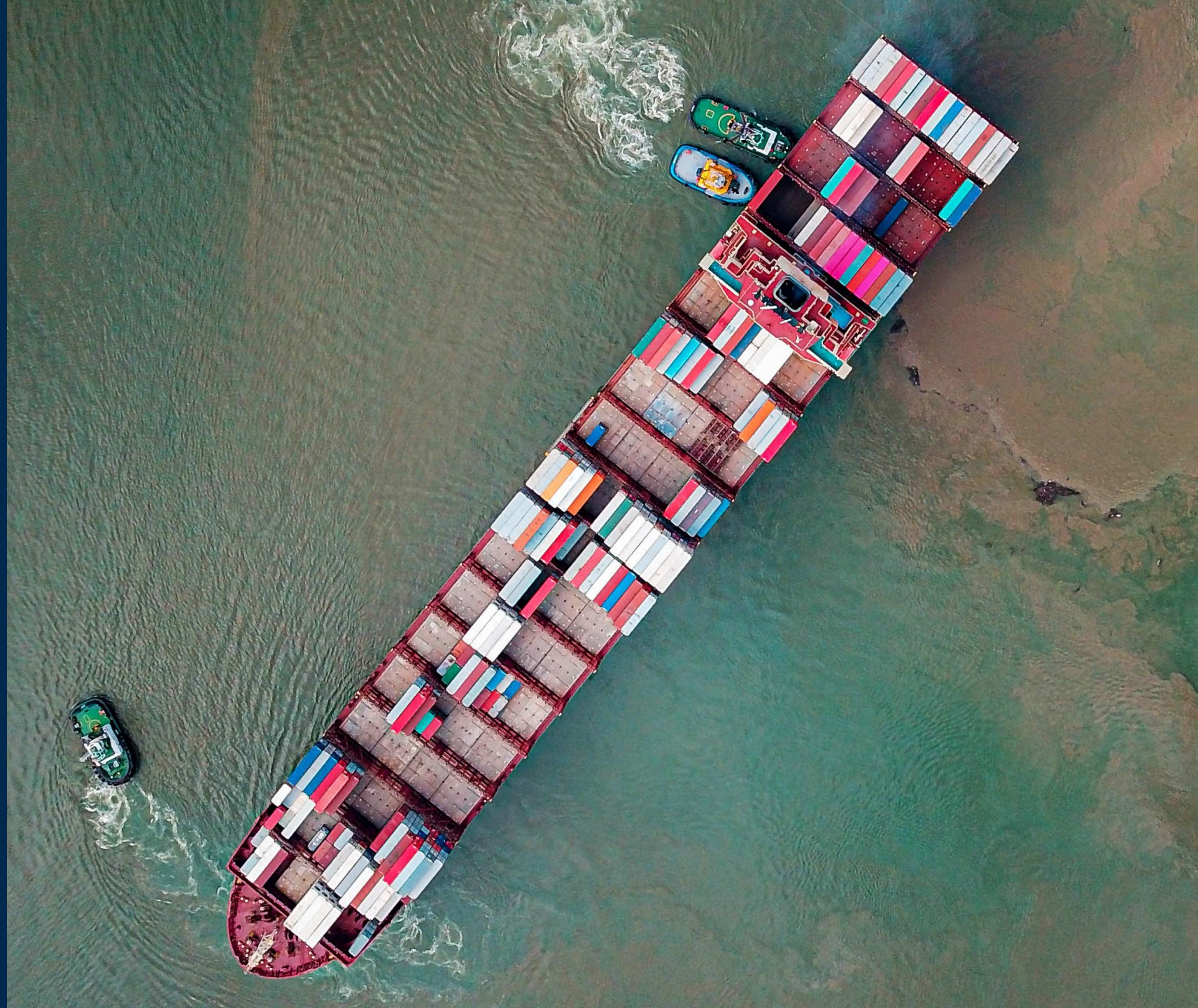
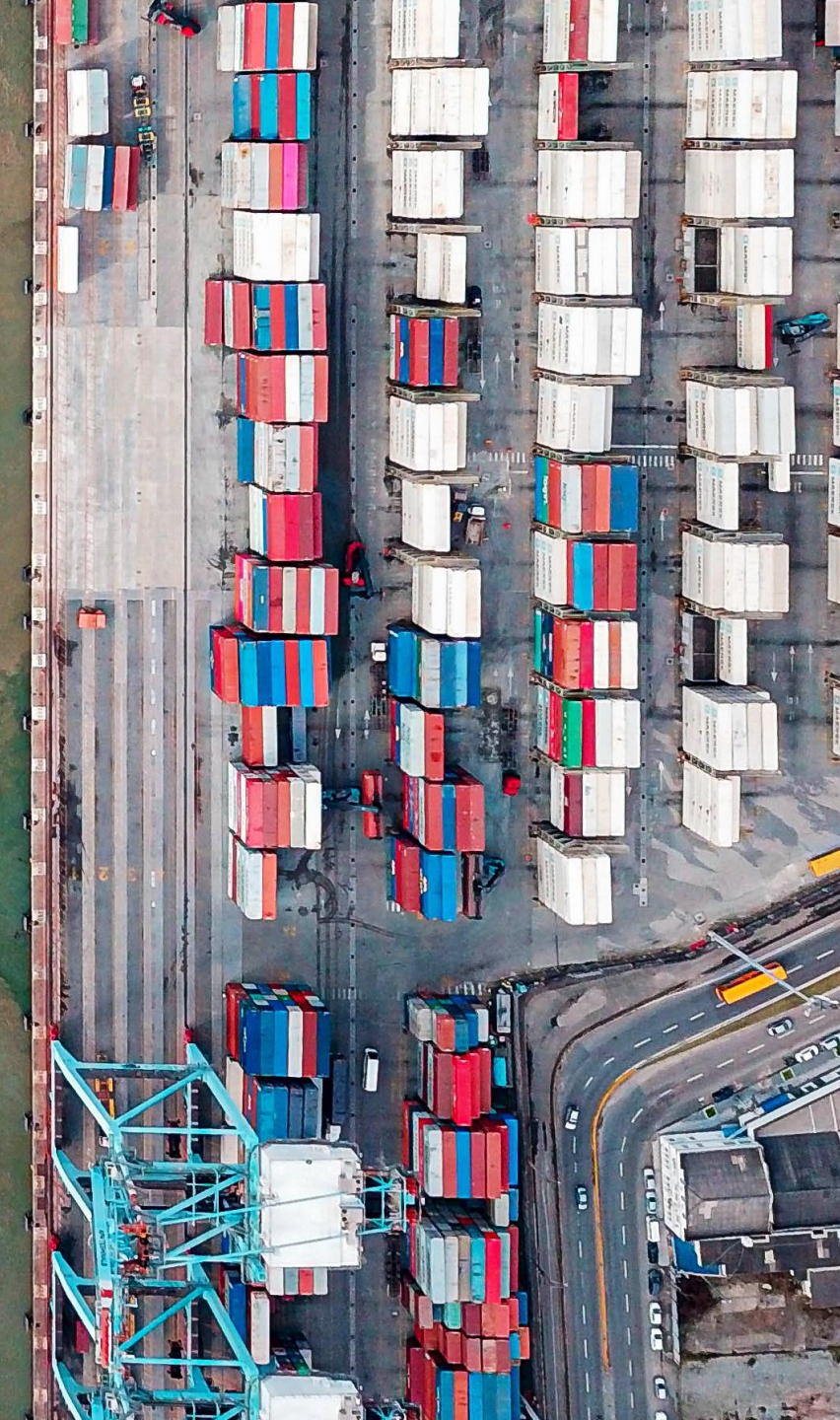


 TVK CONSULT

MARKTUPDATE SEEFRACHT

August 2023





Inhalte

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

Großfeuer auf Autofrachter „Freemantle Highway“ vor Niederländischer Küste

1 Thema des Monats

Nach über einer Woche erlischt das Feuer auf dem Autofrachter, der, beladen mit rund 3.800 Fahrzeugen (davon 500 Elektroautos), vor der Niederländischen Küste in Brand geraten war

- Das Feuer an Bord wurde in den Abendstunden des 25. Juli von Besatzungsmitgliedern entdeckt. Nach vergeblichen Löschversuchen konnte die Crew evakuiert werden. Ein Besatzungsmitglied kam ums Leben, 22 wurden verletzt
- Das rund 200 Meter lange Schiff war auf dem Weg von Bremerhaven zur Suezkanal-Einfahrt vor Ägypten. Die Risiken von Öllecks durch beschädigte Stahlwände oder gar das Kentern des Schiffes wurden durch das fortwährende Feuer stetig größer. Die Brandursache ist derzeit noch ungeklärt.
- Der schwer beschädigte Frachter wurde, begleitet von Spezialisten zur Kontrolle der Stabilität sowie einem Spezialschiff zur möglichen Räumung von Öl, vorsichtig vom temporären Ankerplatz vor Schiermonnikoog erfolgreich an einen sicheren Liegeplatz im 64 Kilometer entfernten Eemshaven geschleppt.

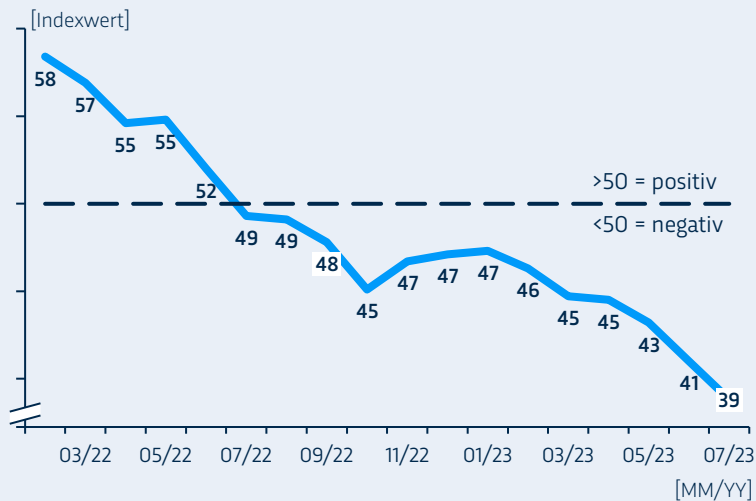


Einkaufsmanagerindex sinkt auf den tiefsten Stand seit drei Jahren, Geschäftsklimaindex sowie Importklima ebenfalls leicht rückläufig

2 Facts & Figures

Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt

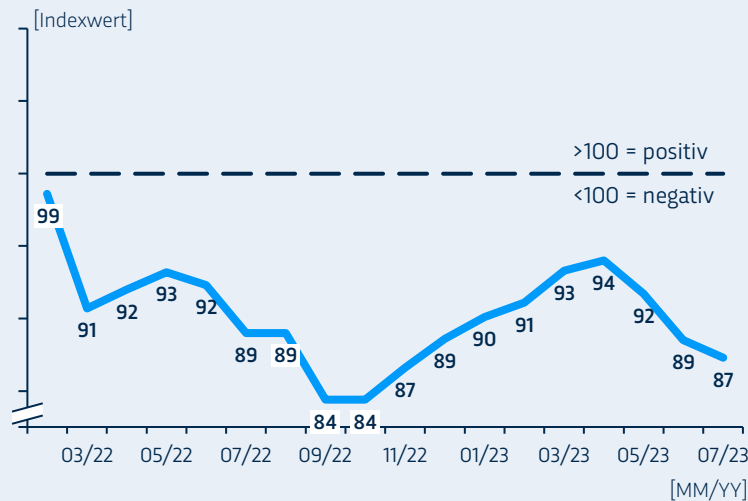


Der Einkaufsmanagerindex ist ein wichtiger Konjunkturindikator. Es werden Einkaufsleiter zur Geschäfts-, Beschäftigungs-, Auftrags-, Lagerbestands- und Preisentwicklung in der verarbeitenden Industrie befragt.

Liegt der Wert über 50, ist die Entwicklung gegenüber dem Vormonat positiv und vice versa.

ifo-Geschäftsklimaindex

Indexwerte, 2015 = 100, saisonbereinigt

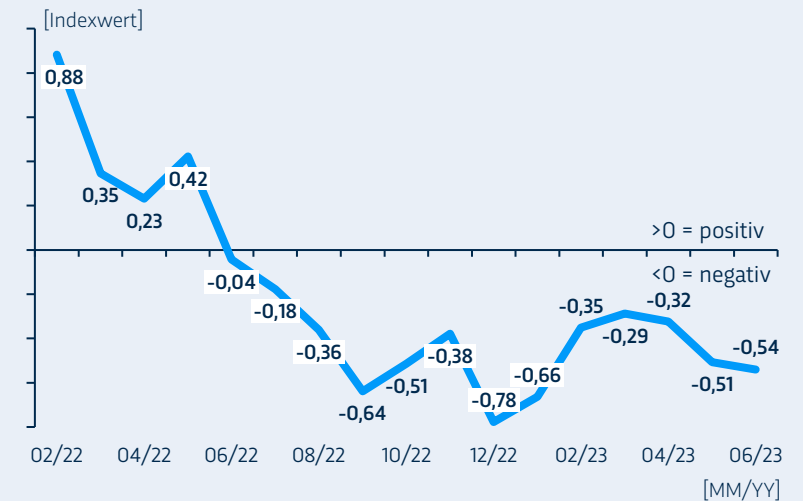


Der ifo-Geschäftsklimaindex ist ein monatlich erhobener, befragungs-basierter Frühindikator für die Konjunkturentwicklung. Erhoben wird die erwartete Geschäftsentwicklung der Unternehmen

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

ifo-Importklima

Indexwerte, saisonbereinigt



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.

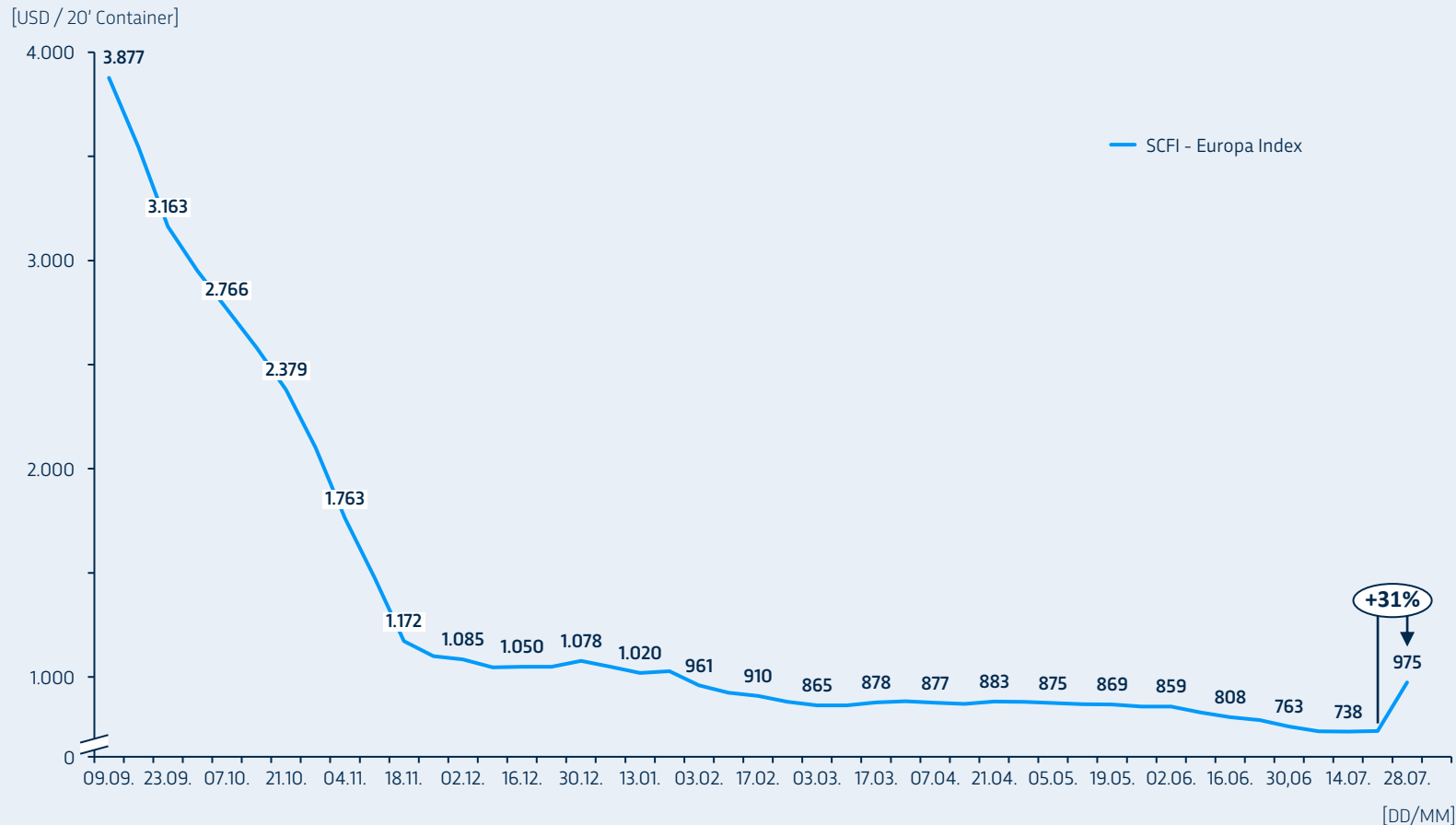
*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

Der SCFI Europa steigt Ende Juli nach mehrmonatiger Seitwärtsphase sprunghaft um über 30% als Reaktion auf die Frachtraterhöhungen der Reedereien

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



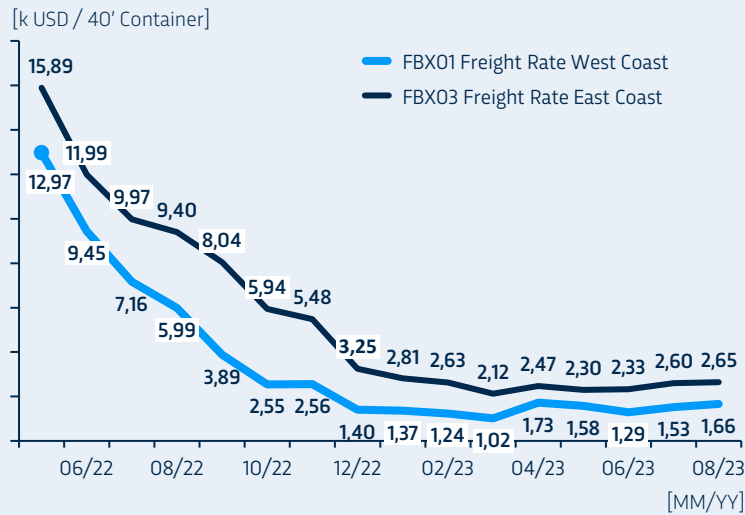
Frachtpreise ziehen deutlich an

- 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. Ende Juli kam es zu einer starken Gegenbewegung von über 30% auf 975 USD
- Die Inflation (Harmonisierter Verbraucherpreisindex HVPI) des Euroraums zeigt indes positive Signale und ist seit dem Rekordwert im Oktober 2022 (10,6%) rückläufig; Im Mai lag diese bei 6,1%, im Juni wurde ein Rückgang auf 5,5% verzeichnet. Im Juli ist die Inflation mit einem Stand von 5,3% weiter gesunken und erreicht so den niedrigsten Stand seit Anfang 2022
- Die Kerninflation, bei der schwankungsanfällige Preise herausgerechnet werden und die auf die Kostenweitergabe von Unternehmen an Verbraucher sowie zukünftige HVPI-Entwicklungen schließen lässt, stagniert hingegen im Juli auf dem Vormonatswert von 5,5%

China-USA seit Frachtraten seit Januar stabil // Nordeuropa-USA Frachtraten sinken weiter // USA-Nordeuropa Frachtraten seit April um über 60% gestiegen

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

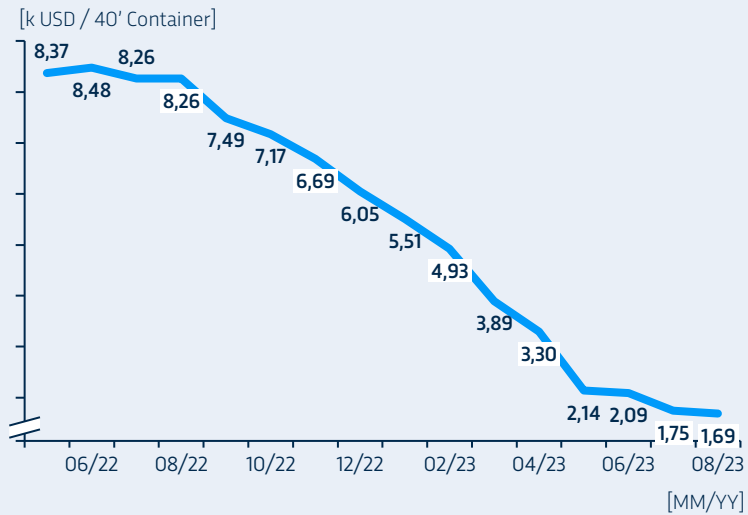
China/Ostasien nach Nordamerika



Nach zwischenzeitlich Anstiegen der Frachtpreise von China/Ostasien nach Nordamerika im April, verliefen die Frachtpreise in Mai und Juni auf den beiden Pazifik-Routen seitwärts. Im Juli kam es erneut zu stärkeren Anstiegen von über 10% im Vergleich zum Vormonat.

Übergeordnet sind die China-USA Frachtraten seit Januar weitestgehend stabil

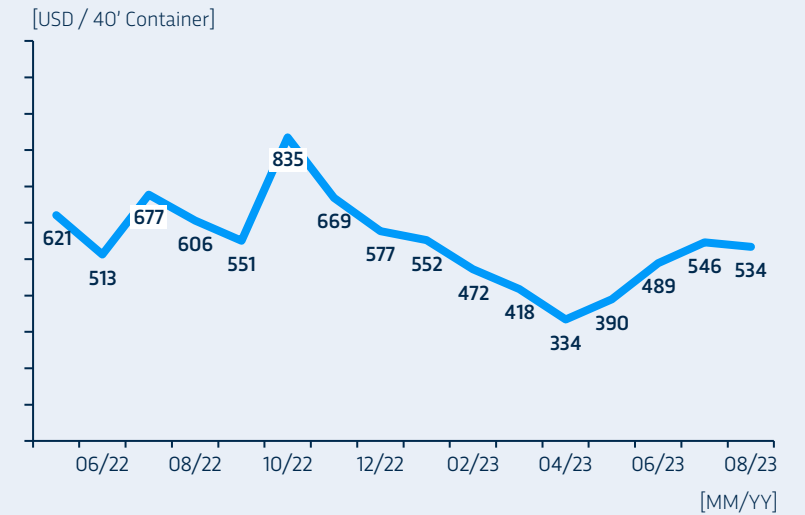
Nordeuropa nach Ostküste-USA



Der Verlauf der Frachtraten auf der Route von Nordeuropa an die Ostküste der USA deutete von im Mai und Juni auf eine zwischenzeitliche Bodenbildung im Bereich von rund 2000 USD hin.

Im Juli und zu Anfang August sanken die Frachtpreise weiter auf nun unter 1.700 USD. Die Abwärtsbewegung setzt sich fort, wenn auch mit geringer Dynamik

Ostküste-USA nach Nordeuropa



Auf der Atlantik-Route von der Ostküste der USA nach Nordeuropa verzeichneten die Frachtpreise seit Mai - nach mehreren Monaten der Verbilligung - eine mehrmonatige Aufwärtsbewegung.

Im Juli setzte sich diese Verteuerung weiter fort und zu Anfang August bleibt das Niveau erstmals seit Monaten konstant und steht bei 540 USD

Reedereien vor Herausforderungen: Stornierungen & Zuverlässigkeitsrückgang

4 Schifskapazitäten & Routen

Reedereien taktieren mit Blank Sailings: Die Häufigkeit von Leerfahrten wird in den kommenden Wochen leicht zunehmen. Vor der Peak Season könnten die Reedereien das Stornierungsprogramm weiter straffen

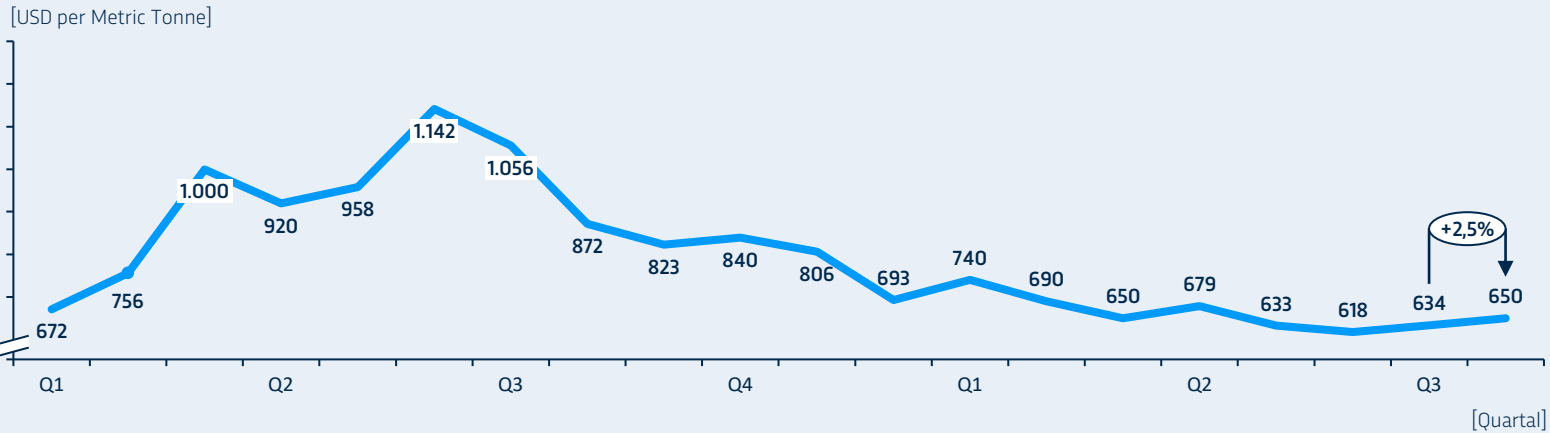
- Die OCEAN Alliance kündigte für die nächsten fünf Wochen 18 (entspricht 10%) Stornierungen an, gefolgt von THE Alliance mit 13 (entspricht ebenfalls 10%) und 2M mit 1 Stornierung (lediglich 1%). Nicht-Allianz-Dienste führten 14 Blank Sailings (entspricht 6%) ein
- Die Zuverlässigkeit der Reedereien zeigt einen leichten Rückgang im Vergleich zu den Vorwochen, wobei die 2M Alliance die höchste Zuverlässigkeit mit 99 % aufweist.
- Es wird vermutet, dass die Reedereien ein strengeres Stornierungsprogramm einführen könnten, um die Frachtraten vor der Hochsaison zu stützen



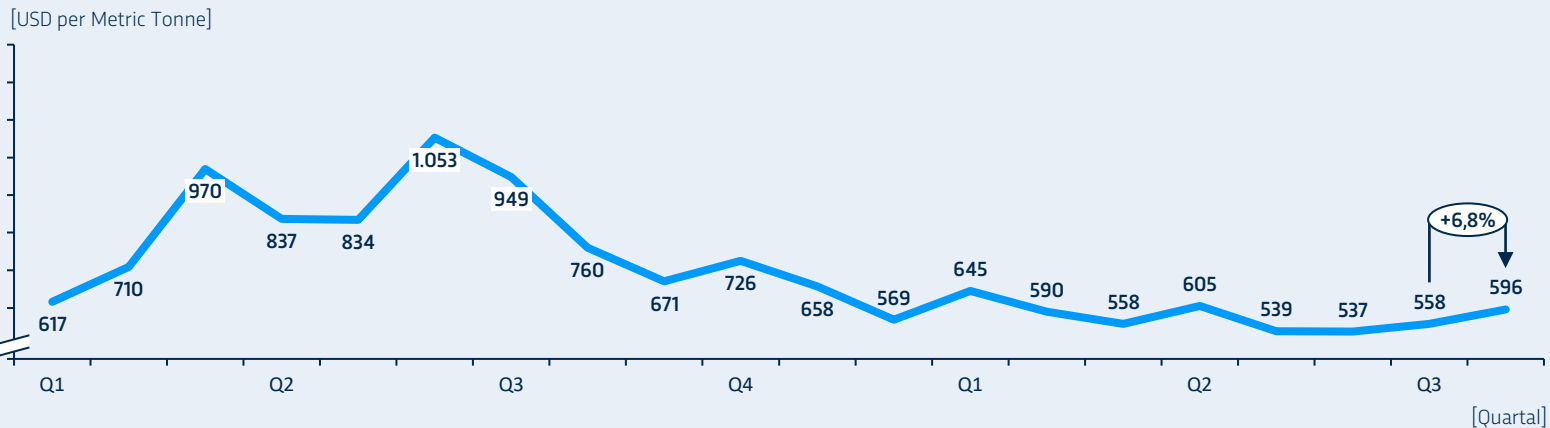
Leichte Steigerung der Bunkerpreise zu Anfang August. Bunkerpreise jedoch rund 25% geringer YTD

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

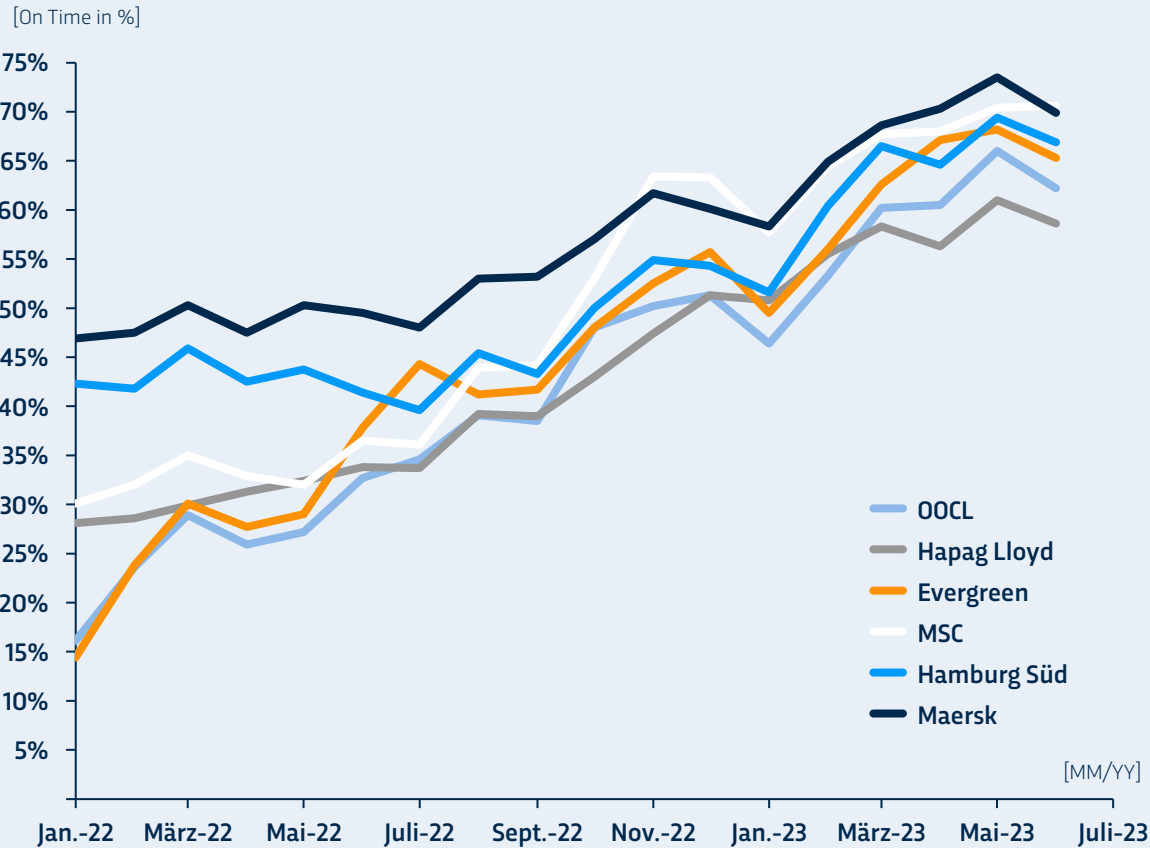
Die Bunkerpreise mit leichtem Anstieg

- 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.
- 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
- Nach dem Abwärtstrend der Bunkerpreise in den letzten paar Monaten hat sich die Preisdynamik im Monat Juli geändert. So notierte der Global Average Preis bei 650\$ und der Global 4 Ports Average stieg auf über 600\$. Dies stellt den zweiten Monat in Folge einen Anstieg da, jedoch bewegen sich die Preise immer noch unterhalb/im Unteren Quantil der in diesem Jahr üblichen Range von 618\$ bis 740\$.

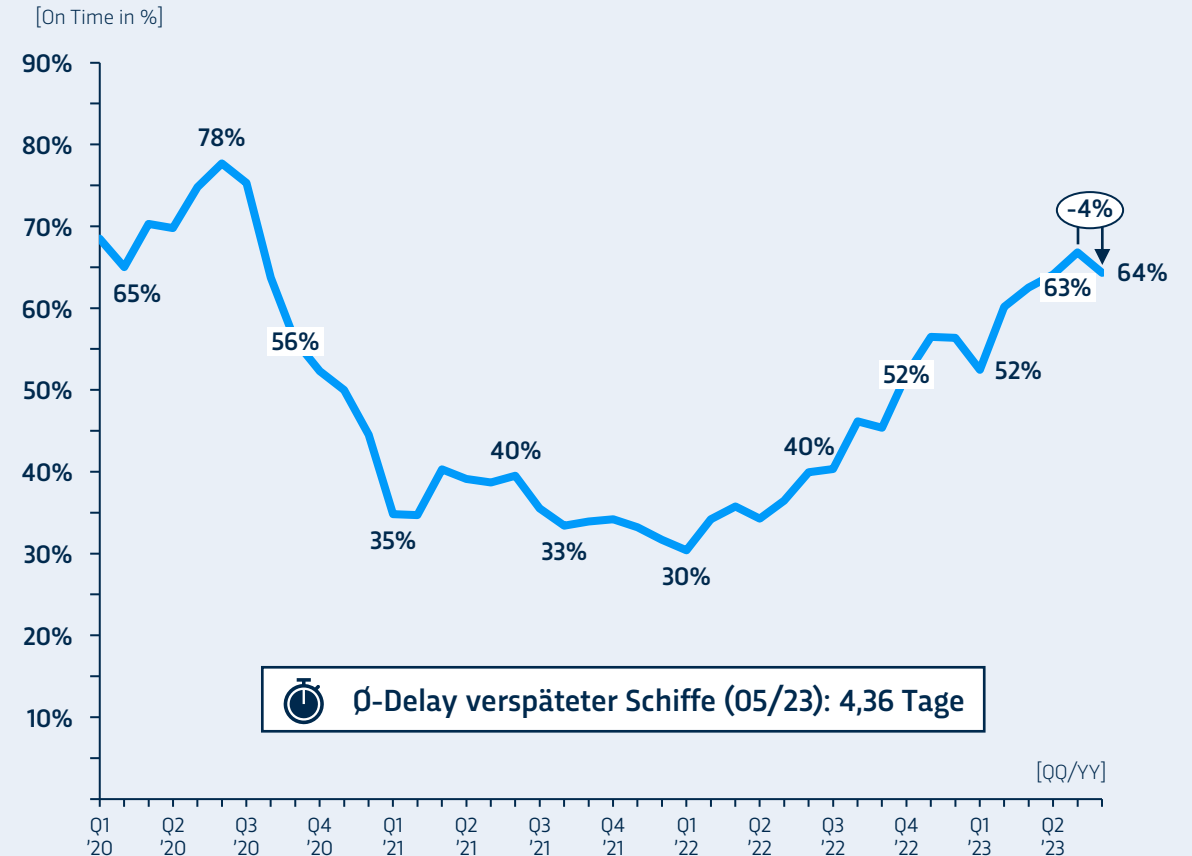
Globale Termineinhaltungen großer Containerschiffe sinken im Juni zwar um 4%, liegen jedoch rund 60% über dem Vorjahreswert

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe global

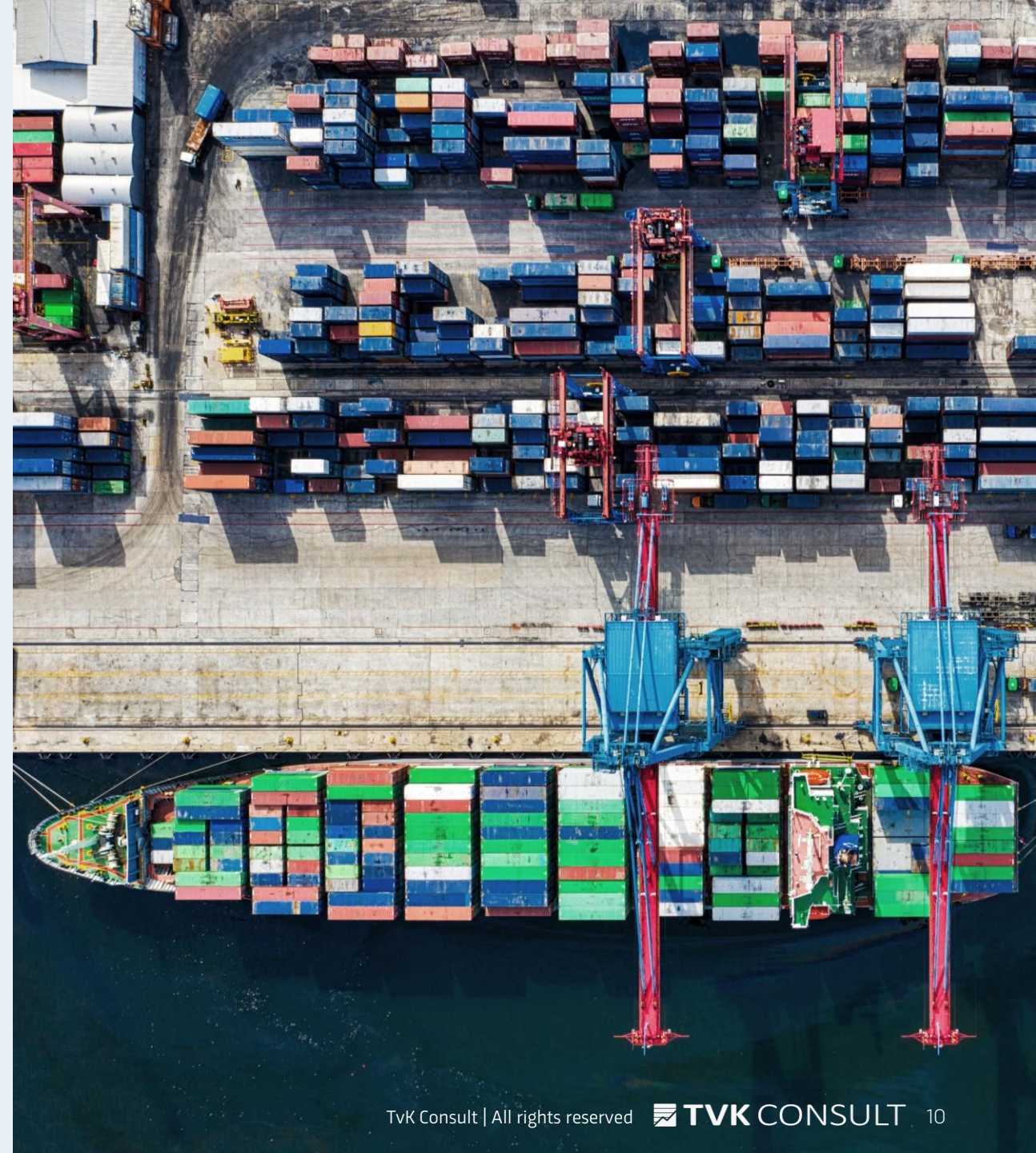


FAK-Frachtraten steigen gemäß der Reederei-Ankündigungen

7 Newsroom

Die Effekte der von den Reedereien angekündigten Erhöhungen der FAK-Raten ab Anfang August spiegeln sich in den Indizes wider

- Als Reaktion auf den massiven Verfall der Frachtraten, speziell für Frachtraten aus Fern-Ost, hatten die großen Reedereien einen „General Rate Increase“ für Anfang August angekündigt
- Der Seehandel nach Asien wurde in 2023 massiv von den jüngsten weltwirtschaftlichen Entwicklungen beeinflusst. Die gesunkene Nachfrage als Folge von Inflation sowie geopolitische Spannungen führten zu einem starken Rückgang der Nachfrage nach Frachtvolumen. So ist beispielsweise das Exportvolumen Indiens um über 20% geschrumpft
- In Kombination mit einem kontinuierlichen Ausbau der Seefracht-Kapazitäten infolge der für Reedereien lukrativen Zeit während der Pandemie ergibt sich ein Kapazitätsüberschuss, der die Preisentwicklung auf dem Frachtmarkt letztlich in Gänze umgekehrt hat
- Auch kurz vor dem Einsetzen der neu beschlossenen Frachtraten scheint diese Dynamik unverändert. So konnte lediglich auf den Seerouten zwischen Indien und den USA ein Anstieg der Raten beobachtet werden. Routen nach Europa haben weiterhin mit sinkenden Preisen zu kämpfen

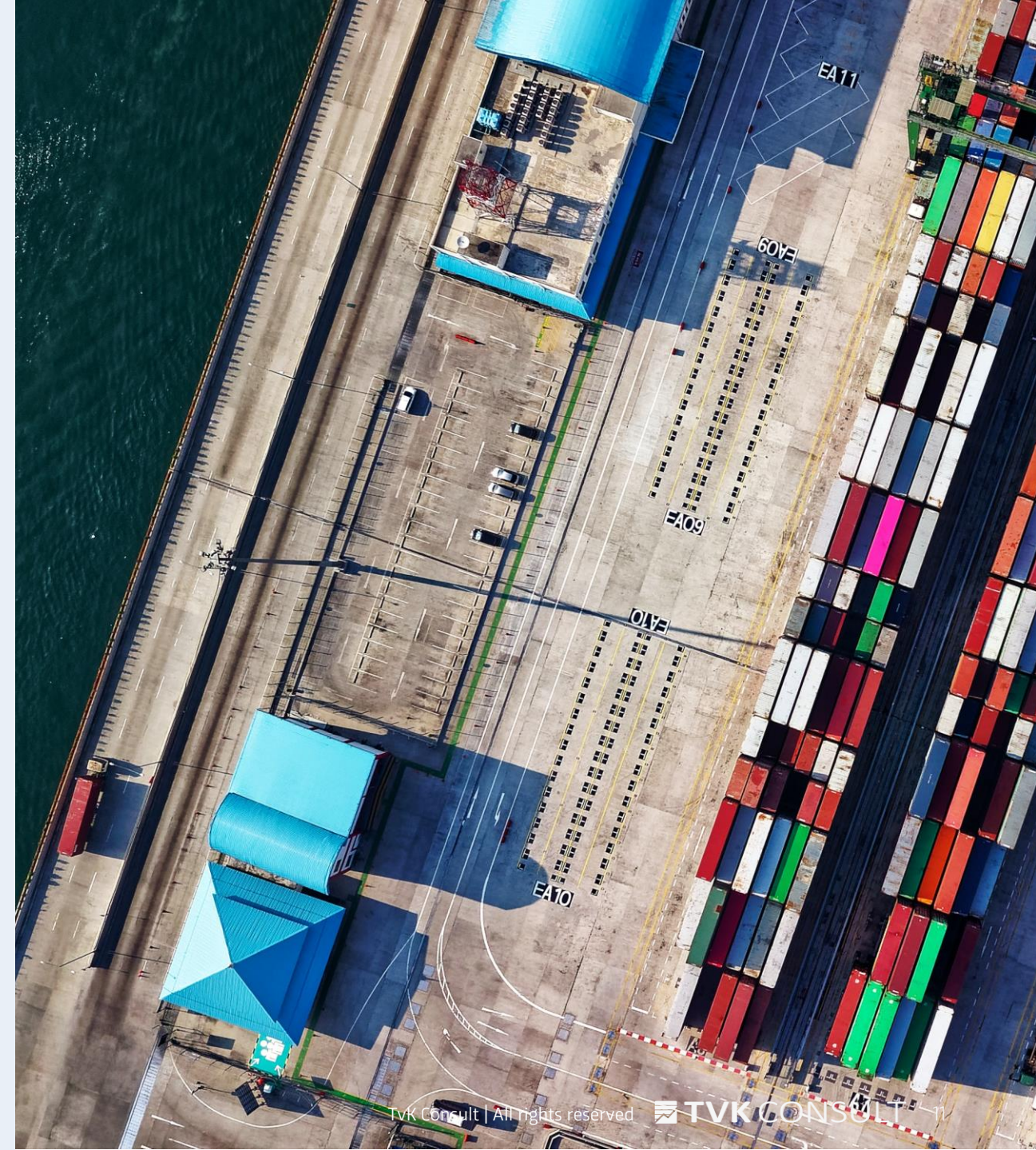


Long-Term Frachtkontrakte bleiben attraktiv

8 TvK Ausblick

Die TvK Consult empfiehlt weiterhin eine Absicherung der Lieferkette durch langfristige Frachtkontrakte. Die nach wie vor ausstehende Erholung von Konjunktur und Handel birgt ein nachhaltiges Auftriebspotential für Frachtpreise

- Die Frachtraten befanden sich in den vergangenen Monaten teilweise unter dem Vor-Corona-Niveau. Die Prognose, dass das Einsparungspotential durch weiter sinkende Frachtraten gering ist, hat sich bestätigt – und mehr noch, die Reedereien haben Anfang August eine Offensive zur Anhebung der Frachtpreise gestartet, die sich mit einem Anstieg des SCFI Europe von über 30% zu Ende Juli bemerkbar macht
- Neben den initiativen Erhöhungen der Frachtpreise durch die Reeder kann eine Belebung der Konjunktur – die konstant sinkende Inflation und das gedrosselte Zinserhöhungstempo der Zentralbanken stützen diese These – ein substantieller Faktor für ein mittelfristig allgemein höheres Frachtratenniveau sein
- Fraglich ist, wie nachhaltig der Vorstoß der Reedereien sich im allgemeinen Frachtratenniveau widerspiegeln wird. Sollten Peak-Season-Ausschläge ausbleiben, könnten die Frachtpreis-Indizes kurzfristig erneut fallen. Neue Tiefststände sind in diesem Szenario jedoch unwahrscheinlich. Zudem steht die generelle Erholung der Konjunktur, die den globalen Handel deutlich beleben würde, nach wie vor aus



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