

Die steigenden Weltmarktpreise für Kraftstoffe und Nahrungsmittel nehmen die Niedrigeinkommensländer in die Zange

Nr. 223, 12. Mai 2022

Autorin: Dr. Katrin Ullrich, Telefon 069 7431-9791, katrin.ullrich@kfw.de

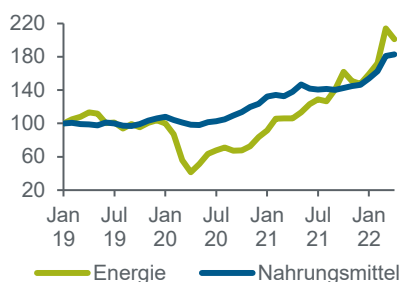
Krieg in der Ukraine gibt Weltmarktpreisen für Kraftstoffe und Nahrungsmittel nochmals Auftrieb

Die Preise für Nahrungsmittel und Kraftstoffe haben mit Beginn des Ukraine-Kriegs am 24. Februar 2022 einen Schub erhalten. Der IWF rechnet damit, dass die Preise in den nächsten Jahren erhöht bleiben. Denn Russland ist ein wichtiger Exporteur von Energierohstoffen, v. a. für Europa, und Russland und die Ukraine sind wichtige Lieferanten von Weizen und Düngemitteln. Erwartet wird, dass die Angebotsausfälle und Lieferverzögerungen bei Nahrungsmitteln auf Importnachfrage zur Deckung des Grundbedarfs treffen und die relativ inflexible Infrastruktur bei Erdgas Angebotsanpassungen erschweren und die Preise hochhalten wird.

Dabei haben die Preise für beide Produktgruppen schon zuvor, im Zuge der Erholung von der Corona-Krise, deutliche Steigerungen hingelegt. Hierzu hat die robuste bzw. sich schnell erholende Nachfrage während der vergangenen zwei Jahre beigetragen. Hinzu kamen bei Nahrungsmitteln höhere Produktionskosten aufgrund steigender Preise für Düngemittel und Treibstoff. Wie auch bei anderen Waren sorgten Probleme in den internationalen Lieferketten für zusätzlichen Preisdruck.

Grafik 1: Preisentwicklung bei Rohstoffen

Indizes 01/ 2019=100, Jan. 2019 bis Apr. 2022



Quelle: Weltbank, KfW Research.

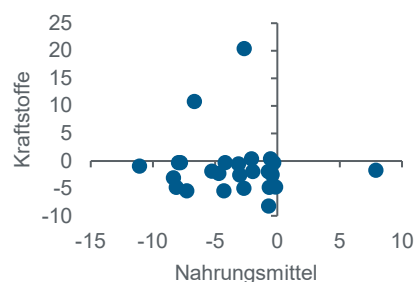
Die meisten Niedrigeinkommensländer sind Nettoimporteure von Kraftstoffen und Nahrungsmitteln

Sowohl Kraftstoffe als auch Nahrungsmittel werden von global deutlich mehr Ländern netto importiert als exportiert. Die meisten der 27 Volkswirtschaften, die von der Weltbank als Niedrigeinkommensländer (LIC) klassifiziert werden, sind Nettoimporteure für beide Produktgruppen. Nur Guinea-Bissau exportierte im Jahr 2020 mehr Nahrungsmittel (ohne Tee, Kakao, Kaffee und Gewürze) als es importierte. Für Kraftstoffe gilt dies für den Tschad, Niger, den Südsudan und die Dem. Rep. Kongo.

Teurere und/oder geringere Nahrungsmittelimporte dürften die Ernährungsunsicherheit verschärfen, von der in starker oder moderater Form in den LIC lt. Weltbank knapp 60 % der Bevölkerung betroffen sind. Werden die gestiegenen Importpreise zudem an die Verbraucher weitergegeben oder sorgt Knappheit für Preissteigerungen, zieht die Inflation an und sinkt die Kaufkraft, selbst wenn unterschiedliche Ernährungsgewohnheiten in Betracht gezogen werden. Insbesondere für arme Haushalte sind teurere Lebensmittel extrem belastend. Denn der ärmste Teil der Bevölkerung in den LIC gibt im Durchschnitt 63 % seines Einkommens für Lebensmittel aus.

Grafik 2: Nettoexporte der Niedrigeinkommensländer

I.v.H. des BIP, 2020, 25 Länder



Quelle: UNCTAD, KfW Research.

Staatsfinanzen am Limit lassen kaum Spielräume

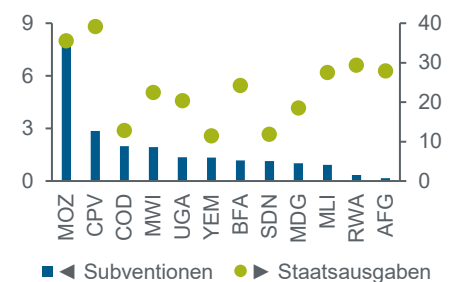
Durch steigende (Import-)Preise für Kraftstoffe und Nahrungsmittel wird auch der Staatshaushalt verstärkt gefordert, wenn diese Güter subventioniert werden. Die Kraftstoffsubventionierung erreicht in einigen Ländern eine substanzielle Größe im Verhältnis zur Wirtschaftsleistung. Auch wenn die Sozialversicherung in LIC unterentwickelt ist, sind hier und bei Lebensmittelsubventionen höhere Ausgaben zu erwarten.

Dabei sind die Staatsfinanzen in LIC ohnehin in schlechter Verfassung. Die Staatsverschuldung im Verhältnis zum BIP hat zwischen 2019 und 2021 im Median um rd. 9,6 PP zugenommen und lt. IWF hat mehr als die Hälfte der LIC ein hohes Risiko für oder befindet sich schon im Schuldenstress.

Entsprechend fordert die OECD, dass keine Hürden den internationalen Handel mit Nahrungsmitteln und Kraftstoffen behindern dürfen, v. a. in Richtung der LIC. Die Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der UNO (FAO) schlägt eine Finanzierungsunterstützung für Nahrungsmittelimporte besonders betroffener Länder vor, wobei 6,3 Mrd. USD zur Deckung des dringendsten Bedarfs notwendig wären.

Grafik 3: Staatliche Kraftstoffsubventionen und Staatsausgaben

I.v.H. des BIP, Subv. 2019, Staatsausgaben 2021



Quelle: Our world in data / OECD, IWF.