

ZEF POLICY BRIEF

NO.68

AUSWIRKUNGEN DES KONFLIKTS

IM NAHEN OSTEN UND DER BLOCKADE

DER STRASSE VON HORMUS AUF DIE

Globale Ernährungssicherheit

**BERNARDINA ALGIERI
LUKAS KORNHER
JOACHIM VON BRAUN**

MÄRZ 2026

EINLEITUNG

Während das Jahr 2025 mit optimistischen Prognosen für die weltweite Inflation und wirtschaftliche Erholung zu Ende ging, hat die Eskalation des Konflikts im und um den Iran, der am 28. Februar 2026 begann, die Aussichten auf eine Normalisierung erheblich beeinträchtigt. Innerhalb weniger Tage nach dem Angriff der USA und Israels auf den Iran ist der Schiffsverkehr durch die Meerenge fast auf null gesunken, da der Iran Schiffe, die diese maritime Engstelle passieren, angegriffen hat und mit weiteren Angriffen gedroht hat. [1] Die Sperrung der Straße von Hormus hat eine Krise ausgelöst, die von Analysten als eine der schwersten Energiekrisen seit dem Ölembargo der 1970er Jahre bezeichnet wird. Nach der Blockade stiegen die Ölpreise von rund 60 US-Dollar pro Barrel im Januar 2026 auf fast oder über 100 US-Dollar pro Barrel im März 2026. Ähnliche Preisveränderungen sind bei Erdgas zu verzeichnen. Die Bedrohungen aus dem Jemen hatten den internationalen Schiffsverkehr bereits teilweise beeinträchtigt, da sie den Zugang zum Suezkanal behinderten.

Die Welt steht vor mehr als nur einer Energiekrise; das neue geopolitische Szenario stellt eine direkte Bedrohung für die weltweite Ernährungssicherheit dar und erinnert an die Labilität früherer Krisen der Jahre 2008 und

durch den Kern der landwirtschaftlichen Produktivität: Düngemittel.

Die Golfstaaten, namentlich Bahrain, Iran, Irak, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate (UAE), sind in hohem Maße von Nahrungsmittelimporten abhängig. Daher hat der Konflikt unmittelbare Auswirkungen auf die Kosten der Nahrungsmittelversorgung in der Golfregion. Die Bevölkerung im Iran spürt den unmittelbaren Druck durch steigende Nahrungsmittelpreise und Importstörungen besonders, während die Konflikte die Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit von Nahrungsmitteln gefährden. Andere Länder in der Region, darunter der Irak, Afghanistan und der Libanon, sind ebenfalls mit Importbeschränkungen und einem sich verschlechternden Zugang zu Nahrungsmitteln konfrontiert.[2] Höhere Energie- und Düngemittelpreise, Störungen in den Lieferketten und die globale Konjunkturabschwächung gefährden die Ernährungssicherheit über die Golfregion hinaus.

ZUSAMMENHANG ZWISCHEN ENERGIEPREISEN UND NAHRUNGSMITTELINFLATION

Der Anstieg der Energiepreise bestimmt den globalen Inflationsdruck und die industrielle Rentabilität und wirkt sich über vielfältige Kanäle unmittelbar und direkt auf die Nahrungsmittelpreise aus. Energie ist ein systemrelevanter Inputfaktor entlang der gesamten Nahrungsmittelwertschöpfungskette und beeinflusst die Produktionskosten durch Mechanisierung, die Verarbeitung durch den industriellen Energieverbrauch und den Vertrieb durch die Kraftstoffkosten im Transportwesen. Trotz des kurzen Zeitraums liegen die aktuellen Preisanstiege bereits im Bereich früherer Krisen (Abbildung 1).

**DIE STRAßE VON HORMUS IST EIN MARITIMER ENGPASS ALS DER
WICHTIGSTE AUSGANGSPUNKT FÜR DIE ENERGIE- UND
DÜNGEMITTELEXPORTE DER REGION, ABER AUCH RELEVANT FÜR
DEN NAHRUNGSMITTELTRANSIT IN DER GOLFREGION UND ALS
GLOBALER UMSCHLAGNOTENPUNKT.**

2022 – mit der Gefahr, diese noch zu übertreffen. Im Gegensatz zur Krise von 2022, die durch den russischen Krieg gegen die Ukraine und die Unterbrechung der Getreideexporte aus dem Schwarzen Meer ausgelöst wurde, ist die aktuelle Krise struktureller Natur und wird durch Produktionskosten getrieben, darunter auch

Studien deuten darauf hin, dass etwa ein Drittel der Ölpreisänderungen auf Agrarprodukte übertragen wird[3], während die Verknüpfung zwischen Energie- und Nahrungsmittelpreisen in Krisenzeiten tendenziell zunimmt, wobei im Zeitraum 2019–2023 eine stärkere Verbindung bestand als bei früheren Krisen.[4] Empirische Belege deuten darauf hin, dass Energiepreisspitzen als Frühindikator für die Nahrungsmittelinflation dienen. Da sich Energiekosten komplex auf landwirtschaftliche Lieferketten auswirken, entstehen typischerweise kurzfristig Mehrkosten durch Transport und mit zeitlicher Verzögerung von mehreren Monaten durch höhere landwirtschaftliche Inputkosten – bevor sich diese Effekte schließlich vollständig auf die Nahrungsmittelpreise auswirken. Sind die Energiepreissteigerungen nur vorübergehend, besteht die Gefahr, dass Preissenkungen nicht vollständig an die Verbraucher weitergegeben werden, und selbst wenn die Energiepreise wieder auf das Vorkrisenniveau zurückkehren, bleibt die Nahrungsmittelinflation deutlich über dem Vorkrisenniveau. Daher wird ein Anstieg der Ölpreise erhebliche Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise und die Inflationsdynamik in vielen Ländern haben.

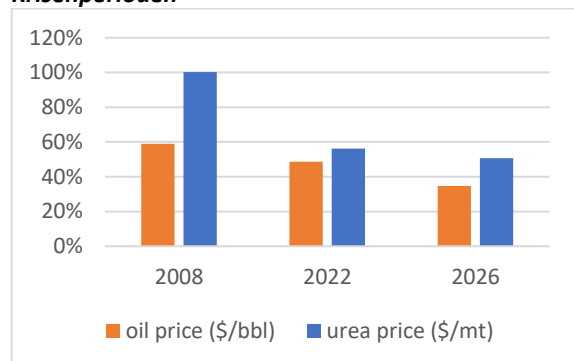
Zwar sind die weltweiten Nahrungsmittelpreise in den vergangenen Wochen stabil geblieben, doch bestehen für die kommenden Wochen und Monate erhebliche Risiken. Der Ölpreisschock hat Folgewirkungen auf den Märkten für pflanzliche Öle, da er die Anreize für die Produktion und den Verbrauch von Biokraftstoffen erhöht. So ist der Preis ausgewählter Pflanzenöle innerhalb eines Monats um durchschnittlich 10 % gestiegen.[5] Dies ist von besonderer Bedeutung für Importländer, von denen viele in Afrika liegen.

Darüber hinaus kann die Unsicherheit über künftige Ölpreisentwicklungen Spillover-Effekte vom Energiemarkt auf die Nahrungsmittelmärkte auslösen, was zu einer erhöhten Volatilität der Terminpreise für Agrarrohstoffe führt.[6] Zunehmende Unsicherheit und Risiken auf den Agrarrohstoffmärkten ziehen Investoren an und erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass exzessive Spekulation die Nahrungsmittelpreise weiter in die Höhe treiben.[7] Diese Mechanismen hatten

zuvor die weltweite Nahrungsmittelpreisinflation verstärkt und das Risiko von Exportbeschränkungen erhöht – mit dem Ziel, die heimischen Märkte vor den weltweiten Preisanstiegen zu schützen –, was den Anstieg der Nahrungsmittelpreise weiter beschleunigen könnte.

Andererseits gibt es Gründe für einen positiveren Ausblick. Anders als bei früheren Krisen sind die allgemeinen Aussichten für die Nahrungsmittelversorgung im Jahr 2026 bislang positiv, da für 2025/26 eine außergewöhnlich gute weltweite Getreideernte erwartet wird. Das International Grains Council (IGC) prognostiziert für 2025/26 eine weltweite Getreideproduktion von 2,461 Milliarden Tonnen, was den höchsten Stand seit neun Jahren und einen Anstieg von 6% gegenüber dem Vorjahr darstellt, was zu einem Anstieg der Lagerbestände geführt hat.[8] Hinzu kommt, dass die Abwertung des US-Dollars in den vergangenen Monaten die Kosten in lokaler Währung für in Dollar fakturierte Nahrungsmittelimporte gesenkt hat. Zwar wird dieser Vorteil teilweise durch steigende Energiepreise ausgeglichen, doch sorgt der Währungseffekt für eine spürbare Entlastung bei den Kosten für Nahrungsmittelimporte.

Abbildung 1: Jährliche Inflationsraten am Höhepunkt des Ölpreises für verschiedene Krisenperioden



Note: Inflation ist der 12-Monatspreisanstieg
Quelle: World Bank, pink sheet data.

LANGFRISTIGE AUSWIRKUNGEN DER DÜNGEMITTEL-PREISE

Die Übertragung von Energie- auf Nahrungsmittelpreise wird bei der Herstellung von Stickstoffdüngemitteln am deutlichsten, bei der

Erdgas der wichtigste Rohstoff ist. Die Straße von Hormus ist ein globaler Knotenpunkt, über den 33% des gesamten weltweiten Seehandels mit Düngemitteln (insbesondere Harnstoff und Phosphat) abgewickelt werden. Laut UNCTAD (2026) werden jeden Monat etwa 1,33 Millionen Tonnen Düngemittel über diesen Weg exportiert. Dies würde bedeuten, dass eine 30-tägige Sperrung der Meerenge ausreichen könnte, um Engpässe auszulösen und Risiken für stickstoffabhängige Produkte wie Mais, Weizen und Reis mit sich zu bringen.

Viele Entwicklungsländer sind bei der Versorgung mit Düngemitteln stark von der Hormus-Route abhängig. So beziehen beispielsweise mehrere Länder, darunter der Sudan, Sri Lanka und Tansania, einen großen Teil ihrer auf dem Seeweg transportierten Düngemittelimporte aus dem Persischen Golf.[9] Die Blockade und der starke Anstieg der Transportkosten über alternative Routen wie den Oman oder Saudi-Arabien hatten einen unmittelbaren Preisaufschlag zur Folge, der sich insbesondere in den Preisanstiegen bei Diammoniumphosphat (DAP New Orleans CFR Barge) und granulierten Harnstoff (CFR New Orleans) zeigte (Abbildung 1). [10]

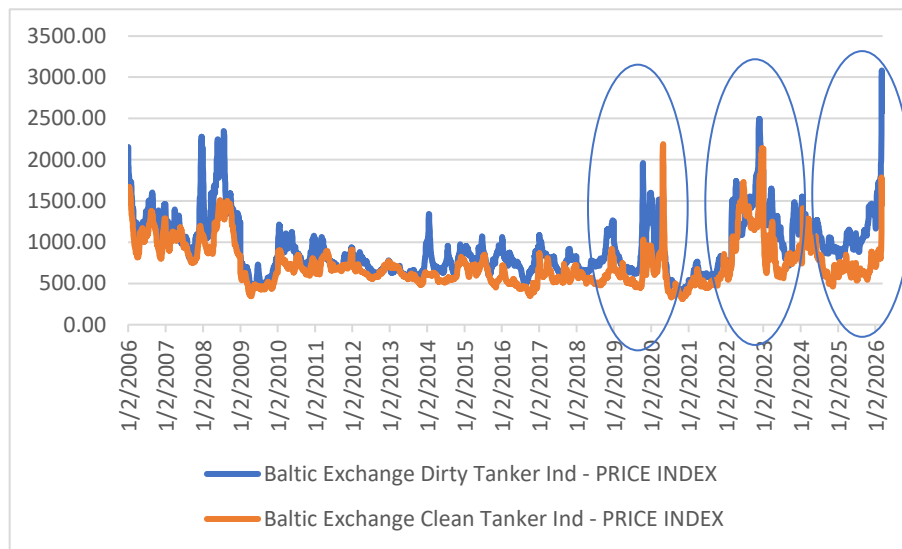
Steigende Düngemittelpreise würden verzögerte, aber schwerwiegende Risiken für die weltweite Ernährungssicherheit mit sich bringen, insbesondere in Entwicklungsländern. Höhere Preise wirken sich unmittelbar auf die Produktionsentscheidungen der Landwirte aus, indem sie den Düngemiteleinsatz verringern und die Ernteerträge sowie die Produktion in den kommenden Ernteperioden beeinträchtigen. Für afrikanische Länder ist eine Verringerung des Düngemiteleinsatzes um 1 % mit einem Verlust von mehr als 10.000 Kalorien pro Hektar bei Getreidekulturen verbunden.[11]

Weiterreichende allgemeine Gleichgewichts- und makroökonomische Effekte verstärken den Rückgang der landwirtschaftlichen Produktion um 5%, wobei dies jedoch stark von der Dauer der Störungen und der Höhe des Preisanstiegs abhängt.[12]

HANDELSBEEINTRÄCHTIGUNGEN UND GESTIEGENE HANDELSKOSTEN

Die Krise in der Straße von Hormus hat zu weitreichenden Störungen der Handelswege geführt, welche Transportkosten und Lieferzeiten erheblich in die Höhe treiben. Aus Sicherheitsgründen haben große Reedereien wie Maersk, CMA CGM und Hapag-Lloyd den Schiffsverkehr sowohl durch die Straße von Hormus als auch auf damit verbundenen Routen wie dem Roten Meer ausgesetzt. Der von den Houthis kontrollierte Jemen kündigte an die Angriffe auf Handelsschiffe im Roten Meer wieder aufzunehmen, wodurch der Verkehr durch den Suezkanal nicht mehr möglich ist und Schiffe gezwungen sind eine Ausweichroute um das afrikanische Kap der Guten Hoffnung zu nehmen – was die Transitzeiten um Wochen verlängert und die Transportkosten erheblich erhöht. Dies wirkt sich sowohl auf die Kosten für Nahrungsmittelimporte als auch auf die Exporteinnahmen aus.

Abbildung 2: Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI) und Clean Tanker Index (BCTI), Tagesdaten vom 1. Januar 2006 bis zum 13. März 2026



Note: Clean tankers sind für schwefelarme und verarbeitete Kraftstoffe wie Benzin oder Düsentreibstoff vorgesehen, während dirty tankers in erster Linie für das Transportieren von unraffiniertem Rohöl eingesetzt werden.

Quelle: Datastream LSEG

Der Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI) und der Clean Tanker Index (BCTI), die als Maßstab für die Kosten der Seeschifffahrt dienen, stiegen in Krisenzeiten sprunghaft an und erreichten während des Iran-Konflikts im März 2026 Höchststände, die mit denen früherer Krisen vergleichbar waren (Abbildung 2). Tatsächlich sind die Transportkosten für maritime Fracht auf breiter Front gestiegen und nicht nur auf den direkt vom Iran-Konflikt betroffenen Routen. Im Gegensatz zu den Krisen von 2008 oder 2022 handelt es sich bei dem 2026 Ereignis um eine strukturelle Zugangskrise, bei der die Transportkosten durch die Notwendigkeit kostspieliger Umleitungen um das Kap der Guten Hoffnung und die Suche nach Umgehungsrouten über alternative Knotenpunkte bestimmt werden.

Während Saudi-Arabien und UAE ihre Ölexporte zunehmend über alternative Pipelines zu Häfen am Roten Meer und am Arabischen Meer umleiten, bleiben die Häfen in der Golfregion, insbesondere der Hafen von Jebel Ali (Dubai), weiterhin unzugänglich. Da es sich bei diesen Häfen um wichtige Umschlagknotenpunkte handelt, hat dies zusätzliche Umleitungen von Transporten und ein kompliziertes Warenbestandsmanagement zur Folge. Die Erfahrungen aus der COVID-Pandemie zeigen, wie Störungen in maritimen Lieferketten zu Lieferrückständen und lang anhaltenden Unterbrechungen der globalen Seefracht führen können.

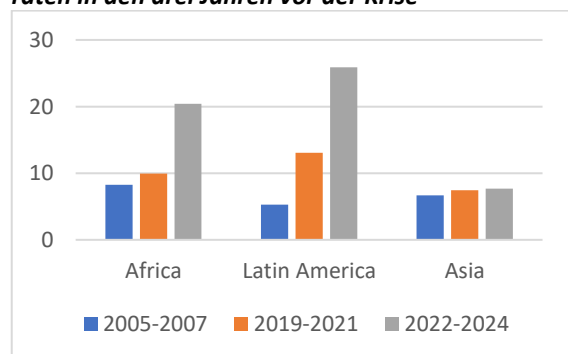
Diese Handelsstörungen haben erhebliche direkte und indirekte Auswirkungen auf die globale Ernährungssicherheit. Höhere Transportkosten verteuern importierte Nahrungsmittel. Die Umleitung maritimer Fracht und Rückstaus in der Lieferkette verursachen zudem Zugangsprobleme für Nahrungsmittelimporte. Höhere Kosten für den Seetransport wirken sich auch auf Exporte in die Golfregion aus, beispielsweise bei Agrarprodukten aus Uganda und Kenia. Sekundäreffekte hängen meist mit allgemeinen Folgen für den globalen Handel und das Wirtschaftswachstum zusammen. Etwa 80–90% des weltweiten Warenhandels (gemessen am Volumen) werden auf dem Seeweg abgewickelt, unterstützt durch etwa 100.000 große Frachtschiffe weltweit.[13] Verzögerungen

hätten erhebliche negative Auswirkungen auf die globalen Handelsströme und würden sich zudem die Exporteinnahmen vieler Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen (LMIC) verringern, die zur Finanzierung von Nahrungsmittelimporten benötigt werden.

ANHALTENDE NAHRUNGSMITTELINFLATION UND BEGRENZTER FINANZPOLITISCHER SPIELRAUM

Eine Hauptsorge in der aktuellen Situation ist, dass viele LMICs bereits mit einer erhöhten Nahrungsmittelpreisinflation in diese Krise hineingingen. Der SOFI-Bericht 2025 („State of Food Security and Nutrition in the World“) konzentrierte sich auf die Nahrungsmittelpreisinflation und zeigte, dass die Nahrungsmittelpreise weltweit etwa im Mai 2023 ihren Höchststand erreichten, wobei die Inflation fast 30% betrug, während die Löhne mit den Preissteigerungen nicht Schritt gehalten haben. Die jüngsten Inflationsraten bei Nahrungsmitteln in Entwicklungsregionen lagen deutlich über den Inflationsraten vor den beiden vorherigen Nahrungsmittelkrisen in den Jahren 2008 und 2022 (Abbildung 3). Ein Anstieg der Lebensmittelpreise um 10 % führt zu einem Anstieg der Ernährungsunsicherheit um 3,5 % und zu einem Anstieg der Auszehrung (engl. wasting) bei Kindern – dem Indikator für kurzfristigen Kalorienmangel – um 4,3 %.[14] Im Jahr 2024 konnten sich weltweit 2,6 Milliarden Menschen keine gesunde Ernährung leisten, wobei diese Zahl allein in Afrika auf 1 Milliarde anstieg. Die aktuelle Krise trifft viele Länder, die sich von früheren Schocks noch nicht vollständig erholt haben.

Abbildung 3: Durchschnittliche jährliche Inflationsraten in den drei Jahren vor der Krise



Quelle: FAOSTAT (2026)

Die kumulativen Auswirkungen aufeinanderfolgender Preisschocks – COVID-19-bedingte Störungen, die Krise im Zusammenhang mit dem Krieg zwischen Russland und der Ukraine, klimabedingte Ernteaufschläge und nun die Energiepreisschocks – haben die Kaufkraft der Haushalte geschwächt und es bestehen kaum Kapazitäten auf Haushalts- und staatlicher Ebene um die Schocks zu bewältigen. Viele Länder haben ihre Devisenreserven und ihren fiskalischen Spielraum genutzt, um die Inflation nach der Pandemie einzudämmen und die hohen Kosten für den Schuldendienst zu decken. So verfügte beispielsweise im Jahr 2023 ein Viertel der Länder in Afrika über Währungsreserven, die weniger als drei Monatsimporte deckten.[15] Daher ist die Fähigkeit der LMICs, den aktuellen Schock durch Sozialschutzprogramme abzufedern, stark beeinträchtigt.

Der Iran-Konflikt bringt eine weitere Sorge mit sich: die Knappheit humanitärer Ressourcen. Anfang 2026 benötigten weltweit schätzungsweise 239 Millionen Menschen humanitäre Hilfe.[16] Zu den größten Krisen zählen die Lage in der Ukraine, in Syrien, im Sudan, im Südsudan, im Jemen und im Gazastreifen. Dies lenkt Aufmerksamkeit und Ressourcen von der chronischen Ernährungsunsicherheit in Afrika ab, die durch die aktuellen Entwicklungen noch verschärft werden. Allein in Nigeria werden laut dem aktuellen FEWS NET Food Security Outlook (Februar–September 2026) voraussichtlich 21–22 Millionen Menschen während des Höhepunkts der Hungerperiode von Juni bis August 2026 Nahrungsmittelhilfe benötigen.[17] Diese Situation erhöht das Risiko, dass die Kapazitäten zur Bewältigung einer zusätzlichen Krise fehlen, und zwingt zu einer sogenannten „Hyper-Priorisierung“ der Nahrungsmittel-Nothilfe, d.h., nur diejenigen, die bereits hungern, erhalten möglicherweise Hilfe.

FAZIT UND AUSBLICK

Der Iran-Konflikt und die Sperrung der Straße von Hormus bedrohen – zusätzlich zu einer ohnehin schon komplexen Inflationslage, bewaffneten Konflikten und Nahrungsmittel-

krisen in einer Reihe von Ländern – die Stabilität der globalen Wirtschaftsordnung und bergen erhebliche Risiken für die Ernährungssicherheit:

1. Energieintensive Komponenten der Nahrungsmittelversorgung (Produktion, Verarbeitung, Transport) sind von einer Kosteninflation betroffen
2. Preisspitzen bei Düngemitteln mit mittelfristigen Produktivitätsverlusten
3. Risiko steigender Nahrungsmittelpreise, z.B. bei Pflanzenölen, für importabhängige Länder
4. Kumulative Auswirkungen hoher Energiepreise, Nahrungsmittelinflation und Konjunkturabschwächung
5. Die Finanzierungslücken im humanitären Bereich vergrößern sich, da Ressourcen in akute Konfliktgebiete fließen

Steigende Preise für Energie, Transport und Nahrungsmittel belasten die LMICs, die ohnehin schon unter hoher Verschuldung und eingeschränktem Zugang zu Finanzmitteln leiden, enorm. Betrachtet man die Indikatoren im Vergleich zu früheren Nahrungsmittelkrisen, so sehen wir die Gefahr einer weiteren globalen Nahrungsmittelkrise. Das Ausmaß der wirtschaftlichen Folgen auf regionaler und internationaler Ebene hängt weiterhin von der Dauer des Konflikts, dem Ausmaß der Eskalation und der geografischen Ausbreitung der aktuellen Feindseligkeiten ab. Ein anhaltender Konflikt birgt das Risiko handelspolitischer Reaktionen und weiterer Marktstörungen, die die aktuelle Krise verschärfen könnten. Die anhaltende Blockade der Straße von Hormus führt nachweislich zu Störungen der globalen Ernährungssicherheit. Die Aufrechterhaltung einer solchen Blockade in Kenntnis dieser Folgen stellt einen potenziellen Verstoß gegen das Völkerstrafrecht hinsichtlich Verbrechen gegen die Menschlichkeit gemäß dem Römischen Statut dar.

Das vorrangige Ziel muss daher darin bestehen die Blockade der Straße von Hormus und die Gefahr von Angriffen im Roten Meer dauerhaft zu beseitigen, damit Schiffe beide Routen sicher befahren können. Dies würde sich

wahrscheinlich unmittelbar auf die Energiepreise auswirken, und die Auswirkungen auf die Nahrungsmittelmärkte könnten auf ein Minimum beschränkt werden. Sollten die Unruhen anhalten, muss die internationale Gemeinschaft zu einer abgestimmten, mehrstufigen Reaktion übergehen:

- Wahrung der Freiheit der Schifffahrt: Eine unverzügliche diplomatische und politische Abstimmung im Rahmen der G20 und der Vereinten Nationen ist unerlässlich, um die Märkte für Düngemittel und Nahrungsmittel offen zu halten und weitere Handelsbeeinträchtigungen zu vermeiden.
- Alternative Logistikwege etablieren: Um die Abhängigkeit von der Straße von Hormus zu verringern, sollten unverzüglich Investitionen getätigt und diplomatische Unterstützung für den Ausbau von Pipelinekapazitäten und Landkorridoren bereitgestellt werden. Dazu gehört die Maximierung der Kapazität der saudischen „Petroline“ (mit einem Ziel von 7 Millionen Barrel pro Tag) und der Habshan–Fujairah-Pipeline der Vereinigten Arabischen Emirate. Der Internationale Nord-Süd-Transportkorridor und die geplante Verlängerung der Eisenbahn- und Pipelineverbindung Basra–Ceyhan durch die Türkei sollten als globale öffentliche Güter betrachtet werden und beschleunigte Finanzmittel erhalten, um den maritimen Engpass zu umgehen.
- Stabilisierung der Märkte und des Zugangs zu Produktionsinputs: Die Stärkung der WTO und von AMIS ist von entscheidender Bedeutung, um „Panikhamsterkäufe“ zu verhindern und die Markttransparenz zu gewährleisten. Angesichts der derzeit um 20% höheren Düngemittelpreise müssen die Regierungen finanzielle Notfallreserven und Kreditlinien für Landwirte bereitstellen. Diese Sicherheitsnetze sind unerlässlich, um sicherzustellen, dass die Anbausaison 2027 nicht durch Liquiditätsengpässe beeinträchtigt wird, was andernfalls zu einer mehrjährigen weltweiten Nahrungsmittelknappheit führen würde.

- Langfristige Widerstandsfähigkeit erfordert eine Diversifizierung der Lieferketten, um Engpässe an einzelnen Punkten zu vermeiden. Dazu gehören Investitionen in die lokale Produktion von grünem Ammoniak, um die Abhängigkeit von der Golfregion zu verringern, sowie die Umsetzung von „Food First“-Maßnahmen, die bei energiebedingten Preisanstiegen Anreize gegen die Umwidmung von Feldfrüchten für die Herstellung von Biokraftstoffen schaffen.

QUELLEN

- [1] UNCTAD (2026). Strait of Hormuz Disruptions. Implications for Global Trade and Development. https://unctad.org/system/files/official-document/osgttinf2026d1_en.pdf
- [2] FAO (2026). Global Agrifood Implications of the 2026 Conflict in the Middle East Impacts on energy and fertilizer trade, and food security. Information Note. <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/cd8875en>
- [3] Baffes, J. (2010). More on the energy/nonenergy price link. *Applied Economics Letters*, 17(16), 1555–1558. <https://doi.org/10.1080/13504850903120683>
- [4] Algieri, Kornher, von Braun (2025). The changing drivers of inflation - the case of food: macroeconomics, speculation, climate change and war. *Structural Change and Economic Dynamics* 75, 782-800. <https://doi.org/10.1016/j.strueco.2025.10.006>
- [5] <https://tradingeconomics.com/commodities> (accessed on 03/17/2026)
- [6] Algieri (2014). The influence of biofuels, economic and financial factors on daily returns of commodity futures prices. *Energy Policy* 69, 227-247.
- [7] Kornher, Algieri, von Braun (2022). Speculation risks in food commodity markets in

the context of the 2022 price spikes - Implications for policy. ZEF Policy Brief (40).

[8] International Grains Council. Grain Market Report 2026. <https://www.world-grain.com/articles/22291-igc-carryover-stocks-aided-by-record-grains-output>

[9] UNCTAD (2026). Data Center.

[10] IFPRI. The Iran war: Potential food security impacts. <https://www.ifpri.org/blog/the-iran-war-potential-food-security-impacts/>

[11] Kornher and von Braun (2023). Global food crisis and implications for actions in the context of war and pandemic shocks. In Food and Humanitarian Crises: Science and Policies for Prevention and Mitigation. Joachim von Braun, Bettina Iseli, Maximo Torero, Peter Turkson (eds.), Vatican City.

[12] Badiane, Fofana, Sall, Tefera (2022). Agricultural Productivity and Growth Effects of Fertilizer Sector Disruptions. AKADEMIYA2063 Ukraine Crisis Brief Series, No. 003, AKADEMIYA2063, Kigali, Rwanda

[13] UNCTAD (2025). Review of Maritime Transport 2025. Staying the course in turbulent waters.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_en.pdf

[14] FAO, IFAD, UNICEF, WFP and WHO. 2025. *The State of Food Security and Nutrition in the World 2025 – Addressing high food price inflation for food security and nutrition*. Rome.

[15] IMF (2023). Regional Economic Outlook. Sub-Saharan Africa. <https://www.imf.org/-/media/files/publications/reo/afr/2023/april/english/text.pdf>

[16] United Nations. Crisis and Emergency Response. <https://www.un.org/en/global-issues/crisis-and-emergency-response>

[17] Fewsnets. Conflict and economic constraints expected to drive expanding lean season Crisis outcomes. <https://fewsnets.net/west-africa/nigeria/food-security-outlook/february-2026>

KONTAKT

Bernardina Algieri (University of Calabria, bernardina.algieri@unical.it)

Lukas Kornher (German Institute of Development and Sustainability, lukas.kornher@idos-research.de)

Joachim von Braun (Center for Development Research, jvonbraun@uni-bonn.de)

IMPRESSUM

Center for Development Research/Zentrum für Entwicklungsforschung (ZEF) University of Bonn
Genscherallee 3
53113 Bonn | Deutschland
Presse.zef@uni-bonn.de
+49 (0) 228 / 73 6124

Layout: ZEF PR

zef.de