



TVK CONSULT
Unternehmerberatung

Markupdate Seefracht Dezember 2022

Agenda

TvK Consult Marktupdate

1. Thema des Monats
2. Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten
3. Schiffskapazitäten & Routen
4. Bunkerpreise
5. Zuverlässigkeit des Fahrplans
6. Newsroom
7. TvK Ausblick



Vorhersage von Rekordlieferungen für die Jahre 2023 und 2024 – mit eventuell negativen Auswirkungen auf Containerpreise und Terminzuverlässigkeit

1. Thema des Monats

Große Anzahl neuer Containerschiffe, aber sinkende Nachfrage durch wirtschaftlichen Rückgang

- Die traditionelle Hochsaison der Linienschifffahrt fand 2022 kaum noch statt, und viele Branchenbeobachter sind der Ansicht, dass der Einbruch eher strukturell als saisonal bedingt ist und befürchten eine weltweite Rezession.
- Kriegsrisiken, stark ansteigende Energiekosten, politische Instabilität und die allgemeine Inflation werden sich insbesondere bei Industriegütern auf die Gesamtausgaben der Verbraucher und damit auf die Handelsvolumina auswirken.
- Darüber hinaus scheint die Lockerung der coronabedingten Reisebeschränkungen dazu geführt zu haben, dass sich die Verbrauchsgewohnheiten wieder auf Dienstleistungen verlagert haben. Dieser Fokuswechsel auf insbesondere Reisen und Urlaub kann zu Lasten des Einkaufs gehen.
- Allein in den Jahren 2023 und 2024 werden insgesamt 5,1 Mio. TEU an Neubautonnage zur Flotte stoßen, wobei 2,3 Mio. TEU im nächsten Jahr und 2,8 Mio. TEU im Jahr 2024 erwartet werden. Bis Ende 2025 sollen insgesamt 7,3 Mio. TEU an Neubautonnage auf den Markt kommen, was 28,3 % der bestehenden Containerschiffsflotte entspricht.

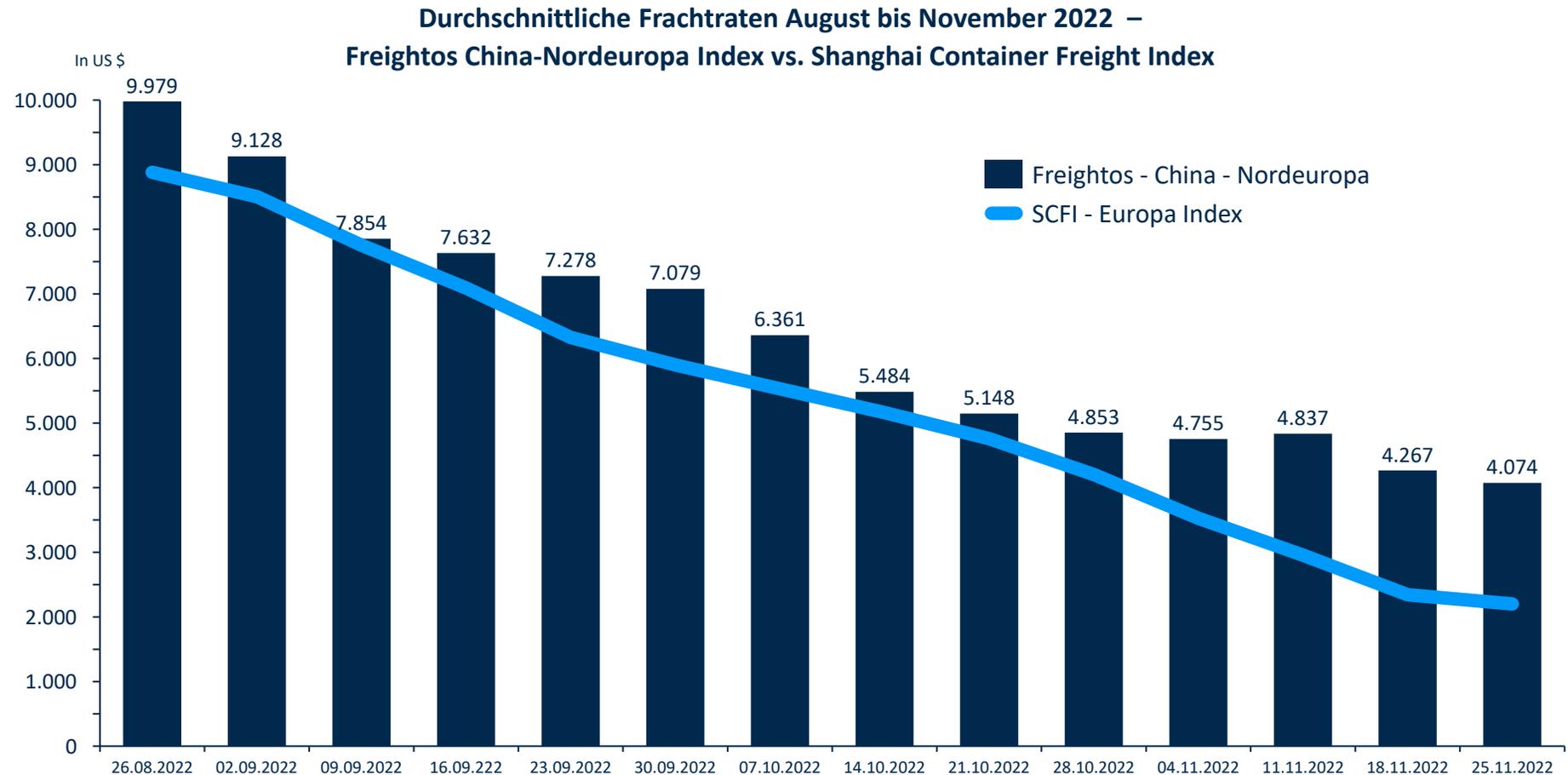


China / Ostasien – Nordeuropa Frachtrate sinkt in letzten 3 Monaten um fast 60% - Shanghai Container Freight Index sogar noch stärker gesunken

2. Aktuelle Entwicklung der Seefrachten

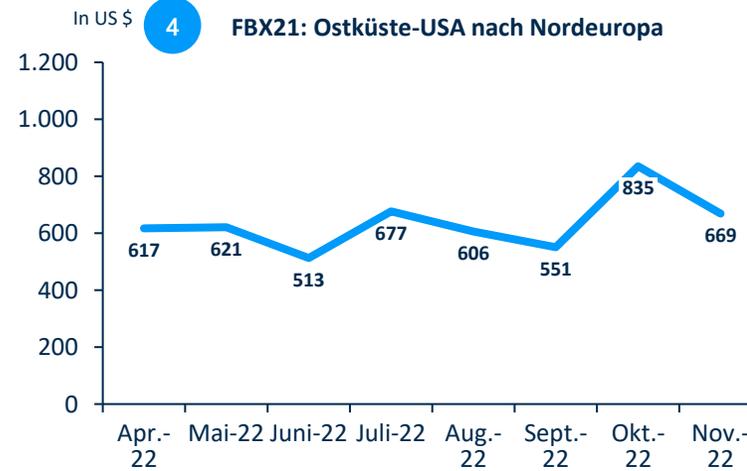
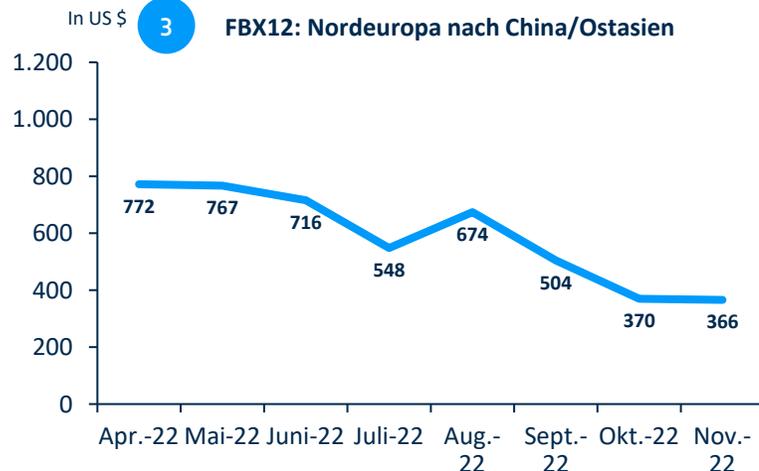
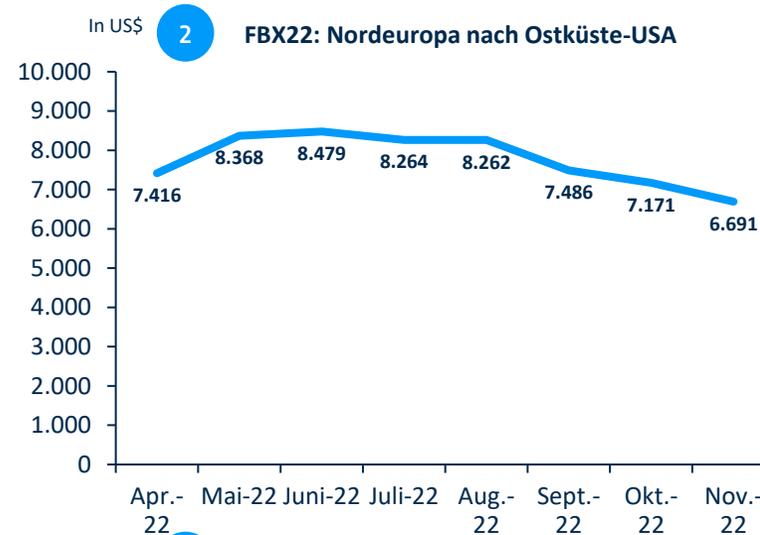
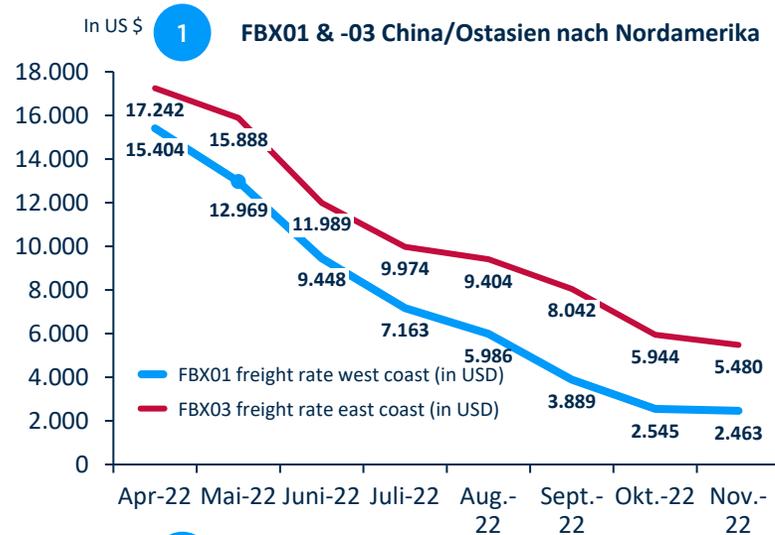
Seefrachtrate bedingt durch Nachfragerückgang und allgemeine Normalisierung seit August halbiert, Niveau weiterhin höher als vor Corona

- Die Frachtraten gehen weiter zurück und die Überlastung der Häfen beginnt sich zu entspannen
- Mit der sinkenden Nachfrage sind auch die Kontraktraten rückläufig, aber es gibt einen anhaltenden Druck auf die Spot-Preise aufgrund der geringen Nachfrage
- Nach Meinung der TvK spiegelt der Shanghai Container Freight Index (SCFI) die aktuelle Situation genauer wider als der von Freightos veröffentlichte Container Index



Frachtkosten für Asienimporte stark rückläufig, Europa-USA-Frachten konstant

2. Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten auf ausgewählten Routen



Routenabhängige Preisentwicklung

- **FBX01 & -03:** Frachtraten von China/Ostasien an die Ost- und Westküste der USA bestätigen Abwärtstrend
- **FBX22:** Frachtraten von Nordeuropa an die Ostküste der USA seit August im leichten Abwärtstrend – Raten sinken um knapp 20%
- **FBX12:** Eine geringere Nachfrage sorgt für weiter sinkende Frachtraten – Exportfrachten von Europa nach China/Ostasien seit Sommer halbiert und jetzt in Richtung Seitwärtstrend
- **FBX21:** Frachtraten von der Ostküste der USA nach Nordeuropa sinken um 20%, nach einem starken Anstieg im Oktober

Leerfahrten auf transpazifischem Handelsweg; Streik im Hafen von Antwerpen und geringe Nachfrage im November sowie anhaltende Verspätungen

3. Schiffskapazitäten & Routen

Erneut viele Leerfahrten im November und Dezember

- Mit Stand vom 7. November haben die Reedereien für den Monat 53 Leerfahrten für den transpazifischen Handelsweg Richtung Osten gemeldet
 - Dies entspricht einer Reduzierung der normalen Kapazität um 26,1 %
- Für Dezember haben die Reedereien bereits jetzt 30 Leerfahrten für den transpazifischen Handelsweg Richtung Osten angekündigt

Streik im Hafen von Antwerpen

- Nach dem eintägigen Streik im Hafen von Antwerpen, Belgien, am 9. November sind Störungen und Verspätungen auf verschiedenen Routen zu erwarten
- Der Streik war auf die steigenden Energiekosten zurückzuführen

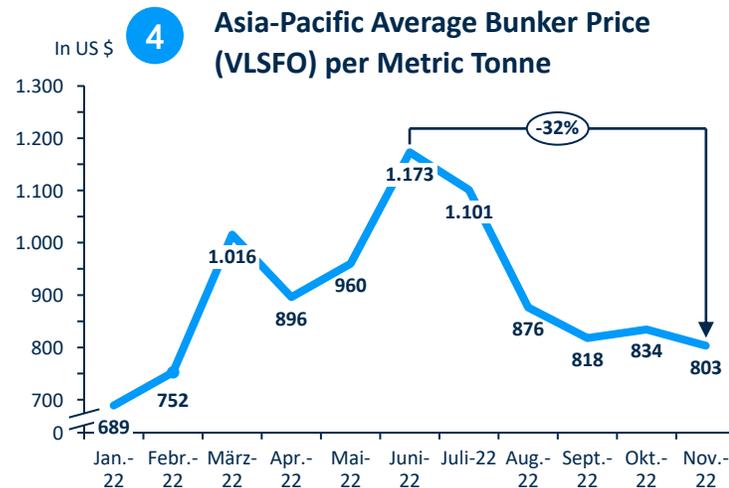
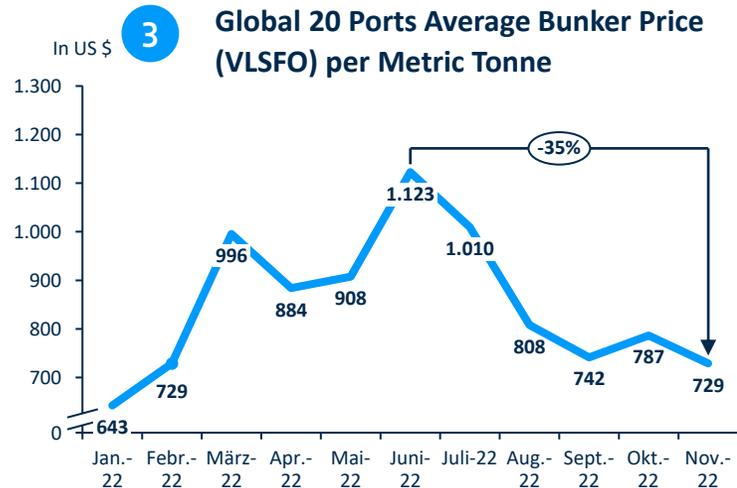
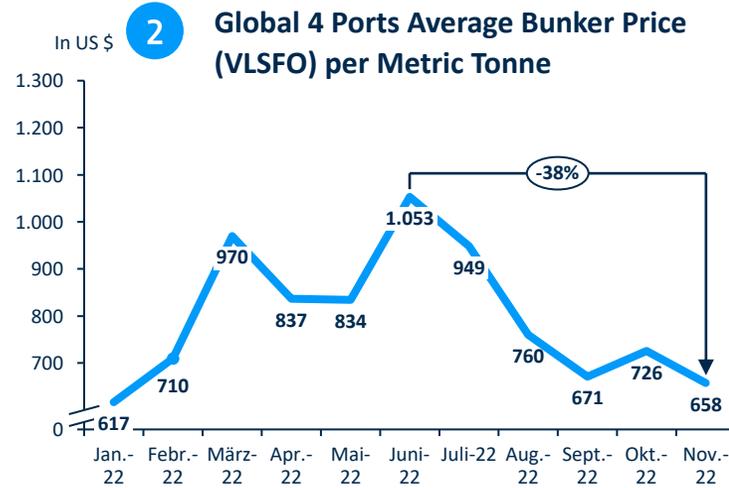
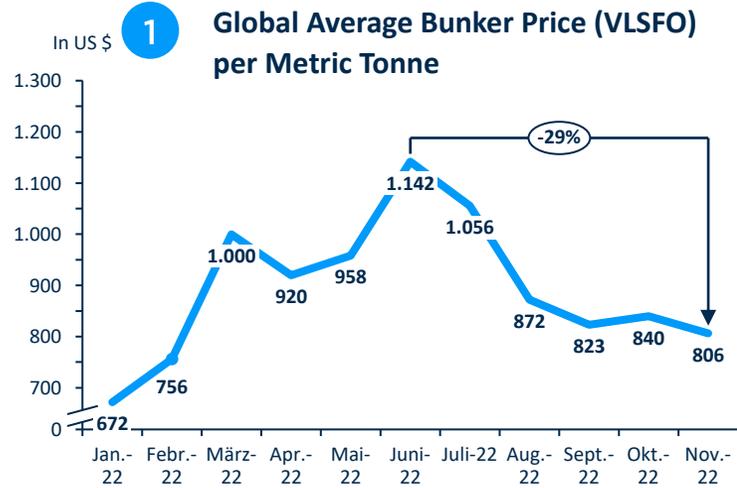
Geringe Nachfrage im November und weiterhin Verspätungen in europäischen Häfen

- In der ersten Novemberhälfte ist die Nachfrage weiterhin gering und auch die Preise gehen weiter zurück
- Platz ist auf den Containerschiffen reichlich vorhanden, aber die Zuverlässigkeit der Fahrpläne ist stark beeinträchtigt
- Die Überlastung der Häfen in Europa führt weiterhin zu Verspätungen und einer verspäteten Rückkehr der Schiffe nach Asien



Durchschnittliche globale Bunkerpreise um knapp 30% gesunken; Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht

4. Bunkerpreise



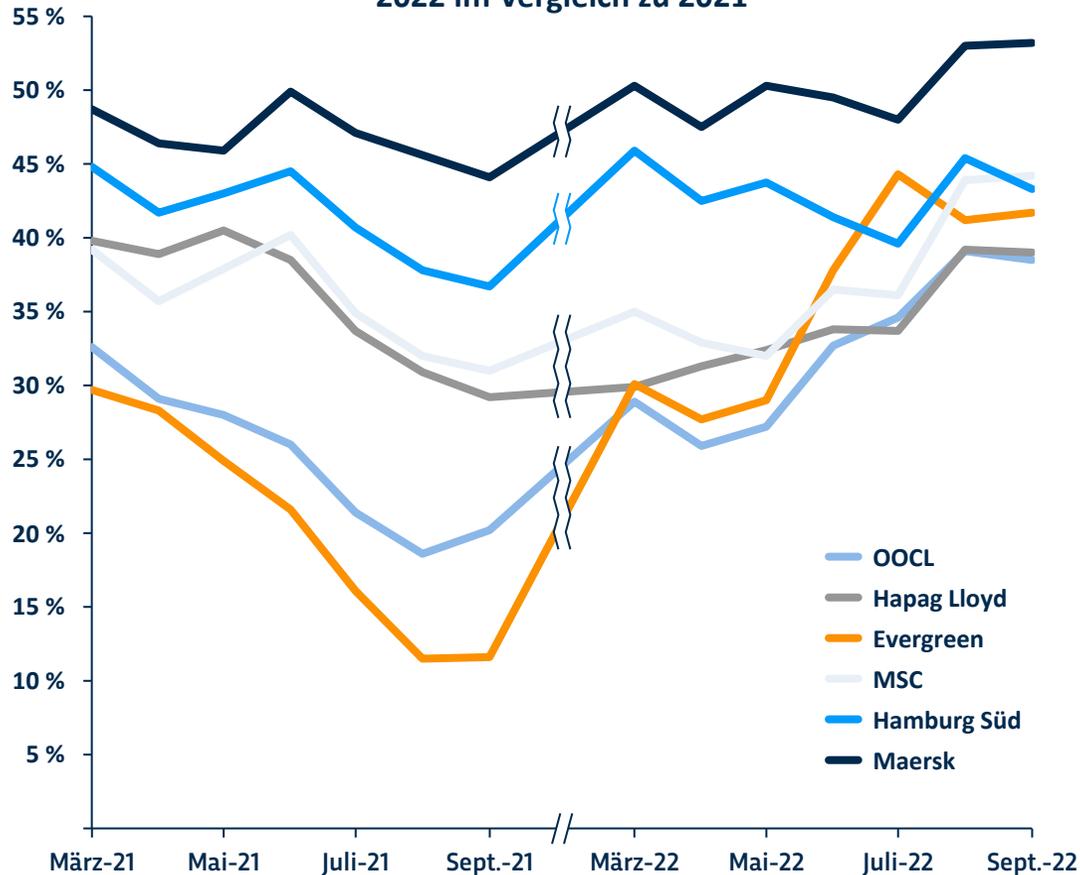
Leichter Anstieg der Bunkerpreise

- 1 Global Average Bunkerpreis ist seit Juni um 29% gesunken. Er liegt nun nur noch 130\$ über dem Preis von Beginn des Jahres. Im Vergleich zum 2. Quartal 2022 ist der Bunkerpreis aber gesunken
- 2 Der Global 4 Ports Average Bunker Preis ist seit Mitte Juni um 38% gesunken und liegt 250\$ unter dem Global Average Bunker Preis
- 3 Der Global 20 Ports Average Bunker Preis ist im selben Zeitraum um 35% gesunken.
- 4 Der APAC Average Bunker Preis ist seit Mitte des Jahres um 32% gesunken. Mit 803\$ liegt er 3\$ unter dem Global Average Bunker Price und kommt ihm somit am nächsten.

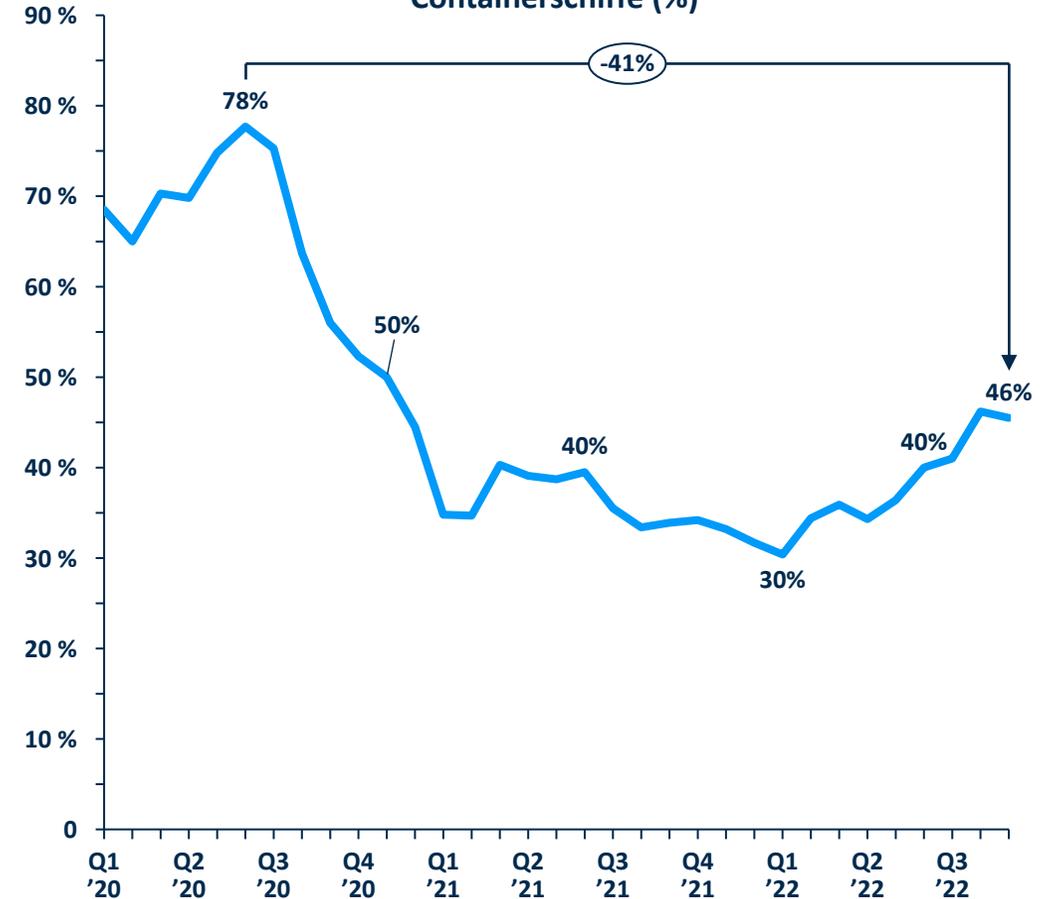
Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe steigt weiter; Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht

5. Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien (%)
2022 im Vergleich zu 2021



Globale durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe (%)



Mehr innereuropäische Containerkapazität durch neue Routen; Vorhersage der Gaspreise 2023 und angespannter LNG-Markt

6. Newsroom

Häfen in Europa werden von CMA CGM durch neue Routen verbunden

- Die Route „Containership“ von CMA CGM wird die Häfen Kalpeda in Litauen und Gdynia in Polen mit Gävle in Schweden verbinden. "Containerships" wird des Weiteren neue Verbindungen zu den Häfen Bremerhaven und Wilhelmshaven in Deutschland und zum Hafen Rauma in Finnland anbieten
- Durch diese neue innereuropäische Linie wird eine höhere Containerkapazität ermöglicht

Die Gaspreise werden 2023 voraussichtlich um 30% sinken

- Der voraussichtliche Rückgang der Gaspreise ist darauf zurückzuführen, dass die Gasspeicher der EU für den kommenden Winter voll sind und weniger Flüssigerdgas (LNG) verwendet wird
- Die Gesamtspeicher der EU liegen derzeit bei 95 % und damit 5 % über ihrem Fünfjahresdurchschnitt. In Deutschland liegt die Speicherkapazität bei 97 %, in Frankreich bei 99 % und in Belgien und Portugal bei 100 %
- Der LNG-Markt wird voraussichtlich bis mindestens 2024 angespannt bleiben, da er von den LNG-Einfuhren aus China und den russischen Pipeline-Gaslieferungen abhängt
 - Dadurch kann eine Angebots-Nachfrage-Lücke entstehen und die LNG-Lieferungen an den europäischen Markt im Jahr 2023 könnten begrenzt werden könnten



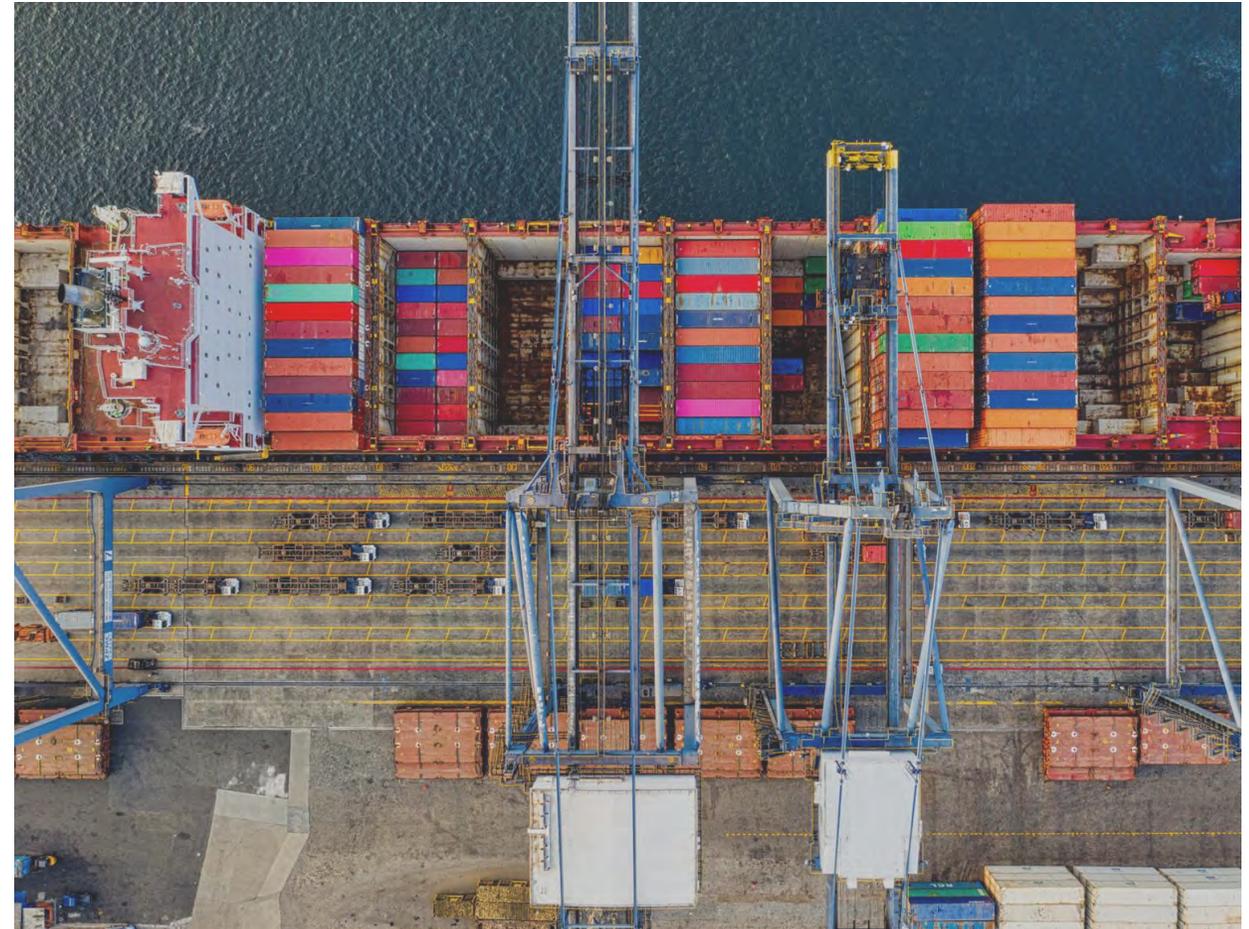
Anhaltender Druck auf den Frachtmarkt durch nicht vorherzusagende Externalitäten – Flexible Planung notwendig

7. TvK Ausblick

Die Frachtraten sinken weiterhin stark und bieten die Chance langfristige Verträge abzuschließen die zur Oberseite gedeckelt und somit vor Gegenbewegungen abgesichert sind

Die Komplexität und Unvorhersehbarkeit externer Einflüsse macht eine valide Einschätzung zukünftiger Entwicklungen von Frachtmarkt und -kosten schwierig

- Im Jahr 2023 wird eine große Anzahl neuer Großcontainerschiffe in See stechen (s. Thema das Monats) und das in einer Zeit stagnierender Nachfrage
 - Das Tonnageangebot könnte die Schiffsnachfrage im nächsten Jahr wieder übersteigen
 - Der Linienschiffmarkt könnte auf eine strukturelle Überkapazität zusteuern
 - Es ist zu erwarten, dass Reedereien Containerschiffe aus dem Verkehr ziehen, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken
- Langfristige Verträge zu den aktuell günstigen Konditionen bieten die Chance auf Planungssicherheit und Stabilität. Bei einer möglichen Aufwärts-Bewegung des Marktes durch wirtschaftliche Entspannung oder Gegenmaßnahmen vor Reedereien schützen preisfixierte Kontrakte Ihr Unternehmen



FCO Expertise – Ihre Ansprechpartner

Erfahren. Erfolgsorientiert. Integer.



Dr. Thomas van Kaldenkerken

Partner

 +49 173 299 02 01

 +49 2150 963 95 07

 tvk@tvkconsult.com



Dr.-Ing. Maxime Goubeaud

Manager

 +49 170 226 98 09

 +49 2150 963 95 07

 mg@tvkconsult.com



Florian van Kaldenkerken

Consultant

 +49 173 403 70 39

 +49 2150 963 95 07

 fvk@tvkconsult.com