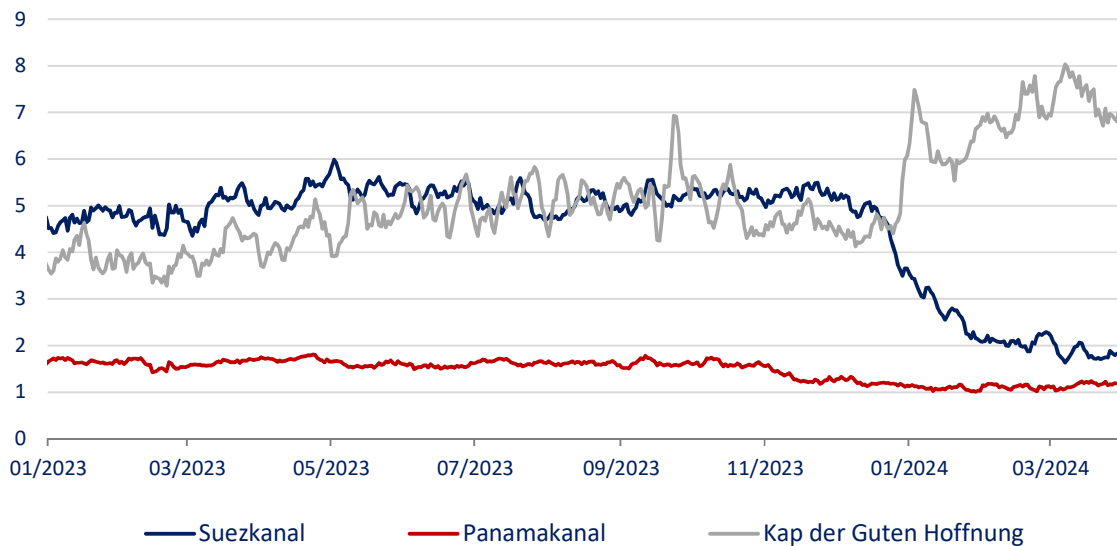


## Chart der Woche vom 23.04.2024

### Tägliche Transportvolumina ausgewählter Schiffrouten

Mio. metrische Tonnen, 7-Tage gleitende Durchschnitte. Quelle: IMF PortWatch



## Die Fragilität globaler Lieferketten

Die Kollision des singapurischen Containerschiffes Dali mit der Francis Scott Key Brücke in Baltimore, im US-Bundesstaat Maryland am 26.3.2024, hat die Verletzlichkeit der globalen Lieferketten erneut in den Fokus der Aufmerksamkeit gebracht. Der tragische Unfall, bei dem 6 Menschen ums Leben kamen, hat den wichtigsten Hafen der US-amerikanischen Ostküste, der 1,2% aller Exporte und 1,5% aller Importe der USA abwickelt, zum Stillstand gebracht. Die Bergungsarbeiten werden noch Wochen andauern und der Kollaps der Brücke bedeutet, dass der wichtigste Landweg zu dem Hafen auf lange Sicht versperrt bleiben dürfte. Auch wenn benachbarte Häfen in South Carolina und New York die Last übernehmen können, wird die resultierende Verzögerung vor allem Auto- und Chemieproduzenten sowie den Containerverkehr treffen.

Global vernetzte Lieferketten reagieren immer empfindlicher auf unerwartete Störungen, insbesondere wenn wichtige Wasserstraßen und Handelsrouten betroffen sind. An einer der bekanntesten solcher Wasserstraßen, dem Panamakanal, können derzeit die Auswirkungen des Klimawandels auf globale Warenströme beobachtet werden. Die globale Erwärmung verändert das Wetter in Panama, und 2023 war in vielen Regionen des Landes das trockenste Jahr seit Anfang der Aufzeichnungen. Im Ergebnis ist der Wasserstand im Panamakanal, welcher gewöhnlich ca. 5% des weltweiten Seefrachtverkehrs durchleitet, ca. 180cm niedriger als in den Vorjahren, sodass statt der üblichen 35 Schiffe derzeit nur durchschnittlich 24 Schiffe am Tag

passieren können. Die Wartezeit für Schiffe kann bis zu 20 Tage betragen. Alternativen sind kostspielig und riskant.

Ähnliche Herausforderungen aufgrund niedriger Wasserstände behindern den Verkehr auch auf anderen Wasserstraßen, wie z.B. dem Mississippi oder dem Rhein.

## **Risiken für den globalen Handel steigen**

Auch von Menschen gemachte Störungen sind leider wieder auf der Tagesordnung. Der Ukraine-Krieg beeinträchtigt den Schiffsverkehr am Bosphorus. Und der Aufstand der iranischen Houthi-Rebellen gefährdet eine der wichtigsten weltweiten Schiffrouten, den Suezkanal, welcher das Rote Meer mit dem Mittelmeer verbindet und normalerweise ca. 15% des weltweiten maritimen Handelsvolumens durchleitet. Aufgrund der akuten Bedrohungslage entscheiden sich viele Reedereien, ihre Schiffe auf alternative Routen umzuleiten, etwa über das Kap der Guten Hoffnung. Im Ergebnis verlängern sich die Transportwege im Schnitt um 10 Tage, mit entsprechenden Mehrkosten für Reeder und Kunden.

Die Auswirkungen sind lokal, aber gleichzeitig auch global: die Ombai Meeresstraße nahe Indonesien, würde bei einer kompletten Schließung des Suezkanals 90% ihres Schiffsverkehrs verlieren, obgleich sie über 10.000 km von diesem entfernt ist. Die Straße von Gibraltar, 3.000 km nordwestlich vom Suezkanal, würde im gleichen Szenario ca. 28% ihres Schiffsverkehrs verlieren. Auch die aktuelle Bedrohungslage wirkt bereits deutlich: laut Port Watch Plattform des Internationalen Währungsfonds haben im Januar und Februar diesen Jahres 5,3% weniger Schiffe an den Häfen Europas, Zentralasiens und des Mittleren Ostens angelegt als in der Vorjahresperiode. Vermutlich ist auch dieser zweitweise Rückgang größtenteils auf die verzögerte Wirkung längerer Transportwege zurückzuführen.

Betroffen sind allerdings nicht nur Logistik-Unternehmen und ihre Kunden, sondern ganze Volkswirtschaften. Der temporäre Rückgang der Importe und Exporte verzerrt die globale volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, sodass die korrekte Einschätzung der gesamtwirtschaftlichen Dynamik derzeit erschwert ist. Gleichzeitig üben steigende Transportkosten Druck auf die Preise aus und erhöhen die Inflation – was wiederum Zentralbanken zu mehr Zurückhaltung bei ihren geplanten Leitzinssenkungen animiert und die Wirtschaftsleistung über diesen Weg weiter drosselt.

## Wichtige Hinweise

Die in diesen Publikationen enthaltenen Informationen stellen keine individuelle Anlageberatung dar, sondern geben in ihrer Eigenschaft als Werbung lediglich allgemeine Anregungen für mögliche Geldanlagen. Sie können nicht als Angebot aufgefasst werden, Kapitalanlagen zu kaufen, zu verkaufen oder zu deren Kauf oder Verkauf aufzufordern. Die zur Verfügung gestellten Informationen sollen lediglich eine selbständige Anlageentscheidung des Kunden erleichtern und ersetzen nicht eine anleger- und anlagegerechte Beratung.

## Haftungsausschluss

Die TARGOBANK stellt Ihnen diese Informationen als Service und unverbindlich zur Verfügung. Sie sind sorgfältig und nach dem letzten verfügbaren Stand zusammengestellt. Eine Gewähr für die Zuverlässigkeit, Vollständigkeit und Richtigkeit der Inhalte übernimmt die TARGOBANK jedoch nicht, und die TARGOBANK haftet nicht für etwaige Schäden oder Verluste, die Ihnen direkt oder als Folgeschäden aus der Verwendung besagter Informationen entstehen.

Anlagen in die auf dieser Internetseite vorgestellten Produkte sind keine Bankeinlagen und sind nicht durch die TARGOBANK oder den Einlagensicherungsfonds garantiert. Die Performance der Vergangenheit lässt keine Rückschlüsse auf die zukünftige Wertentwicklung zu. Der Wert solcher Anlagen unterliegt den Schwankungen des Marktes, welche zum ganzen oder teilweisen Verlust des Investments führen können. Der Erwerb solcher Produkte ist mit Kosten/Gebühren verbunden. Für den Vertrieb der vorgestellten Produkte erhält die TARGOBANK möglicherweise Provisionen der Produktgeber.

## Hinweis auf mögliche Interessenkonflikte

Die Verfasser der jeweiligen Publikation, aber auch die TARGOBANK bzw. deren Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeiter halten möglicherweise Anteile oder Positionen an Wertpapieren oder Finanzprodukten, die Gegenstand der Publikationen sind. Die Verfasser der Publikationen bzw. die TARGOBANK können daher auch ein Geschäft in einem Finanzinstrument getätigt haben, das Gegenstand einer Publikation ist. Die TARGOBANK hat in Übereinstimmung mit den gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Regelungen interne organisatorische Vorkehrungen getroffen, um Interessenkonflikte bei der Erstellung und Weitergabe der Publikationen soweit wie möglich zu vermeiden.