

MARKTUPDATE SEEFracht

Juli 2026





INHALTE

1	 Marktüberblick
2	 Thema des Monats
3	 Konjunktur Deutschland: Facts & Figures
4	 Entwicklung der Seefrachtraten
5	 Bunkerpreise
6	 USA-Iran-Konflikt 2026 im Zeitverlauf
7	 Newsroom

MARKTÜBERBLICK JULI 2026



Konjunktur

- **Zinsumfeld:**
Die EZB hält den Leitzins bei **2,4 %** (11.06.26), die Fed bei **3,75 %** (17.06.26). Beide Notenbanken warten die weitere Preisentwicklung ab.
- **Inflation:**
Die Inflationsraten gehen erstmals seit Monaten zurück: im EURO-Raum von **3,2 %** auf **2,8 %**, in den USA von **4,2 %** auf **3,5 %**.
- **Deutschland:**
Trotz nachlassendem Inflationsdruck legen EMI und ifo-Index nur leicht zu und verharren auf niedrigem Niveau. Die Gesamtstimmung bleibt pessimistisch.



Routings/Zuverlässigkeit

- **Routenführung Rotes Meer:**
Die im Juni begonnene Rückkehr zum Suezkanal ist gestoppt. MSC, Hapag-Lloyd und CMA CGM routen wieder vollständig um das Kap der Guten Hoffnung.
- **Fahrplanzuverlässigkeit:**
Die Nordrange-Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg kämpfen weiterhin mit unregelmäßigen, gebündelten Schiffsankünften. Der Kap-Umweg verlängert die Laufzeiten um **10–14 Tage** und erschwert die Fahrplantreue zusätzlich.



Frachtraten

- **Frachtraten:**
Der SCFI notiert bei **3.080 USD je 20'** (17.07.2026) und gibt nach dem Peak von **3.327 USD** erstmals leicht nach. Der WCI steigt dagegen auf **4.547 USD je 40'** (16.07.2026), ein Plus von **9 %**. Der zweithöchste Stand seit Mitte 2024.
- **Bunkerkosten:**
Der Monatsdurchschnitt des Global Average fällt um **8 %** auf **766 USD je Tonne**, der Global 4 Ports Average fällt um **17 %** auf **653 USD je Tonne** (17.07.). Beide Tageswerte liegen jedoch bereits wieder über dem Monatsschnitt.



News

- **USA-Iran-Konflikt :**
Nach iranischen Angriffen auf drei Handelsschiffe Anfang Juli, antworteten die USA mit Gegenangriffen auf über 300 Ziele. Trump erklärte das Abkommen am 08.07. für beendet und setzte die Ölsanktionen wieder in Kraft. Nach Berichten über einen iranischen Attentatsplan drohte er dem Iran mit „vollständiger Vernichtung“¹.
- **Diplomatie blockiert:**
Mit dem Angriff auf Oman (12.07.) trifft der Iran den eigenen Vermittler. Eine Rückkehr an den Verhandlungstisch ist kurzfristig nicht absehbar.

¹ Trump auf Truth Social, 10.07.2026 („completely decimate and destroy all areas of Iran“), nach WSJ-Bericht über mutmaßlichen iranischen Attentatsplan (09.07.2026)

Bruch nach drei Wochen Waffenruhe: Das Juni-Abkommen ist gescheitert

2 Thema des Monats

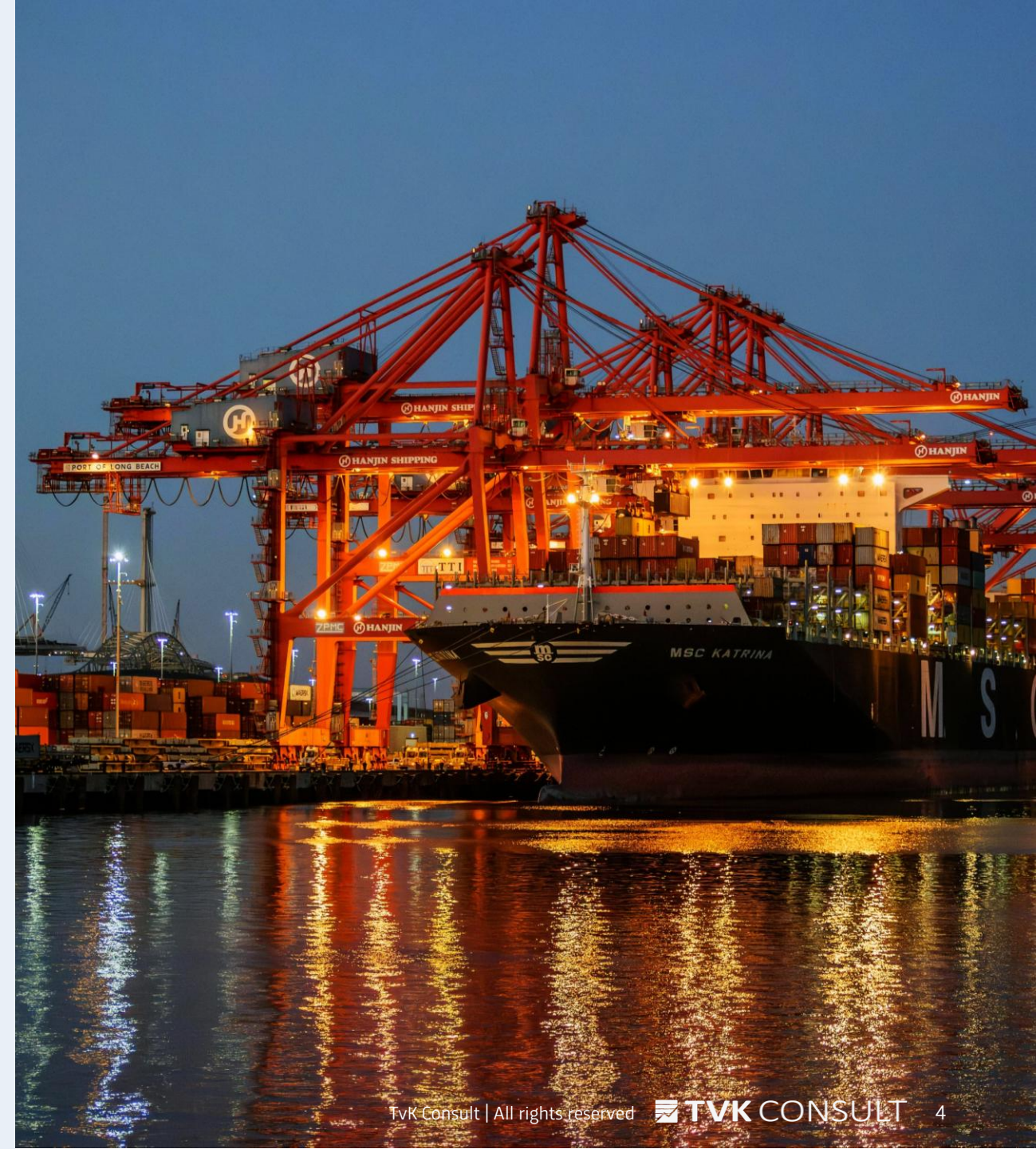
Ende Juni schien sich eine vorsichtige **Entspannung** anzudeuten: Hapag-Lloyd meldete am 25. Juni, dass **kein Schiff der Reederei mehr im Persischen Golf festsaß** und löste den wochenlang tagenden Krisenstab auf. Maersk führte die „**Maersk Baltimore**“ und ein weiteres Charterschiff aus dem Persischen Golf heraus. Was wie das langsame Ende einer Krise aussah, war jedoch nur eine **dreiwöchige Atempause**.

Anfang Juli **griff der Iran erneut drei Handelsschiffe in der Straße von Hormuz an**. Die USA reagierten mit **drei Angriffswellen mit über 300 Zielen**. Am 11. Juli erklärte die iranische **Revolutionsgarde** die Straße von Hormuz „**bis auf Weiteres**“ für **geschlossen**. Die **Waffenruhe und das Abkommen** beider Parteien gelten seitdem als **beendet**. MSC, Hapag-Lloyd und CMA CGM routen wieder um das **Kap der Guten Hoffnung**.

Für die Seefracht verkehrt sich die **Juni-Entspannung** damit ins Gegenteil. Mit der wieder flächendeckenden **Kap-Umfahrung** verschärfen sich **Kapazitätsengpässe** und **Auslastung** der Routen weiter. Der Wechsel zwischen vorsichtiger **Öffnung der Straße** und **plötzlicher Sperrung** ist zum eigentlichen **Planungsrisiko** geworden. Reedereien, die im Juni auf eine schnelle Rückkehr gesetzt hatten, müssen ihre Netzwerke erneut umstellen.

Was heißt das für Verlader (Q3/2026)?

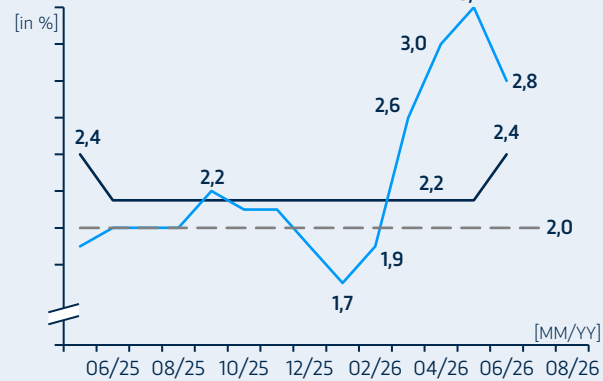
- **Kriegsrisiko- und Bunkerzuschläge** als Dauerposition kalkulieren, nicht als vorübergehenden Ausreißer
- **Laufzeitzuschläge** von **10–14 Tagen** fest einplanen. Der Kap-Umweg bleibt keine Übergangslösung sondern bildet die Planungsbasis für langfristige Routen.



Inflation kühlt beidseitig ab, doch Hormuz Eskalation lässt Risiken bestehen

3 Konjunktur: Facts & Figures (1/2)

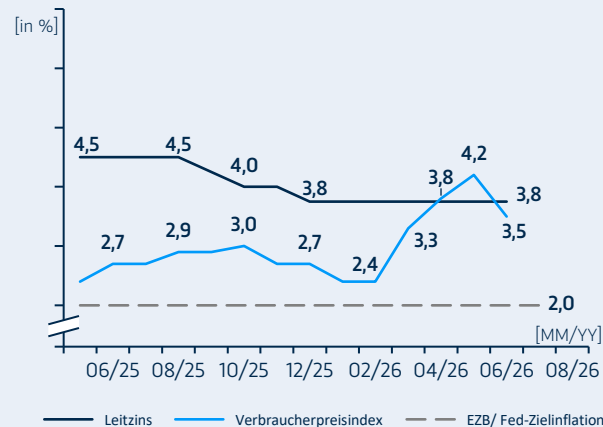
A. EURO-Raum



Die Entwicklung der Inflation im Euro-Raum

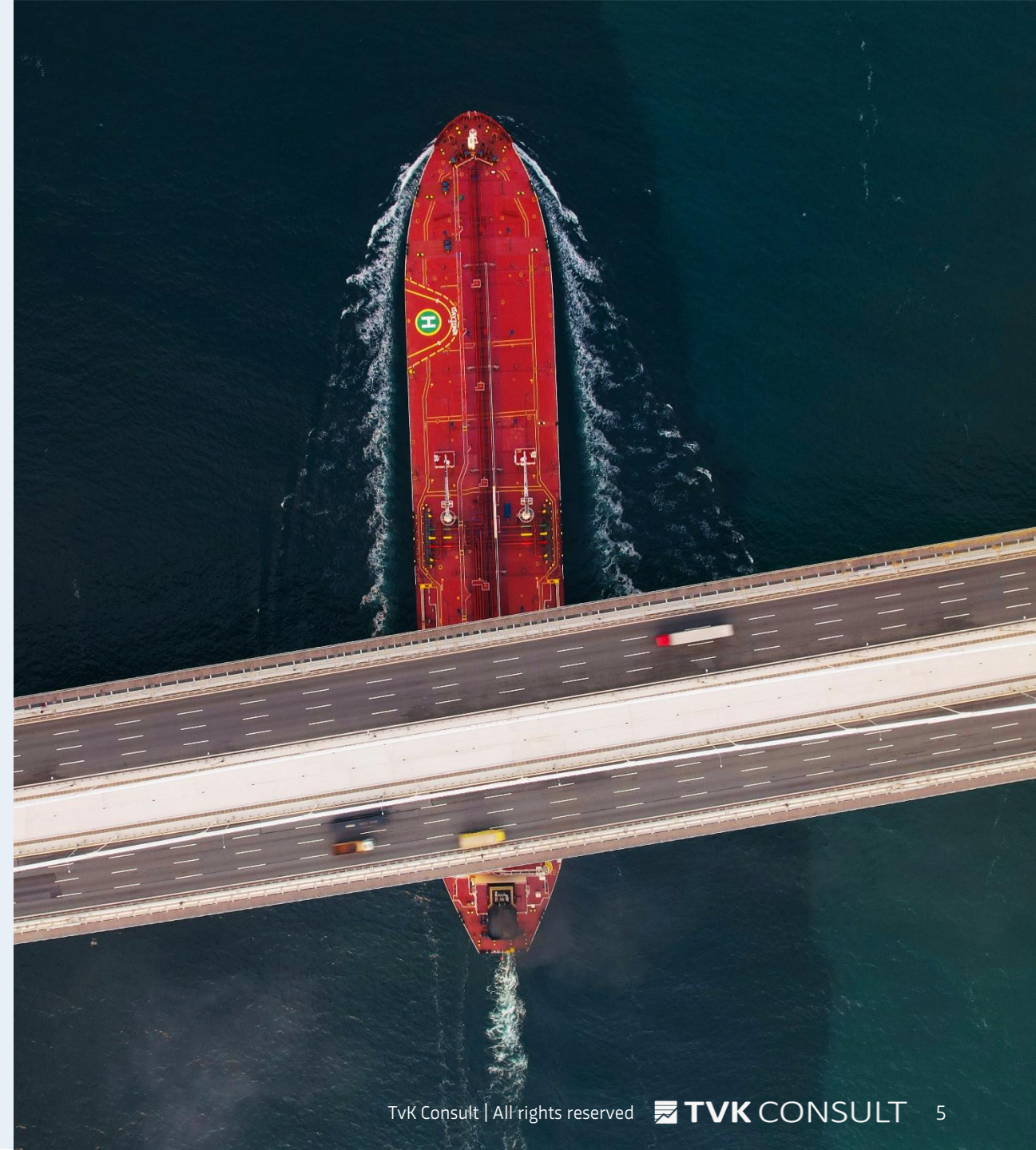
- Die Inflationsrate **fällt** im Juni auf **2,8 %** und geht damit **erstmals** seit **fünf** Monaten wieder **zurück**.
- Die nächste Zinsentscheidung der EZB folgt am 23.07.2026.
- Haupttreiber des Rückgangs ist die **Entspannung am Energiemarkt nach der vermeintlichen Einigung im USA-Iran-Konflikt** (17.06.26).

B. USA (US-Dollar)



Die Entwicklung der Inflation in den USA

- Die Inflationsrate **fällt** im Juni auf **3,5 %** und geht damit **erstmals** seit **vier** Monaten wieder **zurück**.
- Nach der **erneuten Eskalation** und den **reaktivierten US-Ölsanktionen** ist mit weiterem **Aufwärtsdruck** zu rechnen.
- Die Fed Zins Entscheidung fällt am 29.07.2026.

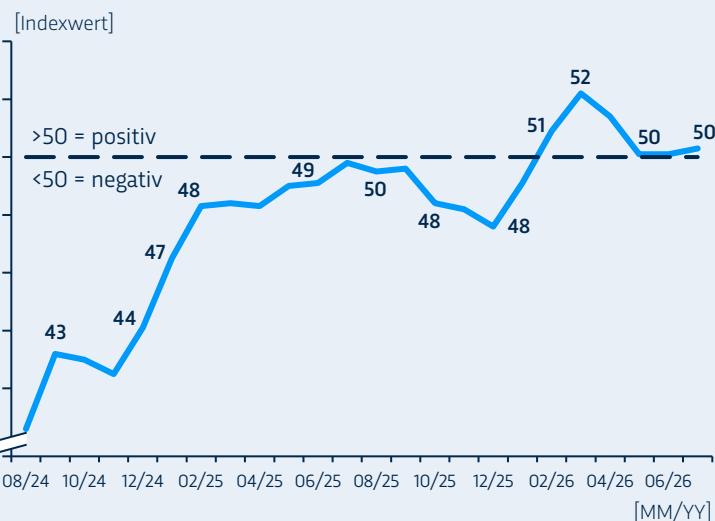


Leichte Stabilisierung bei EMI und ifo-Index, die erneute Eskalation in der Meerenge trübt jedoch den Ausblick

3 Konjunktur: Facts & Figures (2/2)

Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt*

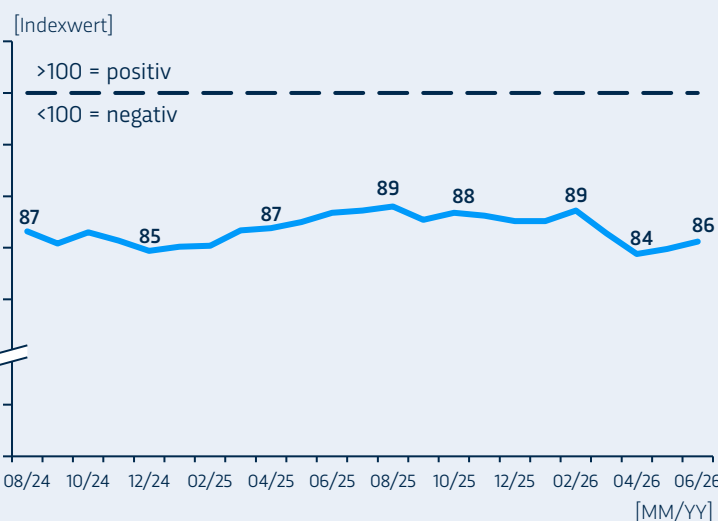


Der Einkaufsmanagerindex ist ein wichtiger Konjunkturindikator. Es werden Einkaufsleiter zur Geschäfts-, Beschäftigungs-, Auftrags-, Lagerbestands- und Preisentwicklung in der verarbeitenden Industrie befragt.

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 **steigt** leicht auf **50,3** Punkte und liegt damit **weiterhin** nur **knapp** oberhalb der Expansionsschwelle von **50**. Nachdem der Index im Juni **stagniert** hatte, verzeichnet er im Juli einen **minimalen Zuwachs**. Von einer echten Trendwende ist die deutsche Industrie damit weiterhin **weit entfernt**. Das Wachstum bleibt faktisch auf der **Stelle**. Belastend wirken insbesondere die durch den wieder aufflammender **USA-Iran-Konflikt** **steigenden Energie- und Transportkosten**, sowie **anhaltende Lieferkettenstörungen**.

Geschäftsklimaindex (Stand Juni)

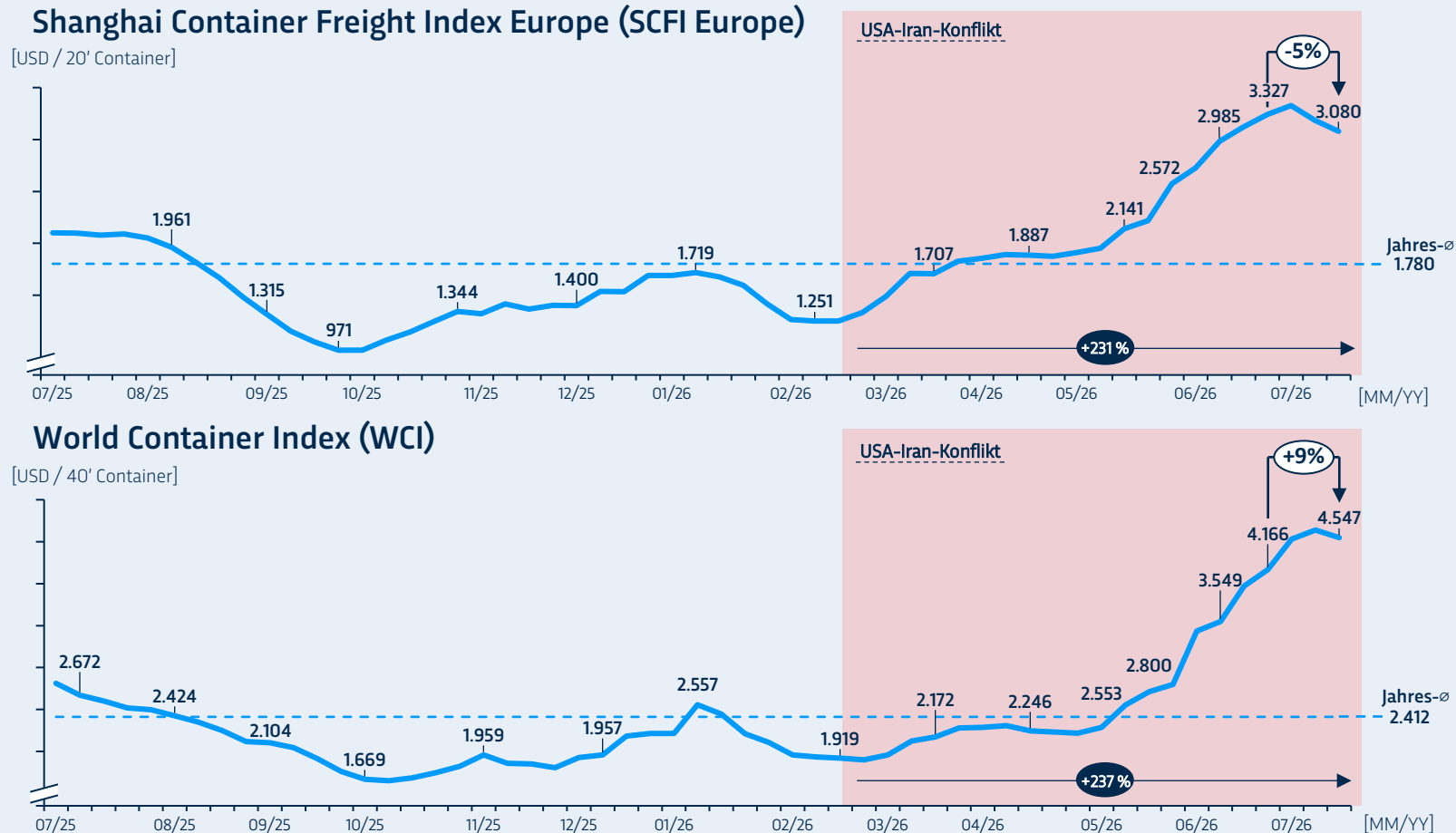
Der ifo-Geschäftsklimaindex **durchbricht weiter seinen Abwärtstrend** und **steigt** auf **85,6** Punkte (01.06.2026). Sowohl die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage als auch die Erwartungen für die kommenden Monate haben sich gegenüber dem Vormonat **leicht aufgehellt**. Treiber der vorsichtigen Erholung waren die **zwischenzeitliche Entspannung im Nahostkonflikt** sowie nachgebende Energiepreise. Auf niedrigem Niveau bleibt die Stimmung jedoch **fragil**: Die **erneute Eskalation** und der **Bruch der Waffenruhe** im USA-Iran-Konflikt seit Anfang Juli ist in diesem Wert noch **nicht enthalten**.

*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: BME, ifo Institut, Investing, TvK Analysis

SCFI gibt nach dem Peak-Season-Hoch erstmals nach, WCI klettert auf Zweijahreshoch

4 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten



*SCFI = Shanghai Containerized Freight Index; Spotmarkt-Frachtrate für Containerexporte aus Shanghai, Relation Asien–Nordeuropa (USD je 20'-Container)

**WCI = Drewry World Container Index; globaler Spotraten-Durchschnitt über acht Hauptrouten der Weltcontainerschifffahrt, Shanghai–Rotterdam (USD je 40'-Container)

Quellen: Drewry, Shanghai Shipping Exchange, Reuters, Handelsblatt, TvK Analysis

Erneute Eskalation im USA-Iran-Konflikt treibt Frachtraten auf neue Jahreshochs

Shanghai Container Freight Index*

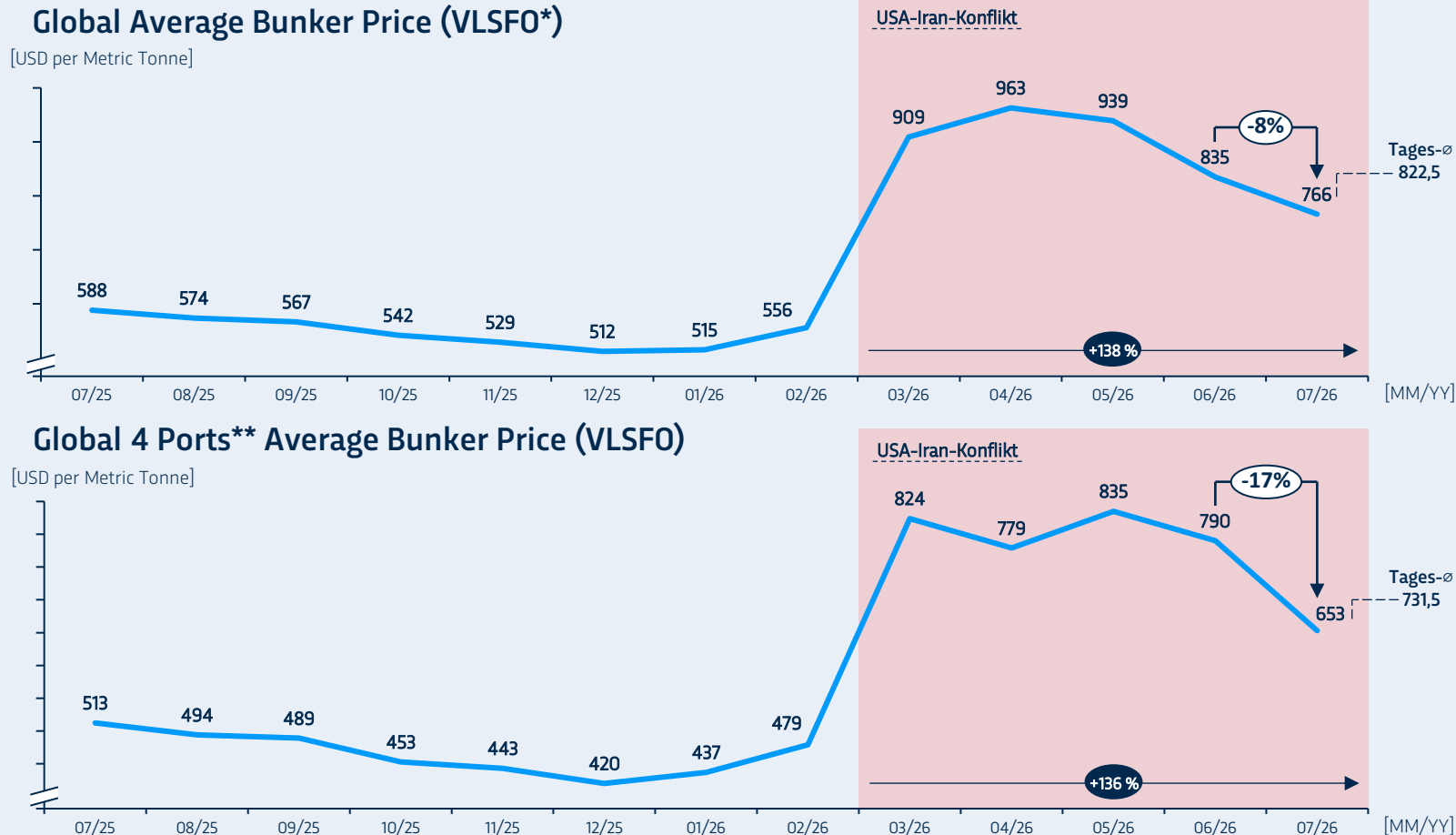
Der SCFI Europe liegt bei 3.080 USD je 20' (17.07.2026), ein Fall von rund 5 % gegenüber dem Hoch von 3.327 USD Anfang Juli (03.07.2026). Seit dem gibt der Index erstmals seit fünf Monaten leicht nach. Ein Zeichen, dass der vorgezogene Peak Season seinen Höhepunkt überschritten haben könnte. Die erneute Eskalation zwischen USA und Iran hält die Raten dennoch auf hohem Niveau: Angriffe auf Handelsschiffe in der Straße von Hormuz und die Umfahrung des Kaps der Guten Hoffnung halten die Kapazität weiterhin knapp.

World Container Index** (WCI)

Der WCI liegt bei 4.547 USD je 40' (16.07.2026) und steigt um rund 9 %. Der zweithöchste Stand seit Mitte 2024. Anders als der SCFI zeigt der Index keine Entspannung und liegt inzwischen doppelt so hoch wie im Jahresdurchschnitt. Treiber sind die Schließung des Suezkanals nach den neuen Angriffen, stark gestiegene Kriegsrisiko- und Versicherungszuschläge. Eine kurzfristige Entspannung ist nicht in Sicht.

Bunkerpreise sinken im dritten Monat in Folge, doch die Eskalation stoppt den Abwärtstrend

5 Bunkerpreise



*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

Bunkerpreise fallen im Monatsschnitt, drehen zuletzt aber wieder nach oben

• Global Average Bunker Price (VLSFO)

Der globale Durchschnittspreis sinkt im Monatsdurchschnitt deutlich auf 766 USD je Tonne (-8 %) und setzt damit den dritten Rückgang in Folge fort. Ursache ist die Preiskorrektur nach der Unterzeichnung des Rahmenabkommens Mitte Juni. Der Tagesdurchschnitt liegt mit 822,5 USD je Tonne inzwischen jedoch wieder über dem Monatsschnitt (17.07.2026): Seit den erneuten US-Angriffen und den iranischen Attacken auf Handelsschiffe in der Straße von Hormuz ziehen die Preise seit dem 7. Juli wieder an. Die Abwärtsbewegung ist damit vorerst gestoppt.

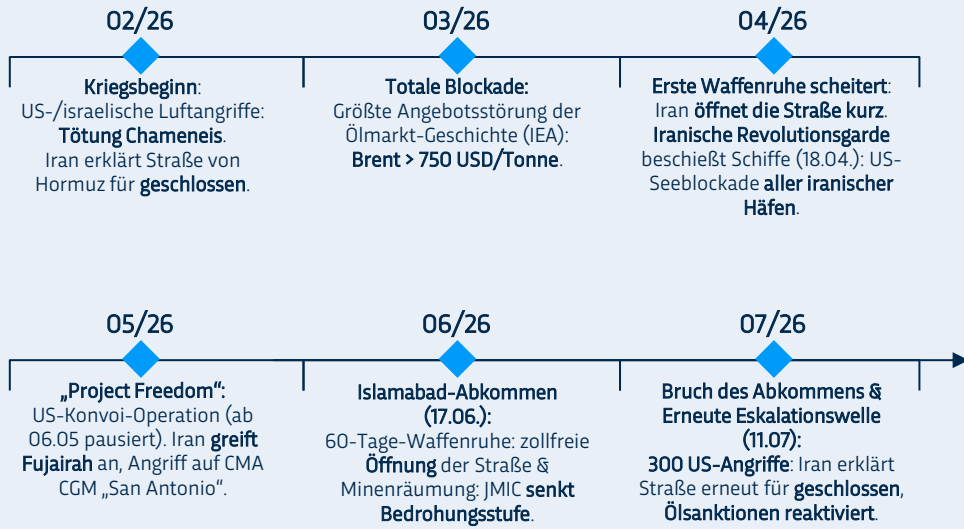
• Global 4 Ports* Average Bunker Price (VLSFO)

Der Durchschnittspreis der vier Referenzhäfen fällt im Monatsdurchschnitt um 17 % auf 653 USD je Tonne und folgt damit verzögert der globalen Abwärtsbewegung des Vormonats. Die zuvor bestehenden regionalen Preisaufschläge in den Bunkerhubs haben sich weitgehend abgebaut. Auch hier liegt der Tagesdurchschnitt mit 731,5 USD je Tonne bereits wieder über dem Monatsschnitt (17.07.2026). Mit der Wiederinkraftsetzung der US-Sanktionen auf iranisches Öl und dem erneut eskalierenden USA-Iran-Konflikt ist mit wieder steigenden Bunkerpreisen zu rechnen.



139 Tage Hormuz-Krise: Eskalation, Abkommen und erneuter Bruch

6 Der USA-Iran-Konflikt 2026 im Zeitverlauf



Was heißt das für die Seefracht in 2026?

- **Kap-Umweg als Basisroute ≠ Ausnahme:** Nach dem erneuten Bruch ist die **Vollsperrung der Meerenge** der **Planungsstandard**. **Laufzeit- und Bunkerzuschläge** als **Fixkosten** fest in **Q3/Q4** einkalkulieren, nicht als temporären Aufschlag behandeln.
- **Öffnungsmeldungen sind keine Planungssicherheit:**
Nach zwei gebrochenen Waffenruhen erst bei bestätigten Dauer-Transits umdisponieren, nicht bei spontanen Öffnungsmeldungen.

Zolleinigung, Risiken im Hafenbetrieb & strukturelle Hormuz-Umgehung

7 Newsroom

- **EU-US-Zolleinigung: Turnberry-Deal seit 1. Juli in Kraft**
Die Verordnungen (EU) 2026/1455 und 2026/1461 sind zum **01.07.2026 in Kraft getreten** und gelten bis Ende 2029. Damit gilt eine **Zolloberggrenze von 15 %** für die meisten EU-Exporte in die USA (u. a. Autos, Halbleiter, Pharma). Die EU schafft im Gegenzug **sämtliche Zölle auf US-Industriegüter** ab. Für Verlader bringt der Deal **Planungssicherheit**, erfordert aber **neue Ursprungs- und Direktbeförderungsnachweise** für US-Importe. Für Pharmazeutika treten die Zölle voraussichtlich Ende Juli in Kraft.
- **Nordrange-Häfen: Staus und Chemieunfall verschärfen die Lage**
An den Tiefseeterminals in **Rotterdam** und **Antwerpen** stauen sich die Schiffsankünfte weiter: In Antwerpen stiegen die **Liegeplatz-Wartezeiten um 37 % auf 44 Stunden**, für **Binnenschiffe** summieren sich die **Verzögerungen auf über 96 Stunden**. Zusätzlich legte am 15.07.2026 ein **Flusssäure-Austritt** aus einem Container der „MSC Mia Summer II“ **mehrere Antwerpener Großterminals lahm**. Das zentrale **MPET-Terminal** blieb zunächst geschlossen.
- **Hormuz-Umgehung: VAE bauen Hafenkapazität am Golf von Oman aus**
Laut Financial Times plant DP World, die Straße von Hormuz künftig zu umgehen. Vorgesehen sind ein **neuer Hafen an der Küste von Fujairah** sowie der Ausbau des dortigen **Containerterminals**. Parallel werden eine **zweite Rohöl-Pipeline** (Verdopplung auf 3 Mio. Barrel/Tag) und **Bahnverbindungen** nach **Dubai, Abu Dhabi und Oman vorangetrieben**. Die VAE wollen so ihre **Abhängigkeit vom Nadelöhr Hormuz senken**, für das kurzfristig keine Lösung absehbar ist. Für Verlader deutet sich damit mittelfristig eine **strukturelle Verschiebung der Golf-Logistik an**.



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



Florian van Kaldenkerken

Manager

 +49 173 403 70 39
 +49 2159 995 30 00
 fvk@tvkconsult.com