

MARKTUPDATE SEEFracht

Juni 2023



Inhalte

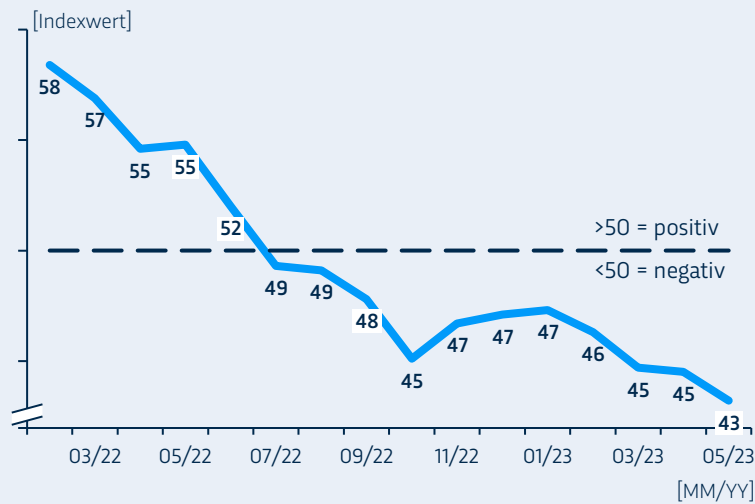
- 1Thema des Monats
- 2Konjunktur: Facts & Figures
- 3Entwicklung der Seefrachtraten
- 4Schiffskapazitäten & Routen
- 5 Bunkerpreise
- 6Zuverlässigkeit des Fahrplans
- 7 Newsroom
- 8TvK Ausblick

Konjunkturindikatoren mit einheitlich moderat negativer Entwicklung im Mai

1 Facts & Figures

Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt

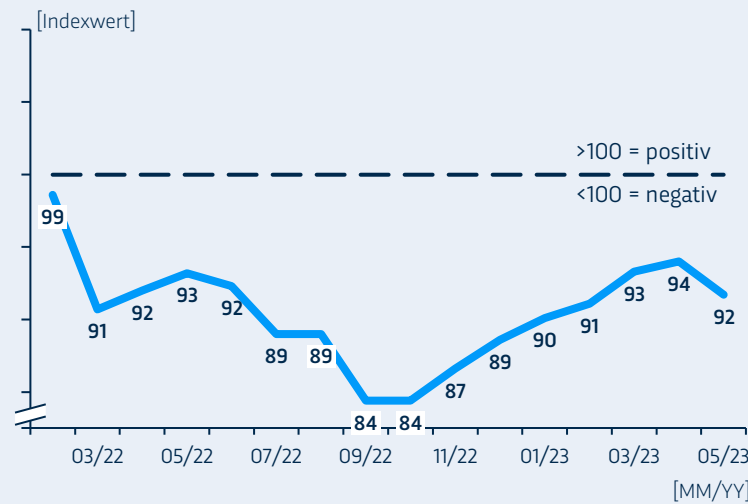


Der Einkaufsmanagerindex ist ein wichtiger Konjunkturindikator. Es werden Einkaufsleiter zur Geschäfts-, Beschäftigungs-, Auftrags-, Lagerbestands- und Preisentwicklung in der verarbeitenden Industrie befragt.

Liegt der Wert über 50, ist die Entwicklung gegenüber dem Vormonat positiv und vice versa.

ifo-Geschäftsklimaindex

Indexwerte, 2015 = 100, saisonbereinigt

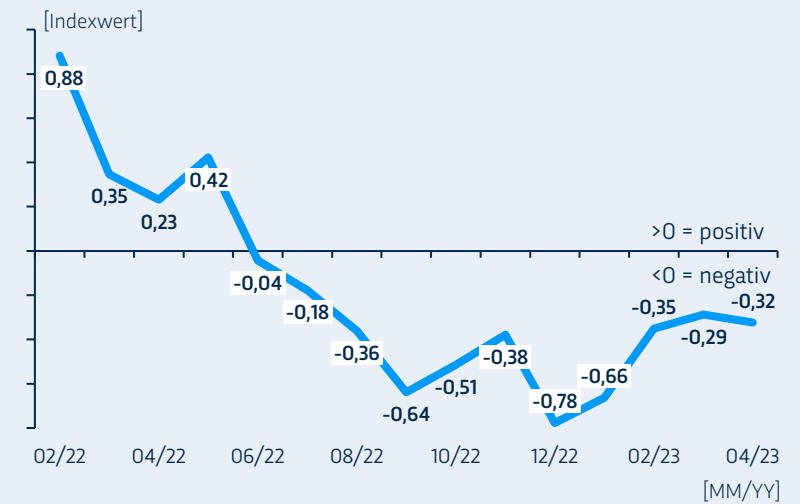


Der ifo-Geschäftsklimaindex ist ein monatlich erhobener, befragungs-basierter Frühindikator für die Konjunkturentwicklung. Erhoben wird die erwartete Geschäftsentwicklung der Unternehmen

Liegt der Wert über 100, ist die Stimmung positiv und vice versa.

ifo-Importklima

Indexwerte, saisonbereinigt



Das ifo-Importklima ist der erste Frühindikator für die Prognose deutscher Importe. Für die Berechnung werden die erwarteten Exportentwicklungen der 38 wichtigsten deutschen Handelspartner erhoben und nach Anteil gewichtet.

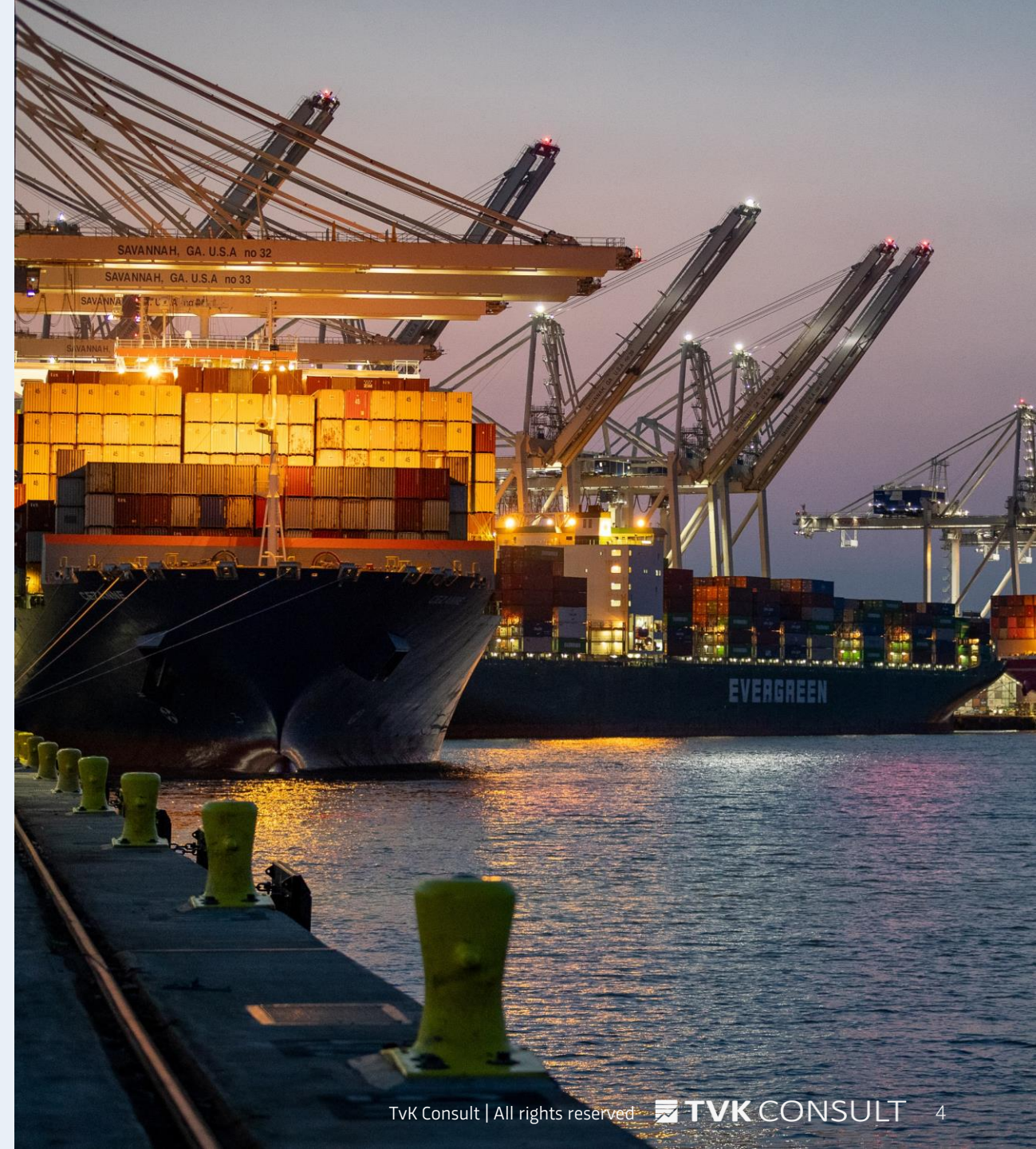
Ein Wert >0 impliziert die Erwartung einer Importsteigerung Deutschlands.

Eine Rezession in den USA muss nicht zur Verhinderung der Peak Season führen

2 Thema des Monats

Bloomberg Analyst rechnet zwar mit dem Eintreten einer Rezession in den USA, erwartet jedoch gleichzeitig einen Anstieg der Nachfrage nach Frachtvolumen durch abverkaufte Lagerbestände

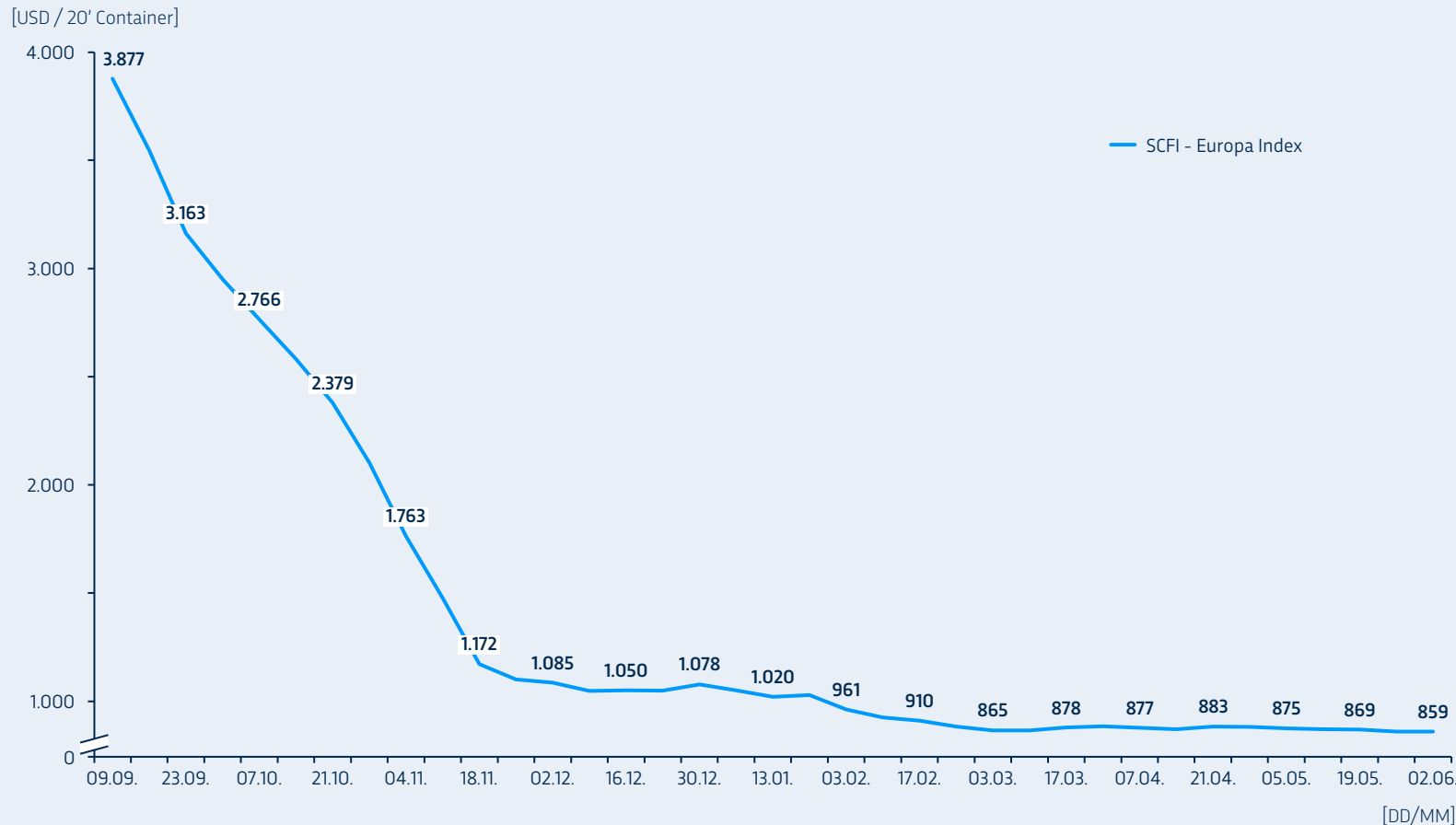
- Normale Volumen-Schwankungen in der Seefracht z.B. durch den Aufbau von Lagerbeständen vor dem Weihnachtsgeschäft wurden durch die Pandemie gestört und könnten bald zurückkommen
- Laut Lee Klaskow, leitender Logistik-Analyst bei Bloomberg, liege die Rezessionswahrscheinlichkeit der USA gemäß Konsensschätzungen bei etwa 65%. Klaskow erwarte jedoch keine marktweite Rezession innerhalb der kommenden 18 Monate, die alle Menschen zu spüren bekämen
- Der Abbau von erhöhten Lagerbeständen führt seit längerer Zeit zu einer allgemein geringen Nachfrage nach Frachtvolumen und damit einem Preisverfall auf dem Frachtmarkt. Die zunehmende Normalisierung dieser Lagerbestände könnte sich bereits zur kommenden Peak Season einen großen Effekt auf die Verschiffungsvolumina haben. Die Meldungen in den Earnings Calls vieler Unternehmen stützen diese Prognose



Der SCFI Europa verläuft seit 3 Monaten bei geringer Volatilität auf niedrigem Niveau seitwärts / Inflationsdaten mit positiver Entwicklung

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



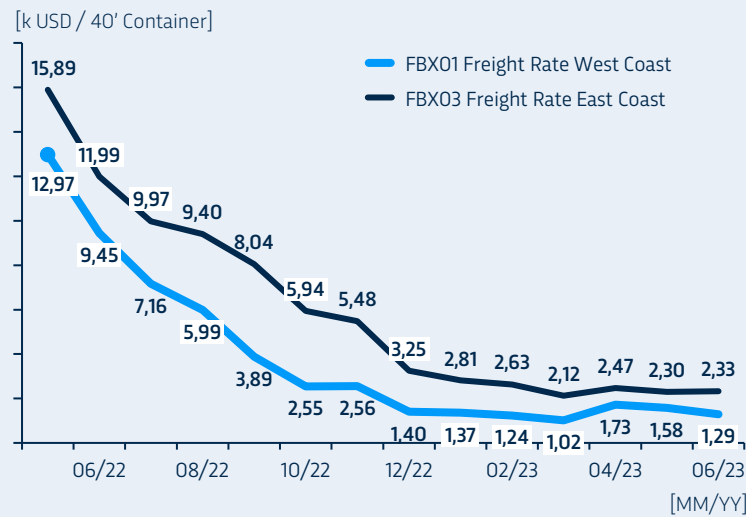
Frachtpreise weiterhin in Seitwärtsphase

- Auf die starken Korrekturphase bis Mitte November 2022 folgte eine erste Seitwärtsphase im Bereich von rund 1.200-1.000 USD. Nach dem Chinese New Year folgte eine weitere Abwärtsbewegung. Seit Anfang März verläuft der SCFI in einer Range von 880-860 USD
- Nach wie vor führen ein unsicherer wirtschaftlicher Ausblick und Inflationsdruck zu einem gebremsten Verbraucherverhalten. Dieses schlägt letztlich auf das Einkaufsverhalten der Unternehmen durch
- Die Inflation (Harmonisierter Verbraucherpreisindex HVPI) des Euroraums ist seit dem Rekordwert im Oktober 2022 (10,6%) rückläufig; Im März lag diese bei 6,9%, im April wurde ein erneuter Anstieg auf 7,0% verzeichnet. Jüngst im Mai ist die Inflation mit 6,1% wieder deutlich zurückgegangen
- Die Kerninflation, bei der schwankungsanfällige Preise herausgerechnet werden und die auf die Kostenweitergabe von Unternehmen an Verbraucher und zukünftige Entwicklungen schließen lässt, ist zudem von 5,6% im Vormonat auf 5,3% im Mai gesunken

Nordeuropa-USA Frachtraten stabilisieren sich im Bereich des Vor-Covid-Niveaus

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

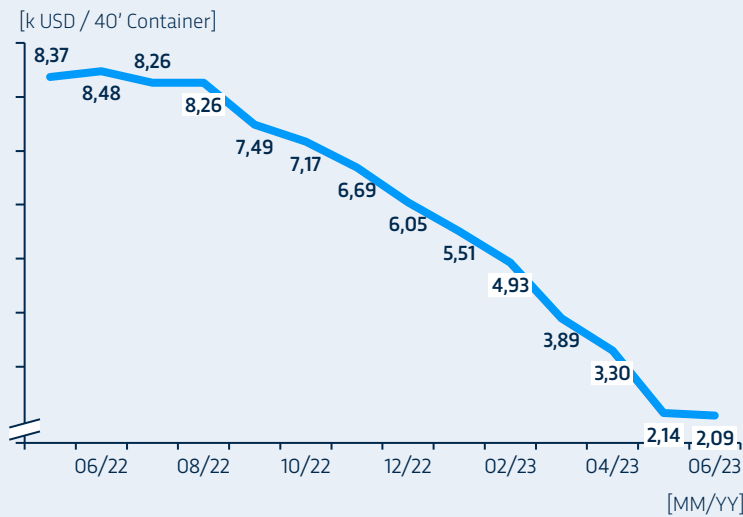
China/Ostasien nach Nordamerika



Nach zwischenzeitlich starken Anstiegen der Frachtpreise von China/Ostasien nach Nordamerika im April, wurden im Mai auf den beiden Pazifik-Routen im wieder geringere Frachtkosten veranschlagt.

Übergeordnet deutet das Chartbild seit Dezember 2022 auf eine Bodenbildung hin.

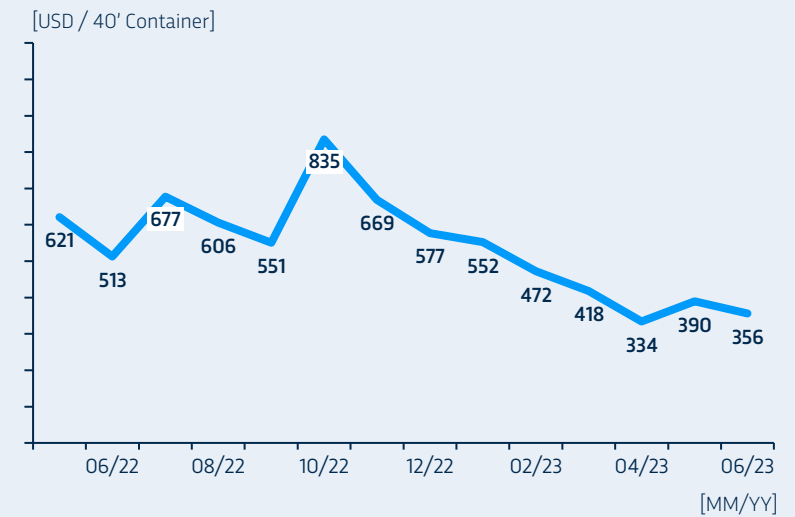
Nordeuropa nach Ostküste-USA



Die aktuellen Frachtraten auf der Route von Nordeuropa an die Ostküste der USA nähern sich zunehmend dem Vor-Covid-Niveau von rund 2000 USD an.

Die dynamische Abwärtsbewegung der Frachtraten seit Dezember 2022 ist gebrochen und das Tempo des Preisverfalls hat nachgelassen.

Ostküste-USA nach Nordeuropa



Auf der Atlantik-Route von der Ostküste der USA nach Nordeuropa verzeichneten die Frachtpreise im Mai - nach mehreren Monaten der Verbilligung - eine zwischenzeitliche Verteuerung. Die erste Indikation für den Juni deutet auf eine Egalisierung dieses zwischenzeitlichen Anstieges hin.

Reduzierte Leerfahrten bei stabilen Seefrachtraten im Mai

4 Schifffskapazitäten & Routen

Nach vielen Ad-Hoc Blank Sailings im April gab es weniger Leerfahrten im Mai

- Im April gab es ein erhöhtes Aufkommen an Leerfahrten, die der Erhöhung der Spot-Raten dienten. Im Mai gab es hingegen weitaus weniger Blank Sailings. Dies ist unter anderem in Umstellungen der Dienste begründet. So haben viele Reedereien beispielsweise wöchentliche Dienste auf regelmäßige zweiwöchentliche Dienste umgestellt
- Marktexperten vermuten, dass die regelmäßigen Dienstumstellungen die Bodenbildung der Frachtpreise zusätzlich unterstützen werden

Die Leerfahrten im Mai in Zahlen:



32

Blank Sailings



286k TEU

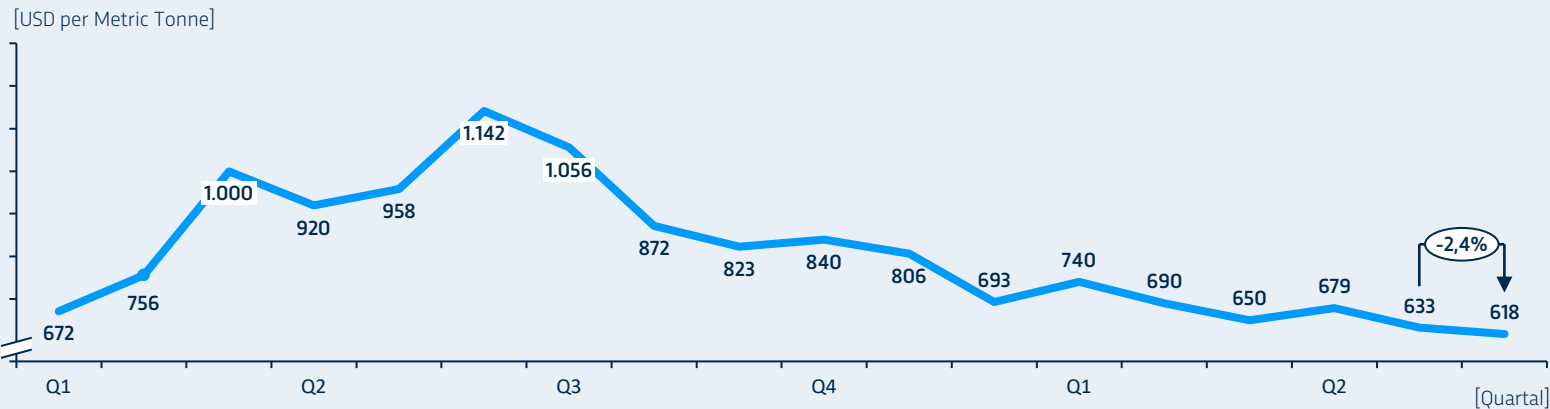
Kapazität



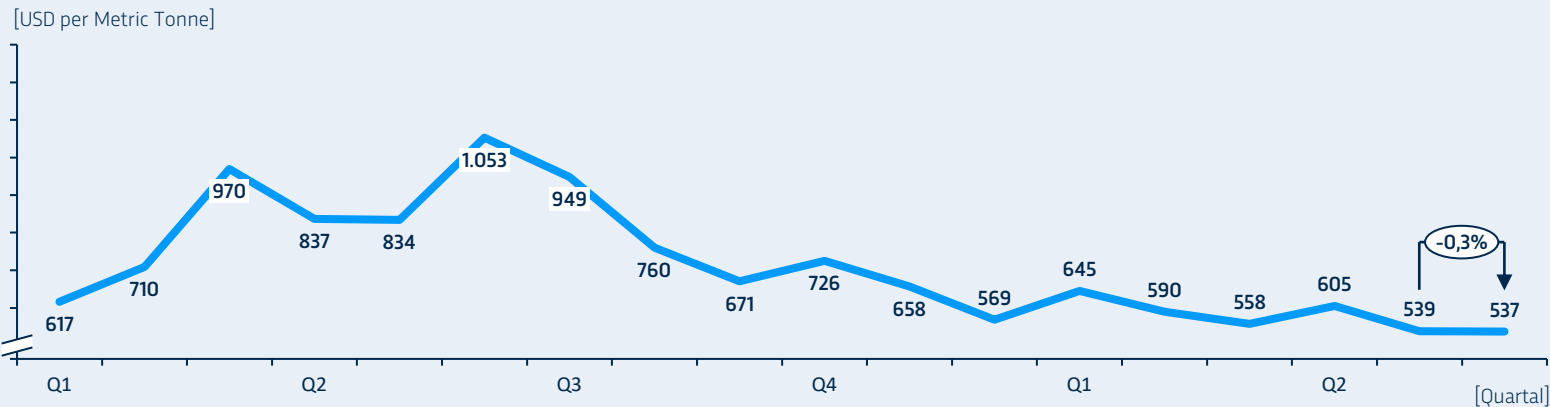
Rezessive Konjunkturtendenzen führen weiterhin zu sinkenden Bunkerpreisen

5 Bunkerpreise

Global Average Bunker Price (VLSFO)



Global 4 Ports* Average Bunker Price (VLSFO)



*Linearer Durchschnitt der Häfen Singapur, Rotterdam, Fujairah und Houston (repräsentieren zusammen etwa 25% des globalen Bunkervolumens)

Quellen: Ship & Bunker, TvK Analysis

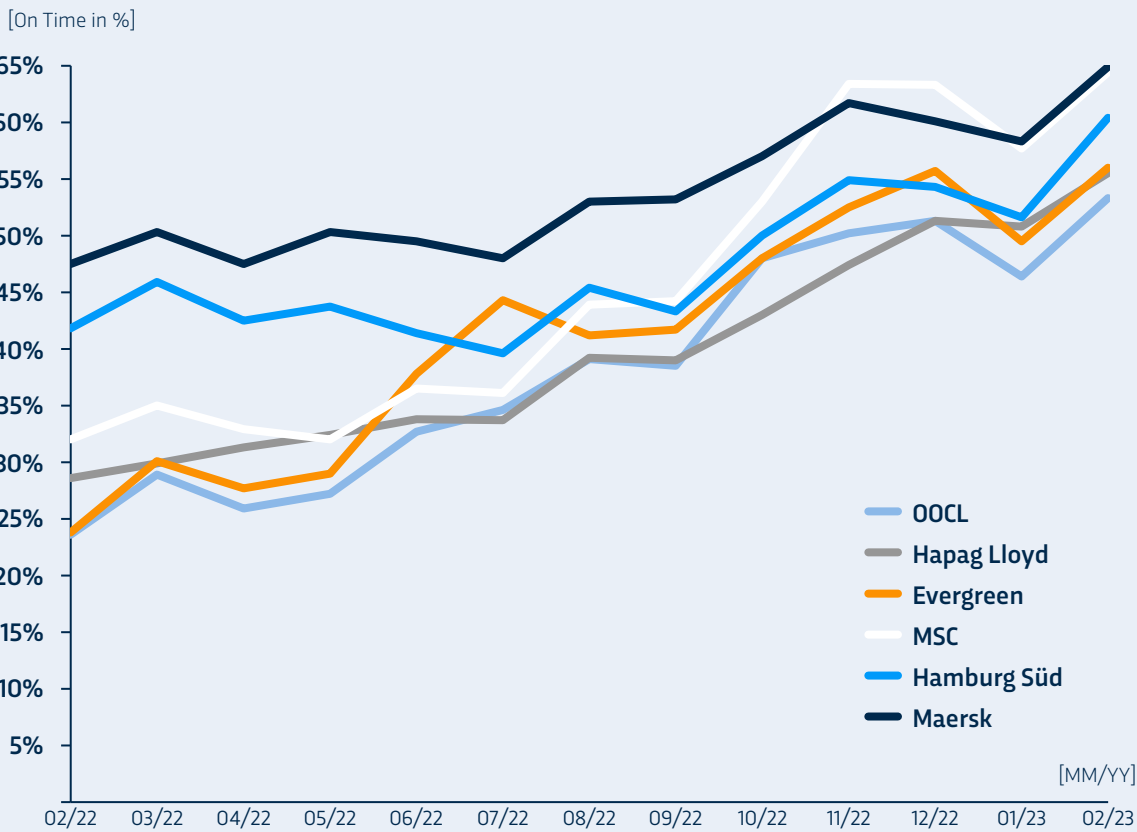
Die Bunkerpreise sinken weiter

- Zwar verliert die Abwärtsbewegung sichtbar an Dynamik, der Preisverfall aufgrund rezessiver Konjunkturtendenzen setzt sich jedoch fort. So notieren der Global Average Bunkerpreis Anfang Juni bei 618 USD und der Global 4 Ports Average Bunkerpreis bei 537 USD.
- Nachdem sich die globalen Bunkerpreise infolge der massiven Ölpreis-Anstiege von Januar bis Juni 2022 nahezu verdoppelt hatten, liegt der aktuelle globale Bunkerpreis wieder unterhalb des Niveaus von Januar 2022.
- Nach der Markierung des Hochs im Juni 2022 (1.142 USD) folgte eine deutliche Korrektur, dessen Dynamik zwar seit September 2022 nachgelassen, sich jedoch übergeordnet ungebrochen fortgesetzt hat. Vom Hoch im Juni 2022 haben sich die Bunkerkosten indes fast halbiert

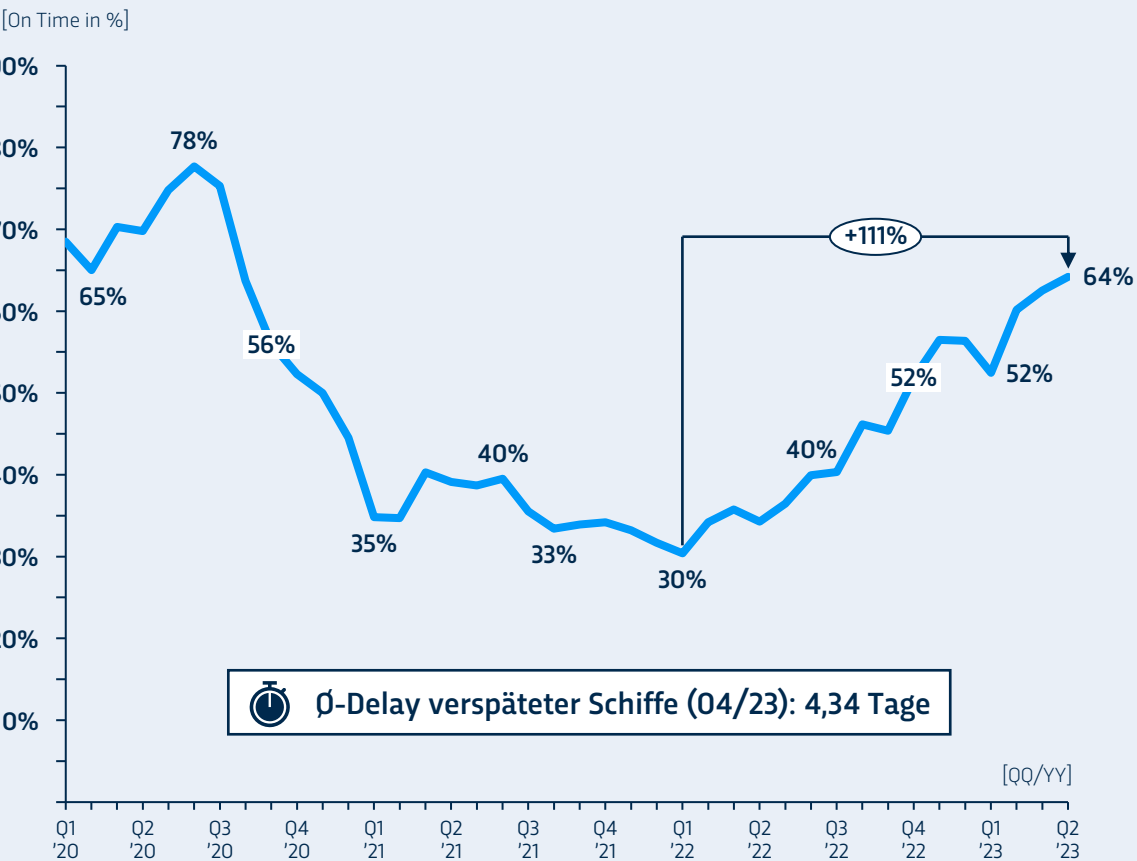
Durchschnittliche Termineinhaltungen nähern sich Vor-Covid-Niveau. Pünktlichkeit seit Tiefpunkt um 111% gestiegen

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe global



Lediglich 4% der weltweiten Containerkapazität automatisiert umgeschlagen

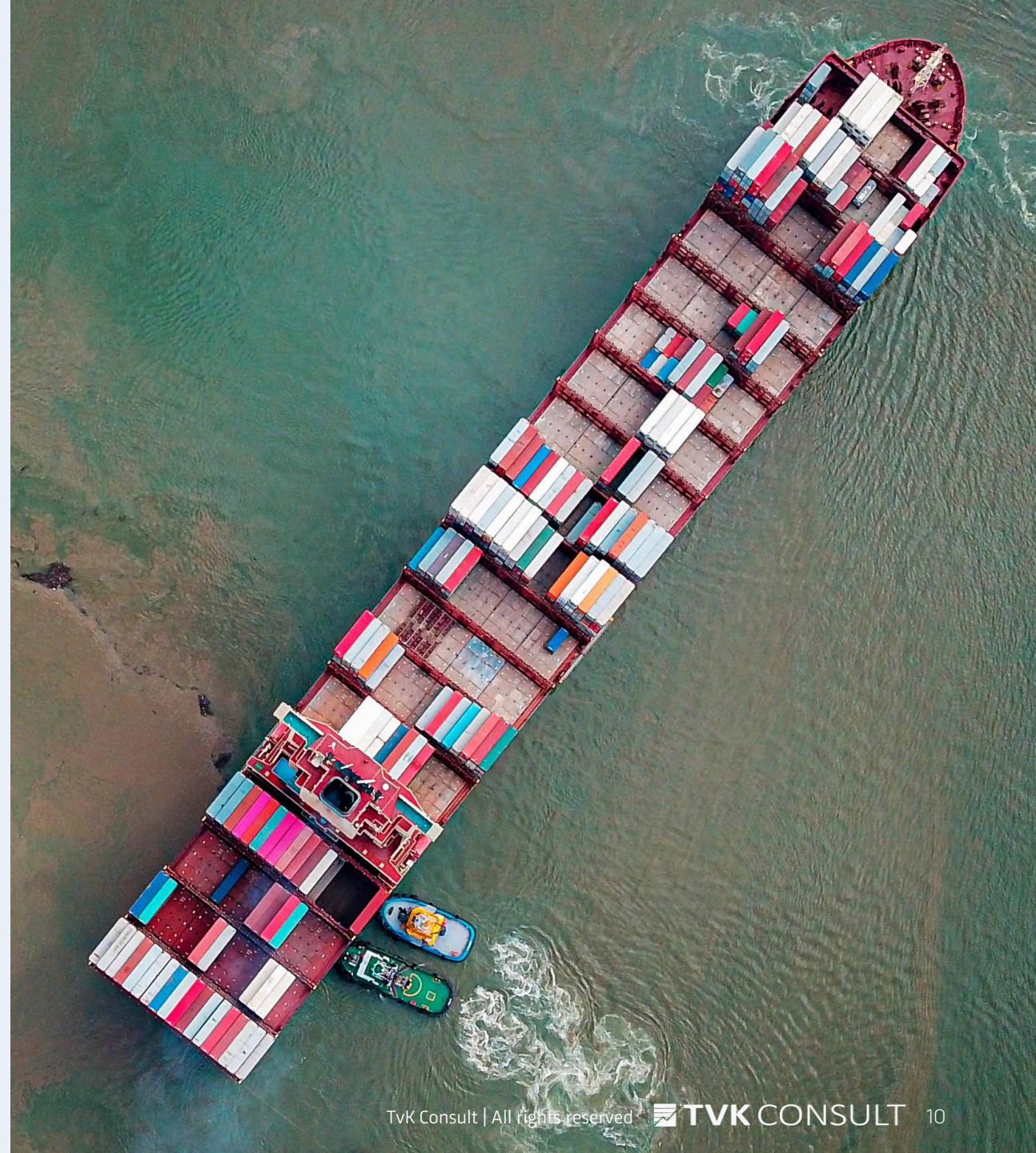
7 Newsroom

Von der vollständig manuellen Anlage zum automatisierten Hafenterminal

- Tomi Tuulkari, Leiter Produktmanagement bei Kalmar, sieht die Terminal Automatisierung auf dem Vormarsch, wenngleich vollständig manuelle Anlagen nach wie vor klar überwiegen
- Derzeit werden weltweit nur rund 4% der Containerkapazität von halb- oder vollautomatischen Systemen umgeschlagen. Gründe für das Festhalten an manuellen Anlagen sind unter anderem reale Einschränkungen (Terminalgröße, bestehende IT-Systeme, ...) halten neben der Abschreckung durch die Vermutung hoher Anforderungen für Personal von der Einführung von Automatisierungen ab

Yang Ming bestellt fünf LNG-betriebene Containerschiffe bei HHI

- Yang Ming Maritime Transport hat mit Hyundai Heavy Industries (HHI) einen Vertrag über die Lieferung von fünf 15.000 TEU-Containerschiffe mit LNG-Dual-Fuel-Antrieb geschlossen. Die Auslieferung ist für 2026 angesetzt
- Die Bestellung ist erfolgt nach den neusten Umweltvorschriften und ist ein Baustein von Yang Mings Null-Emission-Ziels, das das Unternehmen bis 2050 erreichen möchte
- Die aktuelle Yang Ming Flotte setzt sich aus 94 Schiffen mit einer Gesamtkapazität von 715.000 TEU zusammen und wird mit der Bestellung um 77.500 TEU erweitert



Das aktuelle Sentiment nutzen: Günstige Frachtraten langfristig sichern

8 TvK Ausblick

Die TvK Consult empfiehlt derzeit die Absicherung durch langfristige Frachtkontrakte. Das negative konjunkturelle Sentiment führt in Kombination mit dem Ringen um Marktanteile der Logistikunternehmen führt zu vorteilhaften Long-Term-Konditionen

- Die aktuellen Frachtraten befinden sich auf dem Vor-Corona-Niveau und verlaufen seit Wochen weitestgehend seitwärts. Das Einsparungspotential durch weiter sinkende Frachtraten ist gering – gleichzeitig ist das Risiko von Gegenbewegungen zur Oberseite erhöht
- Gründe für mittelfristig steigende Frachtpreise könnten das Ende des „Destocking“, also des Abbaus erhöhter Lagerbestände sowie eine allgemeine Erholung der Konjunktur – einhergehend mit sinkenden Inflationsraten und Leitzinssätzen – sein. Auch die Rückkehr zur Normalität in China im Rahmen der Abkehr der zuvor strikten Null-Covid-Politik wirkt als potentieller Treiber
- Bei einem Direktvergleich des Chance/Risiko-Verhältnisses einer Fracht-Lösung mit z.B. Monatspreisen gegenüber langfristigen Verträgen zu aktuellen Frachtpreisen zeichnet sich ein klares Bild ab: Durch kurzfristige Verträge könnte im Blue-Sky-Szenario temporär von geringfügig weiter sinkenden Frachtraten profitiert werden. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist jedoch angesichts der eingepreisten, pessimistischen Konjunkturentwicklung gering. Eine langfristige Absicherung auf einem Vor-Corona-Niveau bietet hingegen einen Schutz vor stärkeren Anstiegen bei höherer Wahrscheinlichkeit mittelfristig steigender Frachtpreise. Die aktuelle Seitwärtstendenz der Frachtpreise unterstützt diese Prognose



FCO Expertise – Ihre Ansprechpartner

Erfahren. Erfolgsorientiert. Integer.



Dr. Thomas van Kaldenkerken

Partner

 +49 173 299 02 01

 +49 2159 995 30 00

 tvk@tvkconsult.com



Dr.-Ing. Maxime Goubeaud

Manager

 +49 170 226 98 09

 +49 2159 995 30 00

 mg@tvkconsult.com



Florian van Kaldenkerken

Senior Consultant

 +49 173 403 70 39

 +49 2159 995 30 00

 fvk@tvkconsult.com



Julian Marpert

Consultant

 +49 170 185 93 36

 +49 2159 995 30 00

 jm@tvkconsult.com