

**WP-Update**

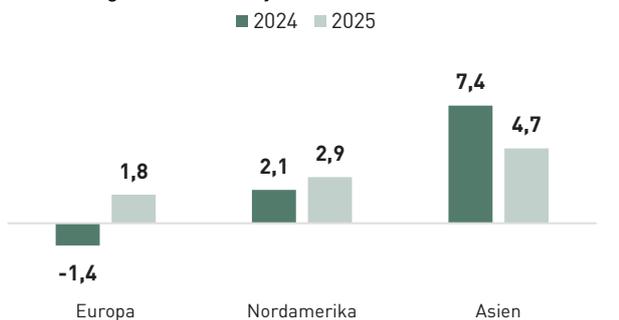
# Europa verliert Exportmarktanteile

## Frachtwächter 2/2024

Laut der aktuellen Prognose der Welthandelsorganisation (WTO) soll der weltweite Güterhandel 2025 um 3,0 % wachsen und damit etwas stärker zulegen als im laufenden Jahr. Regional gibt es allerdings große Unterschiede. Während asiatische Exporte boomen (2024: +7,4 %, 2025: +4,7 %), verliert Europa an Boden (2024: -1,4 %). Dies liegt vor allem an der schwachen europäischen Konjunktur, welche die Binnennachfrage dämpft. Außerdem deckt China einen wachsenden Anteil seines Güterbedarfs aus eigener Produktion und ist damit weniger auf Importe aus Europa angewiesen. Die für 2025 erwartete leichte Belebung der weltweiten Konjunktur, getrieben durch Zinssenkungen und rückläufiger Inflation, soll auch der europäischen Exportentwicklung Aufwind verleihen (+1,8 %). Im Vergleich zu anderen hochindustrialisierten Weltregionen, wie etwa den USA, hinkt Europa jedoch weiterhin hinterher. Auf der globalen Ebene sind der Warenhandel und das Frachtgeschäft geopolitischen Risiken und handelspolitischen Hemmnissen ausgesetzt. Abwärtsrisiken bestehen unter anderem durch die angekündigten US-Importzölle sowie durch die Konflikte im Nahen Osten. Das Frachtgeschäft ist weiterhin durch die Krise am Roten Meer geprägt, die nun bereits seit über einem Jahr zu einer großräumigen Umschiffung des Suez-Kanals und damit auch zu einem Anstieg der Containerfrachtraten geführt hat. Die bedeutende Reederei Maersk ist dennoch zuversichtlich und erwartet für 2025 – angetrieben durch eine starke U.S. amerikanische Konsumnachfrage – ein Plus zwischen 5 und 7 % beim weltweiten Warenhandel.

### Warenexportentwicklung laut WTO-Prognose

Veränderung in % zum Vorjahr



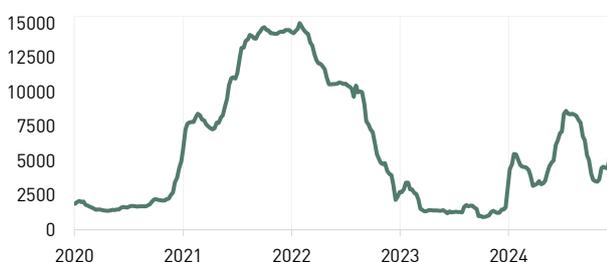
Quelle: WTO

### Europa mit schwacher Exportentwicklung

Nach einem Zuwachs um +2,7 % im Jahr 2024 erwartet die WTO, dass der globale Warenhandel 2025 um 3,0 % zulegen wird. Obwohl sich die europäischen Exporte von den Rückgängen im Jahr 2024 erholen dürften (2025: +1,8 %), schrumpft Europas Anteil am weltweiten Handel weiter. Strukturelle Umbrüche, wie der Umstieg von Verbrennermotoren auf E-Autos, spielen bei der Abschwächung der Nachfrage nach europäischen Waren eine zentrale Rolle. Chinas Erfolge bei der Vermarktung höherwertiger Technologiegüter stärken wiederum Asiens Position auf dem Weltmarkt.

### Freightos Container Index: China/Ostasien – Nordeuropa

Frachtrate in US\$ pro 40-Fuß-Container



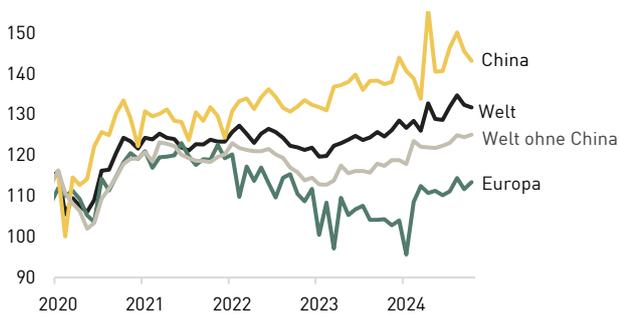
Quelle: Freightos (Stand: 6.12.2024)

### Achterbahnfahrt der Containerfrachtraten

Die Containerfrachtraten haben in diesem Jahr eine Berg- und Talfahrt hingelegt. Nach einem steilen Frachtraten-Anstieg aufgrund der Huthi-Angriffe im Roten Meer folgte zu Frühlingsbeginn eine leichte Entspannung. Seit November geht es aufgrund vorgezogener Lieferungen für das chinesische Neujahrsfest sowie Unsicherheiten durch die US-Importzollrohungen wieder aufwärts. Aktuell sind die Frachtraten 3,5-mal so hoch wie vor einem Jahr. Der Umweg über das Kap der Guten Hoffnung kostet Treibstoff und bindet Container sowie Personal.

### Containerumschlag

RWI-ISL-Containerumschlag-Index, 2015 = 100



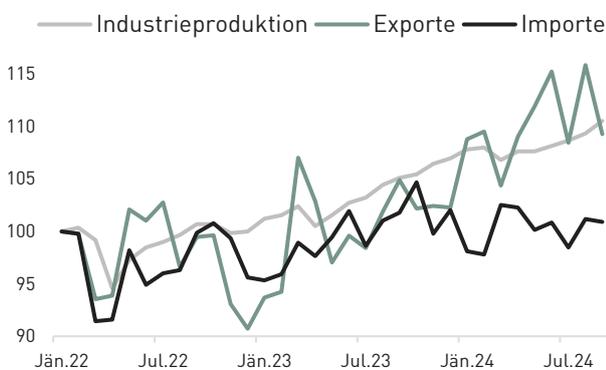
Quelle: [RWI](#)

### Europas Containerumschlag nur auf Vorkrisenniveau

Der Containerumschlag-Index ist ein Indikator für den weltweiten Warenhandel und die globale wirtschaftliche Aktivität. Während das erste Halbjahr 2024 durch einen weltweiten Anstieg des Containerumschlags geprägt war, ist der globale Aufwärtstrend im Herbst ins Stocken geraten. Auffallend ist, dass sich der Containerumschlag in europäischen Häfen lediglich auf dem Vorkrisenniveau aus 2019 befindet, während der chinesische und weltweite Containerumschlag in diesem Zeitraum stark zulegen konnten. Verantwortlich dafür ist die schwache Konjunkturlage Europas während der letzten beiden Jahre.

### Chinas Industrieproduktion, Exporte und Importe

Index, Jänner 2022 = 100



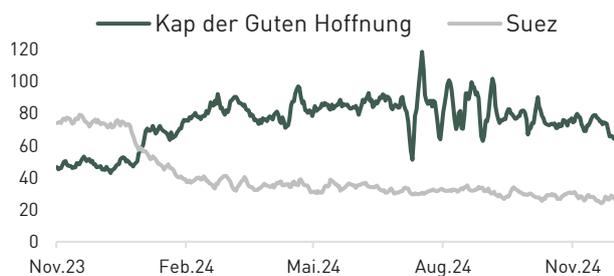
Quelle: [CPB](#)

### China produziert mehr und importiert weniger

China befriedigt seine Nachfrage immer stärker aus eigener Produktion. Während die chinesische Produktion seit Jänner 2022 um 11 % angestiegen ist, stagnierten die Importe Chinas in demselben Zeitraum (CPB). Der deutliche Anstieg der Produktionsleistung und der Warenexporte Chinas hängt auch mit der aktiven chinesischen Industriepolitik und den dortigen Produktionssubventionen zusammen. China spezialisiert sich immer stärker auf höherwertige Technologiegüter, die in der Vergangenheit noch importiert werden mussten. Dies trägt dazu bei, dass die Importe Chinas trotz des Produktionsbooms stagnieren. Europäische Unternehmen spüren die nachlassende Nachfrage Chinas besonders deutlich, insbesondere im Automobilbereich.

### Anzahl der Frachtschiffe pro Tag

Gleitender Durchschnitt (7 Tage)



Quelle: [IMF Port Watch](#)

### Frachtschiffe meiden weiterhin den Suez-Kanal

Der überwiegende Teil des Frachtschiffsverkehrs von Asien in die europäische Nordsee wird aufgrund der Huthi-Angriffe seit Ende 2023 um das Kap der Guten Hoffnung statt durch den Suezkanal gelenkt. Daran hat sich auch bislang wenig geändert. Allerdings hat der Frachtverkehr von Asien nach Europa im Jahresvergleich abgenommen. Die schwache Konjunktur in vielen EU-Ländern hat dazu beigetragen, dass im November 2024 in Summe um ein Fünftel weniger Frachtschiffe um das Kap der Guten Hoffnung sowie durch den Suezkanal gefahren sind als ein Jahr zuvor.

**FAZIT:** Die schwächelnde Konjunktur, strukturelle Probleme und geopolitische Unsicherheiten führen dazu, dass Europa derzeit nicht – wie in der Vergangenheit üblich – vom Wachstum des globalen Handels profitieren kann. Die bedeutenden Dynamiken des Warenhandels finden in anderen Regionen der Welt statt. Die Frachtraten auf den Routen von Asien nach Europa sind aufgrund der verlängerten Wege über das Kap der Guten Hoffnung deutlich höher als im Vorjahr. Wann die Route durch den Suez Kanal wieder stärker frequentiert werden kann, ist derzeit nicht absehbar. Zu beobachten gilt es, wie sich die künftige US-Politik auf die internationale Frachtschiffahrt auswirken wird. So hat Trumps designierter nationaler Sicherheitsberater, Mike Waltz, jüngst darauf gedrängt, dass die USA ihre Schifffahrtsindustrie angesichts der wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Macht Chinas wiederaufbauen.



Weitere  
Publikationen  
finden Sie auf  
unserer Website!

**Medieninhaber/Herausgeber:**  
Wirtschaftskammer Österreich  
Abteilung für Wirtschaftspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien  
wp@wko.at, wko.at/wp, Tel: +43 5 90 900 | 4401

**Abteilungsleitung:**  
MMag. Claudia Huber

**Chefredaktion:**  
Thomas Eibl

**Autor/Ansprechpartner:**  
Dr. Julia Borrmann,  
julia.borrmann@wko.at  
Tel: +43 5 90 900 | 4280  
Dezember 2024