

Zur jüngeren Entwicklung bei den Lieferengpässen

Klaus – Jürgen Gern

Die zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen führten im Winter und Frühjahr 2020 zu erheblichen Produktionseinschränkungen und dazu, dass eingespielte Logistiknetzwerke empfindlich gestört wurden. Daraus resultierten im weltweiten Maßstab ungewöhnlich starke Lieferengpässe, die sich mit Erholung vom pandemiebedingten Konjunkturerinbruch zwar zunächst wieder entspannten, im Verlauf des Jahres 2021 aber erneut dramatisch an Bedeutung gewannen.

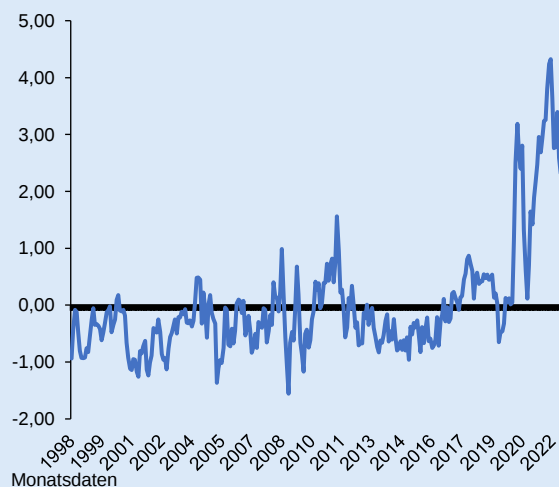
Zur Messung der Spannungen in den internationalen Lieferketten wurde der Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) von der Federal Reserve Bank of New York konstruiert. Bei der Berechnung werden im Wesentlichen Daten zu grenzübergreifenden Transportkosten verwendet und ausgewählte Komponenten des IHS Markit Einkaufsmanagerindex. Relevante Information zu den Transportkosten liefert beispielsweise die Entwicklung des Baltic Dry Index, des Harper Index oder BLS Luftfrachtkostenindizes. Aus dem Einkaufsmanagerindex werden die Komponenten Lieferzeiten, Auftragsbestände und Vorratsbildungen berücksichtigt. Insgesamt werden 27 Datenreihen genutzt. Um zu gewährleisten, dass insbesondere angebotsseitig verursachte Spannungen in den Lieferketten reflektiert werden, wird versucht durch die Einbeziehung von entsprechenden Indikatoren aus dem Einkaufsmanagerindex um den Einfluss der Nachfrage zu bereinigen. Der Fokus des Index liegt auf sieben Ländern (USA, Eurozone, China, Japan, Südkorea, Taiwan und das Vereinigte Königreich). Der Index zeigt die Entwicklung von Stress in den Lieferketten zurück bis ins Jahr 1997. Positive und negative Abweichungen vom Durchschnitt reflektieren einen über- bzw. einen unterdurchschnittlichen Lieferkettendruck.

Die Lieferengpässe nahmen im Verlauf des Jahres 2021 kontinuierlich zu, als eine mit der konjunkturellen Erholung rasch steigende Güternachfrage auf Stockungen in den Produktions- und Transportnetzwerken traf, die durch Sonderereignisse wie die Blockade des Suez-Kanals durch den Containerfrachter Ever Given im März 2021 und die Lockdowns in chinesischen Häfen im Sommer des Jahres ausgelöst oder verstärkt wurden. Der GSCI erreichte Ende 2021 seinen bisherigen Höchstwert, seither hat sich der Druck auf die Lieferketten merklich verringert, auch wenn es im Frühjahr 2022 nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine und wegen der neuerlichen Lockdowns in China vorübergehend zu einem Wiederanstieg kam (Abbildung 1). Im Juli 2022 ging der Index insbesondere aufgrund einer Reduzierung der Lieferzeiten in China zurück, da zu dem Zeitpunkt vielerorts Lockdowns aufgehoben wurden. Besonders stark entspannt hat sich die Lage offenbar in den Vereinigten Staaten. So hat sich die Effizienz der Lieferketten nach dem auf die Vereinigten Staaten beschränkten Supply Chain Index der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft RSM sogar wieder vollständig normalisiert, während die Indexwerte des globalen Index GSCI immer noch hoch sind im Vergleich zu denen, die vor der Pandemie verzeichnet wurden.

Ein weiterer Indikator für das Ausmaß der Probleme in den Lieferketten ist die Transportkapazität auf Schiffen, die vor den Häfen im Stau liegen und auf Abfertigung warten, wie sie im Rahmen des Kiel Trade Indicator ermittelt wird. Diese ist zwar nicht mehr ganz so hoch wie Ende des vergangenen Jahres, aber immer noch wesentlich höher als vor der Krise. Auch hat sie sich in den vergangenen Monaten nicht nennenswert verringert. Allerdings haben sich die Schwerpunkte der Staus verlagert. Während sich die Situation in China stark verbessert hat und die im vergangenen Winter besonders betroffenen Häfen an der amerikanischen Westküste seit einigen Monaten nahezu reibungslos arbeiten, haben die Probleme an der US-Ostküste und in der Nordsee zuletzt deutlich zugenommen. (Abbildung 2)

Abbildung 1:

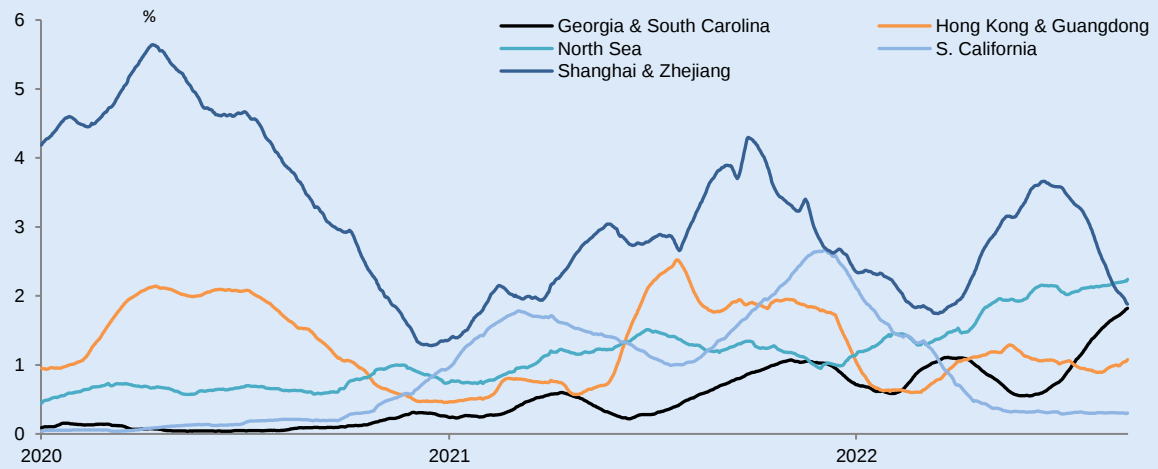
Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)



Quelle: Federal Reserve Bank of New York

Abbildung-2:

Staus vor wichtigen Containerhäfen



Tagesdaten, Anteil wartende Schiffe an globaler Kapazität in Prozent.

Quelle: Kiel Trade Indicator