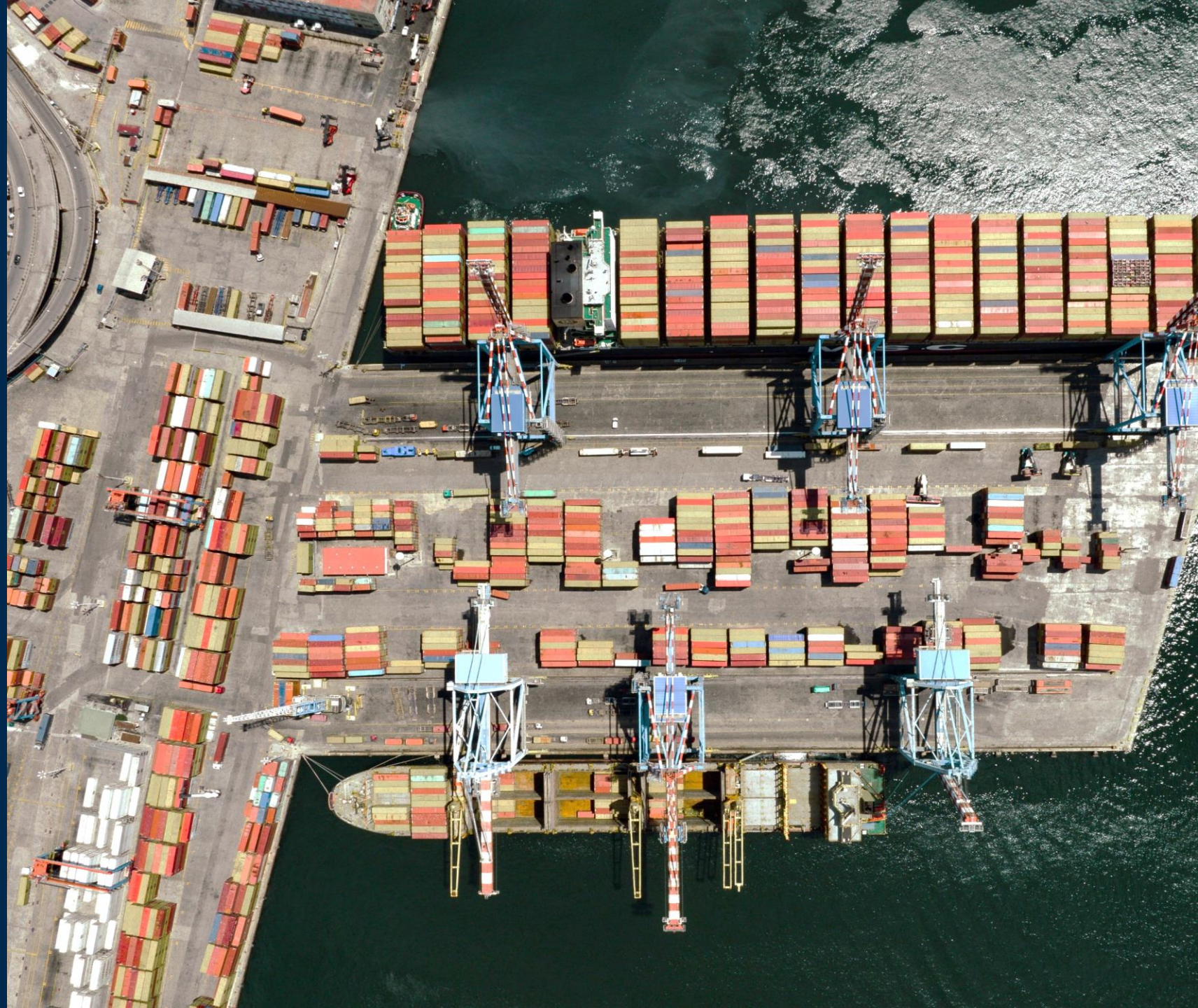


 TVK CONSULT

# MARKTUPDATE SEEFRACHT

September 2023







# Inhalte

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

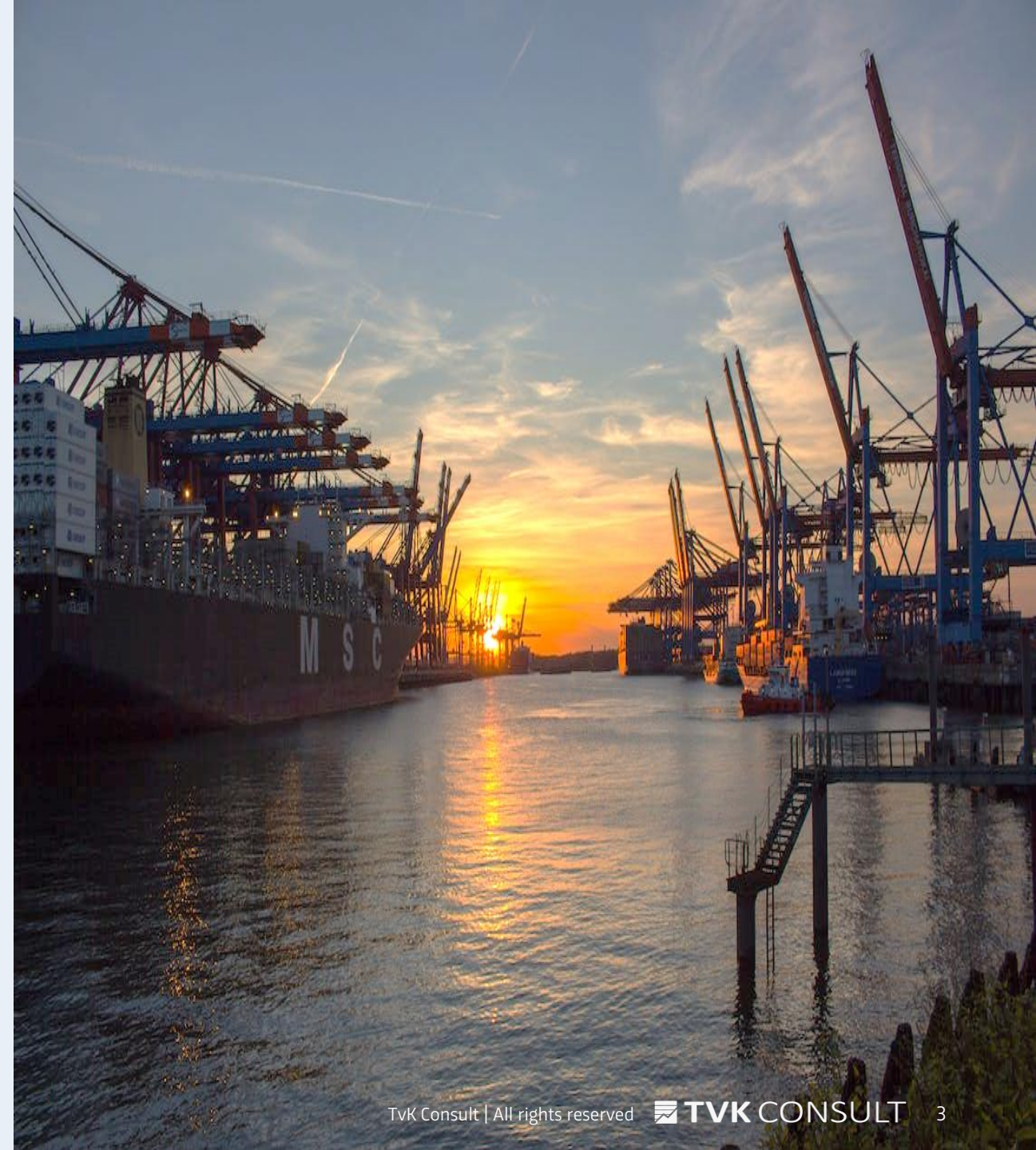


# Hafenlobby sieht Exportfähigkeit Deutschlands in Gefahr

## 1 Thema des Monats

Deutschlands größtem Hafen in Hamburg setzt die aktuell schwache Konjunktur zu. In H1 2023 wurden 11,7% weniger umgeschlagen als im Vorjahr. Hafenlobby fordert Investitionen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

- Mit einem Umschlag von 3,8 Millionen Containern wurden in der ersten Hälfte dieses Jahres ein Rückgang von fast 12% im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet. Der stärkste Rücklauf ist auf den schwächelnden Handel mit China sowie den Wegfall Russlands zurückzuführen
- So ging der Handel mit Fernost um ca. 20% zurück und sank auf 1,1 Millionen TEU. Gründe dafür sind unter anderem eine schwache Nachfrage, Coronafolgen und politische Spannungen mit China. Mit dem früheren Handelspartner Russland wurde auf Grund des Handelskrieges vollständig ausgesetzt
- Der Hamburger Hafen ist nicht der einzige deutsche Hafen, der aktuell rückläufige Zahlen vorweist. Auch die Häfen in Bremen und Bremerhaven weisen mit 15% noch deutlicheren einen Umschlagseinbruch vor

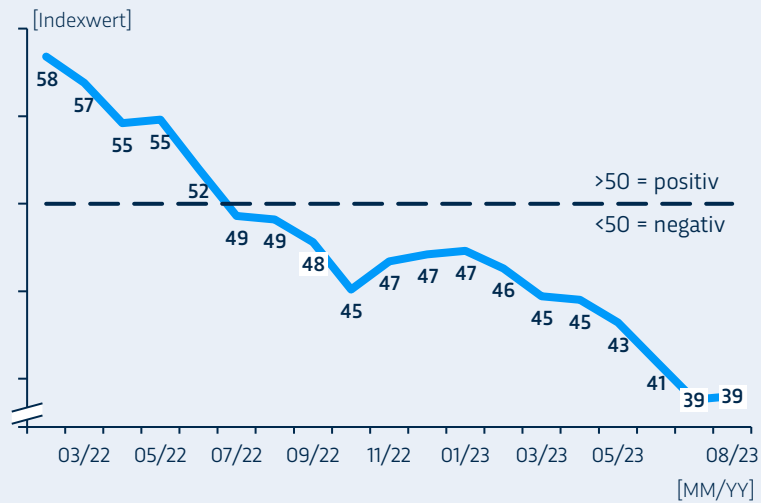


# Einkaufsmanagerindex unbewegt im kontraktiven Bereich, Geschäftsklimaindex sowie Importklima rückläufig

## 2 Facts & Figures

### Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt

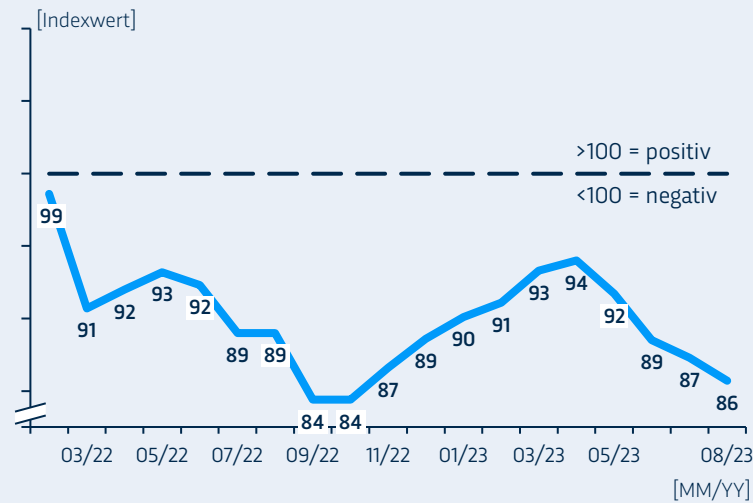


Der Einkaufsmanagerindex ist ein wichtiger Konjunkturindikator. Es werden Einkaufsleiter zur Geschäfts-, Beschäftigungs-, Auftrags-, Lagerbestands- und Preisentwicklung in der verarbeitenden Industrie befragt.

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

### ifo-Geschäftsklimaindex

Indexwerte, 2015 = 100, saisonbereinigt

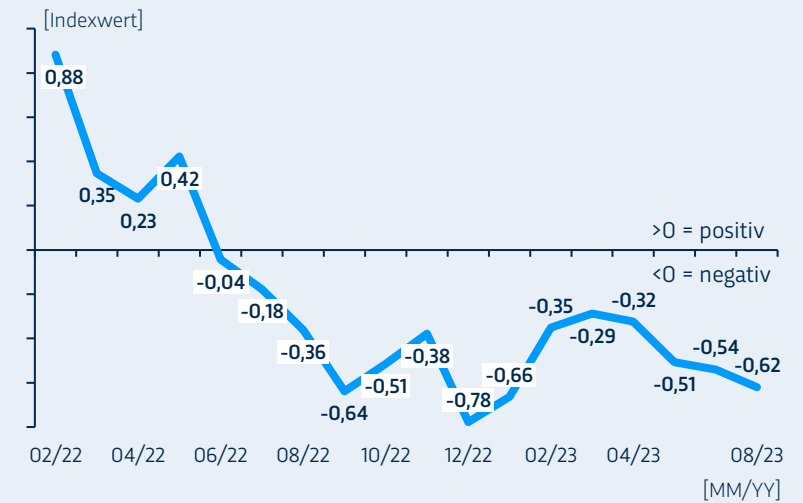


Der ifo-Geschäftsklimaindex ist ein monatlich erhobener, befragungs-basierter Frühindikator für die Konjunkturentwicklung. Erhoben wird die erwartete Geschäftsentwicklung der Unternehmen

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.

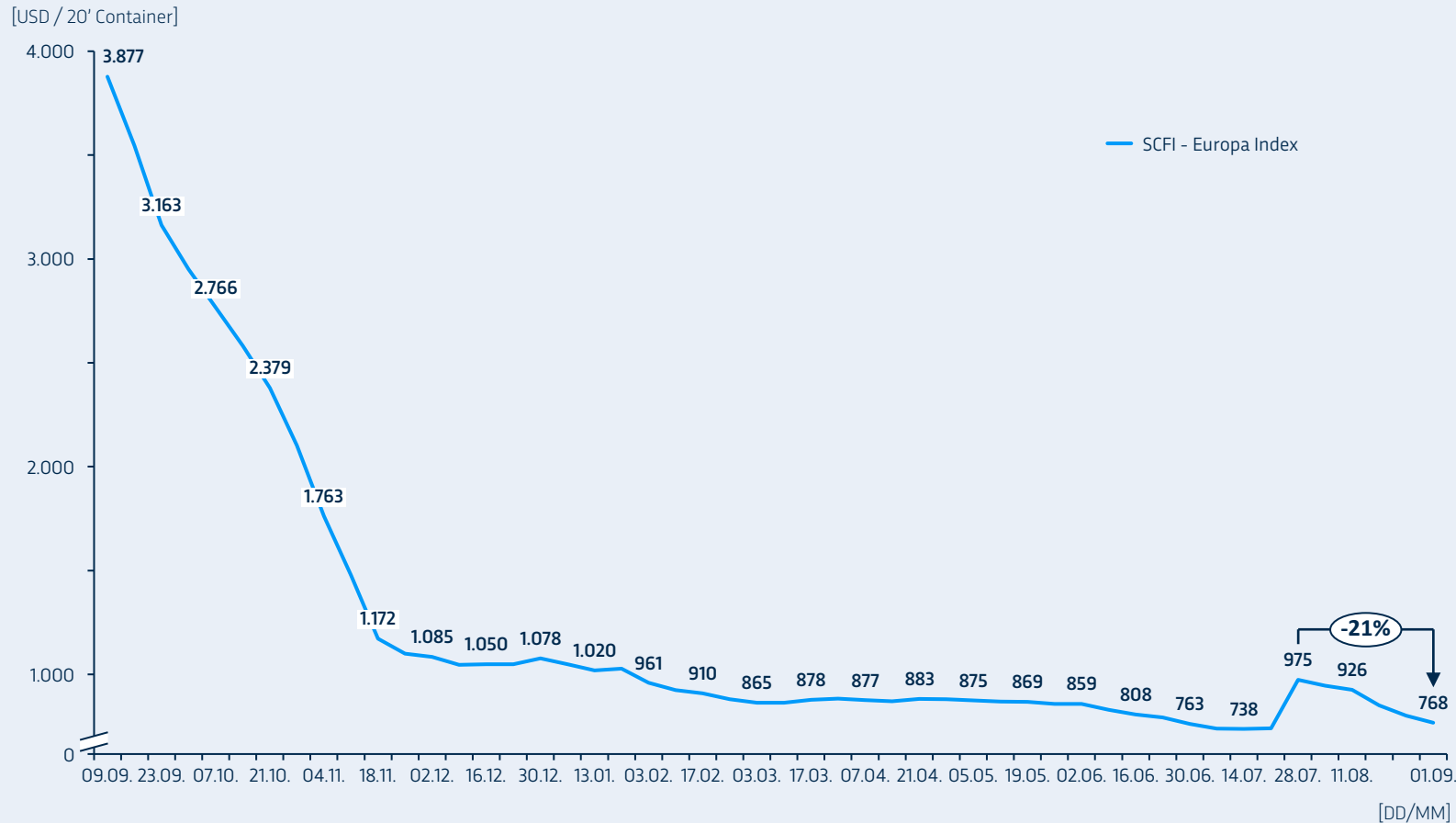
\*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

# SCFI Europe verzeichnet Rückgang um 21% seit Zwischenhoch Ende Juli. Aktuelle Notierung leicht über Tiefstständen von Juni/Juli

## 3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

### Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



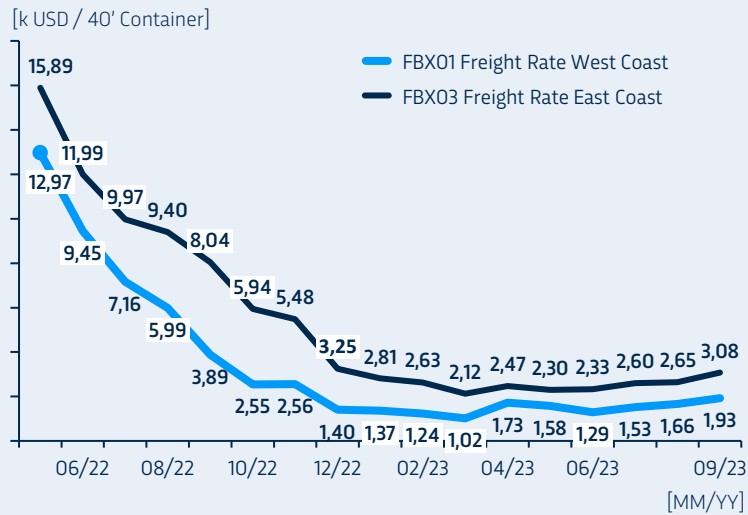
### Zwischenzeitliche Anstiege nicht nachhaltig?

- Auf die starke Korrekturphase bis Mitte November 2022 folgte eine erste Seitwärtsphase im Bereich von rund 1.200-1.000 USD. Seit Anfang März verlief der SCFI in einer Range von 880-860 USD. Im Juni fielen die Preise auf unter 800 USD pro 20' Container. Ende Juli kam es erstmalig zu einer starken Gegenbewegung von über 30% auf 975 USD. Diese wurden indes fast vollständig egalisiert und der SCFI notiert am 01.09. bei 768 USD
- Die Inflation (Harmonisierter Verbraucherpreisindex HVPI) des Euroraums zeigt indes übergeordnet 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 verharrt jedoch im August mit 5,3% auf 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, nimmt ebenfalls leicht von zuvor 5,4% im Juni auf 5,5% im August zu

# China-USA seit Frachtraten verzeichnen erneut Anstieg // Nordeuropa-USA Frachtraten sinken weiter // USA-Nordeuropa mit Seitwärtsbewegung

## 3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

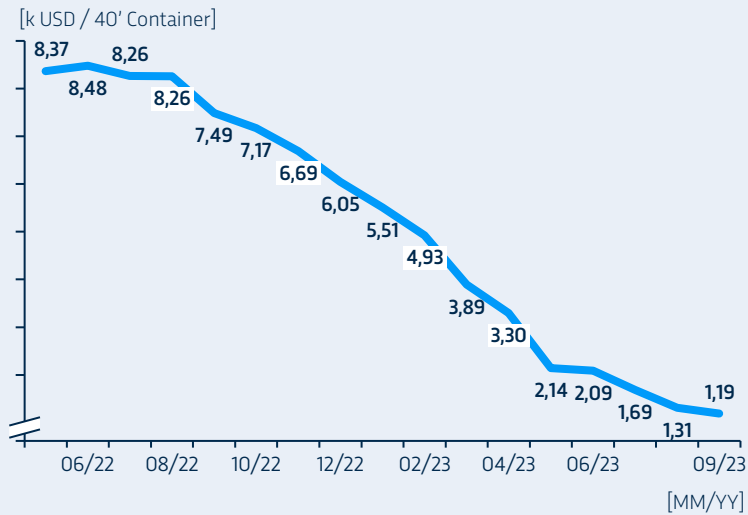
### China/Ostasien nach Nordamerika



Nach zwischenzeitlichen Anstiegen der Frachtpreise verliefen die Raten in Mai und Juni auf den beiden Routen seitwärts. Im Juli kam es erneut zu stärkeren Anstiegen von über 10%. Die Aufwärtsbewegung setzte sich im August und jüngst im September fort.

Vom Tiefpunkt im März sind die Frachtpreise um 45% (East Coast) und 90% (West Coast) angestiegen

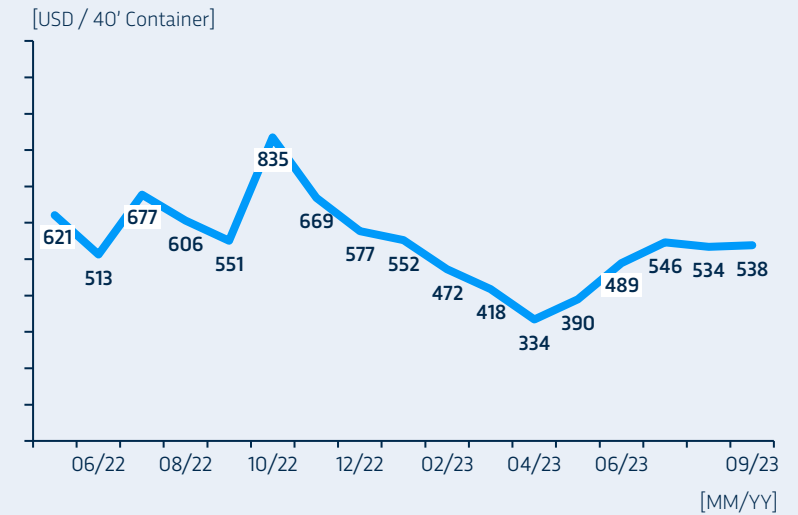
### Nordeuropa nach Ostküste-USA



Der Verlauf der Frachtraten auf der Route von Nordeuropa an die Ostküste der USA verläuft nun seit über einem Jahr in einem klaren Abwärtstrend. Die Dynamik des Preisverfalls hat jedoch seit Mai nachgelassen.

Trotz der gesunkenen Dynamik sind die Frachtraten seit Mai um 45% gesunken und notieren nun bei 1.190 USD

### 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 und bewegen sich seit Juli seitwärts.

Anfang September kann lediglich ein marginaler Rückgang auf 538 USD beobachtet werden

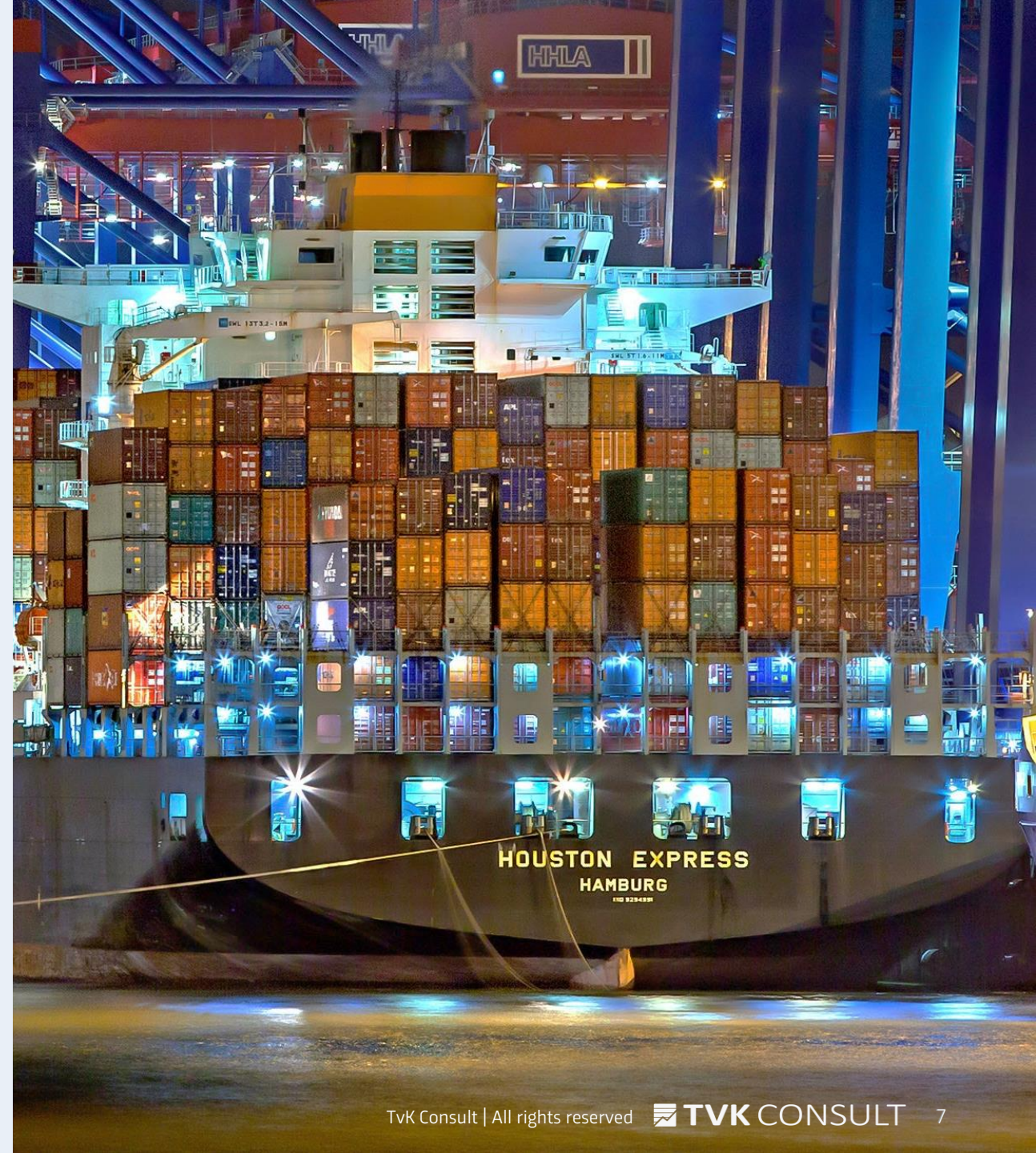


# Reedereien weiterhin auf gutem Kurs: Stornierungsrückgang & Zuverlässigkeitsanstieg

## 4 Schiffskapazitäten & Routen

Termineinhaltungen der Reedereien weiterhin nahe Normalniveau. Zukünftige Entwicklung aufgrund jüngster Frachtpreis-Entwicklung ungewiss

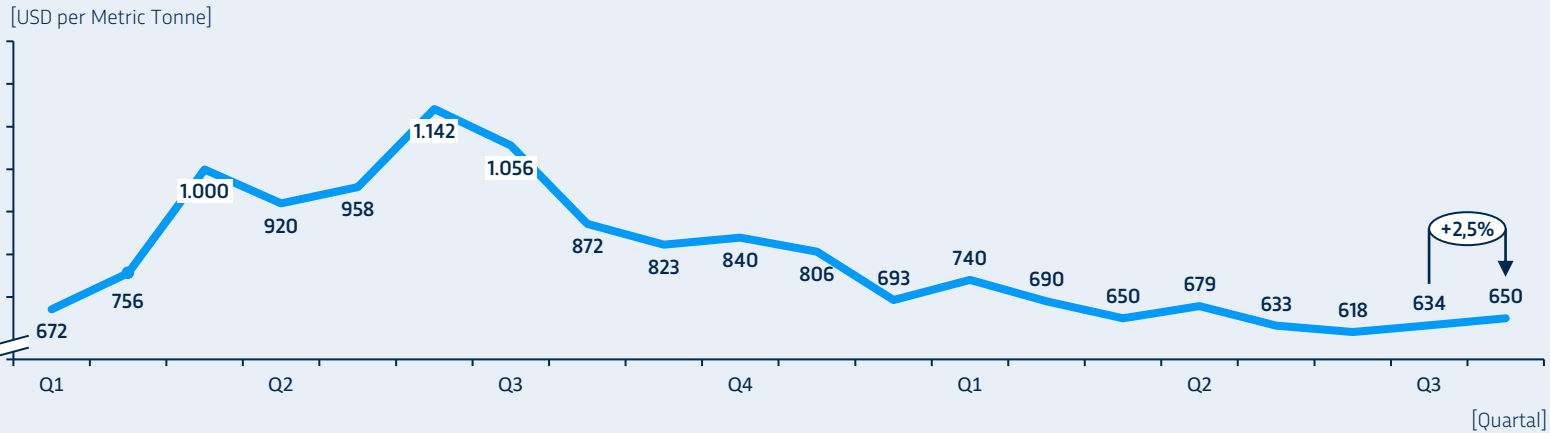
- Für die nächsten fünf Wochen kündigte OCEAN Alliance 15 (entspricht 9%) Stornierungen an, gefolgt von THE Alliance mit 6 (entspricht 4%). Nicht-Allianz-Dienste kündigten für den Zeitraum 13 (entspricht 5%) Stornierungen an und 2M Alliance gab an, alle angekündigten Fahrten durchführen zu wollen
- Im Vergleich zum Vormonat ist die Zuverlässigkeit der großen Reedereien gestiegen. Sie kündigen an, dass insgesamt 95% aller Fahrten planmäßig stattfinden werden
- Entgegen vorangegangener Marktindikationen weiten die Redereien ihr Stornierungsprogramm aktuell nicht aus. Jedoch bleibt abzuwarten, wie die Reedereien auf die erneuten Rückgänge der Frachtpreise reagieren werden



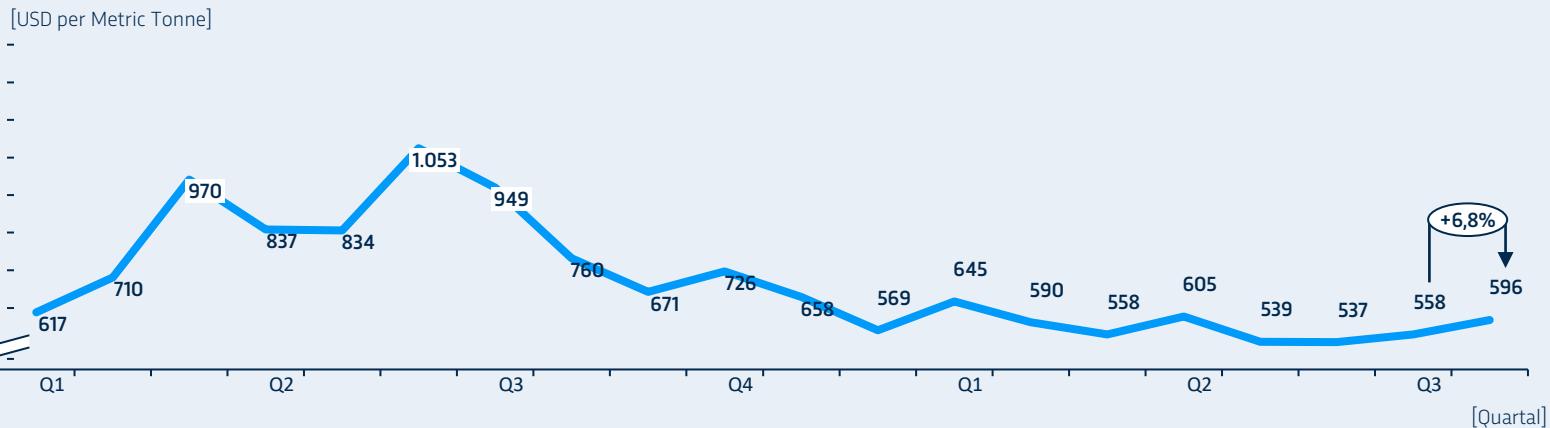
# Steigerung der Bunkerpreise seit Anfang August. Entwicklung auf globalem Öl Markt zeigt Wirkung

## 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 vom starken Öl-Preis erhöht

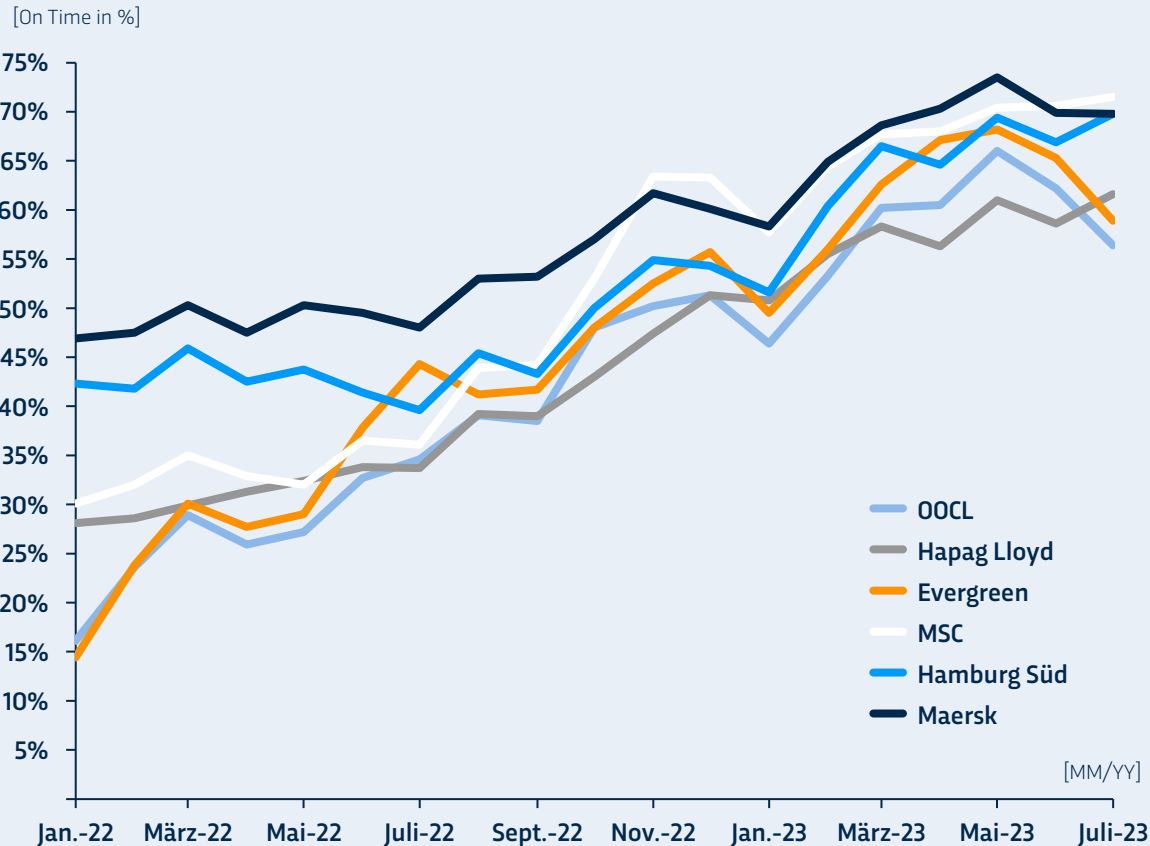
- Die Abwärtsbewegung hat sichtbar an Dynamik verloren und der Preisverfall aufgrund rezessiver Konjunkturtendenzen ist zum Quartalsbeginn unterbrochen. So notieren der Global Average Bunkerpreis Anfang Juli bei 634 USD und der Global 4 Ports Average Bunkerpreis bei 558 USD
- Nach der Markierung des 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 Monaten hat sich die Preisdynamik im Monat Juli geändert und setzte sich auch im August weiter fort. So notierte der Global Average Bunker Price Ende August bei über 690\$ und der Global 4 Ports Average Preis pendelte sich nach einem Ausbruch auf 644\$ bei auf einem Niveau über 620\$ ein



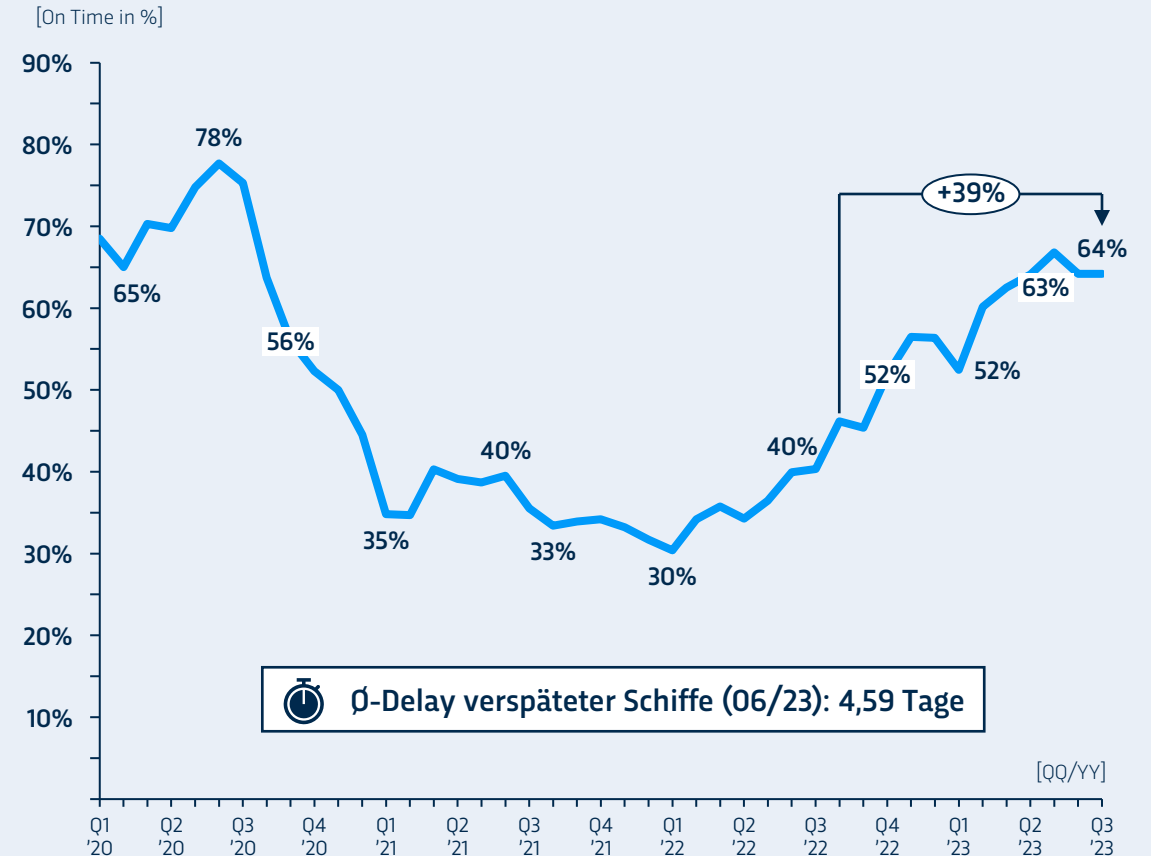
# Globale Termineinhaltungen großer Containerschiffe konstant. Deutliche Steigerung der Zuverlässigkeit YTD

## 6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

### Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



### Durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe global



# FAK\*-Frachtraten steigen nach General Rate Increases zwischenzeitlich stark

## 7 Newsroom

Nach starkem Preisanstieg Anfang August gehen die Frachtpreise wieder leicht zurück, verharren jedoch auf dem Niveau von Mitte Juni

- Als Reaktion auf die gegen Anfang August eingeführten GRI (General Rate Increases) verzeichnete der SCFI zunächst eine starke Konjunktur und stieg in drei aufeinander folgende Wochen an
- Jedoch konnte dieses Momentum nicht nachhaltig aufrechterhalten werden und die anfänglich noch rigorose Kapazitätsdisziplin gab nach. So taktierten Reedereien Anfang August noch relativ erfolgreich mit Leerfahrten und sorgten für eine schnelle Annahme der gestiegenen Frachtraten. Doch durch eine zu schnelle Reaktion der Reedereien auf das gestiegene Preisniveau in Form von erhöhten Frachtvolumina wurde ein erneuter Rückgang der Frachtraten ausgelöst
- Neben den gestiegenen Frachtvolumina durch gesteigerte Termineinhaltungen sorgt die anhaltende Auslieferung neuer Containerschiffe für einen Kapazitätsüberschuss mit negativem Einfluss auf die Frachtpreise

\*FAK: Freight All Kinds





# Jüngste Volatilität der Frachtpreise spricht für Long-Term-Agreements

## 8 TvK Ausblick

Die TvK Consult empfiehlt – insbesondere mit Blick auf die zwischenzeitlich deutlichen Anstiege – eine Absicherung der Lieferkette durch langfristige Frachtverträge.

- Die gesteigerte Volatilität auf dem Frachtmarkt, ausgelöst durch die letzten GRIs der Reedereien, könnten ein Vorbote des Endes der mehrmonatigen Tiefpreise sein
- Zwar führten die jüngsten Aufwärtsbewegungen der Frachtraten bis dato nicht zu einer sichtbaren Trendumkehr, jedoch wurde der signifikante Einfluss des Handelns der großen Reedereien auf die generelle Marktentwicklung erneut deutlich
- Im September/Oktobre wird von Marktexperten eine erneute Erhöhung der Frachtpreise sowie die eine etwaige Einführung von Peak Season Surcharges erwartet. Das Ausmaß sowie dessen nachhaltige Auswirkungen sind jedoch ungewiss
- Die schnelle Reaktion auf die im August gestiegenen Preise in Form gelockerten Kapazitätsmanagements bremste zwar in Kombination mit langwierigen Corona-Nachwirkungen, schlechten China-Daten sowie eine allgemein negative globale Konjunktur die Nachhaltigkeit der jüngsten Frachtpreis-Erhöhungen, eine Trendumkehr in den ökonomischen Entwicklungen würde jedoch eine derartige Reederei-Politik unterstützen



# 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