

Ausgabe Nr. 40
Mai 2021

Covid-19, ungleiche wirtschaftliche Erholung und der Seehandel mit Agrargütern¹

Maximilian Heigermoser
Thomas Glauben

Die Covid-19-Pandemie stellt die Weltwirtschaft seit Anfang 2020 vor ungekannte, massive Herausforderungen. Zwar ließ der Weltagrarhandel insgesamt keine fundamentalen Verschiebungen gegenüber Vorjahren erkennen, dennoch geht die Weltbank in Folge der Pandemie vom ersten Anstieg globaler Armut seit über zwanzig Jahren aus. Seit Ende 2020 verstärken sich zudem Entwicklungen, die die globale Ernährungssicherheit weiter beeinträchtigen können. So stiegen Seefrachtraten für Massengutfrachter, die im internationalen Agrarhandel zuvorderst Verwendung finden, massiv an und befinden sich mittlerweile auf einem Elfjahreshoch. Während Transportkosten gerade im internationalen Handel mit Agrargütern eine beträchtliche Rolle spielen, wird ihr Einfluss auf Handelsströme und Preisbildung agrarischer Rohstoffe in der Forschung derzeit wenig untersucht. Seit Mitte 2020 lässt sich zudem eine kontinuierliche Aufwärtsbewegung des globalen Nahrungsmittelpreisindex der Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) beobachten. Auch dieser hat mittlerweile ein Siebenjahreshoch erreicht. Entsprechend steht zu erwarten, dass sich das Risiko unzureichender Nahrungsmittelversorgung insbesondere in ärmeren Regionen einmal mehr erhöhen wird. Nur ein Mehr an internationaler Kooperation und uneingeschränktem Handel kann die globale Ernährungssicherheit in der kommenden Phase global ungleicher wirtschaftlicher Erholung sicherstellen. Rufe nach nationaler Selbstversorgung, oder gar überbürokratisierten und planwirtschaftlich anmutenden Agrarsystemänderungen, sowie sich verschärfende handelspolitische Sanktionsspiralen gefährden global gesehen die Ernährungssicherheit speziell importabhängiger Regionen.

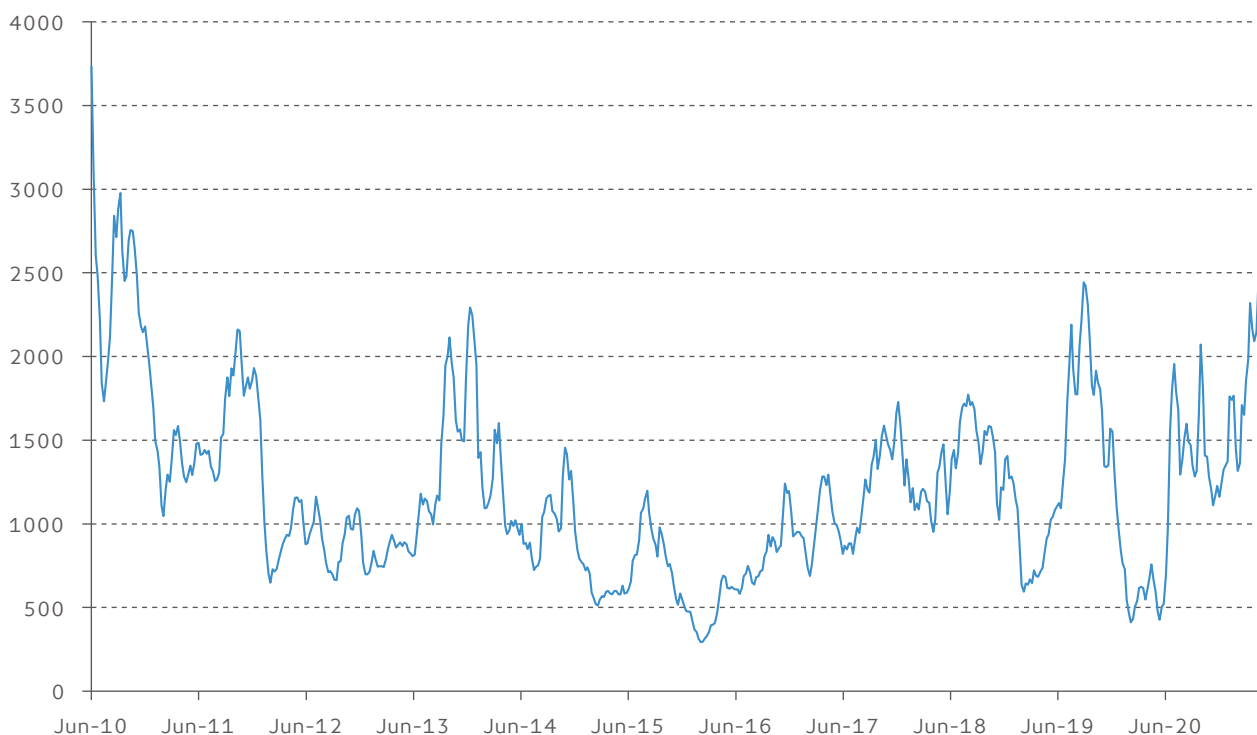
Der große Schock

Die globale Verbreitung des SARS-CoV-2-Erregers und zu ihrer Eindämmung getroffene Maßnahmen wirken sich seit dem ersten Quartal 2020 auf Weltwirtschaft und -handel aus. Erhebliche Kurseinbrüche an Finanz-, und speziell Energiemärkten waren zuvorderst im zweiten Quartal 2020 zu beobachten (Heigermoser und Glauben, 2020). Schließungen ganzer Wirtschaftszeige führten zu sprunghaft steigender Arbeitslosigkeit bzw. Kurzarbeit und Einbrüchen in nationaler Wirtschaftsleistung.

Der physische Weltagrarhandel blieb von Einschränkungen und nationalen „Shut downs“ im ersten Halbjahr 2020 im Großen und Ganzen unbeeindruckt. Im März und April 2020 vereinzelt eingeführte Exportbeschränkungen, gegen die sich die internationale Gemeinschaft umgehend und dezidiert aussprach, erwiesen sich als kurzlebig und blieben ohne tiefgreifenden Effekt (OECD, 2020).

¹ Stand: 12. Mai 2021. Vielen Dank an Elisabeth Roth für umfangreiche Vorrecherchen.

Abbildung 1: Baltic Dry Index (BDI), 2010–2021
Quelle: Baltic Exchange (2021).



In einer frühen Studie stellt die FAO beim Fokus auf die Nahrungsmittelimporte der Länder Subsaharaafrikas über das Jahr 2020 allerdings verringerte Importe von Milch-, Fisch- und Fleischprodukten fest (Schmidhuber und Qiao, 2020). Dies deutet speziell in Ländern, in denen die Bevölkerung große Teile des verfügbaren Einkommens für Nahrungsmittel aufwendet, auf eine Verschlechterung der diätären Qualität und der Ernährungssituation insgesamt hin (Laborde et al., 2020; Swinnen und McDermott, 2020). Die Weltbank geht mittlerweile davon aus, dass im Jahr 2020 durch die Pandemie weltweit 119 bis 124 Millionen Menschen zusätzlich von Armut betroffen sind. Dies bedeute den ersten Anstieg globaler Armut seit der asiatischen Finanzkrise, die Ende der 1990er Jahre insgesamt 65 Millionen Menschen unter die Armutgrenze fielen ließ (Lakner et al., 2021).

Seehandel in Schiefelage

Auf die „erste Welle“ erhöhter Infektionen zwischen März und Mai 2020 folgten in Europa Sommermonate, in denen das wirtschaftliche und soziale Leben bei niedrigen Infektionszahlen weitgehend uneingeschränkt blieb. Ab dem Spätsommer zeichnete sich jedoch ein Anstieg der Infektionszahlen ab, der im vierten Quartal zu erneuten Einschränkungen speziell der Gastronomie-, Hotellerie- und Dienstleistungssektoren, sowie später zu Schulschließungen führte. Von einer „zweiten Welle“ blieben südostasiatische Staaten, insbesondere China, jedoch weitgehend verschont. Hier setzte eine wirtschaftliche Erholung bereits in der zweiten Jahreshälfte 2020 ein.

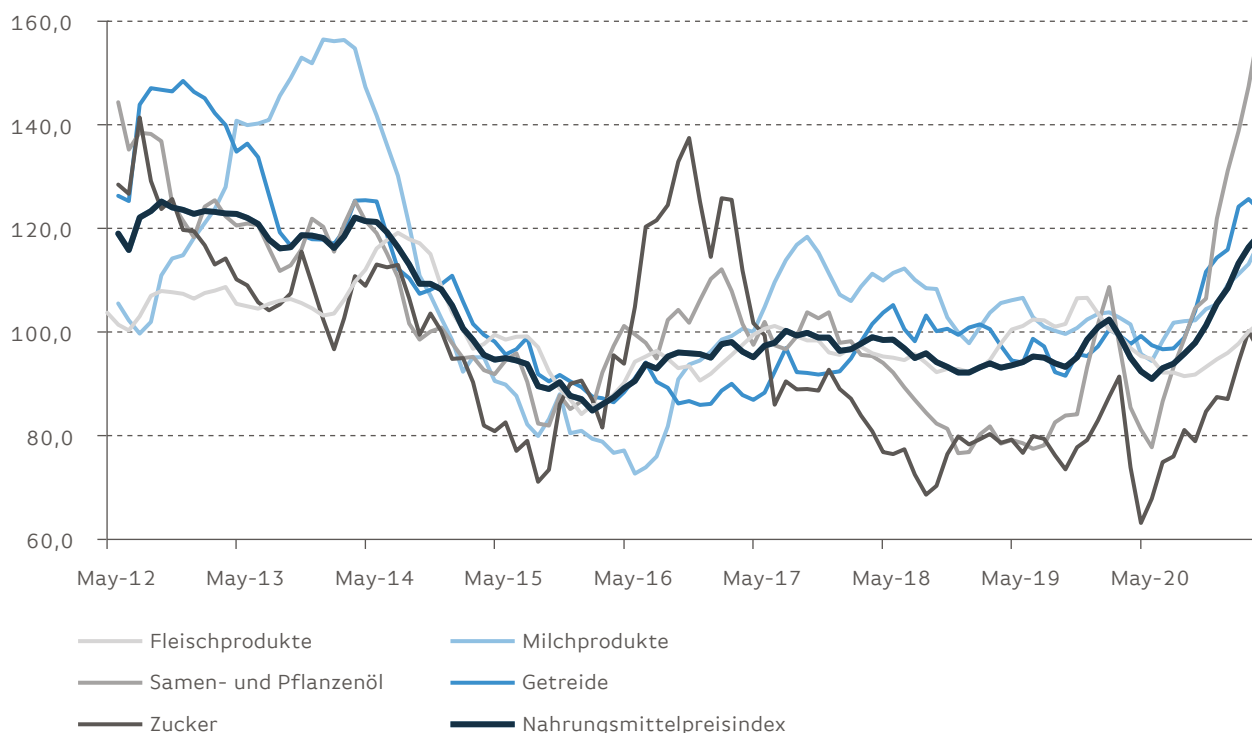
Als Folge großteils geschlossener Volkswirtschaften und verstärkter Heimarbeit konnte in Europa und den USA ab dem vierten Quartal 2020 eine stark gestiegene Nachfrage nach materiellen Konsumgütern, wie Einrichtungsgegenständen, Unterhaltungselektronik oder Spielzeug beobachtet werden. Da diese Güter oft in Südostasien produziert werden, wirkte sich dieser Nachfrageschock auf die entsprechenden Preise für Frachtcontainer aus (Financial Times, 2021).² So vervielfachte sich die Containerrate für die Suez-Route von China nach Nordeuropa von ca. 2.200 US-Dollar im November 2020 auf über 8.000 US-Dollar Mitte Februar 2021. In die Gegenrichtung verteuerten sich Container von ca. 1.000 US-Dollar auf knapp 1.500 US-Dollar. Richtungsabhängige Preisunterschiede führen auch dazu, dass Container ohne Inhalt aus US-Häfen zurück nach China geschickt werden, um von erhöhten Raten für die Gegenrichtung zu profitieren (Baur et al., 2021). Die umfassende Containerknappheit ist zudem auf Verladeverzögerungen an Häfen beispielsweise als Folge von Ausfällen von Arbeitskräften zurückzuführen (UNCTAD, 2021).

Zwar wird der internationale Seehandel mit Agrarrohstoffen größtenteils nicht per Container, sondern mittels Massengutfrachtern (*bulk carrier*) abgewickelt. Doch verzeichnet auch der Baltic Dry Index (BDI)³, ein Indikator für Frachtpreise dieser Rohwarentransportschiffe, seit November 2020 einen massiven

² Veränderungen in globalen Handelsströmen werden neuerdings auch durch den Kiel Trade Indicator abgebildet, der Schiffsbewegungsdaten in Echtzeit auswertet (Stamer, 2021).

³ Der BDI gilt als Indikator für globale Konjunkturzyklen. Anpassungen des BDI werden meist auf Änderungen der Nachfrage nach Rohmaterialien zurückgeführt, da das Angebot an Transportschiffen kurzfristig fix ist.

Abbildung 2: FAO Food Price Index und Unterindizes, 2014–2021
Quelle: FAO (2021).



Anstieg um ca. 175 Prozent und befindet sich mittlerweile auf einem Elfjahreshoch (Abbildung 1). Dies ist zurückzuführen auf höhere Rohöl- und damit Treibstoffpreise, sowie gesteigerte Nachfrage nach Baumaterialien und Industrierohwaren wie Stahl und Kohle aus Regionen, in denen die wirtschaftliche Erholung bereits voll im Gange ist. Allerdings stieg auch ein Unterindex des International Grains Council, der speziell Frachtraten für Getreide und Ölsaaten abbildet seit November 2020 um ca. 65 Prozent. Gerade im Lebensmittelhandel stellen Transportkosten aufgrund eines niedrigen Wert-zu-Gewicht-Verhältnisses einen zentralen Kostenfaktor dar.

Nahrungsmittelhöchstpreise

Neben Baumaterialien und Industrierohwaren lassen sich auch bei agrarischen Rohstoffen Preisanstiege beobachten. So verzeichnet der monatlich erhobene Nahrungsmittelpreisindex der FAO seit Mai 2020 einen elfmonatigen, kontinuierlichen Anstieg. Der Index befindet sich mittlerweile 27 Prozent über dem 2019-Durchschnittswert und hat damit zuletzt 2014 beobachtete Preisregionen erreicht (Abbildung 2). Verteuerungen treten in allen Untergruppen mit Ausnahme von Fleischprodukten auf. Pflanzenöle und Getreide verzeichnen gegenüber 2019 mit Zuwächsen von 95 Prozent und 30 Prozent die größten Sprünge.

Als Hauptgrund für den Anstieg der Getreidepreise müssen einerseits anhaltend hohe Futtermittelimporte Chinas genannt werden. Sorgen um die Beschaffenheit der Maisernten in Südamerika und den USA, sowie erneute Getreideexportrestriktionen des größten Weizenexporteurs Russland sind

als weitere treibende Faktoren zu nennen. Rekordpreise für Pflanzen- und Samenöle veranlassten die ukrainische Regierung dazu, einen Exportstopp für Sonnenblumensamen ab Mitte Mai abzuwägen. Außerdem entschied Bolivien Ende April 2021, Rindfleischexporte vollständig zu stoppen. Derartige Politikentscheidungen bergen ein hohes Risiko für die globale Ernährungssicherung (Falkendal et al., 2021) und können sich in eskalierenden Panikkäufen und Folgemaßnahmen anderer Exporteure verfestigen.

Einer Nahrungsmittelkrise entgegenwirken

Für das erste Pandemiejahr 2020 wird von einem historischen Anstieg globaler Armut ausgegangen. Während der Weltagrarhandel im Aggregat bisher kaum beeinträchtigt scheint, lassen sich in der Region Subsaharaafrika Rückgänge von Milch- und Fleischimporten beobachten, die auf eine Verschlechterung der Ernährungssituation hindeuten. In der derzeitigen Phase global ungleicher wirtschaftlicher Erholung sind nun vermehrt Störungen im globalen Seehandel zu verzeichnen. Dies zeigt sich in einer sprunghaften Verteuerung von Seefrachtraten, die gerade im internationalen Agrarhandel einen bedeutenden Kostenfaktor darstellen. Darüber hinaus spiegelt auch der Nahrungsmittelpreisindex der FAO seit Mitte eine konstante Teuerung von Lebensmitteln wider, die einzelne Länder angesichts beschleunigter Exporte wiederum Handelsrestriktionen in Erwägung ziehen lässt.

Alles in Allem bedeuten die aufgezeigten Entwicklungen zusätzliche Risiken für die globale

Ernährungssicherheit. Vor dem Hintergrund einer globalen Krisensituation muss einmal mehr die Bedeutung funktionierender interregionaler Handels unterstrichen, und ein Mehr an internationaler Kooperation gefordert werden. Rufe nach regionaler Selbstversorgung, oder gar planwirtschaftlich anmutenden Systemänderungen der Agrarproduktion, wie sie etwa in der EU zu vernehmen sind, gefährden

global gesehen die Ernährungssicherheit speziell in importabhängigen Regionen. Aus Sicht der agrarökonomischen Forschungsagenda erscheint es in Zukunft notwendig, Preisbildung, Funktionsweise und Organisation von Seefrachtmärkten verstärkt in den Fokus zu rücken – denn gerade im Agrarhandel stellen Frachtkosten einen bedeutenden Kostenfaktor dar.

Weiterführende Informationen

Literatur

Baur, A., Flach, L., Gröschl, J. (2021): Containerschiffahrt in stürmischen Zeiten – Analyse und Ausblick. Ifo Schnelldienst 74. URL: <https://www.ifo.de/publikationen/2021/aufsatz-zeitschrift/containerschiffahrt-stuermschen-zeiten-analyse-und> (Stand: 12. Mai 2021).

Falkendal, T., Otto, C., Schewe, J., Jägermeyr, J., Konar, M., Kumm, M., Watkins, B., Puma, M. J. (2021): Grain export restrictions during COVID-19 risk food insecurity in many low- and middle-income countries. *Nature Food* 2: 11–14.

Financial Times (2021): Shipping costs quadruple to record highs on China-Europe 'bottleneck'. URL: <https://www.ft.com/content/ad5e1a80-cecf-4b18-9035-ee50be9adfc6> (Stand: 19. Januar 2021).

Heigermoser, M., Glauben, T. (2020): COVID-19, der Ölpreisverfall und die Ernährungssicherheit einkommensschwacher Staaten. IAMO Policy Brief Nr. 37. URL: https://www.iamo.de/fileadmin/documents/IAMOPolicyBrief37_de.pdf (Stand: 11. Mai 2020).

Laborde, D., Martin, W., Vos, R. (2020): Impacts of COVID-19 on global poverty, food security, and diets: Insights from global model scenario analysis. *Agricultural Economics*. Early View. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/agec.12624> (Stand: 5. Mai 2021).

Lakner, C., Yonzan, N., Mahler, D. G., Aguilar, R. A. C., Wu, H. (2021): Updated estimates of the impact of COVID-19 on global poverty: Looking back at 2020 and the outlook for 2021. URL: <https://blogs.worldbank.org/opendata/updated-estimates-impact-covid-19-global-poverty-looking-back-2020-and-outlook-2021> (Stand: 11. Januar 2021).

OECD (2020): The role of transparency in avoiding a COVID-19 induced food crisis. URL: <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/the-role-of-transparency-in-avoiding-a-covid-19-induced-food-crisis-d6a37aeb> (Stand: 21. September 2020).

Schmidhuber, J., Qiao, B. (2020): Are international food markets holding-up during the COVID-19 pandemic? AMIS Website. URL: <http://www.amis-outlook.org/resources-list/detail/en/c/1152929> (Stand: 27. November 2020).

Stamer, V. (2021): Thinking Outside the Container: A Machine Learning Approach to Forecasting Trade Flows. Kiel Working Paper Nr. 2179. URL: <https://www.ifw-kiel.de/de/experten/ifw/vincent-stamer/thinking-outside-the-container-a-machine-learning-approach-to-forecasting-trade-flows-15754/> (Stand: 1. März 2021).

Swinnen, J., McDermott, J. (2020): Covid-19 and Global Food Security. *EuroChoices* 17 (3), Special Issue: Covid-19 Pandemic Impacts on Agri-food Systems: 26–33.

UNCTAD (2021): Container Shipping in Times of COVID-19: Why Freight Rates Have Surged, and Implications for Policymakers. Policy Brief No. 84. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2021d2_en.pdf (Stand: 23. April 2021).

Kontakt

Maximilian Heigermoser
heigermoser@iamo.de
Tel.: +49 345 2928-133

Prof. Dr. Dr. h.c.
Thomas Glauben
glauben@iamo.de
Tel.: +49 345 2928-200

Leibniz-Institut für
Agrarentwicklung in
Transformations-
ökonomien (IAMO)
Theodor-Lieser-Straße 2
06120 Halle (Saale)
www.iamo.de

Printausgabe: ISSN 23 63-5770
ISBN 978-3-95992-107-7

Online-Ausgabe: ISSN 23 63-5789
ISBN 978-3-95992-108-4

iamo

Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO)

Das Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO) widmet sich der Analyse von wirtschaftlichen, sozialen und politischen Veränderungsprozessen in der Agrar- und Ernährungswirtschaft sowie in den ländlichen Räumen. Sein Untersuchungsgebiet erstreckt sich von der sich erweiternden EU über die Transformationsregionen Mittel-, Ost- und Südosteuropas bis nach Zentral- und Ostasien. Das IAMO leistet dabei einen Beitrag zum besseren Verständnis des institutionellen,

strukturellen und technologischen Wandels. Darüber hinaus untersucht es die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Agrar- und Ernährungssektor sowie die Lebensumstände der ländlichen Bevölkerung. Für deren Bewältigung werden Strategien und Optionen für Unternehmen, Agrarmärkte und Politik abgeleitet und analysiert. Seit seiner Gründung im Jahr 1994 gehört das IAMO als außeruniversitäre Forschungseinrichtung der Leibniz-Gemeinschaft an.


Leibniz
Gemeinschaft