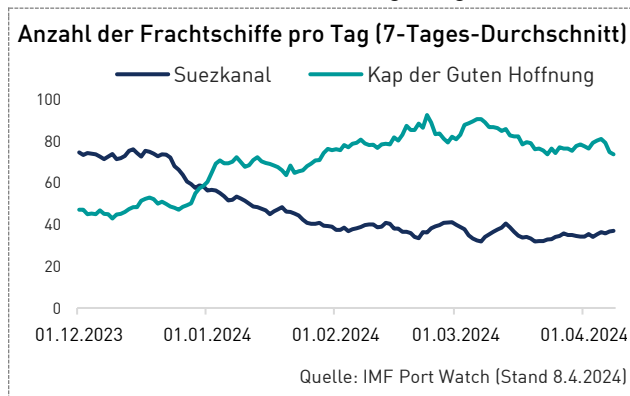
Starke Zinsanstiege, die weiterhin hohe Inflation und geopolitische Konflikte prägten das Jahr 2023 und führten zu einem rückläufigen Welthandel und einer gedämpften Frachttätigkeit. In Summe wurde 2023 ein Minus von 1,2 % beim globalen Warenhandel verzeichnet. Nun wird aber eine Trendumkehr erwartet. Der Weltwarenhandel dürfte in diesem Jahr laut der [Welthandelsorganisation \(WTO\) um 2,6 % zulegen](#), ermöglicht durch eine Abflachung der Inflation sowie einem Anstieg der Realeinkommen. Geopolitische Konflikte stellen allerdings ein Prognoserisiko dar. Einer der vielen aktuellen Konfliktherde sind die Angriffe der Huthi im Roten Meer. Diese führten bisher nur zu Verlagerungen und Verteuerungen, nicht aber zu Einbrüchen des Seehandels. Die Robustheit des Seehandels zeigt sich auch darin, dass der [Einsturz der Brücke von Baltimore zwar Routenveränderungen verursachte, jedoch kaum Auswirkungen auf die Frachtraten hatte](#). Die Folgen der aktuellen Eskalation des Nahostkonflikts mit den Drohnenangriffen des Irans auf Israel sind jedoch noch nicht absehbar.

Verbesserter Exportausblick für Europa



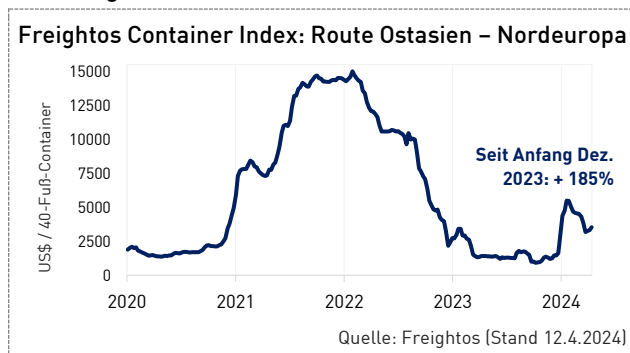
Die WTO geht davon aus, dass sich die europäischen Warenexporte dieses Jahr leicht erholen werden. Auch wenn die Auftragslage der Industrie in den deutschsprachigen Eurozonenländern und Frankreich noch sehr niedrig ist. Nach dem Rückgang der europäischen Warenexporte um 2,6 % im Vorjahr werden diese im laufenden Jahr voraussichtlich um 1,7 % zulegen. Weltweit bleibt Europas Exportentwicklung jedoch hinter jener anderer Weltregionen, z.B. Nordamerikas (+3,6 %), zurück.

Kein Stillstand, sondern bloß Verlagerung des Seehandels



Die Huthi-Angriffe haben zu einer Umlenkung des Großteils des Frachtschiffsverkehrs vom Suezkanal auf das Kap der Guten Hoffnung geführt. Es sind insbesondere jene Schiffe mit höherwertiger Fracht, welche die gefährliche Route durch den Suezkanal meiden und stattdessen den rund 12 Tage längere Weg um das Kap der Guten Hoffnung wählen. Verlagerungen fanden auch in den USA durch den Einsturz der Brücke in Baltimore statt.

Huthi-Angriffe verteuern Seehandel

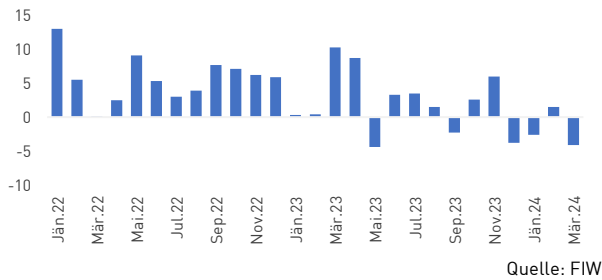


Die Angriffe der Huthi bewirkten zum Jahreswechsel eine Vervierfachung der Containerfrachtraten. Mittlerweile haben sich die Frachtraten durch die Gewöhnung an die Lage am Roten Meer wieder etwas entspannt. Außerdem ist das Frühjahr typischerweise eine schwache Jahreszeit für den Containerhandel. Derzeit kostet der Transport eines 40-Fuß-Containers von Ostasien nach Nordeuropa 3.545 US\$. Anfang Dezember 2023 waren es 1.243 US\$.

Heimische Exporte mit schwachem erstem Quartal

FIW-Indikator für die Exportentwicklung Österreichs

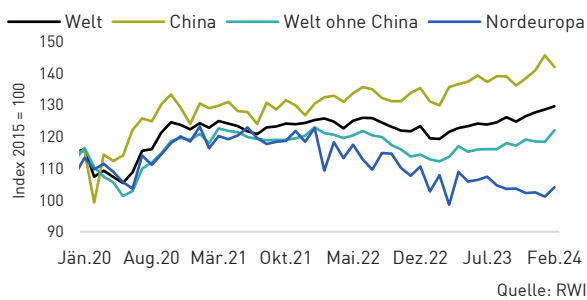
Reale Veränderung in % zum Vorjahresmonat, saisonbereinigt



Die schwache Industrienachfrage zeigt sich bei der heimischen Exportentwicklung im ersten Quartal dieses Jahres. Der FIW-Exportindikator weist einen Rückgang der realen Warenexporte um 1,8% im Vergleich zum Vorjahresquartal aus. Die realen Warenimporte sind noch viel stärker zurückgegangen, nämlich um 9,7%. Auch dies ist ein Zeichen für die anhaltende Konjunkturschwäche. Das FIW geht jedoch davon aus, dass die Talsohle durchschritten ist und nun eine Stabilisierung folgt.

Anzeichen für positive Trendwende im Containerhandel

Containerumschlag



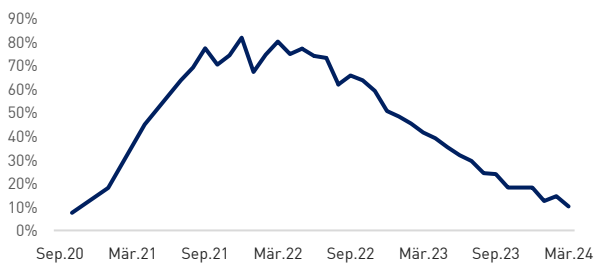
Nachdem der Containerumschlag in Europa zu Beginn des heurigen Jahres auf einen Acht-Jahres-Tiefstand gesunken ist, gibt es nun endlich positive Signale. Seit Jahresbeginn steigt sowohl der Weltcontainerhandel als auch jener in nordeuropäischen Häfen. Die von der WTO erwartete Stagnation der Warenimporte in Europa deutet jedoch darauf hin, dass die Industrieproduktion Europas weiterhin schwach bleiben dürfte.

Materialengpässe derzeit nicht von Bedeutung

Bei der aktuellen ifo-Erhebung vom März 2024 waren nur mehr 10,2% aller Industriebetriebe Deutschlands von Knappheiten bei Vorprodukten betroffen. Dies entspricht schon fast den Vor-Pandemiewerten. Bei den Produzenten von IT-Geräten und elektrischen Ausrüstungen sowie in der Chemieindustrie waren Materialengpässe noch etwas präsenter.

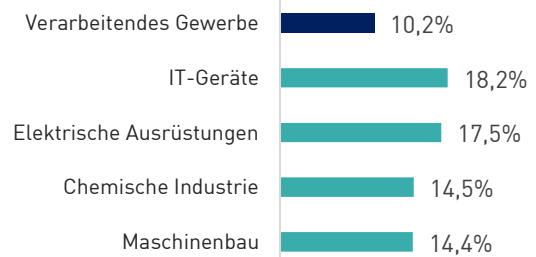
Materialengpässe in der Industrie

Anteil der betroffenen Industrieunternehmen in DE



Branchenbetroffenheit von knappen Vorprodukten

Anteil der betroffenen Industrieunternehmen in DE



FAZIT: Die Konflikte im Nahen Osten erhöhen die Außenhandels- und Transportrisiken. Bislang zeigte sich der Seehandel allerdings erstaunlich robust. Die Angriffe der Huthi im Roten Meer führten zwar zur Verlagerung von Frachtrouten und zur Verteuerung des Transports, lösten aber keinen Einbruch des Seehandels aus. Für das kommende Jahr erwartet die Welthandelsorganisation – trotz der geopolitischen Konflikte – einen Anstieg des globalen Warenhandels um 2,6%.