

**Verzögerungen und
starke Preissteigerungen
im Containerfrachtverkehr –
Bedeutung für den österreichischen
Außenhandel**

Elisabeth Christen
Yvonne Wolfmayr

Verzögerungen und starke Preissteigerungen im Containerfrachtverkehr – Bedeutung für den österreichischen Außenhandel

Elisabeth Christen, Yvonne Wolfmayr

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Begutachtung: Christian Glocker

Wissenschaftliche Assistenz: Irene Langer

WIFO Research Briefs 7/2021

Juni 2021

Inhalt

Ab der Jahresmitte 2020 kletterten die Frachtraten für Schiffscontainer in ungeahnte Höhen. Die rasch einsetzende Erholung der Sachgütererzeugung und Besonderheiten im Erholungsmuster des Welthandels durch ein verändertes Konsumverhalten während der COVID-19-Pandemie zählten zu den wichtigsten Gründen. Die Verlangsamung in der maritimen Lieferkette und die Suezkanal-Blockade verschärften die Situation weiter. Vor allem die Schiffroute von Asien nach Europa war von den Preissteigerungen betroffen. Österreich importiert Waren im Wert von 14,5 Mrd. € aus Asien und rund 40% (5,6 Mrd. €) davon über den Seeweg. Aus China stammen davon mehr als die Hälfte dieser maritimen Importe aus Asien. Der Großteil davon fällt auf Kraftfahrzeuge, mechanische und elektrische Geräte (z. B. Waschmaschinen, Kühlschränke), Möbel und andere Konsumgüter. Insgesamt dürften rund 17% der österreichischen Extra-EU-Importe, bzw. rund 4% der österreichischen Gesamtimporte, von der rasanten Kostensteigerung auf den Schiffrouten von Asien nach Europa betroffen sein. Internationale Prognosen gehen derzeit davon aus, dass sich die daraus ergebende Lieferproblematik im weiteren Jahresverlauf beruhigt und die Wachstumsaussichten für die Produktion und den Außenhandel nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

E-Mail: elisabeth.christen@wifo.ac.at, yvonne.wolfmayr@wifo.ac.at

2021/RB/0

© 2021 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Medieninhaber (Verleger), Hersteller: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

1030 Wien, Arsenal, Objekt 20 | Tel. (43 1) 798 26 01-0 | <https://www.wifo.ac.at>

Verlags- und Herstellungsort: Wien

Kostenloser Download: <https://www.wifo.ac.at/wwa/pubid/67239>

Verzögerungen und starke Preissteigerungen im Containerfrachtverkehr - Bedeutung für den österreichischen Außenhandel

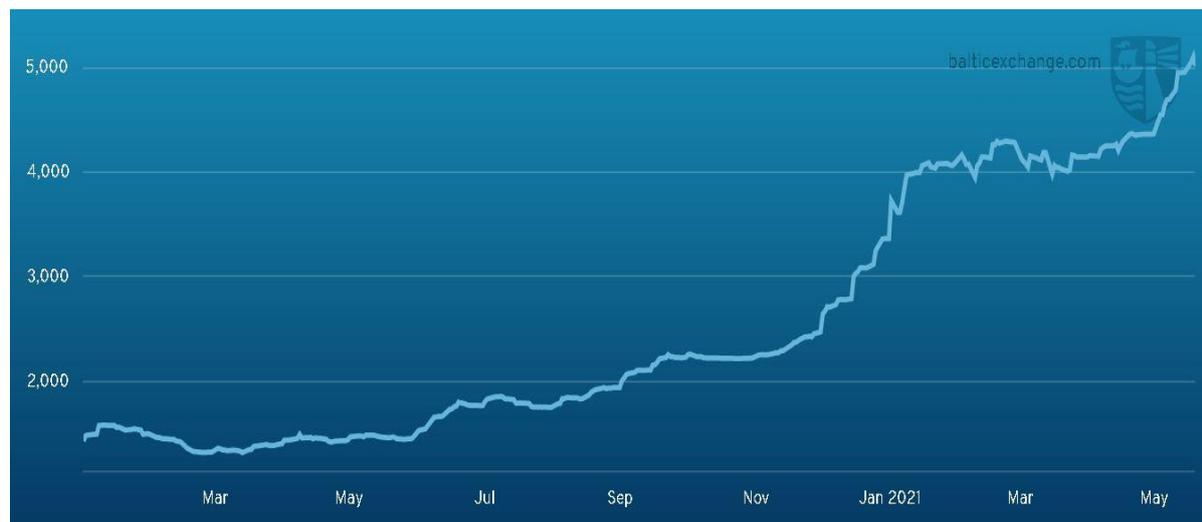
Elisabeth Christen, Yvonne Wolfmayr

1. Einleitung

Seit dem Herbst 2020 verzeichnen die Kosten für die Containerverschiffung von Waren einen enormen Anstieg (Abbildung 1). Dies weckt Befürchtungen negativer Rückwirkungen auf Lieferketten und die weitere wirtschaftliche Erholung in der Sachgütererzeugung. Denn rund die Hälfte des EU-Handels mit Drittländern wird über den Seeweg erbracht und auch für Österreich zählt der maritime Handel, der 40% der Warenexporte und rund 25% der Warenimporte abdeckt, zu den wichtigsten Transportarten im Handel mit Extra-EU-Ländern. Der Research Brief fasst die wichtigsten Hintergründe der Preissteigerungen im internationalen Containerfrachtverkehr zusammen, wirft einen Blick auf die Wichtigkeit unterschiedlicher Transportwege im Außenhandel Österreichs mit Drittländern und gibt eine kurze Einschätzung zu den möglichen Folgen für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und Österreichs.

Abbildung 1: Containerfrachtraten - Global Container Freight Index (FBX)

Wöchentliche Preise eines 40-Fuß-Containers auf 12 internationalen Seerouten in US-Dollar



Q: The Baltic Exchange.

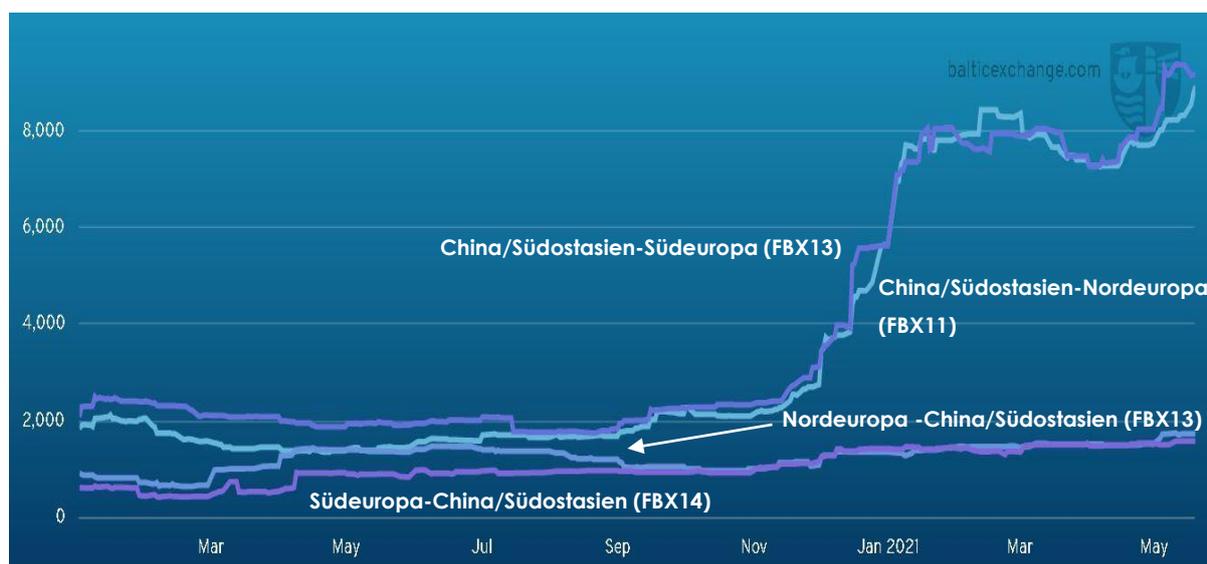
2. Kräftige Preissteigerungen bei Containerfrachten aus China/Südostasien

Der Anstieg der Containerfrachtkosten betrifft vor allem die Routen von China/Südostasien nach Europa sowie – wenn auch etwas weniger ausgeprägt – die Routen von Asien nach Nordamerika (Abbildung 2).

Abbildung 2: Containerfrachtraten auf ausgewählten Schiffsrouten

Wöchentliche Preise eines 40-Fuß-Containers in US-Dollar

China/Südostasien – Europa



China/Südostasien – Nordamerika



Q: The Baltic Exchange.

So ist die Frachtrate einer Verschiffung eines 40-Fuß-Containers – der hauptsächlich für den Transport von Konsumgütern gebucht wird - von China/Südostasien nach Nordeuropa laut dem Global Container Freight Index (FBX) von etwa 2.000 \$ im Jänner 2020 auf knapp unter 10.000 \$ im Mai 2021 gestiegen¹⁾). Dagegen zeigen sich deutlich geringere Kostensteigerungen auf anderen Routen, insbesondere die jeweilige Gegenrichtung von europäischen bzw. nord-amerikanischen Häfen nach China/Südostasien.

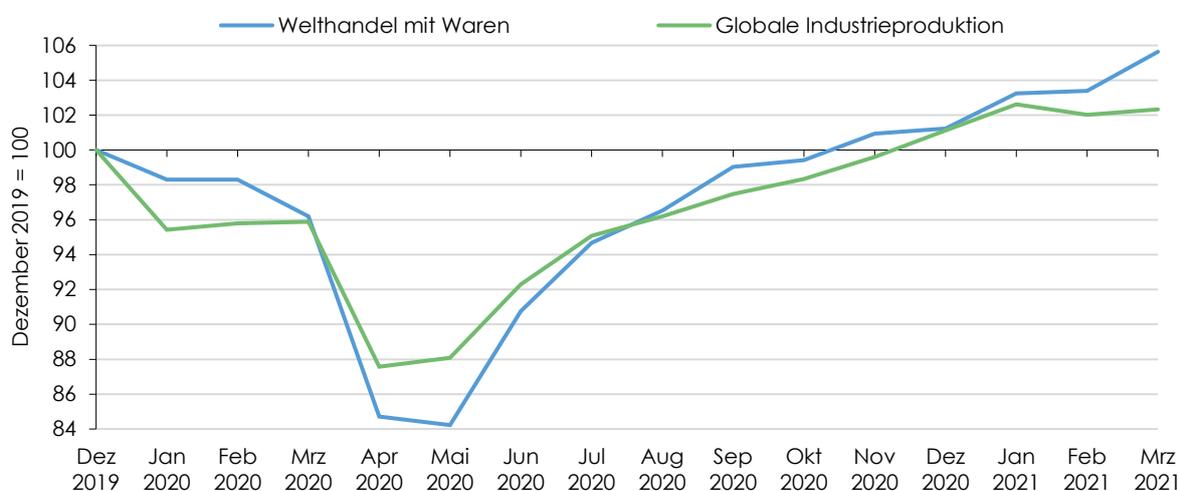
3. Die wichtigsten Ursachen für die beobachteten Preissteigerungen

Die beobachteten Preissteigerungen können auf die folgenden Gründe zurückgeführt werden:

Die überraschend kräftige Erholung der globalen Industrieproduktion und des Welthandels mit Waren: Nach dem tiefen Einbruch im Frühjahr 2020 erholte sich die globale Warenproduktion und der Welthandel mit Waren außerordentlich rasch, mit einem ersten kräftigen Anstieg in den Sommermonaten 2020 (Abbildung 3).

Abbildung 3: Welthandel mit Waren und globale Industrieproduktion

Real saisonbereinigt



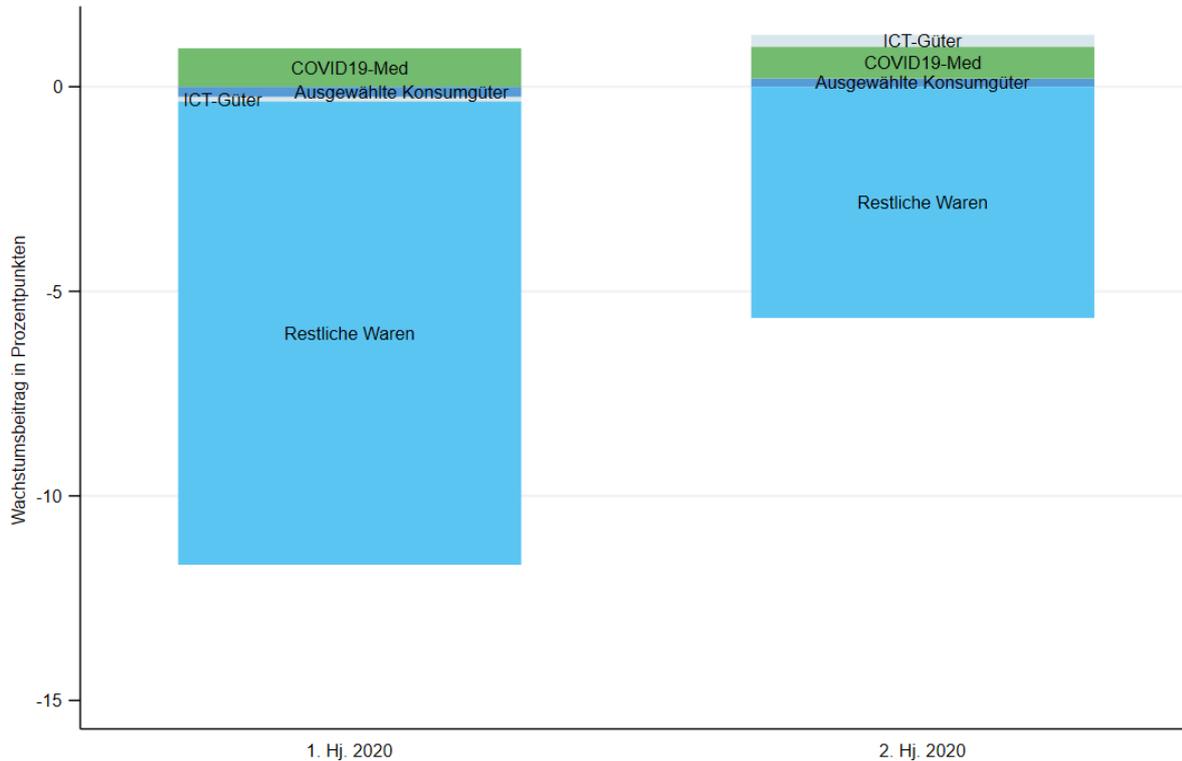
Q: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, World Trade Monitor.

Das jeweilige Vorkrisenniveau wurde zu Jahresende 2020 bereits um rund 1% übertroffen. Während der kontaktintensive Dienstleistungsbereich und insbesondere der internationale Tourismus weiter unter den gesundheitspolitischen Einschränkungen litten, profitierte die globale Sachgüterproduktion von leichter umsetzbaren Schutzmaßnahmen in den (kapitalintensiveren) Produktionsabläufen, einer Verschiebung der Konsumnachfrage von Dienstleistungen und Reisen hin zu Warenkäufen wie IT-Ausrüstungen, ausgewählte (langlebige) Konsumgüter (z. B. Möbel,

¹⁾ Mitte Juni lag die entsprechende Frachtrate bei einem Wert von 11.006 \$.

Sportgeräte, Fahrräder, Kühlschränke oder Waschmaschinen) sowie von einer pandemiebedingten erhöhten Nachfrage nach medizinischen und pharmazeutischen Produkten.

Abbildung 4: Beitrag ausgewählter Gütergruppen zur Veränderung der EU-27-Importe



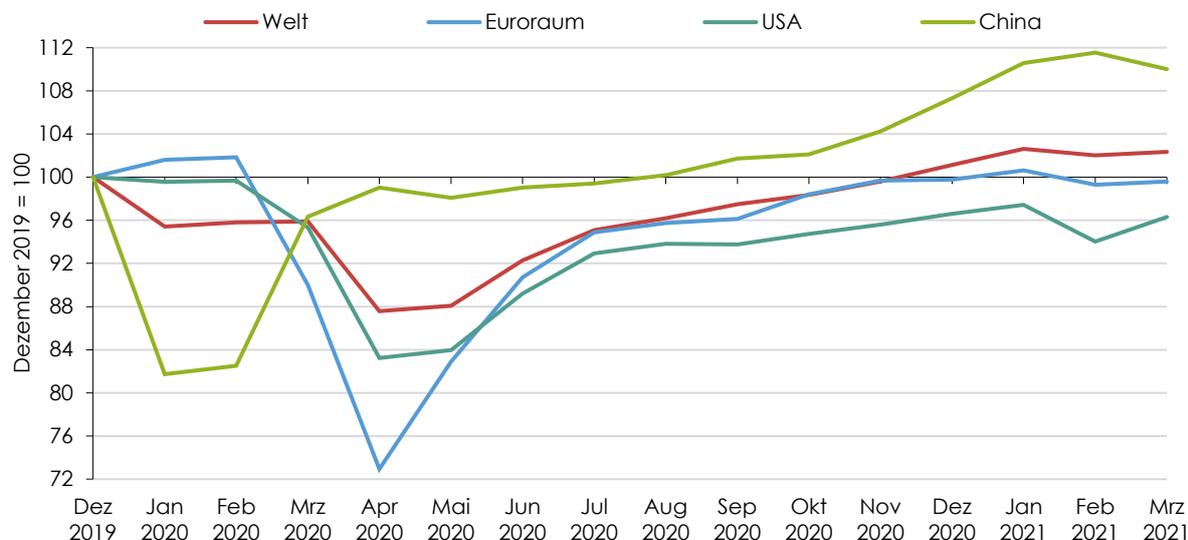
Anmerkung: Warengruppenelemente siehe Übersicht A1 im Anhang.
Q: Eurostat, WIFO-Berechnungen.

Abbildung 4 zeigt dies am Beispiel der Importnachfrageentwicklung der EU 27. Zusätzlich verstärkte der Aufbau von Lagerbeständen aus Importen die Auswirkungen des sprunghaften Anstiegs der Nachfrage auf den internationalen Handel²⁾. Dem raschen Lagerabbau während des kräftigen Nachfrageeinbruchs folgte so eine für viele Zwischenhändler ebenso rasche und in ihrer Stärke überraschende Erholung von Nachfrage und Produktion.

²⁾ Vor allem wegen Größenvorteilen beim Transport halten Unternehmen und Zwischenhändler tendenziell höhere Lagerbestände an importierten Waren als dies bei inländischen Waren der Fall ist (Alessandria et al., 2010). Bei einem kräftigen Anziehen der Nachfrage steigen die Importe ganz allgemein, aber zusätzlich auch, weil Lagerbestände wieder aufgefüllt werden. Dies verstärkt Nachfrageeffekte auf den internationalen Handel. Zusätzlich wirkt der sogenannte "Forrester"-Effekt (Forrester, 1961) oder "Bullwhip"-Effekt (Lee et al., 1997), der die Neigung bezeichnet, dass Materialbestellungen infolge von Nachfragesignalen mit zusätzlichen Sicherheitsmengen erfolgen, um Lieferengpässe zu vermeiden. Dieser Effekt der Mehrbestellung zieht sich durch die gesamte Lieferkette und "peitscht" sich entsprechend von Stufe zu Stufe auf und ist am Ende der Lieferkette am höchsten. Die Bestellungen und der Lageraufbau übertreffen damit das Maß der ursprünglichen Nachfrageschwankung bei weitem.

Abbildung 5: Entwicklung der globalen Industrieproduktion

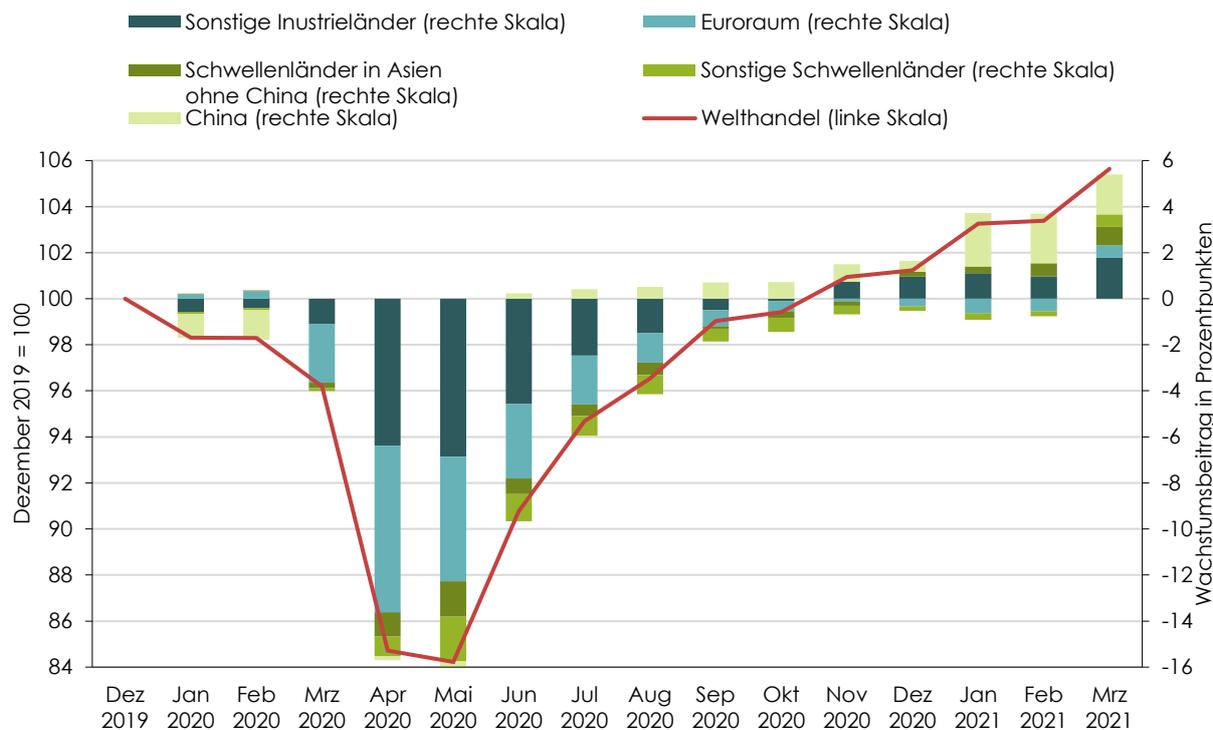
Real saisonbereinigt



Q: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, World Trade Monitor.

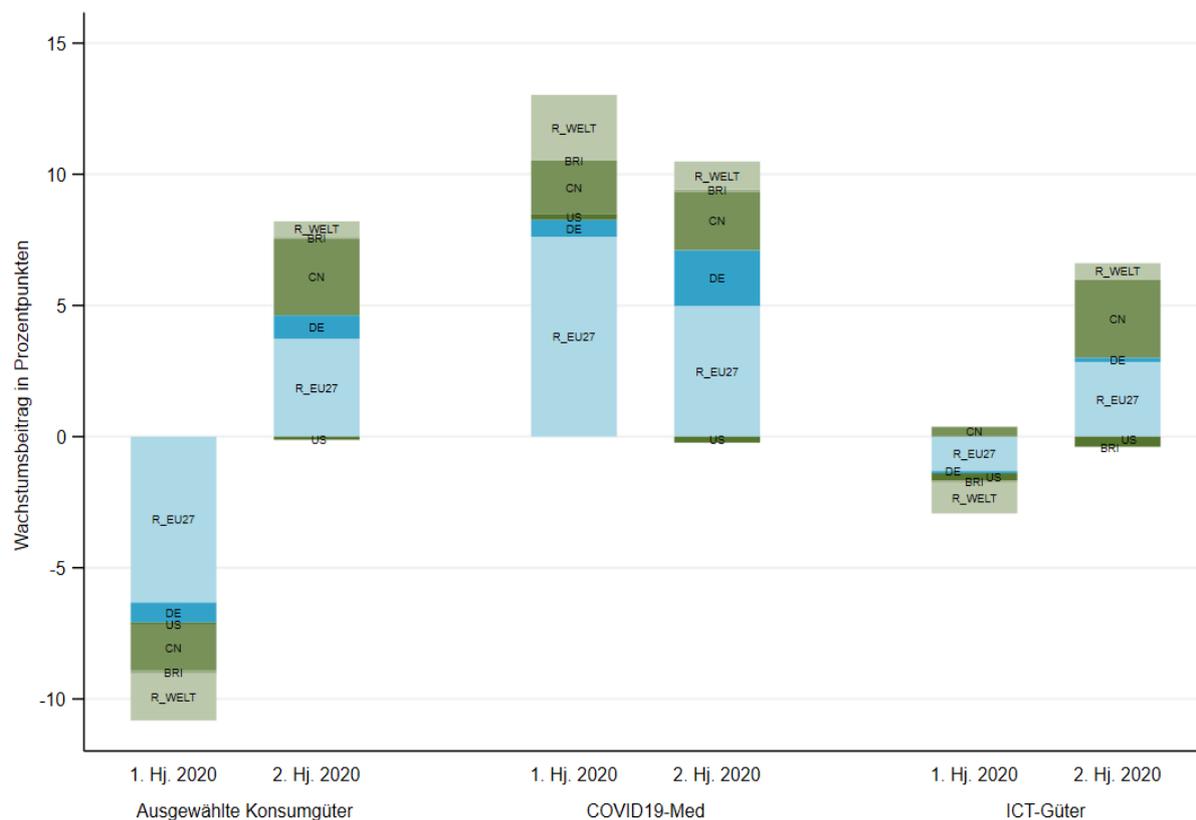
Abbildung 6: Welthandel mit Waren und Wachstumsbeiträge nach Ländern/Regionen

Real saisonbereinigt



Q: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, World Trade Monitor, Attinasi et al. (2021), WIFO-Berechnungen.

Abbildung 7: Beitrag einzelner Regionen und Länder zur Veränderung der EU-27-Importe ausgewählter Gütergruppen



Anmerkung: Warengruppendefinitionen siehe Übersicht A1 im Anhang. BRI = Brasilien, Russland, Indien; R_EU27 = Restliche EU 27; R_WELT = Restliche Länder.
Q: Eurostat, WIFO-Berechnungen.

Die heterogene regionale Entwicklung und Ungleichgewicht im Containerverkehr: Das Erholungsmuster der globalen Industrieproduktion und des Welthandels zeigt eine unterschiedliche regionale und länderweise Entwicklung (Abbildungen 5 und 6). In China setzte die Erholung am schnellsten ein. China war nicht nur das erste Land, das die Pandemie unter Kontrolle brachte, sondern auch das Land, das am meisten von der verstärkten weltweiten Nachfrage nach Konsumgütern, Elektronikprodukten sowie Schutzbekleidung profitierte. Abbildung 7 zeigt dies deutlich am Beispiel der Importnachfrageentwicklung der EU 27. Dies führte zu einer höchst unterschiedlichen Auslastung der Containerschiffe in den verschiedenen Handelsrichtungen mit deutlich mehr Frachtaufkommen von Asien/China nach Europa oder in die USA als in umgekehrter Richtung und in der Folge zu einer Verknappung von Containern in chinesischen Ausfuhrhäfen sowie Leerfahrten in Richtung Asien (vgl. *Stamer, 2021*). Die Entwicklung betraf vor allem die 40-Fuß Standard-High-Cube-Container, die hauptsächlich für (langlebige und sperrige) Konsumgüter gebucht werden.

Vergleicht man die Entwicklung zwischen den USA und Europa, so zeigt sich für die USA ein deutlich geringerer Produktionseinbruch während der ersten Pandemiewelle im Frühjahr 2020

und eine frühere Erholung der Produktion. Diese stabilere Nachfrageentwicklung in den USA führte vorerst zu einer Verlagerung von (begrenzten) Frachtkapazitäten auf die Transpazifik-Schiffsrouten und ist ein Grund für den kräftigeren Anstieg der Frachtraten zwischen Asien und Europa ab November 2020 (*FleetMon*, 2021).

Eine pandemiebedingte erhöhte Verweildauer von Containern: Verschärft wurde die Situation durch eine pandemiebedingte Verlangsamung der maritimen Lieferkette infolge von Quarantänevorschriften, eingeschränkter Arbeitskräftekapazitäten in den Häfen, Verzögerungen bei Lkw-Binnentransporten (etwa durch Testverpflichtungen und Wartezeiten an Grenzen), oder auch durch eine verzögerte Rückgabe von Containern durch die Fabriken. Dies führte zu einer verspäteten Rückführung leerer Container in das System und zu Rückstauungen in der Entladung der Schiffe, die sich nur langsam auflösen (*UNCTAD*, 2021). Zusätzlich sahen sich vor dem Jahreswechsel 2020/21 vor allem die Nordseehäfen Europas mit einem erhöhten Frachtaufkommen durch Vorziehkäufe vor dem Ablauf der Brexit-Übergangsphase konfrontiert. Durch verschärfte Coronamaßnahmen in vier wichtigen Containerhäfen in Südchina kommt es derzeit zusätzlich zu starken Einschränkungen in der maritimen Lieferkette auf allen chinesischen Handelswegen³).

Behinderungen im Suezkanal: Bereits Ende März 2021 verstärkte die einwöchige Blockade des Schiffverkehrs im Suezkanal durch ein auf Grund gelaufenes Schiff die logistischen Probleme im Schiffverkehr vor allem im Handel mit Europa. Diese dürften noch Monate danach wirken⁴). Die damit ausgelösten Verzögerungen verschärften die Knappheit an leeren Containern in China/Asien zusätzlich und erzeugten weiteren Druck auf die Frachtraten, nicht nur auf der Strecke durch den Suezkanal, sondern auch auf anderen Routen. Jährlich durchqueren fast 20.000 Containerschiffe, Massengutfrachter und Tanker diese Wasserstraße und verfrachten damit etwa 12% des Welthandelsvolumens⁵). Der Schiffscontainerhandel Europas führt fast ausschließlich über die Suez-Wasserstraße, insbesondere da die Route über das Kap der Guten Hoffnung, aber auch die Schiffspassagen im Nordpolarmeer ("Nordostpassage") derzeit keine wettbewerbsfähigen Alternativen darstellen⁶).

Begrenzte Transportalternativen zur Containerfracht per Flugzeug: Normalerweise werden die freien Ladekapazitäten von Passagierflugzeugen für die Luftfracht - vor allem hochwertigerer Güter, wie etwa Mobiltelefone- verwendet (vgl. Kapitel 4.3). Das internationale Flugaufkommen war 2020 aufgrund von Reisebeschränkungen und Flugstreichungen während der COVID-19-Pandemie stark zurückgegangen und bleibt weiterhin verhalten (*WKO*, 2021). Durch den Rückgang des internationalen Flugaufkommens mussten damit einerseits Güter, die üblicherweise über den Flugtransport geliefert werden, teilweise ebenfalls auf dem Seeweg

³) <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/hafen-von-yantian-mega-stau-laehmt-den-welthandel-17392816.html>

⁴) Vgl. Handelsblatt vom 27.05.2021 (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/logistik-container-chaos-trifft-hamburger-hafen-die-verzoegerungen-sind-enorm/27226938.html?ticket=ST-11731709-glO1dhWNb6acHsw3claN-ap2>).

⁵) Stamer (2021) sowie Aufzeichnungen der Suez Canal Authority (SCA) und sind über folgende Links abrufbar: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>.

⁶) Vgl. Paul (2020) und Liu –Kronbak (2010).

befördert werden⁷⁾). Andererseits sind viele der Flugzeuge ungeeignet für die Beladung mit großen Containern, und daher nur sehr beschränkt als Alternative für die hauptsächlich mit Containern verschifften (großen und sperrigen) Güter einsetzbar.

4. Transportarten im österreichischen Warenhandel mit Drittländern

Während der EU-Binnenmarkthandel vorwiegend über den Straßenverkehr stattfindet, ist der maritime Handel die wichtigste Transportart im EU-Handel mit Drittländern (EU-Exporte: 45,5%; EU-Importe: 52,6%). Auch für Österreich als kleines Binnen- und Transitland ist im Handel mit weiter entfernten Ländern der Seeverkehr essentiell. Exportseitig stellt dieser mit einem Anteil von knapp 40% an den Gesamtexporten in Extra-EU-Länder sogar die bedeutendste Transportart dar, bei den österreichischen Gesamtimporten ist der Stellenwert des Seeverkehrs mit rund 25% annähernd gleich bedeutend wie die anderen Transportarten (Luft- und Straßenverkehr).

Die Relevanz einzelner Transportarten ist maßgeblich durch geographische und infrastrukturbezogene Gegebenheiten geprägt. Während europäische Nicht-EU-Länder, wie die Schweiz, Russland sowie die Türkei, vorwiegend über den Straßenverkehr bedient werden, wird die Hälfte der Warenexporte nach Asien, die im Jahr 2020 insgesamt 12,5 Mrd. € umfassten, über den Seeweg transportiert. Diese Erbringungsart stellt auch im Export nach Nord- und Mittelamerika die wichtigste Transportart dar, wie Abbildung 8 veranschaulicht.

Diese Muster zeigen sich auch importseitig, wobei die Wareneinfuhr aus den asiatischen Ländern in der Höhe von 14,5 Mrd. € diesen Kontinent importseitig zum wichtigsten Extra-EU-Handelspartner Österreichs macht. Rund 40% des Warenimports aus Asien werden über den Seeweg nach Österreich transportiert. Das bedeutet, dass insgesamt rund 17% der österreichischen Extra-EU-Warenimporte bzw. knapp 4% der heimischen Gesamtimporte (Intra-EU- und Extra-EU-Handel) von den hohen Transportkostensteigerungen auf den Meeresrouten zwischen Südostasien/China und Europa betroffen sind⁸⁾.

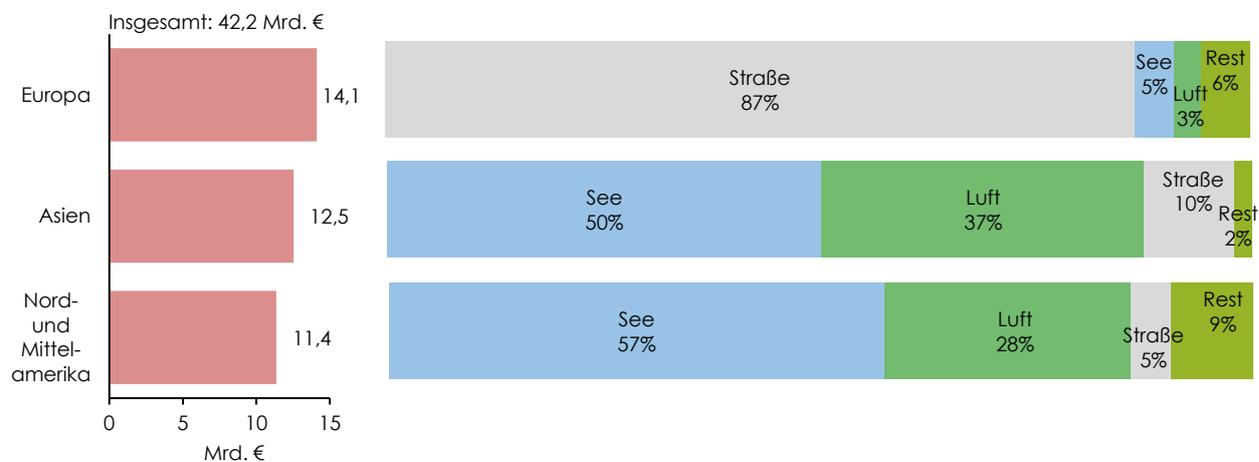
Bei den Warenimporten aus Asien stellt der Luftverkehr das wichtigste Transportmittel dar und wird maßgeblich von der Lieferung (hochwertigerer) elektronischer Geräte bestimmt und im Jahr 2020 zusätzlich vor allem durch Lieferungen medizinischer Schutzausrüstungen (z. B. Mund-Nasenschutz-Masken).

⁷⁾ Eine Ausnahme bildeten laut bisher veröffentlichten Eurostat-Daten die Lieferung von COVID-19-relevanten medizinischen Gütern und Schutzkleidung aus Asien (vgl. Kapitel 4.1).

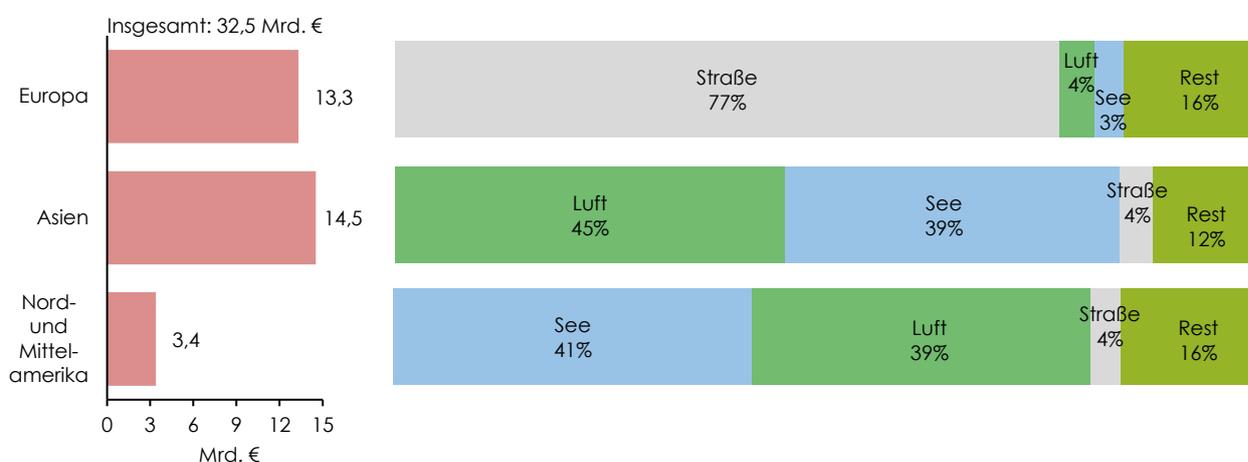
⁸⁾ Zu beachten ist, dass indirekte Extra-EU-Importe nach Österreich, wo die Zollabfertigung beispielsweise direkt im Seehafen stattfindet, in dieser Statistik nicht Österreich zugerechnet werden, und folglich die Betroffenheit der österreichischen Importe aufgrund der geographischen Gegebenheit als Binnenland durchaus höher sein kann.

Abbildung 8: Die wichtigsten Regionen und Transportwege im österreichischen Warenhandel mit Drittländern im Jahr 2020

Export



Import



Anmerkung: Die Gruppe "Rest" umfasst den Eisenbahnverkehr, fest installierte Transporteinrichtungen, Post und nicht zuordenbare Transportmittel⁹⁾.

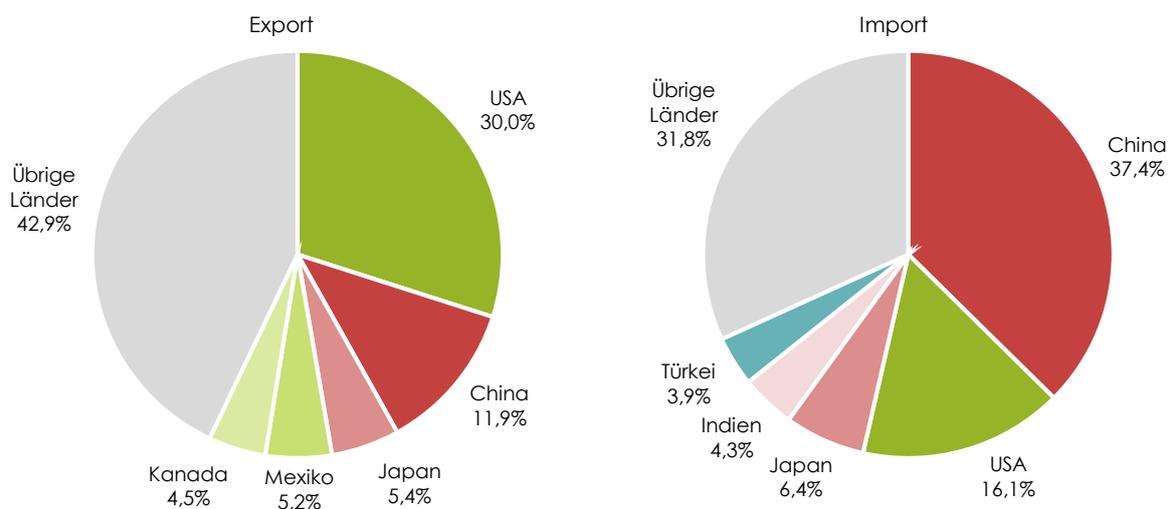
Q: Eurostat, WIFO-Berechnungen.

⁹⁾ Die Außenhandelsdaten nach Verkehrsträgern erheben jenes Verkehrsmittel, mit dem Waren das statistische Erhebungsgebiet der EU verlassen oder erreichen. Wenn die Waren per Lkw oder Eisenbahn in ein Nicht-EU-Land, z. B. in die Schweiz geliefert und dort mit diesem Verkehrsmittel in der Zollabfertigung erfasst werden, wird der Handel mit Übersee in der Statistik als Transport über den Straßen- bzw. Bahnweg verbucht. Aufgrund dieser Abgrenzungsprobleme kann es zu Unschärfen kommen.

4.1 Maritimer Handel mit Asien im Detail

Im maritimen Handel zählen die USA und China zu den zwei wichtigsten Handelspartnern und zeigen sich gemeinsam für mehr als 40% der Exporte bzw. mehr als 50% der Importe in dieser Transportart verantwortlich (Abbildung 9). Während exportseitig die USA das wichtigste Zielland darstellen, zeigt sich bei den Importen die hohe Relevanz der asiatischen Länder, insbesondere von China. So wurden im Jahr 2020 Waren im Wert von 3,0 Mrd. € per Schiff aus China importiert, das entspricht mehr als der Hälfte der Importe über den Seeweg aus den asiatischen Ländern. Gemessen am Importvolumen von Waren, die aus China nach Österreich über den Seeweg geliefert werden, sind damit rund 9% der Extra-EU-Importe bzw. rund 2% der österreichischen Gesamtimporte direkt betroffen¹⁰⁾.

Abbildung 9: Österreichs Top-5-Handelspartner im Seeverkehr im Jahr 2020

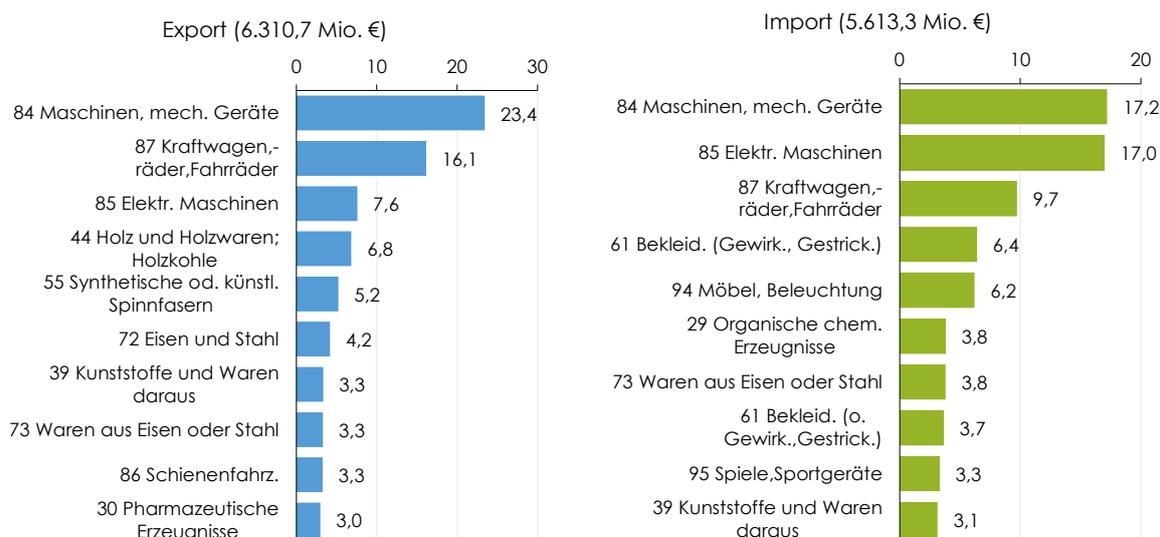


Q: Eurostat, WIFO-Berechnungen.

Ein Blick auf die Warenstruktur des maritimen Außenhandels Österreichs zeigt, dass ein Großteil der Handelsströme mit den asiatischen Ländern auf Kraftfahrzeuge, Maschinen und mechanische Geräte (die im Speziellen Waschmaschinen, Kühlschränke, Datenverarbeitungsgeräte usw. umfassen) sowie elektrische Maschinen und elektronische Geräte entfällt und diese Top-3-Warengruppen rund 45% des Seefrachtverkehrs mit dieser Region ausmachen (Abbildung 10). Während bei den Exporten auch Holz und Holzwaren sowie synthetischen Spinnfasern und Eisen und Stahl eine Bedeutung zukommt, spielen bei den Importen über den Seeweg aus Asien auch Konsumgüter, wie Bekleidung, Möbel und Beleuchtungskörper eine bedeutende Rolle.

¹⁰⁾ Siehe Fußnote 9.

Abbildung 10 Warenstruktur im maritimen Handel mit Asien im Jahr 2020

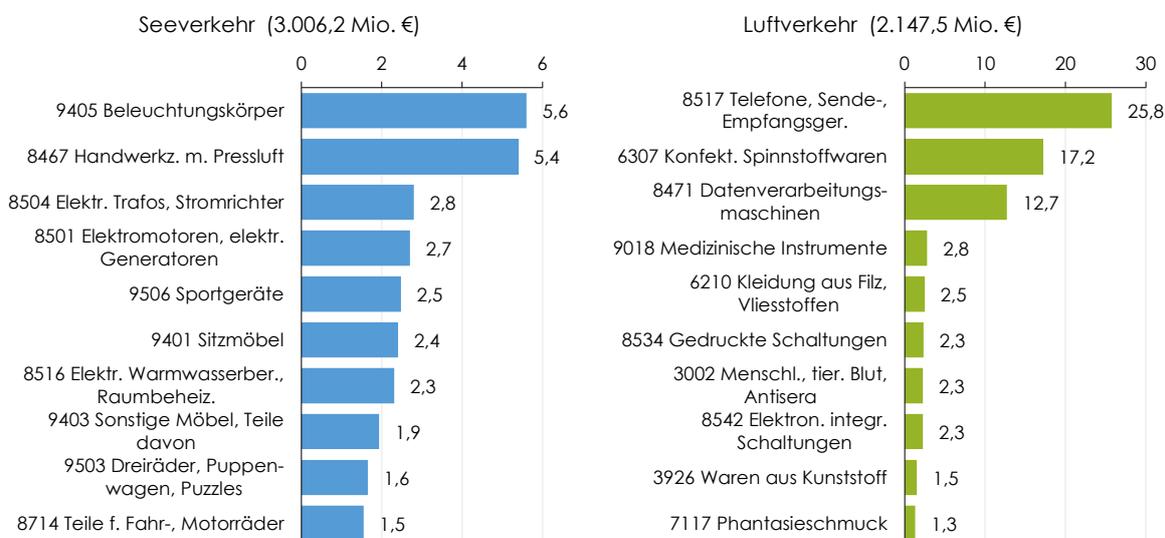


Q: Eurostat, WIFO-Berechnungen.

4.2 Ein Vergleich der Warenstruktur zwischen dem See- und Luftverkehr

Die Warenstruktur der Importe aus China zeigt große Unterschiede zwischen dem See- und Luftverkehr. Über den Seeweg werden vorwiegend langlebige und sperrige Konsumgüter, wie Beleuchtungskörper, Sportgeräte, Möbel und Spielwaren, sowie voluminöse bzw. schwere Maschinen, wie Transformatoren, Motoren und Wärmepumpen transportiert (Abbildung 11).

Abbildung 11: Gegenüberstellung der wichtigsten Importwaren aus China über den See- und Luftweg im Jahr 2020



Q: Eurostat, WIFO-Berechnungen.

Im Gegensatz dazu dominieren im Luftfrachtverkehr vorwiegend hochwertige elektronische Geräte mit einem geringen Packmaß und Gewicht, wie (Mobil-)Telefone, Datenverarbeitungsgeräte, medizinische Instrumente und Schaltungen sowie spezielle Waren, die unter Kühlung transportiert werden müssen, wie Blut und Antisera. Ebenso wurde ein Großteil der medizinischen Schutzausrüstung aus China mit Flugzeugen nach Österreich geliefert. Auch ein Vergleich der Unit Values (€/kg) der über diese beiden Transportarten importierten chinesischen Waren unterstreicht dieses Bild. Während der durchschnittliche Unit Value aller aus China über den Seeweg transportierten Importwaren bei 4,5 €/kg, jener für die zehn wichtigsten Waren bei 9,3 €/kg liegt, ist der Durchschnittswert der über den Luftweg transportierten Importe um das 25-fache höher (105,6 €/kg für alle Importwaren, bzw. 238,4 €/kg für die Top-10-Warengruppen).

5. Stark verlängerte Lieferzeiten für Vorleistungen der Industrie und weiterer Ausblick

Die kräftige Erholung der globalen Warenproduktion wurde von stark verlängerten Lieferzeiten und höheren Einkaufspreisen für Zwischenprodukte begleitet. IHS Markit berichtet auf Basis der Einkaufsmanagerumfrage von besonders starken Verzögerungen in den Lieferzeiten von Vorleistungen an die Industrie in Deutschland, den Niederlanden aber auch in Österreich (IHS Markit, 2021). Darüber hinaus nannte ein Drittel der im WIFO-Konjunkturtest vom April 2021 befragten Unternehmen der Sachgütersektoren Lieferengpässe als wichtigstes Produktionshemmnis (Hölzl et al., 2021). Die Gründe für die Lieferengpässe und -verzögerungen sind vielfältig und nur zum Teil durch die mangelnden Transportkapazitäten in der Verschiffung aus Asien bedingt. Sie sind bei bestimmten Gütergruppen (langlebige Konsumgüter, ICT-Güter und Medizinprodukte) auf die stark anziehende Nachfrage zurückzuführen (vgl. Kapitel 2). Bei Computerchips auf Angebotsprobleme bei wichtigen Lieferanten aufgrund extremer Wetterbedingungen (Dürre in Taiwan – die Chipproduktion benötigt eine große Menge an Wasser - und Stromausfälle in Texas). Die Logistikprobleme in der Containerschifffahrt verschärfen die Situation vor allem im Konsumgüterbereich. An der Preisfront tragen neben den hohen Frachtraten auch kräftige Preissteigerungen bei wichtigen Rohmaterialien wie Kupfer, Holz, Eisen, Stahl oder Mais und Sojabohnen zu höheren Einkaufspreisen bei. Nicht zuletzt hat auch der Rohölpreis nach einem Tiefpunkt im Vorjahr wieder kräftig angezogen.

Der Blick auf die nahe Zukunft stimmt aber optimistisch. Die wichtigsten Vorlauf- und Vertrauensindikatoren zeichnen ein weiterhin günstiges Bild für die zu erwartende globale Entwicklung der Industrieproduktion und des Welthandels für das II. Quartal 2021 und die kommenden Monate (Glocker, 2021). Rezente Prognosen gehen davon aus, dass die Lieferproblematik noch bis in den Herbst erhalten bleiben wird, und daher die Expansion der Industrie und des Welthandels nur kurzfristig dämpfen. Erstmals seit Beginn der weltweiten Konjunkturbelebung im Juli 2020 war auch die Stimmung der Unternehmen im Dienstleistungssektor optimistischer als im verarbeitenden Gewerbe.

Von der Steigerung der Durchimpfungsraten und der weiteren Eindämmung der Pandemie kann ein weiterer positiver Impuls auf die internationalen Güternachfrage erwartet werden, von dem auch die europäische und österreichische Exportindustrie stärker als zuletzt profitieren

könnten. Darüber hinaus dürfte vor allem der Dienstleistungshandel im weiteren Jahresverlauf wieder zulegen. Damit dürften die außergewöhnlichen Faktoren des Welthandels, die die Entwicklung seit dem Herbst 2020 prägten, an Bedeutung verlieren und so auch die weltweite Importnachfrage weniger auf asiatische Anbieter sowie langlebige Konsumgüter im Speziellen fokussieren. Auch die Transportkosten werden sich dann wohl normalisieren. Der größte Unsicherheitsfaktor für diese Erwartungen ist aber der weitere Verlauf der Pandemie im Zuge des Auftretens von Virusmutationen und neuerlicher Verschärfungen von Coronamaßnahmen, die auch die Hafenlogistik – wie zuletzt in chinesischen Häfen – beeinträchtigen. In diesem Fall könnten auch die Engpässe und Ungleichgewichte im Seefrachtverkehr länger andauern.

6. Anhang

Übersicht A1: Warengruppenelemente

ICT-Güter (UNCTAD-Klassifikation SITC rev. 3)	
<i>Computer und Ausrüstung</i>	
75124	Registrierkassen
75199	Büromaschinen a.n.g.
752	EDV-Geräte
75997	Zubehör für EDV-Geräte
761	Monitore und Projektoren
<i>Kommunikationsgeräte</i>	
7643	Sendegeräte für den Funksprech- und Funktelegraphieverkehr, den Rundfunk oder das Fernsehen
77884	Elektrische Hör- und Sichtsignalgeräte
<i>Unterhaltungselektronik</i>	
7642	Mikrofone und Haltevorrichtungen dafür
76492	Teile für Mikrofone
76335	Plattenspieler
7638	Videogeräte zur Bild- und Tonaufzeichnung
762	Rundfunkgeräte
76499	Teile für Videogeräte
89431	Videospiele
<i>Elektronische Bauteile</i>	
7722	Elektrische Geräte zum Schließen, Unterbrechen, Schützen oder Verbinden
776	Glühkathoden, Kaltkathoden- und Fotokathoden-Elektronenröhren
Ausgewählte Konsumgüter (Klassifikation SITC rev. 3)	
8947	Sportartikel
8512	Sportschuhe
8943	Spiele (einschl. Videospiele)
7852	Zweiräder, Fahrräder ohne Motor
78519	Krafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor
82	Möbel
775	Haushaltsgeräte
COVID19-Med (Eurostat-Definition; Klassifikation HS)	
A	COVID-19-Instrumente und -Geräte für diagnostische Tests
B	Schutzkleidung
C	Desinfektionsmittel und Sterilisationsprodukte
D	Sauerstoff-Therapiegeräte
E	Medizinische Geräte und Ausrüstungen
F	Medizinisches Verbrauchsmaterial
G	Medizinische Fahrzeuge und Möbel

Q: Eurostat, UNCTAD, WIFO-Zusammenstellung.

7. Literatur

- Alessandria, G., Kaboski, J. P. & Midrigan, V. (2010). The great trade collapse of 2008–09: An inventory adjustment?, *IMF Economic Review*, 58(2), 254-294.
- Attinasi, M. G., Bobasu, A. & Gerinovic, R. (2021). What is driving the recent surge in shipping costs?, *ECB Economic Bulletin*, 3. https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2021/html/ecb.eb-box202103_01~8ecbf2b17c.en.html.
- FleetMon (2021). *2020 in Review: How Did the Pandemic Impact Maritime Logistics?* FleetMon Blog, 12. Mai. <https://blog.fleetmon.com/2021/05/12/2020-in-review-how-did-the-pandemic-impact-maritime-traffic/>.
- Forrester, J. (1961). *Industrial Dynamics*, John Wiley & Sons, New York.
- Glocker, Ch. (2021). Zügige Konjunkturerholung zeichnet sich ab, *WIFO-Konjunkturbericht Juni 2021*.
- Hözl, W., Klien, M., Kügler, A. & Meyer, B. (2021). Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit, Liquidität und staatliche Hilfen in der zweiten COVID-19-Welle Ergebnisse der fünften Sonderbefragung zur COVID-19-Krise im Rahmen des WIFO-Konjunkturtests vom Februar 2021, *KONJUNKTURTEST Sonderausgabe*, 1. https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=66980&mime_type=application/pdf.
- IHS Markit (2021). Indicators of supply chain pressures, *Economics & Country Risk Research & Analysis*, 21. April. <https://ihsmarkit.com/research-analysis/indicators-of-supply-chain-pressures.html?ite=997253&ito=1274&itq=b87ed477-b5cb-493b-a7d4-e94e69e9bd38&itx%5Bidio%5D=770082273>.
- Lee, H. L., Padmanabhan V. & Whang S. (1997). Information Distortion in a Supply Chain: The Bullwhip Effect, *Management Science*, 43(4), 546–558.
- Liu, M., Kronbak, J. (2010). The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe, *Journal of Transport Geography*, 18(3), 434-444.
- Paul, M. (2020). *Arktische Seewege. Zwiespältige Aussichten im Nordpolarmeer*, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Studie 14.
- Stamer, V. (2021). *Maritimer Handel: Stau im Suezkanal verschärft Folgen der Corona-Krise*, Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW), Medieninformation, 29. März. <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2021/maritimer-handel-stau-im-suezkanal-verschaerft-folgen-der-corona-krise/>.
- UNCTAD (2021). Container shipping in times of COVID-19: Why freight rates have surged, and implications for policy-makers, *UNCTAD United Nations Policy Brief*, 84. https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2021d2_en.pdf.
- WKO (2021). *Frachtwächter*, 12. Mai. https://news.wko.at/news/oesterreich/frachtwaechter.html?utm_source=mail-worx&utm_medium=email&utm_content=frachtkosten&utm_campaign=achterbahn+der+rohstoffpreise+-+created%3a+20210608+-+sent%3a+20210608&utm_term=n%2fa.