

**MEDIENMITTEILUNG****Allianz Trade Studie: Nahost-Konflikt heizt Container-Frachtraten ein – kein Ende in Sicht**

- Angriffe der Huthi-Rebellen auf Schiffe im Roten Meer sind der wohl größte Preistreiber bei den Frachtraten
- Steigende Nachfrage und daraus resultierende zaghafte Erholung des Welthandels machen nur rund 15 % des Anstiegs aus
- Gewinner: Schifffahrt der Sektor mit den höchsten Gewinnkorrekturen nach oben in diesem Jahr
- Verlierer: Europäische Unternehmen mit hoher Abhängigkeit von Asien

**Hamburg, 19. Juli 2024** – Die anhaltenden geopolitischen Spannungen im Nahen Osten treiben die Frachtraten für Containerschiffe auf den höchsten Stand seit rund zwei Jahren. Und ein Ende dieser Preisentwicklung ist aktuell nicht in Sicht. Zu diesem Schluss kommt die jüngste Studie des weltweit führenden Kreditversicherers Allianz Trade.

Nachdem die Frachtraten zu Jahresbeginn drei Monate in Folge wöchentlich gesunken waren, haben sie seit Mai zu einem neuen Höhenflug angesetzt – und zwar auf den höchsten Stand seit August 2022. Durchschnittliche Frachtraten für einen Vierzigfuß-Container haben sich mit 5.901 US-Dollar (USD) seit Jahresbeginn mehr als verdoppelt (+121 %) und im Vergleich zum Vorjahr nahezu vervierfacht (+297 %).

„Der Nahost-Konflikt und vor allem die Angriffe der Huthi-Rebellen auf Schiffe im Roten Meer sind der wohl größte Preistreiber bei den Frachtraten“, sagt Maria Latorre, Branchenexpertin bei Allianz Trade. „Transitzeiten verlängern sich erheblich durch die Umwege der Schiffe um Afrika herum. Dadurch sind Lieferketten und -zeiten gestört, Häfen teilweise überlastet und Schiffe weit im Voraus ausgebucht. Auch die steigende Nachfrage und daraus resultierende zaghafte Erholung des Welthandels spielen eine Rolle bei den Transportkosten. Diese machen allerdings nur rund 15 % des Anstiegs aus und damit einen geringeren Anteil als die großen Unsicherheiten und Lieferkettenstörungen durch den Konflikt im Roten Meer.“

Die Ölpreise allerdings, die 2022 der Haupttreiber der hohen Frachtraten waren, sind seit ihrem damaligen Höchststand deutlich gesunken und tragen nicht mehr zum Anstieg der Frachtkosten bei.

**Kein Ende in Sicht: Solange der Nahost-Konflikt andauert, bleiben die Raten weit über dem normalen Niveau**

Ein Ende des Raten-Höhenflugs ist zunächst nicht in Sicht: „Solange die Spannungen im Nahen Osten und vor allem im Roten Meer andauern, werden die Schifffahrtskosten hoch bleiben – und mit ihnen die Erträge der Container-Reedereien“, sagt Latorre.

Vor zwei Jahren war die Situation eine andere: Damals stiegen auch die Bunker-Ölpreise stark an. Nun haben sich die Ölpreise entspannt, aber die längeren Transportwege zur Umgehung des Suezkanals führen dazu, dass die Gesamtkosten für die Betankung hoch bleiben. Dennoch liegen die derzeit hohen Frachtraten über dem Break-even-Punkt der Reedereien.

**Gewinner: Container-Reedereien mit guten Ertragsaussichten**

„Die Ertragsaussichten für die weltweiten Container-Reedereien haben sich in den vergangenen drei Monaten erheblich verbessert“, sagt Latorre. „Zusammen mit dem Hotelgewerbe ist die Schifffahrt der Sektor mit den höchsten Gewinnkorrekturen nach oben in diesem Jahr. Allerdings stehen sie auch vor hohem Investitionsbedarf, zum Beispiel zum Kauf von emissionsärmeren Schiffen. Auch die Unsicherheiten bleiben – nicht nur im Roten Meer, sondern beispielsweise auch durch den Klimawandel.“

Starke Regenfälle und Stürme, die über Südafrika tobten, haben zuletzt einige Schiffe gezwungen, Schutz zu suchen oder sogar ihren Kurs zu ändern. Das dürfte den Druck auf den Schifffahrtssektor erhöhen und Verzögerungen weiter intensivieren.

#### **Verlierer: Europäische Unternehmen mit hoher Abhängigkeit von Asien**

Die Entwicklung der Frachtraten ist regional sehr unterschiedlich: Die Raten von Europa in die USA (Rotterdam-New York) sind seit Jahresbeginn beispielsweise um lediglich 30 % gestiegen. Die Raten von China nach Europa (Shanghai-Rotterdam) haben sich hingegen fast verfünffacht (+383 %).

„Europäische Unternehmen sind – im Gegensatz zu ihren US-amerikanischen Wettbewerbern – wesentlich stärker vom Handel mit Asien abhängig und anfälliger für Störungen an wichtigen Engpässen wie dem Roten Meer“, sagt Latorre. „40 % der EU-Einfuhren kommen aus Asien und fast ein Viertel (22 %) aus China. Vor der Pandemie waren es noch 16 %. Die Abhängigkeit ist also weiter gestiegen und damit auch die Auswirkungen von derart stark steigenden Frachtraten auf die hiesigen Unternehmen. Die erwartete Erholung bei den Gewinnmargen in der zweiten Jahreshälfte 2024 ist in einigen Branchen dadurch gefährdet.“

Insbesondere im Maschinen- und Anlagenbau, bei Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen, Haushaltsgeräten, Elektronik und Bekleidung dürften sich die Auswirkungen deutlich bemerkbar machen.

„Viele europäische Unternehmen haben im vergangenen Jahr Lagerbestände abgebaut und machen sich nun Sorgen um die Sicherung ihrer Lieferungen für die zweite Jahreshälfte, wenn die Nachfrage voraussichtlich wieder anziehen wird – und das wichtige Weihnachtsgeschäft vor der Tür steht.“

#### **Welthandel: Leichte Erholung – vor allem durch China, das Zöllen trotz**

Der Welthandel dürfte 2024 mit +3,6 % beim Volumen die Einbußen aus dem Vorjahr (-0,7 %) wett machen und im zweiten Halbjahr anziehen.

Der internationale Handelsbilanz-Index zeigt bereits eine Zunahme der gehandelten Waren um 2 % – und damit auch wieder über dem Niveau von vor der Pandemie. Besonders China belebt den Welthandel: Der chinesische Handelsüberschuss stieg trotz der geopolitischen Spannungen und der Zölle auf chinesische Exporteure weiter an und erreichte im Juni mit 99 Mrd. USD ein noch nie dagewesenes Niveau.

#### **Exportschlager: Chinesischer Stahl, Haushaltsgeräte und E-Autos**

Entgegen den allgemeinen Erwartungen stiegen die chinesischen Exporte im vergangenen Monat um 8,6 % an auf einen Gesamtwert von 307,8 Mrd. USD. Stahl, Haushaltsgeräte, Schiffe und Automobile waren dabei die am schnellsten wachsenden Kategorien waren.

„Tatsächlich verzeichneten die chinesischen Pkw-Exporte im Juni mit einem satten Plus von 29 % einen bemerkenswerten Boom“, sagt Latorre.

Aber auch andere asiatische Länder tragen zum Aufschwung des Handels bei. Südkoreas Exportvolumenindex wuchs im Juni um +2,6 % und damit ähnlich schnell wie der Indiens, während Taiwans Exporte im Jahresvergleich um +23,5 % stiegen, wobei sich der Handel mit Computern, Elektronik und Halbleitern deutlich steigerte.

Das erhöhte Angebot und Nachfrage sind allerdings nicht der stärkste Preistreiber. Sie machen nur etwa 15 % der Preisabweichung aus – wesentlich weniger als die Lieferkettenstörungen durch den Nahost-Konflikt.

#### **Die vollständige Studie (ENG, pdf) finden Sie beigefügt und hier:**

[https://www.allianz-trade.com/en\\_global/news-insights/economic-insights/what-to-watch-18-july-2024.html](https://www.allianz-trade.com/en_global/news-insights/economic-insights/what-to-watch-18-july-2024.html)

---

**Allianz Trade** ist weltweiter Marktführer im Kreditversicherungsgeschäft und anerkannter Spezialist für Bürgschaften und Garantien, Inkasso sowie Schutz gegen Betrug oder politische Risiken. Allianz Trade verfügt über mehr als 100 Jahre Erfahrung und bietet seinen Kunden umfassende Finanzdienstleistungen an, um sie im Liquiditäts- und Forderungsmanagement zu unterstützen.

Über das unternehmenseigene Monitoring-System verfolgt und analysiert die Allianz Trade Gruppe täglich die Insolvenzentwicklung von mehr als 83 Millionen kleiner, mittlerer und multinationaler Unternehmen. Insgesamt umfassen die Expertenanalysen Märkte, auf die 92% des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) entfallen.

Mit dieser Expertise macht die Allianz Trade Gruppe den Welthandel sicherer und gibt den weltweit über 70.000 Kunden das notwendige Vertrauen in ihre Geschäfte und deren Bezahlung. Als Tochtergesellschaft der Allianz und mit einem AA-Rating von Standard & Poor's ist die Holding von Allianz Trade mit Sitz in Paris im Schadensfall der finanzstarke Partner an der Seite seiner Kunden.

Das Unternehmen ist in über 50 Ländern vertreten und beschäftigt mehr als 5.500 Mitarbeiter weltweit. 2023 erwirtschaftete die Allianz Trade Gruppe einen konsolidierten Umsatz von EUR 3,7 Milliarden und versicherte weltweit Geschäftstransaktionen im Wert von EUR 1.131 Milliarden.

Weitere Informationen auf [www.allianz-trade.de](http://www.allianz-trade.de)

#### **Pressekontakt**

Antje Wolters

Pressesprecherin

+49 (0) 40 / 88 34 – 1033

+49 (0) 160 / 899 27 72

[Antje.wolters@allianz-trade.com](mailto:Antje.wolters@allianz-trade.com)

#### **Social Media**



LinkedIn [Allianz Trade Deutschland](#)



XING [Allianz Trade Deutschland](#)



YouTube [Allianz Trade Deutschland](#)



Twitter [Allianz Trade](#)

---

#### **Hinweis bezüglich zukunftsgerichteter Aussagen**

Die in dieser Meldung enthaltenen Informationen können Aussagen über zukünftige Erwartungen und andere zukunftsgerichtete Aussagen enthalten, die auf aktuellen Einschätzungen und Annahmen der Geschäftsführung basieren, und bekannte und unbekannte Risiken sowie Unsicherheiten beinhalten, aufgrund derer die tatsächlichen Ergebnisse, Entwicklungen oder Ereignisse von den hier gemachten Aussagen wesentlich abweichen können. Neben zukunftsgerichteten Aussagen im jeweiligen Kontext spiegelt die Verwendung von Wörtern wie „kann“, „wird“, „sollte“, „erwartet“, „plant“, „beabsichtigt“, „glaubt“, „schätzt“, „prognostiziert“, „potenziell“ oder „weiterhin“ ebenfalls eine zukunftsgerichtete Aussage wider. Die tatsächlichen Ergebnisse, Entwicklungen oder Ereignisse können aufgrund verschiedener Faktoren von solchen zukunftsgerichteten Aussagen beträchtlich abweichen. Zu solchen Faktoren gehören u.a.: (i) die allgemeine konjunkturelle Lage einschließlich der branchenspezifischen Lage für das Kerngeschäft bzw. die Kernmärkte der Allianz-Gruppe, (ii) die Entwicklung der Finanzmärkte einschließlich der „Emerging Markets“ einschließlich Marktvolatilität, Liquidität und Kreditereignisse, (iii) die Häufigkeit und das Ausmaß der versicherten Schadenereignisse einschließlich solcher, die sich aus Naturkatastrophen ergeben; daneben auch die Schadenkostenentwicklung, (iv) Stornoraten, (v) Ausmaß der Kreditausfälle, (vi) Zinsniveau, (vii) Wechselkursentwicklungen einschließlich des Wechselkurses EUR-USD, (viii) Entwicklung der Wettbewerbsintensität, (ix) gesetzliche und aufsichtsrechtliche Änderungen einschließlich

solcher bezüglich der Währungskonvergenz und der Europäischen Währungsunion, (x) Änderungen der Geldpolitik der Zentralbanken bzw. ausländischer Regierungen, (xi) Auswirkungen von Akquisitionen, einschließlich der damit verbundenen Integrationsthemen, (xii) Umstrukturierungsmaßnahmen, sowie (xiii) allgemeine Wettbewerbsfaktoren jeweils in einem örtlichen, regionalen, nationalen oder internationalen Rahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit vieler dieser Faktoren kann durch Terroranschläge und deren Folgen noch weiter steigen. Das Unternehmen übernimmt keine Verpflichtung, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren.