



MARKTUPDATE SEEFracht

FEBRUAR 2023



TVK CONSULT
Unternehmerberatung

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



MSC und Maersk einigen sich auf eine Beendigung der 2M-Allianz in 2025

1. Thema des Monats

Die beiden weltgrößten Containerschiffahrtunternehmen wollen nach 10-jähriger Allianz ihre individuellen Strategien weiter verfolgen

- Die Reedereien verweisen auf unterschiedliche strategische Ausrichtungen: MSC setzt vor allem auf Frachtkapazität; Maersk will Servicetiefe erhöhen
- MSC ist 2022 die größte Reederei der Welt und erwarb im vergangenen Jahr massiv Schiffe aus zweiter Hand. Maersk hingegen richtete die eigene Strategie mit Übernahmen auf die Ausweitung der Logistikaktivitäten aus und sei mit den gegenwärtigen Seefrachtkapazitäten laut Ex-CEO Skou zufrieden
- Allianzen teilen sich im Rahmen ihrer Vereinbarungen Platz auf Schiffen und bieten durch die Kombination der Schiffe regelmäßige Fahrpläne auf den wichtigsten Seehandelsrouten – laut den Reedereien zielten die Allianzen auf die Gewährleistung eines wettbewerbsfähigen und kosteneffizienten Betrieb ab. Ca. 90 % der Seefracht-Kapazität auf den wichtigen Schifffahrtsrouten werden von den drei globalen Allianzen 2M, Ocean Alliance und The Alliance abgewickelt
- Die Dominanz der drei Allianzen geriet jüngst häufiger durch Wettbewerbsbehörden und Regierungsvertreter, insbesondere wegen der massiv gestiegenen Frachtkosten während der Pandemie, in die Kritik

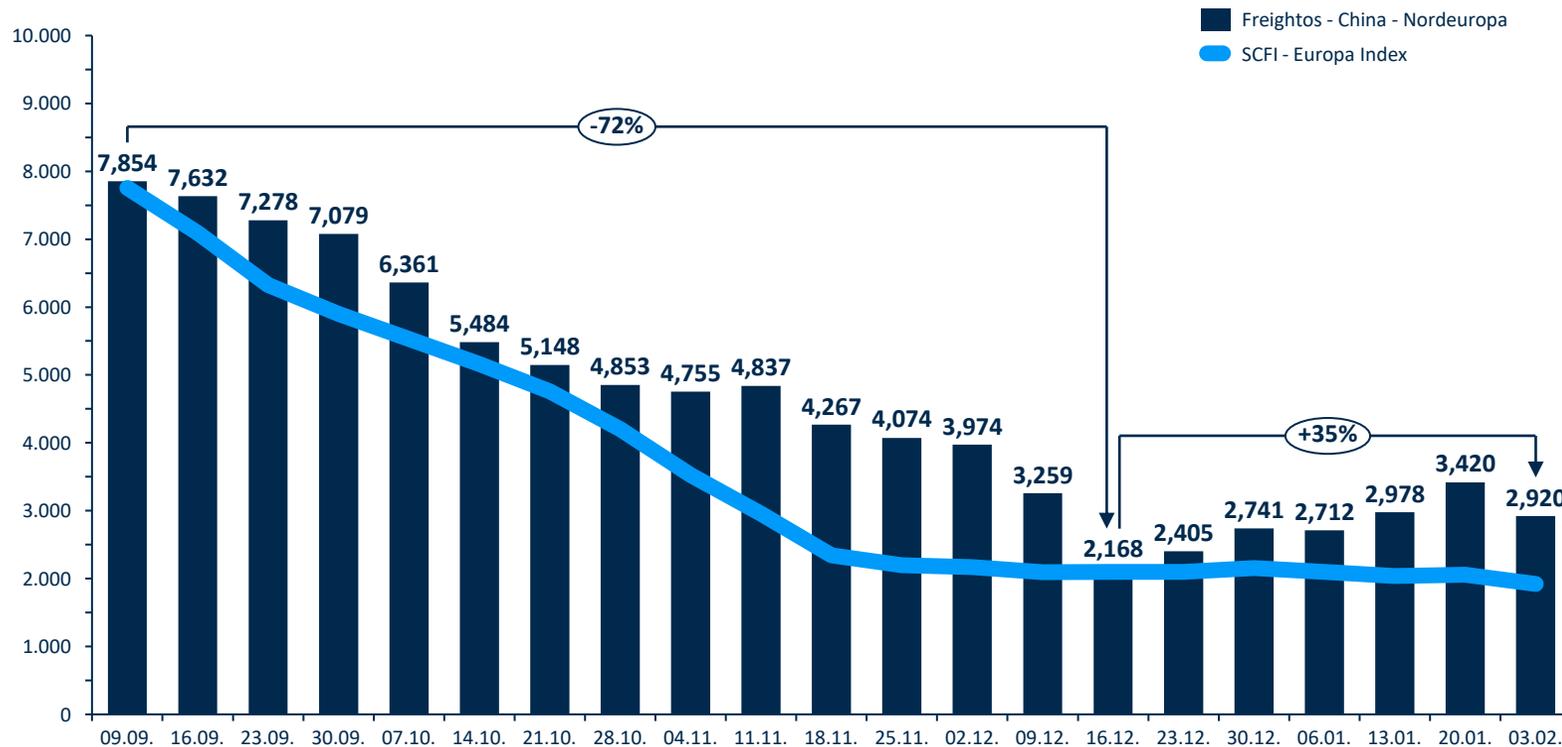


Rock Bottom erreicht? SCFI Europe seit Mitte Dezember konstant. Freightos China-Nordeuropa-Index verzeichnet Anstieg.

2. Aktuelle Entwicklung der Seefrachten

In USD

Durchschnittliche Frachtraten pro 40" Container – Freightos China-Nordeuropa Index vs. Shanghai Container Freight Index (SCFI)



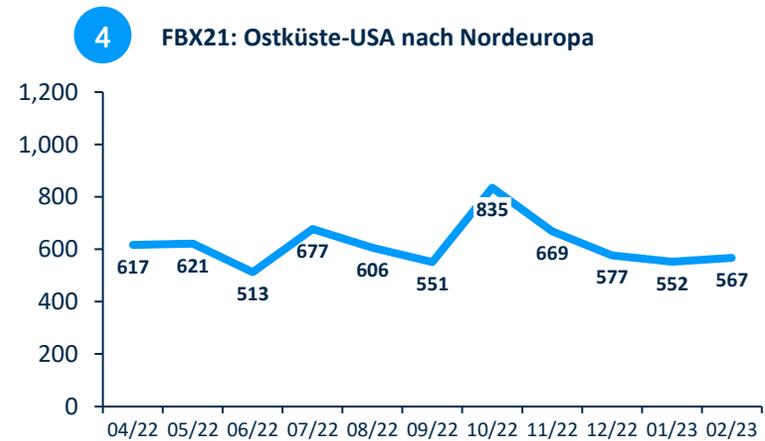
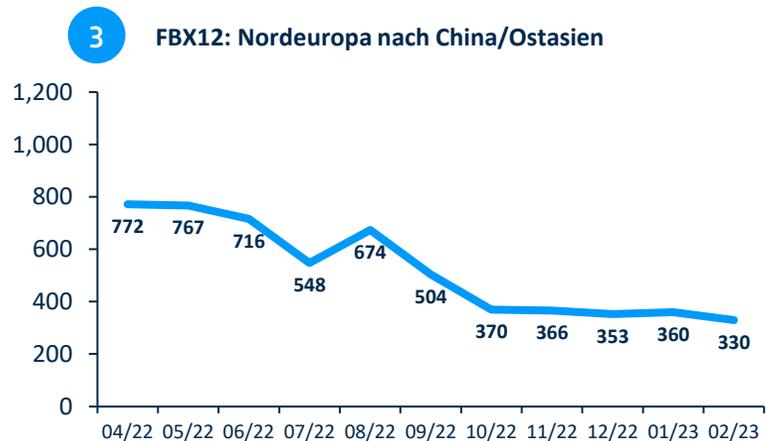
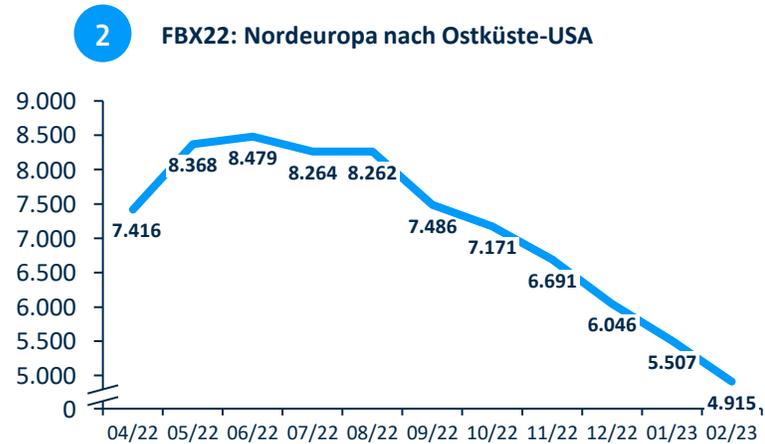
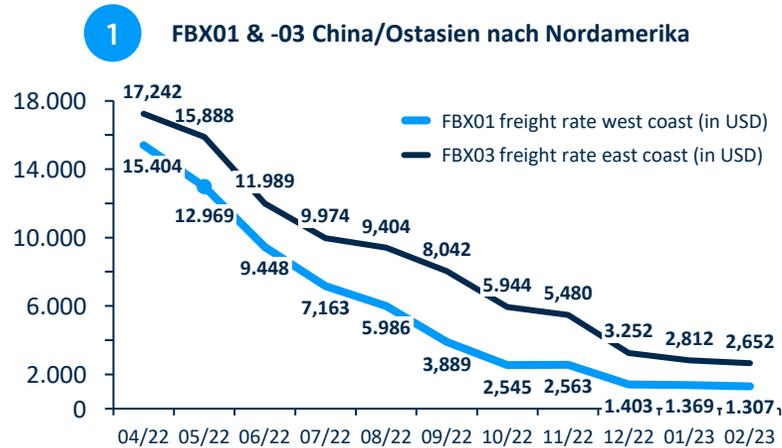
Abwärtsbewegung der Frachtkosten unterbrochen

- Auch im Januar setzt sich die Seitwärtsbewegung der Frachtraten fort, die seit Ende 2022 vorliegt
- Vom Tief am 16.12.22 ist der China-Nordeuropa-Index indes um 35 % angestiegen. SCFI bereits seit Mitte November konstant im Seitwärtstrend
- Der Frachtmarkt ist stark konsum- bzw. konjunkturabhängig. Erste Indikatoren deuten auf eine bessere wirtschaftliche Entwicklung hin, als noch in Q4 2022 erwartet
- Unterstützt wird dies jüngst von positiven Inflationsdaten: In den USA die Teuerungsrate im Dezember auf 6,5 % gefallen (ggü. 7,1 % im November). Im Euro-Raum ist die Inflationsrate im Januar auf 8,5 % gesunken (ggü. 9,2 % im Dezember).
- FED reagiert ebenfalls optimistischer: Mit einer Anhebung des Leitzinses um 0,25 Prozentpunkte drosselt die US-Zentralbank das Tempo ihrer restriktiven geldpolitischen Maßnahmen

Die Frachtraten für US-Importe aus China bestätigen ihren Seitwärtstrend. Für US-Importe aus Nordeuropa verbilligen sich die Frachtraten weiterhin

2. Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten auf ausgewählten Routen

In USD



Mögliche Wirkung des Inflation Reduction Act der USA?

- 1 FBX01 & -03:** Die Abwärtsdynamik der Frachtraten für US-Importe aus China hat seit Dezember stark nachgelassen und eine Bodenbildung zeichnet sich ab
- 2 FBX22:** Die Frachtraten von Nordeuropa in die USA sinken weiterhin deutlich. Eine Korrelation zum Inflation Reduction Act der USA, durch das inländische Unternehmen bevorteilt werden, ist nicht auszuschließen
- 3 FBX12:** Konstante Bepreisung von 330 bis 370 USD für China/Ostasien Exportfrachten von Nordeuropa seit Oktober
- 4 FBX21:** USA-Importfrachten verlaufen seit etwa einem Jahr in einer Range zwischen 513 und 677 USD, ausgenommen eines kurzzeitigen Anstiegs im Oktober 2022 auf 835 USD. Seit Dezember hat die Volatilität nachgelassen

900 neue Schiffe bis 2027, Einstellung des China Germany Express und weniger Kapazität im Fernost-Europa-Mittelmeer Verkehr

3. Schiffskapazitäten & Routen

Neue Schiffe begegnen einem Umfeld abgekühlter Nachfrage

- Infolge der Rekordgewinne in der Schifffahrtindustrie während der Pandemie haben viele Reedereien in den Ausbau ihrer Flotten investiert: Der Auftragsbestand neuer Containerschiffe soll größtenteils zwischen 2023 und 2027 ausgeliefert werden und wird von Drewry auf rund 900 Schiffe taxiert, die einer zusätzlichen Kapazität von rund einem Viertel der gegenwärtigen Transportkapazität entsprechen
- Simon Heany von Drewry zufolge werden die Reedereien durch die Verschiebung der Inbetriebnahme, Stilllegungen alter Schiffe und das Streichen von Fahrten versuchen, Überkapazitäten entgegenzuwirken und gedrückte Frachtraten zu verhindern

Hapag-Lloyd stellt eigenständigen China Germany Express im Februar ein

- Die Verbindung zwischen Fernost und dem deutschen Markt wird dann von einem neuen Fernost-Nordeuropa-Dienst (FE9) ersetzt und mit Slots im FAL3-Dienst der CMA CGM, dem Ocean Alliance Mitglied, sichergestellt.

Weniger Kapazitäten im Fernost-Europa-Mittelmeer Verkehr

- Die großen Allianzen reduzierten zuletzt die Fahrten wegen geringeren Platzbedarfs und zur Stützung der Frachtraten: 2M (-24%), Ocean Alliance (-23%) und The Alliance (-36%)



Bunkerpreise nach starker Korrektur wieder mit leichtem Anstieg im Januar

4. Bunkerpreise

In USD

1 Global Average Bunker Price (VLSFO) per Metric Tonne



2 Global 4 Ports Average Bunker Price (VLSFO) per Metric Tonne



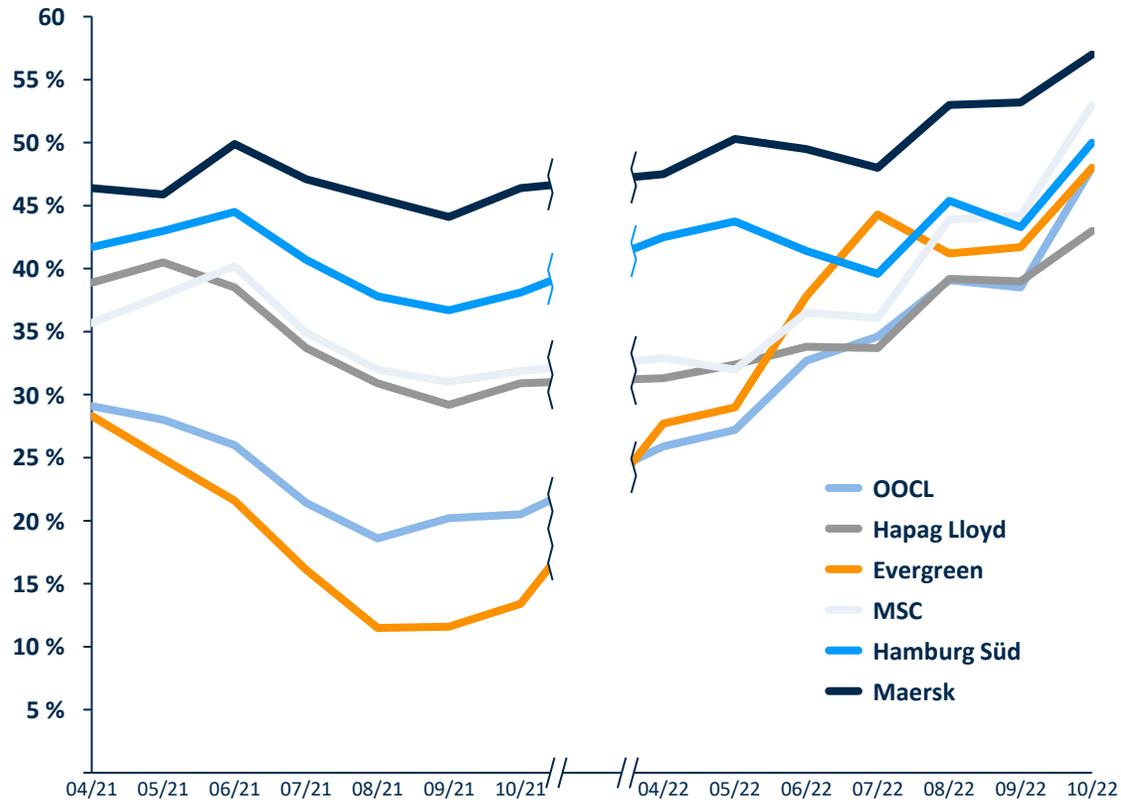
Leichte Anstiege der Bunkerpreise gegenüber dem Vormonat

- 1 Nach dem Rückgang des Global Average Bunkerpreis von Juni bis Dezember um 40 %, verzeichnet dieser im Januar zuletzt einen Anstieg. Der Anstieg gegenüber dem Vormonat beläuft sich auf 47\$ bzw. rund 7 %
- 2 Der Global 4 Ports Average Bunker Preis weist eine simultane Richtung auf, jedoch ist die Aufwärtsbewegung mit 76\$ bzw. rund 13 % sowohl relativ als auch absolut deutlicher

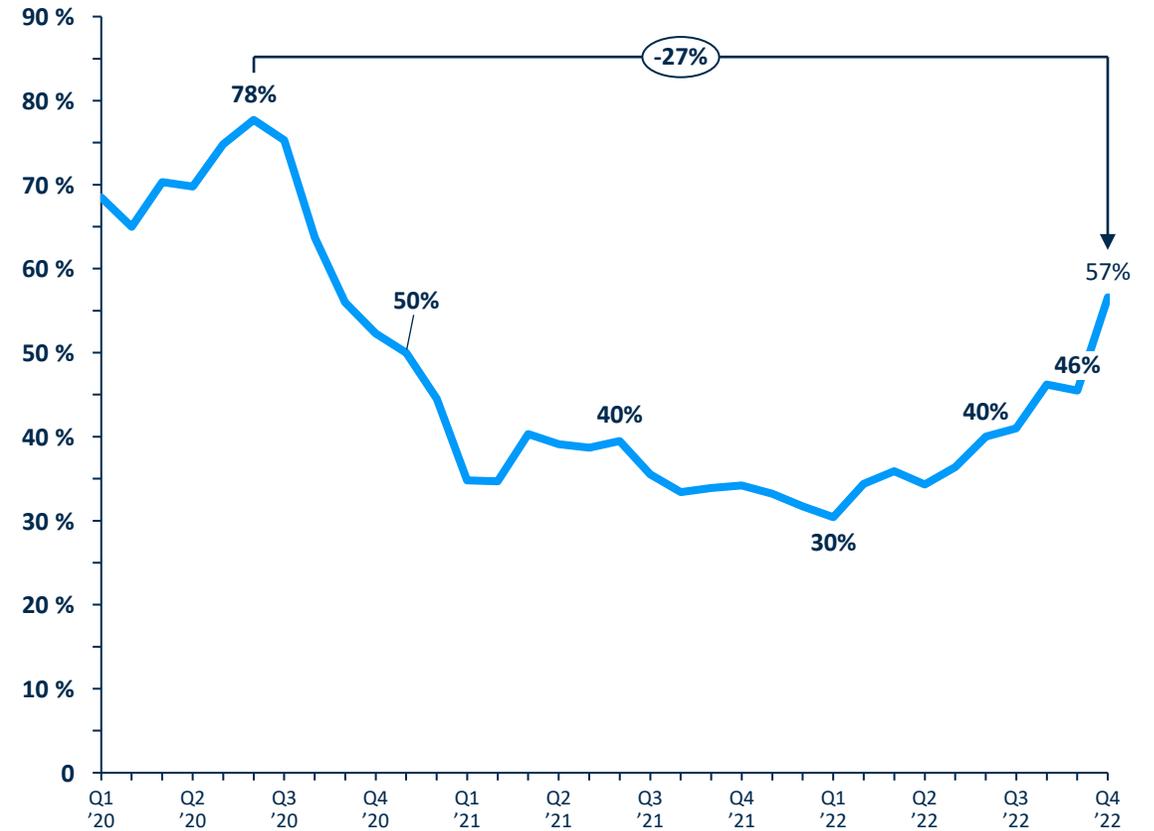
Verbesserung der Termineinhaltungen in zweiter Jahreshälfte 2022 setzt sich fort

5. Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien 2021 vs. 2022 (%)



Durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe global (%)



Maersk plant Integration der Marken Hamburg Süd und Sealand. SCFI zuletzt mit Seitwärtsbewegung nahe 3-Jahres-Tief

6. Newsroom

Maersk will Hamburg Süd und Sealand integrieren

- Die dänische Reederei hat die Absicht bekanntgegeben, dass sie durch die Integration von Hamburg Süd und Sealand ihre Marken vereinheitlichen möchte
- Die derzeitige Markenstruktur spiegele die Lieferkettenstruktur und den Anspruch der Kunden auf End-to-End Lösungen nicht ideal wider und man erhoffe sich eine Verringerung logistischer Probleme durch diesen Schritt. Vor konkreten Entscheidungen finde ein eingehender Prüfungsprozess statt
- Bestehende Vereinbarungen und Verträge sowie deren Vertraulichkeit sollen ungeachtet dessen gewahrt und respektiert werden

SCFI im Januar nahe 3-Jahres-Tief

- Der Shanghai Containerized Freight Index ist am 13. Januar erneut um 2 % gefallen und erreichte mit 1.031 USD den niedrigsten Stand seit Juli 2020. Seitdem verläuft der Index seitwärts. Am 20. Januar notierte der SCFI konstant bei 1.030 USD. Damit liegt der Index derzeit nur geringfügig über dem historischen Dreijahrestief von 1.022 USD, das im Januar 2020 markiert wurde

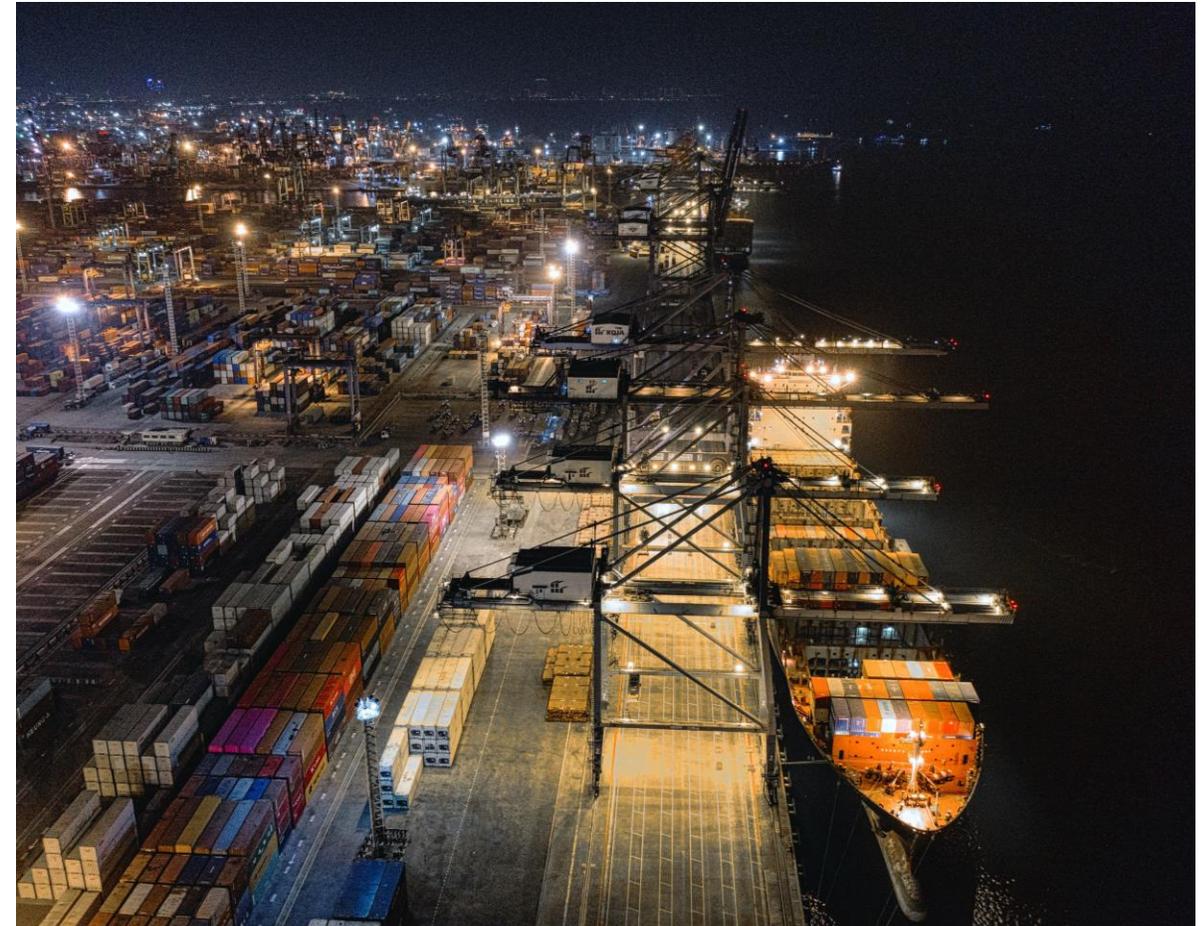


Positive Inflationsdaten in USA und Euro-Raum unterstützen verbesserte Konjunkturerwartungen

7. TvK Ausblick

Die im Januar Marktupdate thematisierten verbesserten Konjunkturerwartungen werden von weiterhin rückläufigen Inflationsraten gestützt. Zudem signalisieren die Zentralbanken eine Reduktion des Tempos ihrer restriktiven Zinspolitik. Die gebrochene Abwärtsdynamik der Frachtpreise manifestiert sich. Ein Ausbleiben zuvor erwarteter Rezessionen kann den Frachtmarkt beleben und so Kostensteigerungen auslösen

- Die US-Inflationsrate ist im Dezember auf 6,5 % (Erwartung 6,5 % / Vormonat 7,1 %) zurückgegangen. Im Euroraum liegen bereits Januar-Daten vor, die einen Rückgang auf 8,5 % (Erwartung 8,9 % / Vormonat 9,2 %) zeigen und damit positiver als erwartet ausfallen
- Je nach individueller Erwartungshaltung kann zur Optimierung der Frachtkosten entweder ein Ratenmodell gewählt werden, das an einen Index wie beispielsweise den SCFI gebunden ist (bei Erwartung weiter sinkender Frachtraten) oder eine langfristige Rate mit Preissicherheit fixiert werden (bei Erwartung zukünftig steigender Frachtraten und zur Minimierung von Risiken)
- Eine individuelle Abwägung zwischen Upside-Chance und Downside-Risiko durch etwaige Marktbewegungen sollte in der Kontraktgestaltung berücksichtigt werden, um eine ideale Aufstellung sicherzustellen



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

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