

 TVK CONSULT

# MARKTUPDATE SEEFRACHT

Mai 2026





# INHALTE

- 1 ..... Marktüberblick
- 2 ..... Thema des Monats
- 3 ..... Konjunktur Deutschland: Facts & Figures
- 4 ..... Entwicklung der Seefrachtraten
- 5 ..... Bunkerpreise
- 6 ..... Newsroom

# MARKTÜBERBLICK MAI 2026



## Konjunktur

- **Zinsumfeld:**  
Die Neubesetzung des Fed-Vorsitz wird mit der nächsten Zinsentscheidung die Geldpolitik zeigen.
- **Inflation:**  
Insbesondere die erhöhten Energiekosten sorgen für eine Steigung der Inflationsraten im EURO-Raum (2,6 % auf 3,0 %) und den USA (3,3 % auf 3,8 %).
- **Deutschland:**  
Aufgrund des erhöhten Inflationsdrucks kommt es zu einer pessimistischeren Gesamtstimmung.



## Routings/Zuverlässigkeit

- **Ende der reinen Kostenoptimierung:**  
Unternehmen wechseln ihre Supply-Chain-Strategie von reiner Kostenoptimierung zu Resilienz, Sicherheit und Planbarkeit und sichern sich so einen Wettbewerbsvorteil.
- **Fahrplaninstabilität:**  
Die großen europäischen Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg weisen aufgrund der anhaltenden Instabilität der globalen Fahrpläne eine geringere Zuverlässigkeit bei der Termineinhaltung auf.



## Frachtraten

- **Frachtraten:**  
Der SCFI und WCI steigen weiter um 13 % bzw. 14 % und notieren 2.141 USD je 20' bzw. 2.553 USD je 40' (15. bzw. 14.05.2026).
- **Bunkerkosten:**  
Regionale Engpässe lassen den Monatsdurchschnitt des Global 4 Ports Averages um 8 % auf 841 USD je Tonne (18.05.2026) ansteigen. Der Monatsdurchschnitt des Global Average fällt hingegen um 2 % auf 948 USD je Tonne (18.05.2026).



## News

- **Nahostkonflikt:**  
Die Verhandlungen zwischen den USA und Iran gehen weiter. Gleichzeitig ist die Lage nach wie vor angespannt und sorgt für Volatilität und eine schwankende Gesamtstimmung.
- **Suezkanal:**  
Die bestehenden Pläne von einzelnen Reedereien zur Rückkehr der Route wurden aufgrund der geopolitischen Spannungen vorläufig ausgesetzt. Das Problem liegt aktuell weniger bei dem Suezkanal selbst, vielmehr in der Sicherheitslage des Rote Meers und der Straße von Bab-el-Mandab.

# Lieferketten zwischen Resilienz und Effizienz: Ende der Kostenoptimierung?

## 2 Thema des Monats

Global optimierte Lieferketten stoßen aufgrund von geopolitischen Konflikten, volatilen Frachtraten, Produktionsausfälle sowie Störungen zentraler Transportkorridore zunehmend an ihre Belastungsgrenzen.

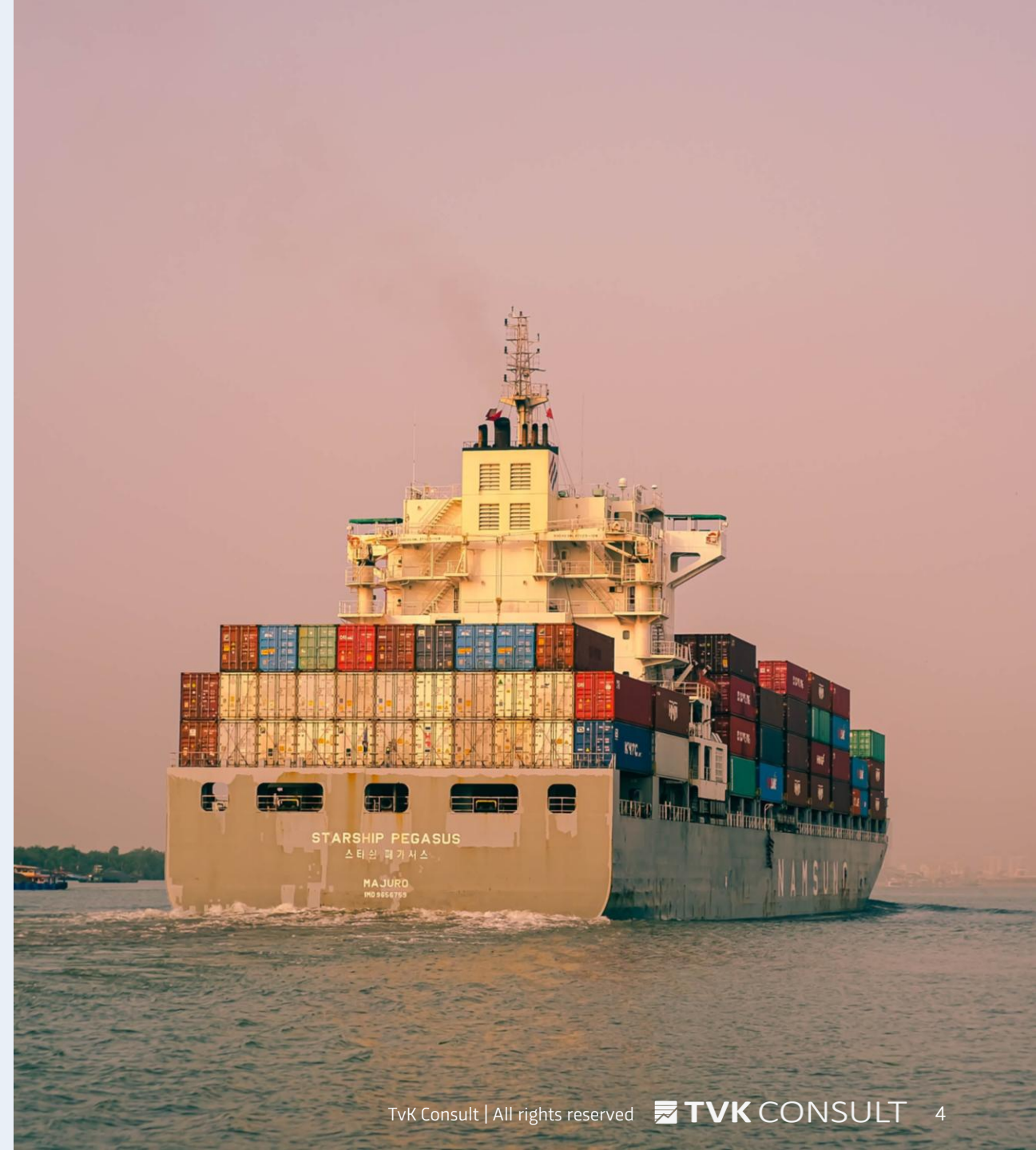
Viele Unternehmen hinterfragen daher ihre bisherigen Supply-Chain-Modelle grundlegend. Während in der Vergangenheit vor allem Kostenoptimierung, niedrige Lagerbestände und global konzentrierte Beschaffungsstrukturen im Fokus standen, gewinnen heute Resilienz, Transparenz und Flexibilität erheblich an Bedeutung.

Insbesondere Strategien wie Nearshoring, Multi-Sourcing oder der Aufbau zusätzlicher Sicherheitsbestände rücken verstärkt in den Vordergrund. Gleichzeitig investieren Unternehmen verstärkt in datenbasierte Risikoanalyse und Echtzeit-Transparenz entlang ihrer Transport- und Liefernetzwerke, um frühzeitig auf Marktveränderungen reagieren zu können.

Diese Entwicklung verändert auch die Anforderungen an die Seefracht. Transportentscheidungen werden nicht mehr ausschließlich auf Basis von Kosten und Laufzeiten getroffen, sondern stärker unter Berücksichtigung von Stabilität, Planbarkeit und Risikodiversifikation. Resiliente Lieferketten entwickeln sich damit zunehmend zu einem strategischen Wettbewerbsvorteil.

Was heißt das für Verlager (Q2/2026)?

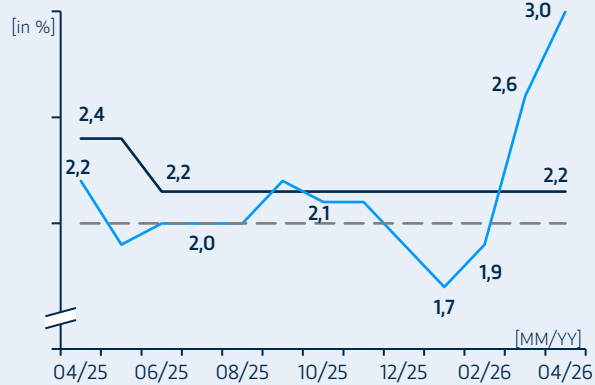
- Höhere Priorität von Versorgungssicherheit gegenüber reiner Kostenoptimierung
- Diversifizierung von Beschaffungs- und Transportnetzwerken
- Aufbau von Lagerbeständen statt Just-In-Time



# Energiebedingter Inflationsdruck: Auch im April setzt der Aufwärtstrend fort

## 3 Konjunktur: Facts & Figures (1/2)

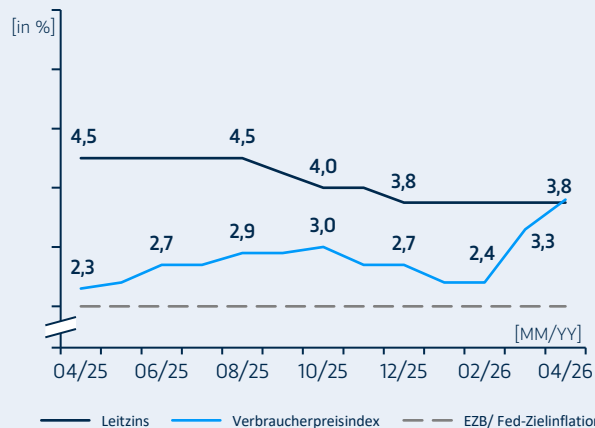
### A. EURO-Raum



### Die Entwicklung der Inflation im Euro-Raum

- Die Inflationsrate steigt im April auf 3 % und steigt damit den dritten Monat in Folge deutlich.
- Die zentralen Treiber sind nach wie vor die aus dem Nahostkonflikt resultierenden erhöhten Energie- und Treibstoffkosten.

### B. USA (US-Dollar)



### Die Entwicklung der Inflation in den USA

- Die Inflationsrate steigt im April auf 3,8 % und ist damit auf dem höchsten Stand seit Mai 2023.
- Der Haupttreiber ist auch hier die Energiebranche.
- Die Ernennung von Kevin Warsh zum neuen Fed-Vorsitz könnte sich mit der nächsten Zinsentscheidung am 17.06.2026 bemerkbar machen.

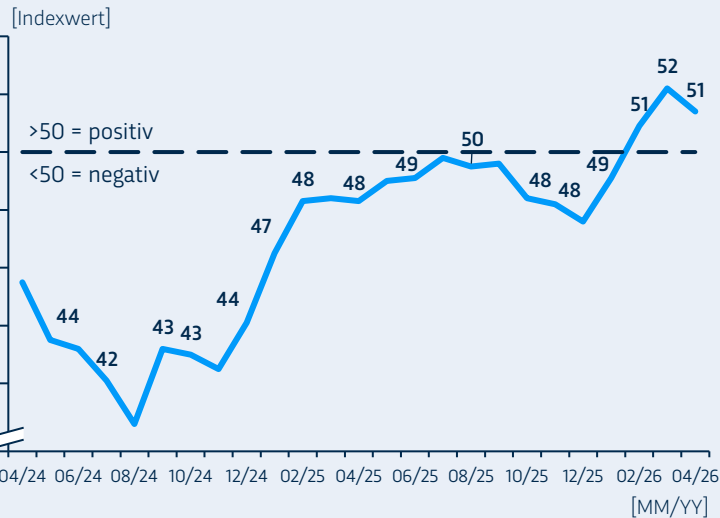


# Steigende Unsicherheit sorgt für pessimistischeren Industrieausblick und schlechteres Geschäftsklima

## 3 Konjunktur: Facts & Figures (2/2)

### Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt\*

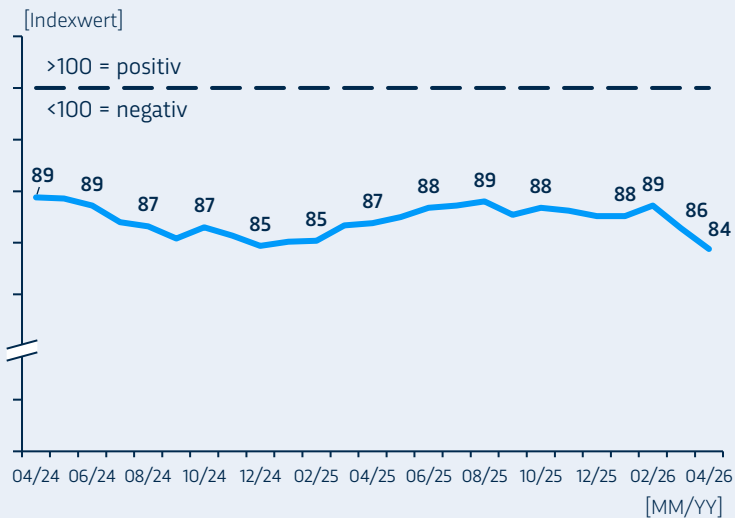


Der Einkaufsmanagerindex ist ein wichtiger Konjunkturindikator. Es werden Einkaufsleiter zur Geschäfts-, Beschäftigungs-, Auftrags-, Lagerbestands- und Preisentwicklung in der verarbeitenden Industrie befragt.

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.

### Einkaufsmanagerindex

Der Einkaufsmanagerindex für das verarbeitende Gewerbe **fällt auf 51,4 Punkte**, verbleibt jedoch weiterhin **oberhalb der Expansionsschwelle von 50**. Zwar konnte die Industrie im April **erneut Zuwächse bei Produktion und Neuaufträge** verzeichnen, die Erwartungen hinsichtlich der **zukünftigen Lage** haben sich jedoch **spürbar verschlechtert**. Belastend wirken insbesondere die Inflationsrisiken, Lieferkettenstörungen sowie die insgesamt steigende wirtschaftliche Unsicherheit

### Geschäftsklimaindex

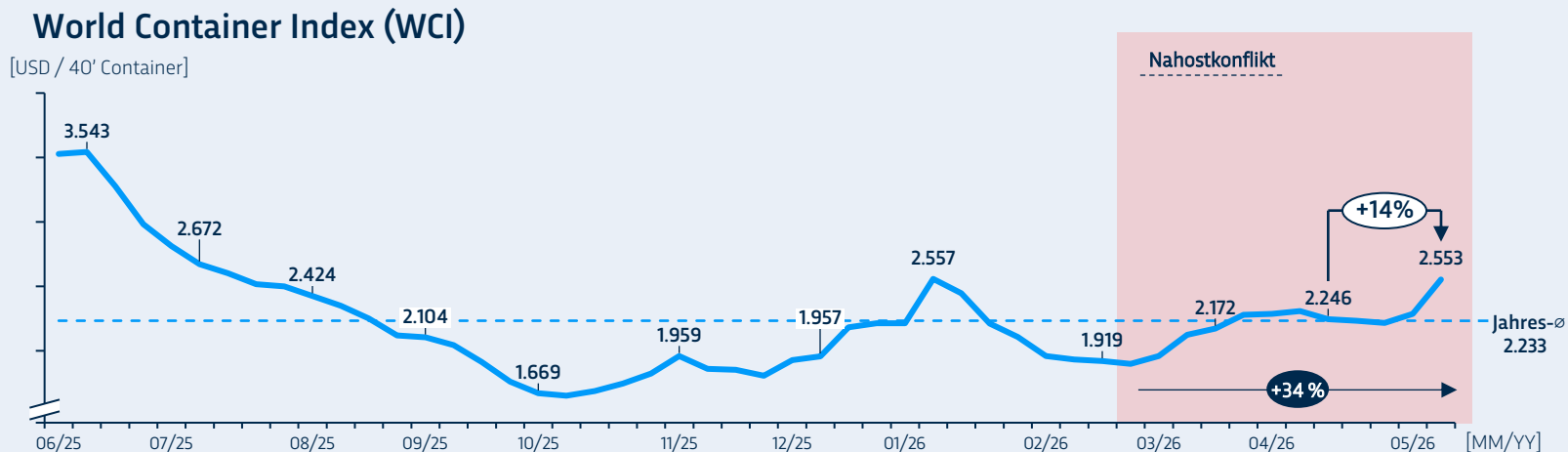
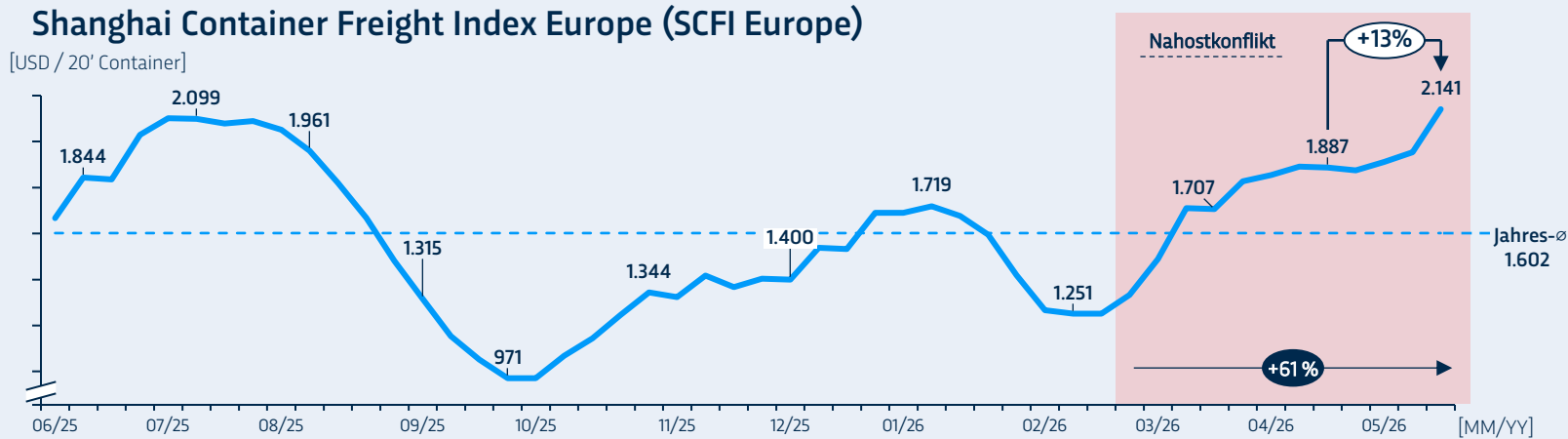
Der ifo-Geschäftsklimaindex setzt seinen **Abwärtstrend fort und fällt auf 84,4 Punkte** – den niedrigsten Stand seit Mai 2020. Sowohl die **Einschätzung der aktuellen Geschäftslage** als auch die **Erwartungen** für die kommenden Monate haben sich gegenüber dem Vormonat **erneut verschlechtert**. Die Haupttreiber dieser Entwicklung sind die anhaltenden **geopolitischen Spannungen** im Zusammenhang mit dem Nahost-Konflikt sowie der weiterhin **hohe Inflationsdruck**.

\*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: BME, ifo Institut, Investing, TvK Analysis

# Erneute Kapazitätsengpässe und steigende Auslastungen sorgen bei den Seefrachtraten für neue Dynamik

## 4 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten



## Nach vorläufigen Anzeichen einer Abschwächung steigen SCFI und WCI deutlich

### • SCFI Europe

Der SCFI Europe liegt aktuell bei **2.141 USD je 20'** (Stand: 15.05.2026). Nach der temporären Abschwächung im Vormonat verzeichnet der SCFI inzwischen wieder einen **deutlichen Anstieg**. Ursächlich hierfür sind insbesondere die anhaltenden Folgen des **Nahostkonfliktes** und **das saisonale Sommergeschäft**, die sich beide in **erneuten Kapazitätsengpässen** und **steigenden Auslastungen** auf der Asien-Europa-Relation auswirken.

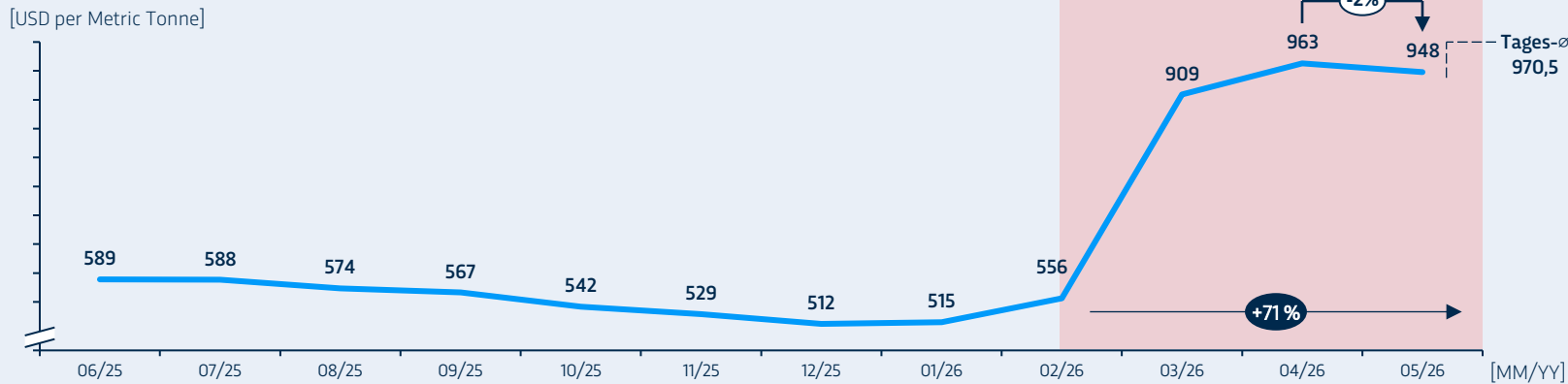
### • World Container Index (WCI)

Der WCI notiert bei **2.553 USD je 40'** (Stand: 14.05.2026) und zeigt ebenfalls wieder eine **steigende Tendenz**. Ausschlaggebend hierfür sind ebenfalls **erneute Kapazitätsverknappungen**. Insgesamt verdeutlicht die Entwicklung, dass die zuvor beobachtete Marktstabilisierung nur temporär war und die **globalen Seefrachtmärkte weiterhin empfindlich auf geopolitische Risiken** und Kapazitätsverschiebungen reagieren.

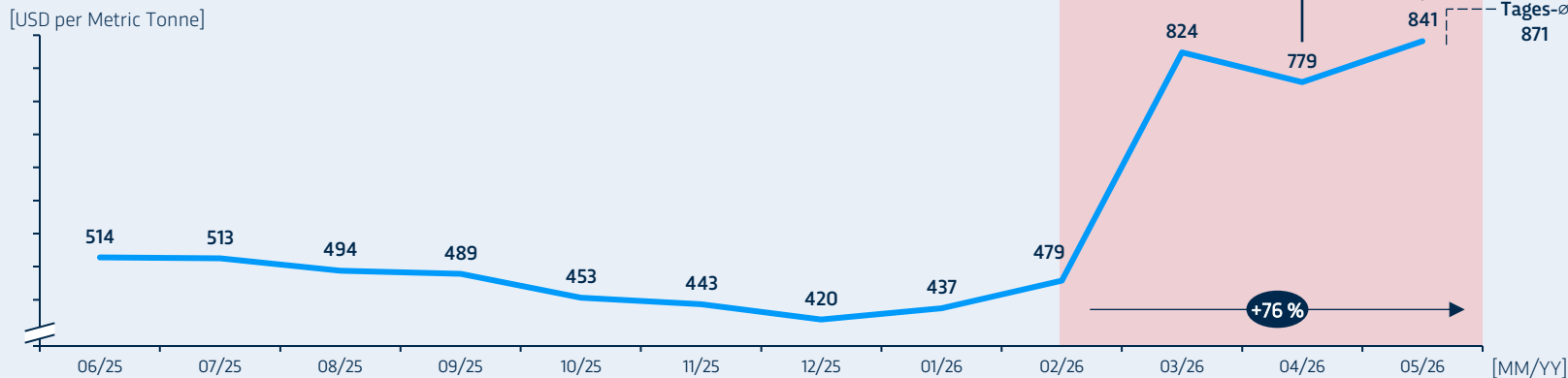
# Zwischen globaler Entspannung und regionalem Preisdruck: Bunkerpreise bleiben volatil

## 5 Bunkerpreise

### Global Average Bunker Price (VLSFO\*)



### Global 4 Ports\*\* Average Bunker Price (VLSFO)



\*VLSFO = Very Low Sulphur Fuel Oil

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

Quellen: Ship & Bunker, Handelsblatt, Finanzen.net, TvK Analysis

## Regionale Unterschiede führen zu lokal steigenden Bunkerpreisen

- Global Average Bunker Price (VLSFO)

Der globale Durchschnittspreis sinkt im **Monatsdurchschnitt** auf **948 USD je Tonne**, während der **Tagesdurchschnitt** bei **970,5 USD je Tonne** liegt (Stand: 18.05.2026). Die Haupttreiber dieser Entwicklung sind ein **zwischenzeitiger Rückgang der Ölpreise** und eine **globale Stabilisierung der Angebotsseite**. Gleichzeitig bleibt das Preisniveau jedoch **weiterhin anfällig** für geopolitische Unsicherheiten und Entwicklungen.

- Global 4 Ports\* Average Bunker Price (VLSFO)

Der Durchschnittspreis der vier Referenzhäfen steigt im **Monatsdurchschnitt** auf **841 USD je Tonne** und liegt im **Tagesdurchschnitt** bei **871 USD je Tonne** (Stand: 18.05.2026). Diese gegenläufige Entwicklung zum Global Average ist vor allem auf **regionale Preissteigerungen** in einzelnen Bunkerhubs zurückzuführen. Insbesondere unterschiedliche **lokale Angebots- und Nachfragebedingungen** und **schnellere Reaktionen** der großen Hubs auf **Ölmarktbewegungen** führen zu der Verteuerung.

# Nahostkonflikt, Fahrplaninstabilität und Suezkanal

## 6 Newsroom

- **Nahostkonflikt: Verhandlungen zwischen den USA und Iran gehen weiter**  
Nach aktuellen Angaben gehen die Verhandlungen weiter und könnten bei Verzicht auf Nuklearwaffen zu einer Einigung führen. Zwischenzeitlich hatte die US-Regierung einen weiteren geplanten Militärschlag verschoben, um so weitere Gespräche zu ermöglichen. Die Lage im Nahostkonflikt bleibt jedoch weiterhin angespannt und sorgt für Volatilität im Markt und eine schwankende Gesamtstimmung.
- **Fahrplaninstabilität: Geringere Zuverlässigkeit bei europäischen Häfen**  
Die großen europäischen Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg weisen im Vergleich zum regionalen Durchschnitt eine geringere Zuverlässigkeit bei der Termineinhaltung auf. Ein wesentlicher Treiber ist jedoch nicht die Effizienz der Häfen, sondern die anhaltende globale Fahrplaninstabilität, die in unregelmäßigen, phasenweise gebündelten Schiffsankünften resultiert.
- **Suezkanal: Sicherheitsrisiken sorgen für Umrouungen**  
Grundsätzlich ist der Suezkanal geöffnet, und einzelne Reedereien haben in den vergangenen Monaten versucht, teilweise auf die Route zurückzukehren. Aufgrund der geopolitischen Spannungen rund um den Iran wurden diese Pläne jedoch erneut ausgesetzt. Das eigentliche Problem liegt derzeit weniger im Suezkanal selbst als vielmehr im Rote Meer und der Straße von Bab-el-Mandab. Angriffe der Huthi-Miliz sowie die anhaltend hohen Sicherheitsrisiken führen weiterhin dazu, dass die Mehrheit der Reedereien ihre Dienste um das Kap der Guten Hoffnung routet.



# 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](mailto:tvk@tvkconsult.com)



**Florian van Kaldenkerken**

Manager

 +49 173 403 70 39

 +49 2159 995 30 00

 [fvk@tvkconsult.com](mailto:fvk@tvkconsult.com)