

MARKTUPDATE SEEFRACHT

Juli 2023





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

Maersk und CMA CGM beschließen die Erhöhung der Asien-Frachtraten

1 Thema des Monats

Der Entschluss bezieht sich auf die FAK (Freight All Kinds) Frachtpreise und umfasst eine Vielzahl der weltweiten Asien-Export Destinationen und greift ab August 2023

- Die Erhöhung der Frachtraten betrifft alle Routen asiatischer Abgangshäfen, unter die auch Japan, Südostasien und Bangladesch fallen, auf denen nordeuropäische Häfen angesteuert werden. Diese nordeuropäischen Häfen erstrecken sich von Portugal bis Finnland beziehungsweise Estland
- Die in Marseille ansässige Reederei CMA CGM kündigte an, dass die FAK-Raten 1.075 USD je 20' Container und 1.950 USD je 40' Container erreichen werden
- Die angekündigten Frachtpreise liegen damit deutlich über dem aktuellen Marktniveau. Die Frachtpreise auf den betroffenen Routen haben seit ihren Corona-Höchstständen deutlich korrigiert und der SCFI Europe notierte zuletzt am 30.12.2022 bei rund 1.075 USD je 20' Container. Am 30.06.23 markierte der Index ein erneutes Langzeittief von 763 USD je 20' Container

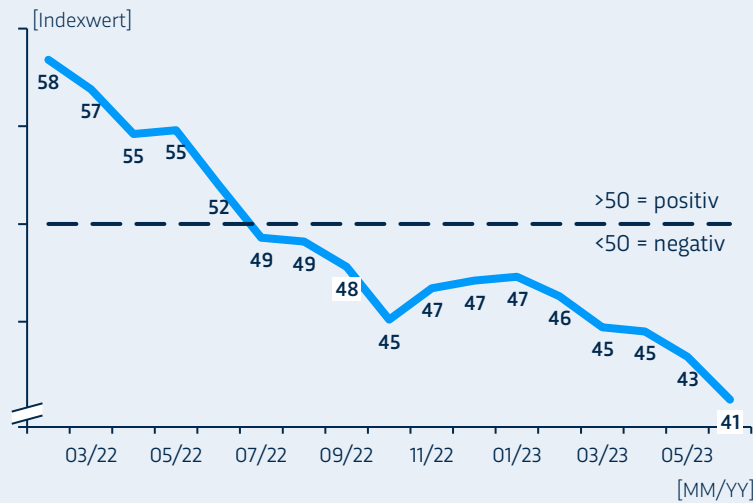


Negative Konjunkturindikatoren: Einkaufsmanagerindex markiert weiteren Tiefpunkt, Geschäftsklimaindex sowie Importklima ebenfalls rückläufig

2 Facts & Figures

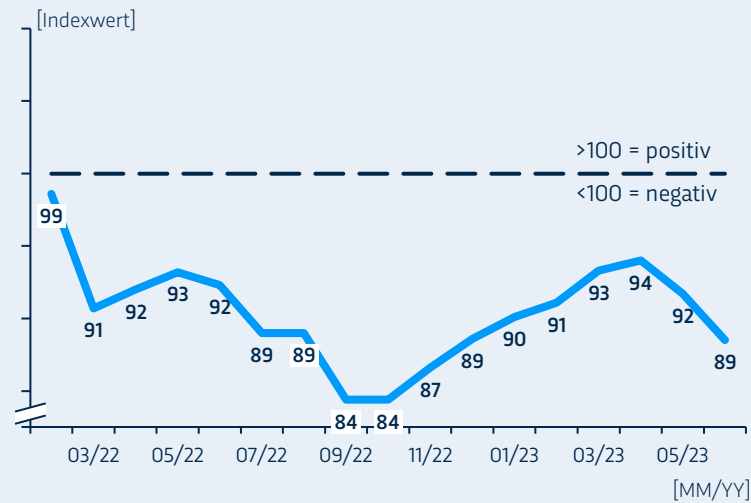
Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt



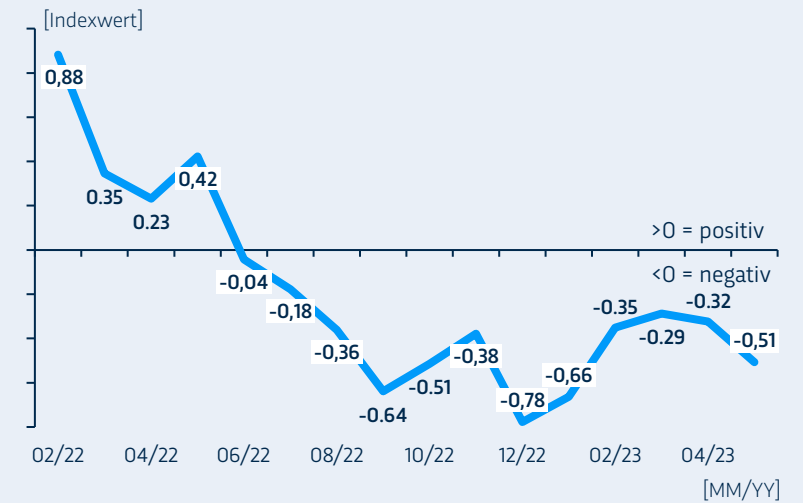
ifo-Geschäftsklimaindex

Indexwerte, 2015 = 100, saisonbereinigt



ifo-Importklima

Indexwerte, 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.

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

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

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.

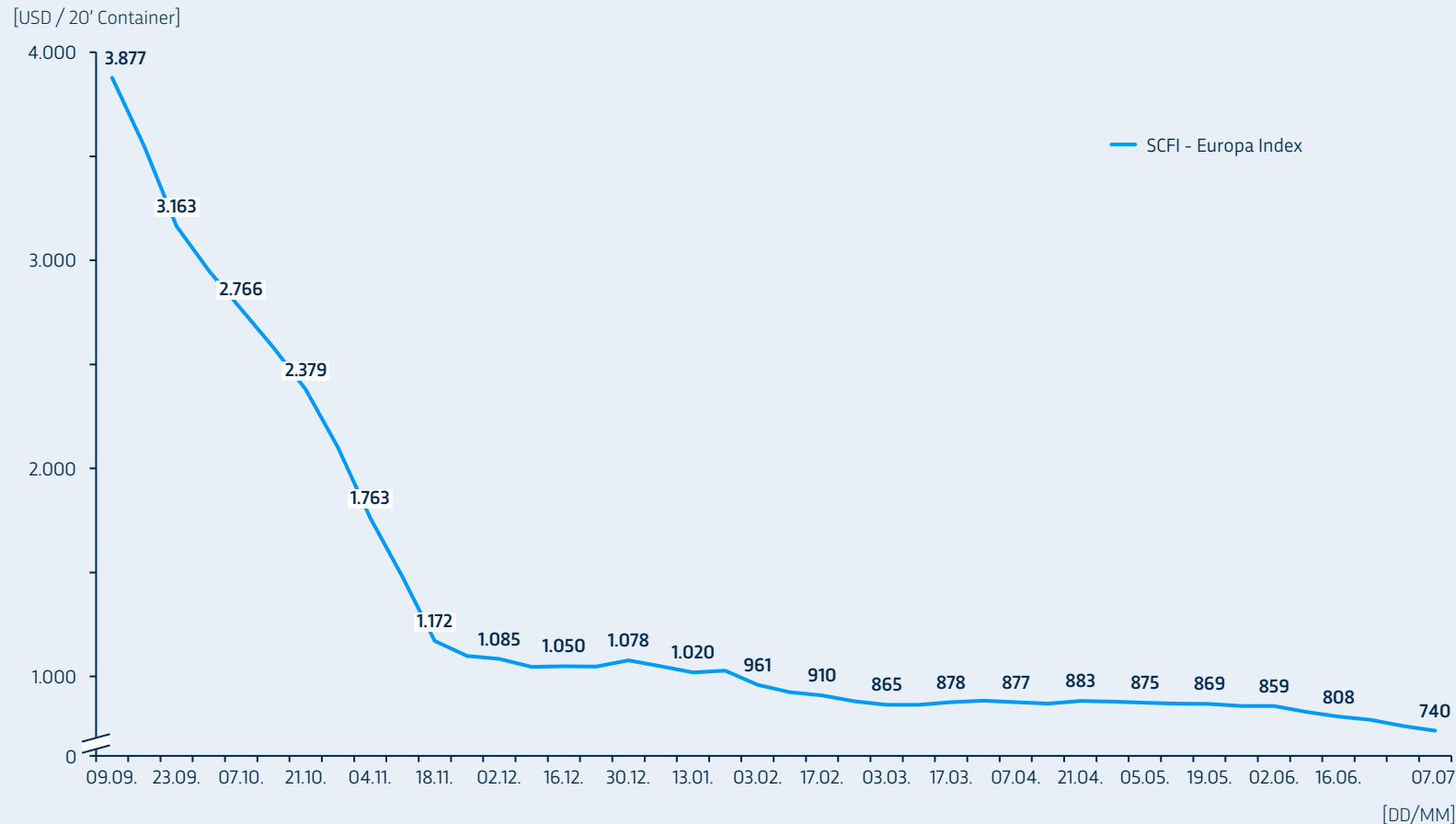
*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

Der SCFI Europa verläuft seit 4 Monaten bei geringer Volatilität auf niedrigem Niveau seitwärts, markieren aber dennoch weiteres Langzeittief

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



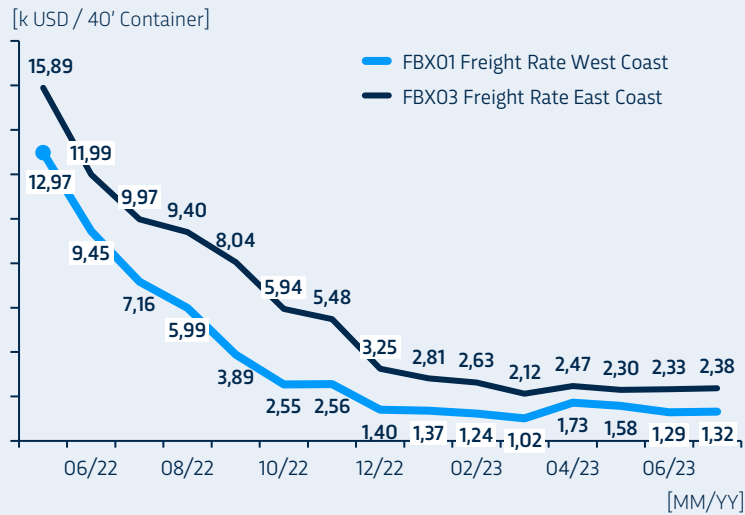
Frachtpreise markieren neues Langzeittief

- 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 verlief der SCFI in einer Range von 880-860 USD. Im Juni wurde diese Range erstmals unterschritten und die Frachtpreise fielen unter 800 USD pro 20' Container
- Die Inflation (Harmonisierter Verbraucherpreisindex HVPI) des Euroraums zeigt indes positive Signale und ist seit dem Rekordwert im Oktober 2022 (10,6%) rückläufig; Im April lag diese bei 7%, im Juni wurde ein Rückgang auf 6,1% verzeichnet. Jüngst im Mai ist die Inflation mit einem Stand von 5,5% weiter gesunken
- Die Kerninflation, bei der schwankungsanfällige Preise herausgerechnet werden und die auf die Kostenweitergabe von Unternehmen an Verbraucher sowie zukünftige HVPI-Entwicklungen schließen lässt, ist hingegen von 5,3% im Vormonat auf 5,4% im Mai wieder leicht angestiegen

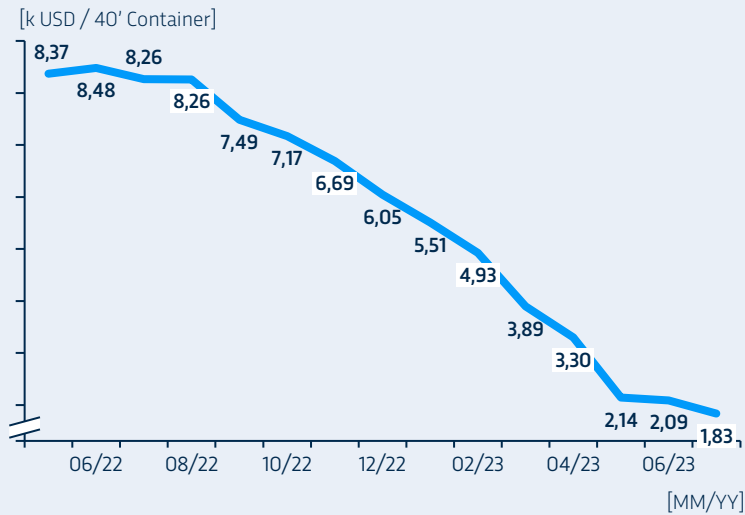
Nordeuropa-USA Frachtraten stabilisieren sich weiter im Bereich des Vor-Covid-Niveaus. USA-Nordeuropa Frachtraten seit April um rund 50% gestiegen

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

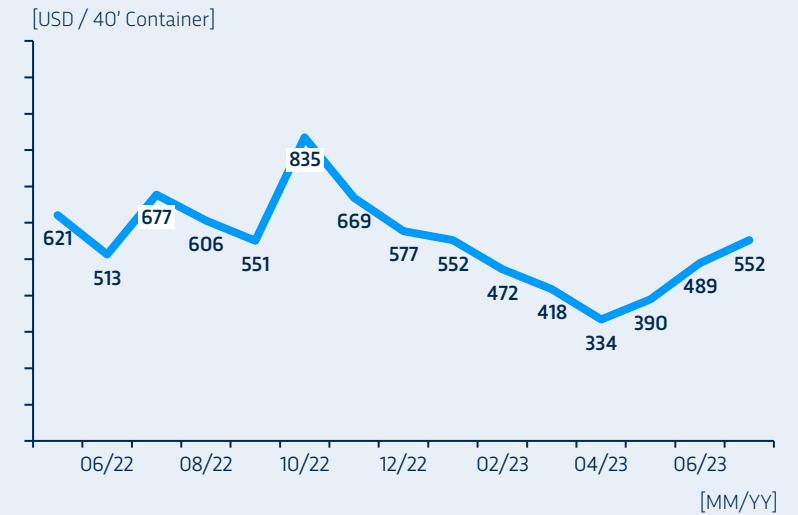
China/Ostasien nach Nordamerika



Nordeuropa nach Ostküste-USA



Ostküste-USA nach Nordeuropa



Nach zwischenzeitlich Anstiegen der Frachtpreise von China/Ostasien nach Nordamerika im April, wurden im Mai und Juni auf den beiden Pazifik-Routen im wieder geringere Frachtkosten veranschlagt. Für den Juli sind zeichnen die ersten Indexwerte kaum Bewegung an.

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

Die aktuellen Frachtraten auf der Route von Nordeuropa an die Ostküste der USA prägen einen Boden im Bereich des Vor-Corona-Niveaus knapp unter 2000 USD aus.

Die sehr dynamische Abwärtsbewegung der Frachtraten seit Dezember 2022 ist gebremst.

Auf der Atlantik-Route von der Ostküste der USA nach Nordeuropa verzeichneten die Frachtpreise seit Mai - nach mehreren Monaten der Verbilligung - eine Gegenbewegung beziehungsweise Verteuerung. Vom Tief im April sind die Frachtpreise um rund 65% angestiegen.

Leerfahrten im Juni auf unter 10% gesunken

4 Schifffskapazitäten & Routen

Weltweiter Containerschiffmarkt befindet sich weiterhin auf dem Weg der Normalisierung

- Die Zahl der Leerfahrten befindet sich damit auf dem geringsten Stand seit dem Beginn der globalen Pandemie.
- Grundsätzlich gehören Leerfahrten, aufgrund von Veränderungen und Störungen, zu einem normalen Containerschiffmarkt dazu. Betriebsstörungen können immer wieder auftreten und sich teilweise durch Leerfahrten bemerkbar machen
- Alan Murphy, Sea-Intelligence CEO, erklärt, dass niemand erwarten solle, dass es einmal keine Leerfahrten mehr gebe

Key Facts zum aktuellen Leerfahrten-Niveau:



<10%

Blank Sailings im Juni



Leichter Anstieg

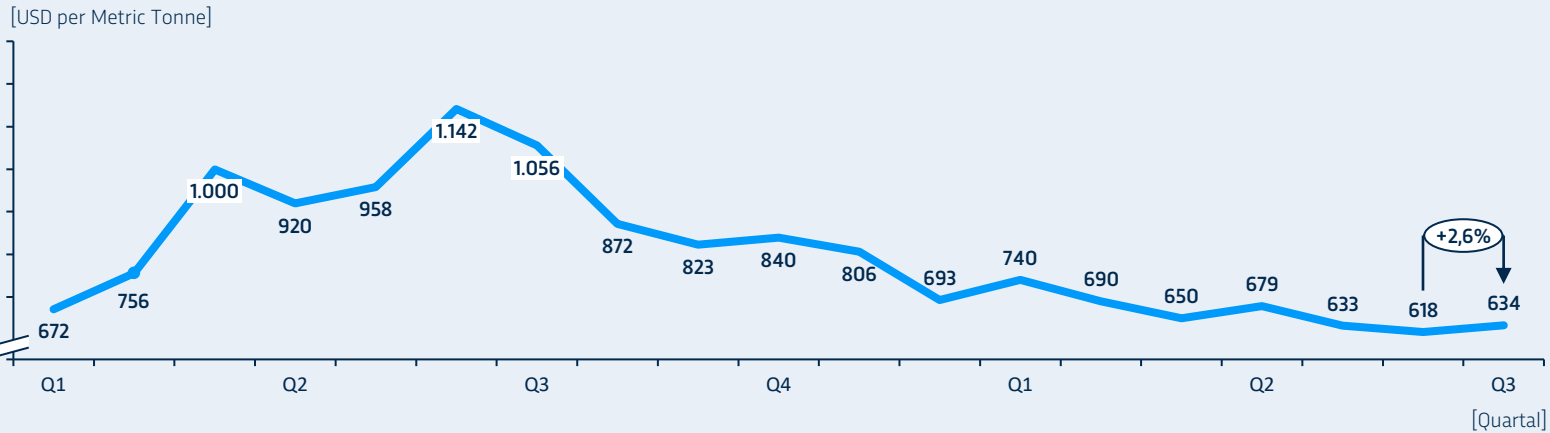
...im Juli erwartet



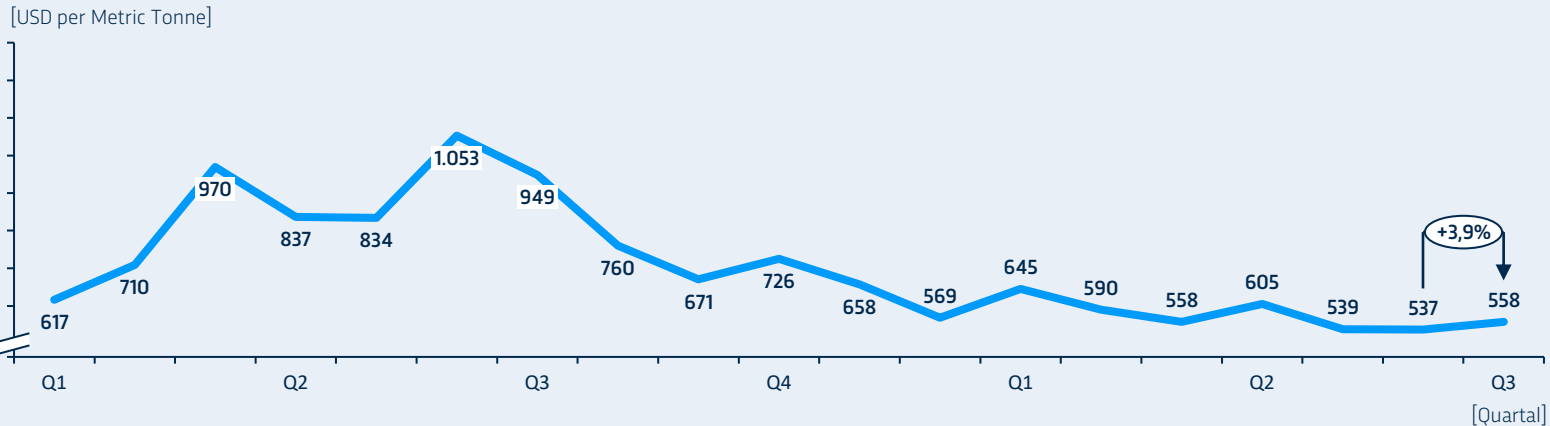
Leichte Steigerung der Bunkerpreise zum Anfang des 3. Quartals 2023

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

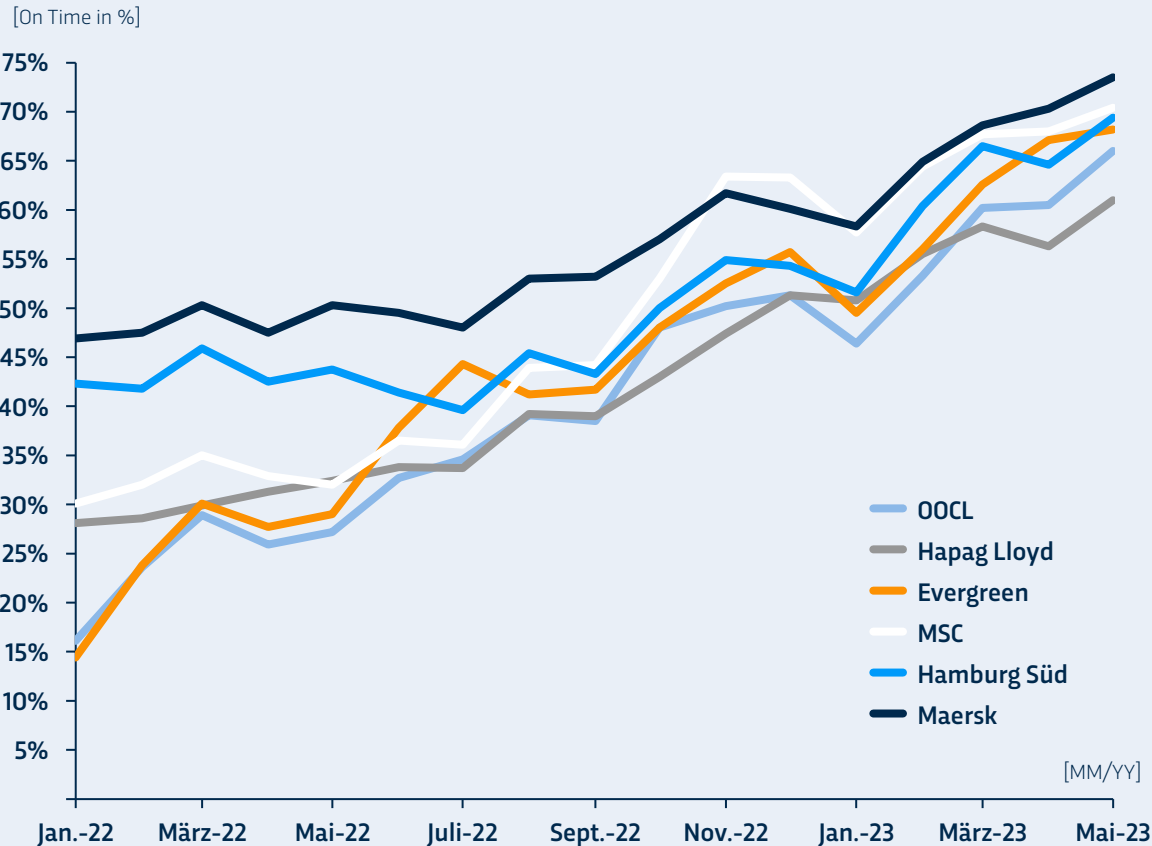
Die Bunkerpreise mit leichtem Anstieg

- Die Abwärtsbewegung hat sichtbar an Dynamik verloren und der Preisverfall aufgrund rezessiver Konjunkturtendenzen ist zum Quartalsbeginn unterbrochen. So notieren der Global Average Bunkerpreis Anfang Juli bei 634 USD und der Global 4 Ports Average Bunkerpreis bei 558 USD.
- Nachdem sich die globalen Bunkerpreise infolge der massiven Ölpreis-Anstiege von Januar bis Juni 2022 nahezu verdoppelt hatten, liegt der globale Bunkerpreis seit Mai 2023 unterhalb des Niveaus von Januar 2022.
- Nach der Markierung des Hochs im Juni 2022 (Global Average Bunker Price = 1.142 USD) folgte eine deutliche Korrektur. Die Abwärtsdynamik hat seit September 2022 nachgelassen, sich jedoch übergeordnet fortgesetzt. Seit Dezember 2022 bewegt sich der globale Bunkerpreis in einer Range von 618 und 740 USD per Metric Tonne

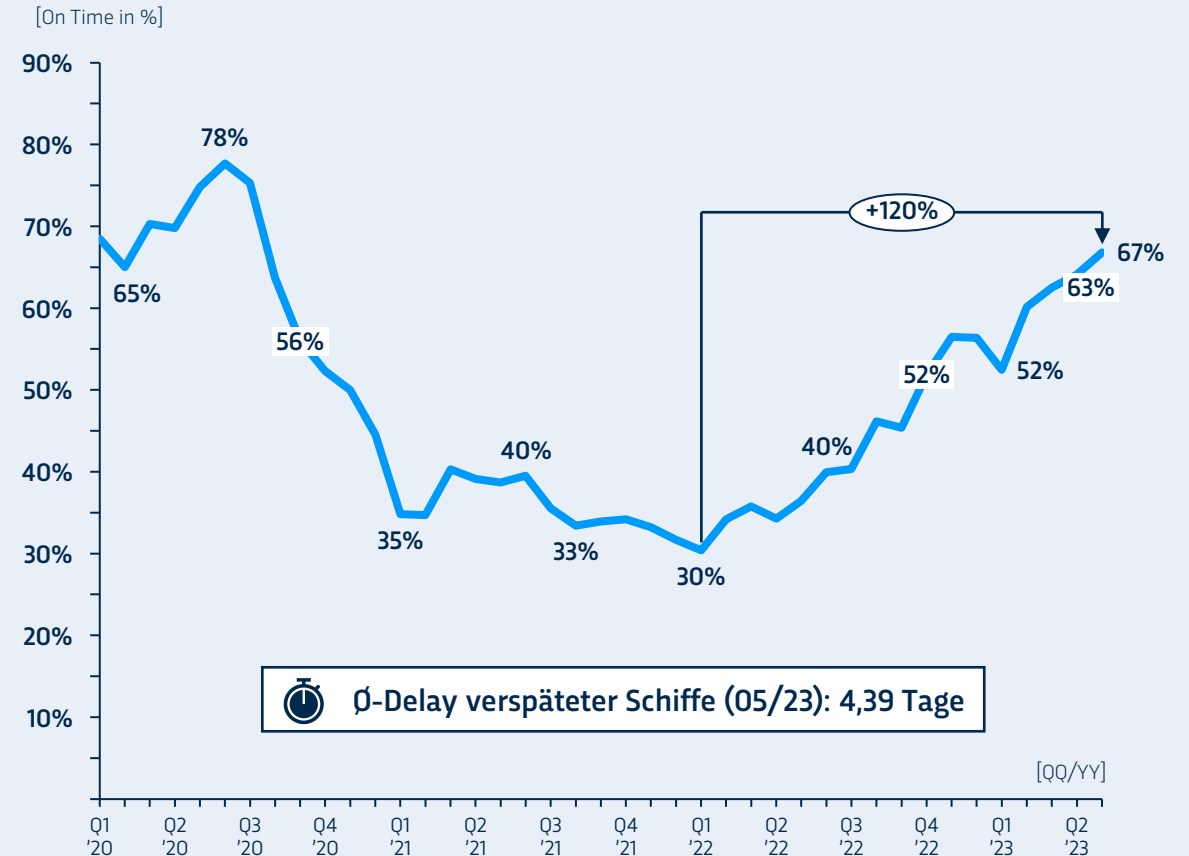
Die Verlässlichkeit der Reedereien verbessert sich weiter. Durchschnittliche Termineinhaltungen seit Pandemie-Tiefpunkt um 120% gestiegen

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe global

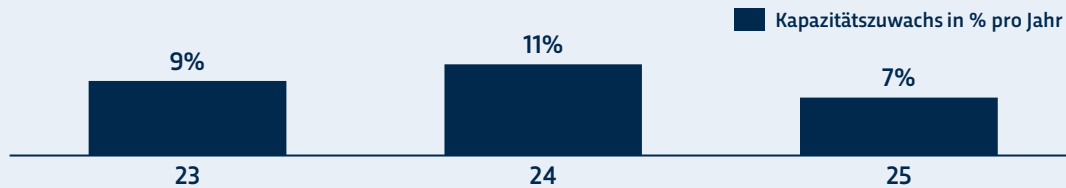


Kapazitätswachstum und effizientere Schiffe durch Pandemie-Rekordprofite

7 Newsroom

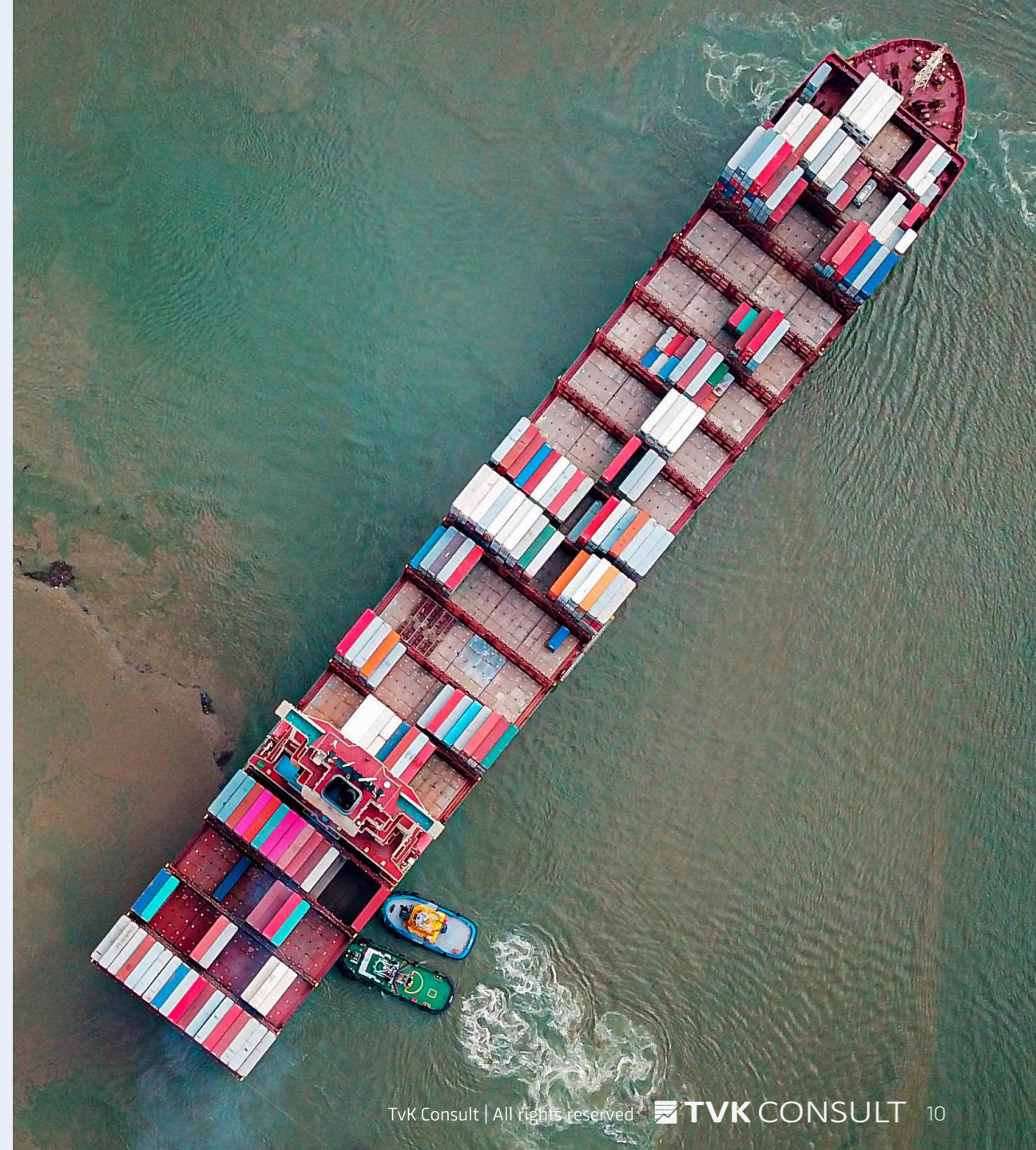
Rekordprofite während der Pandemie führen zu einer Flut neuer Kapazitäten in der Seeschifffahrt trotz Ebbe in aktueller Profitabilität

- Laut Experten aus dem März 2023 werden zwischen 2023 und 2025 27% der aktuellen Flottenkapazität neu ausgeliefert. Grund dafür ist der sprunghafte Anstieg neuer Bestellungen durch die prosperierenden Jahre in der zyklischen Containerschifffahrt



Zukünftige Nachfrage, Flottenwachstum und effizientere Schiffe sind Treiber für das Kapazitätswachstum

- Über 700 Schiffe sollen 2023-2024 ausgeliefert werden. 2025 zusätzlich über 150. 45% davon fallen in die sogenannte Neo-Panamax-Kategorie (12.500-18.000 TEU) und 20% auf die Ultra-Large-Container-Vessel-Kategorie (>18.000 TEU). Feederschiffe machen etwa ein Drittel der Bestellungen, aber lediglich 8% der Kapazität aus
- Zudem zeichnet sich ein Vorstoß in Richtung alternativer Treibstoffe ab: Fast die Hälfte der Schiffe sind Dual-Fuel-Schiffe, die mit Methanol- oder LNG betrieben werden können



Das aktuelle Sentiment nutzen und die Supply Chain langfristig absichern

8 TvK Ausblick

Die TvK Consult empfiehlt derzeit die Absicherung durch langfristige Frachtverträge. Das negative konjunkturelle Sentiment führt zu vorteilhaften Long-Term-Konditionen mit attraktivem Risikoprofil

- 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 bzw. unter dem Vor-Corona-Niveau bietet hingegen einen Schutz vor stärkeren Anstiegen bei höherer Wahrscheinlichkeit mittelfristig steigender Frachtpreise. Zuletzt kündigten Maersk und CMA CGM an, ihre Preise auf den Asien-Nordeuropa Routen zum 01. August 2023 zu erhöhen



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