

Letzte Boote aus China ohne hohe Zölle angekommen - Preise steigen bald

Die letzten Güterschiffe aus China ohne hohe Zölle erreichen die USA. Doch bald drohen Preissteigerungen und Lieferengpässe. Was bedeutet das für Verbraucher und Einzelhändler?



Einige der letzten Frachtschiffe, die chinesische Waren ohne hohe Zölle transportieren, legen derzeit in US-Häfen an. Doch ab nächster Woche wird sich das ändern.

Änderungen bei den Importzöllen

Waren auf Schiffen aus China, die nach dem 9. April geladen wurden, unterliegen dem von Präsident Donald Trump im letzten Monat verhängten Zoll von 145 %. Ab nächster Woche werden diese Waren eintreffen, jedoch werden weniger Schiffe auf See sein und sie werden weniger Fracht transportieren. Für viele

Importeure sind die Geschäfte mit China zu teuer geworden.

Wichtiger Handelspartner

China bleibt jedoch einer der wichtigsten Handelspartner der USA. Viele Konsumgüter, von Kleidung über Schuhe bis zu Elektronik und Mikroprozessoren, stammen aus diesem Land und sind für den Betrieb vieler Geräte unerlässlich.

Schwere Entscheidungen für Unternehmen

Unternehmen stehen vor einer schwierigen Entscheidung: Sollen sie weiterhin Produkte aus China zu mehr als doppelt so hohen Preisen verkaufen oder diese Produkte ganz aus ihrem Sortiment streichen? Für die Verbraucher könnte das bedeuten, dass einige Produkte schwer zu finden oder prohibitiv teuer werden.

„Nächste Woche beginnen wir, die Ankünfte nach der Zollankündigung vom 2. April zu sehen“, sagte Gene Seroka, Geschäftsführer des Hafens von Los Angeles, wo fast die Hälfte des Geschäfts aus China kommt. „Die Fracht, die in Los Angeles ankommt, wird im Vergleich zum Vorjahr um 35 % zurückgehen.“

Rückgang der Importe

Die Importe in die Vereinigten Staaten werden in der zweiten Hälfte des Jahres 2025 voraussichtlich um mindestens 20 % im Vergleich zum Vorjahr zurückgehen, wie die National Retail Federation prognostiziert. Der Rückgang der Importe aus China wird noch drastischer ausfallen: JP Morgan erwartet einen Rückgang von 75 % bis 80 %.

„Wenn dies nicht durch Importe aus anderen Ländern einfach ersetzt werden kann, würde ein Zusammenbruch dieser Größenordnung nicht nur die Preise stark erhöhen, sondern auch

die Lieferketten erheblich stören“, erläuterte JP Morgan in seinem Bericht.

Folgen für die Verbraucher

Das bedeutet weniger Arbeit, höhere Preise in den Regalen und weniger Auswahl für die Verbraucher. Seroka sagt, der Countdown habe bereits begonnen. „Viele große Einzelhändler haben uns mitgeteilt, dass sie derzeit über einen Bestand von etwa sechs bis acht Wochen verfügen“, sagte Seroka. „Sowohl amerikanische Hersteller als auch Verbraucher werden in den kommenden Wochen und Monaten vor schwierigen Entscheidungen stehen, wenn sich die Politik nicht ändert.“

Stillstehende Schiffe und leere Häfen

Am Hafen von Shanghai in China liegen die größten Frachtschiffe untätig. Reedereien setzen zunehmend kleinere Schiffe ein, um die Fracht zu transportieren, da die Nachfrage nachlässt. Dennoch sind die Fahrten von China in die USA im April um 60 % gesunken, wie Flexport, ein Logistik- und Speditionsunternehmen, berichtet.

„Die Unternehmen, die die Schiffe betreiben, haben viele Fahrten abgesagt. Sie sagten: ‚Wir fahren nicht mit einem halb vollen Schiff. Wir lassen es hier liegen,‘“ erklärte Ryan Peterson, CEO von Flexport. „Es gibt viele Schiffe, die vor der Küste Chinas warten und auf einen Deal hoffen.“

Änderungen im Versandverhalten

Im März wurde der Hafen von New York und New Jersey zum geschäftigsten Hafen des Landes, als Einzelhändler ihre Frachten im Voraus ludeten, bevor die Zölle in Kraft traten. Doch in diesem Monat wird ein Rückgang des Volumens erwartet, so der Hafen.

Teurere Preise in den Regalen

Sobald die Fracht die US-Häfen erreicht, dauert es nicht lange, bis die Waren in den Geschäften erhältlich sind. Und wenn der aktuelle Bestand erschöpft ist, werden teurere, zollbelastete Artikel in die Regale gelangen.

„Es gibt viele Bedenken. Derzeit befinden sich Einzelhändler im Prozess, ihre Bestellungen für den Schulanfang und Weihnachten zu planen und wie und wann sie diese aufgeben wollen“, sagte Jonathan Gold, Vizepräsident für Lieferketten- und Zollpolitik der National Retail Federation.

Die Herausforderungen für kleine Einzelhändler

Während größere Einzelhändler mehr Inventar aufbewahren können, haben kleinere Unternehmen nicht diesen Luxus. „Besonders für kleine Einzelhändler, die die Auswirkungen der Zölle nicht absorbieren können, ist es eine Herausforderung herauszufinden, welche nächsten Schritte sie unternehmen sollen“, fügte Gold hinzu.

Die Amerikaner sind auf Tausende von Produkten aus China angewiesen, alles von Flachbildfernsehern bis hin zu Kinderwagen. US-Unternehmen importieren mehr Spielzeug, Kleidung und Schuhe aus China als aus jedem anderen Land, so die US International Trade Commission.

Erwartete Preiserhöhungen

Eine aktuelle Umfrage von Gartner, einem Unternehmensforschungsunternehmen, zeigt, dass 45 % der Führungskräfte in der Lieferkette erwarten, die höheren Kosten durch Zölle an ihre Kunden weiterzugeben.

Seroka sieht keine leeren Regale kommen – aber er erkennt

weniger Auswahl. „Wenn du nach einer bestimmten Art von Hose suchst, wirst du vielleicht viele verschiedene Hosen finden, aber nicht die Art, die du möchtest. Und die Art, die du willst, wird teurer sein,“ erklärte Seroka.

Peterson von Flexport ist jedoch weniger optimistisch. „Wenn das noch ein paar Wochen so weitergeht, werden die Einzelhändler ihren Bestand durchverkaufen und bis zum Sommer werden Sie Engpässe und leere Regale erleben“, sagte er.

Weniger Fracht bedeutet weniger Arbeit

Mit weniger erwarteten Frachtschiffen in US-Häfen wird die lokale Wirtschaft sofort leiden, sagt Seroka. Der Handel mit China macht 45 % des Portfolios des Hafens von Los Angeles aus, was den größten Anteil eines US-Hafens darstellt. Ohne dieses Volumen wird die Nachfrage nach Arbeitskräften zurückgehen.

„Ich sehe keine Massentlassungen im Hafen, aber ich bemerke, dass ein Lkw-Fahrer, der heute vier oder fünf Container transportiert, nach nächster Woche nur noch zwei oder drei transportieren könnte“, sagte Seroka. „Und der Hafenarbeiter, der Überstunden und Doppelschichten macht, wird wahrscheinlich weniger als eine volle Arbeitswoche arbeiten, weil weniger Container ankommen. Gleiches gilt für die Lagerarbeiter.“

Appell an die Regierung

Die American Trucking Associations hat Präsident Trump aufgefordert, mit wichtigen Handelspartnern, darunter Kanada, Mexiko und China, Vereinbarungen zu treffen, um Arbeitsplätze im Transportwesen zu schützen.

„Je länger die Zölle bestehen, desto größer wird der Schmerz für die Lkw-Fahrer sowie für die Familien und Unternehmen, die wir

betreuen“, sagte Chris Spear, Präsident und CEO der American Trucking Associations, letzten Monat. „Zölle reduzieren nicht nur den Grenzverkehr, sondern erhöhen auch die Betriebskosten. Die Kosten für einen neuen Lkw könnten um bis zu 35.000 Dollar steigen, was eine jährliche Steuer von 2 Milliarden Dollar ausmacht und neue Geräte für kleine Transportunternehmen unerschwinglich macht.“

Langsame Anpassungen in der Lieferkette

Seit der Lieferkettenkrise während der Pandemie haben Einzelhändler versucht, die Produktion von China nach Vietnam und anderen asiatischen Ländern mit Fertigungskapazitäten zu verlagern. Doch Gold merkt an, dass die Importe aus diesen anderen Ländern nicht ausreichen, um den Rückgang der Fracht aus China auszugleichen.

„Es dauert Zeit, Monate, wenn nicht Jahre, um diese neuen Beziehungen aufzubauen. Um sicherzustellen, dass die neuen Lieferanten die Kapazitäten, die qualifizierte Belegschaft und die notwendige Infrastruktur haben. All die Prüfanforderungen, die für Produkte, die in die USA kommen, insbesondere für Kinderprodukte, erfüllt werden müssen“, so Gold. „Das ist nichts, was über Nacht passieren kann.“

Details	
Quellen	• edition.cnn.com

Besuchen Sie uns auf: die-nachrichten.at