

 TVK CONSULT

MARKTUPDATE SEEFRACHT

Oktober 2023





Inhalte

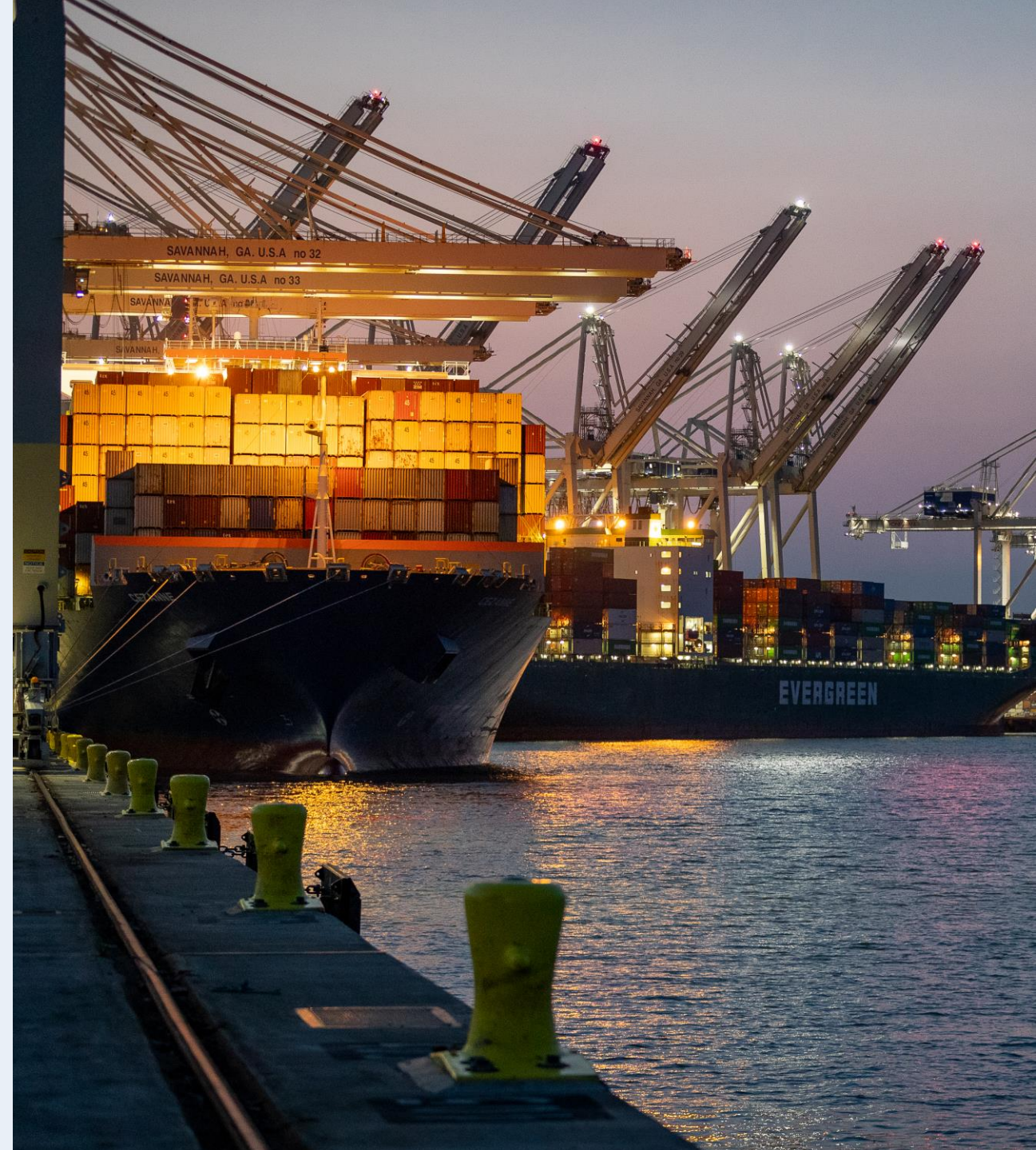
1Thema des Monats
2Konjunktur: Facts & Figures
3Entwicklung der Seefrachtraten
4Schiffskapazitäten & Routen
5 Bunkerpreise
6Zuverlässigkeit des Fahrplans
7 Newsroom
8TvK Ausblick

Neuordnung der Machtverhältnisse im größten Hafen Deutschlands

1 Thema des Monats

Das Schweizer Schifffahrtsunternehmen MSC plant ein Übernahmeangebot für 49,9 Prozent beim Hafenbetreiber HHLA für den Hamburger Hafen.

- Aktuell ist die Hansestadt Hamburg mit 69 Prozent der größte Anteilseigner am wichtigsten deutschen Güterdrehkreuz. Die übrigen 31 Prozent werden von Privatanlegern und institutionellen Investoren gehalten. MSC will nun 49,9% der Anteile erwerben.
- Die Stadt Hamburg soll Berichten zufolge mit 50,1 Prozent weiterhin Hauptanteilseigner am Hamburger Hafen bleiben, damit die strategische Ausrichtung sowie die Entscheidungsgewalt der Hansestadt bestehen bleiben. Die Beteiligung wird vom jedoch Mehrheitseigner unterstützt, da durch die Beteiligung MSCs die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen nordeuropäischen Häfen wie Antwerpen oder Rotterdam als gestärkt gesehen wird
- Für die Reederei Hapag-Lloyd, welche zu den wichtigsten Kunden des Hamburger Hafens gehört, könnte dieser Deal von Nachteil sein. Die Reederei stellt mehr als 50 Prozent des Umschlags im Hamburger Hafen

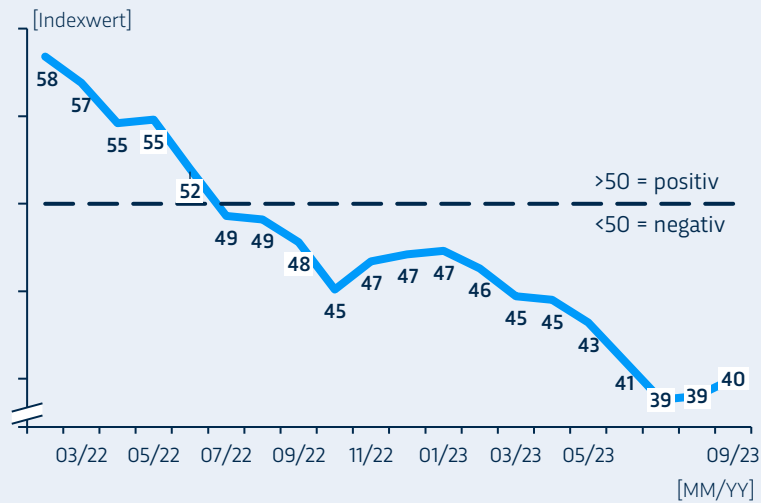


Einkaufsmanagerindex mit leichtem Anstieg, Geschäftsklimaindex im kontraktiven Bereich & Verbesserung des Importklimas

2 Facts & Figures

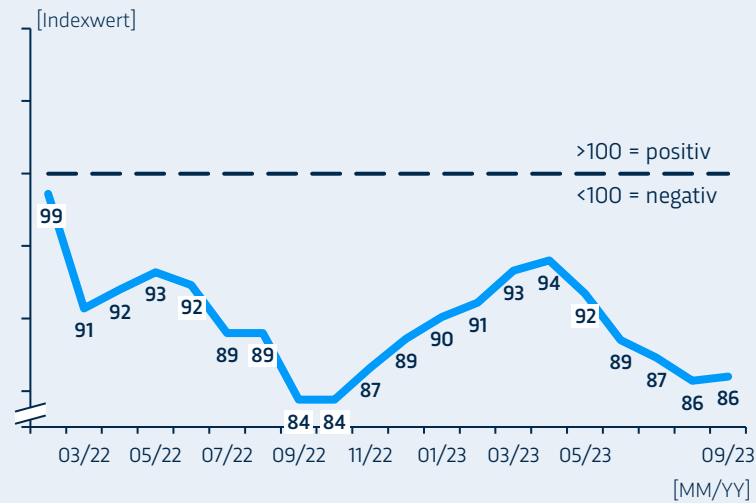
Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt



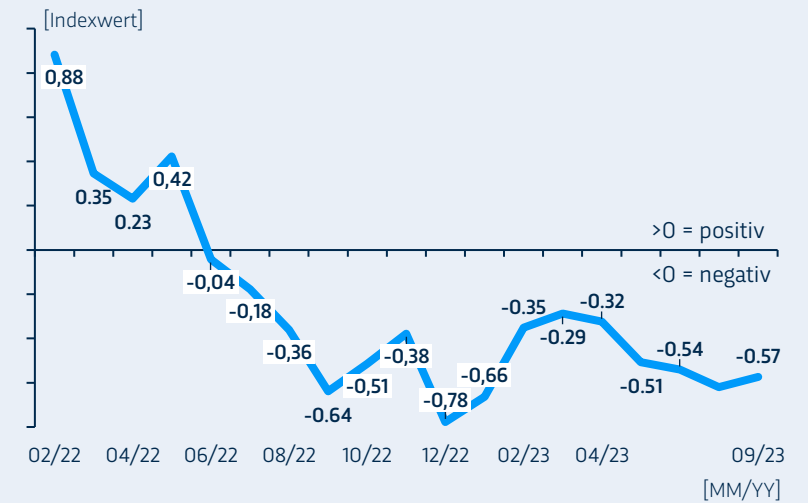
ifo-Geschäftsklimaindex

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 Konjunkturentwicklung. 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.

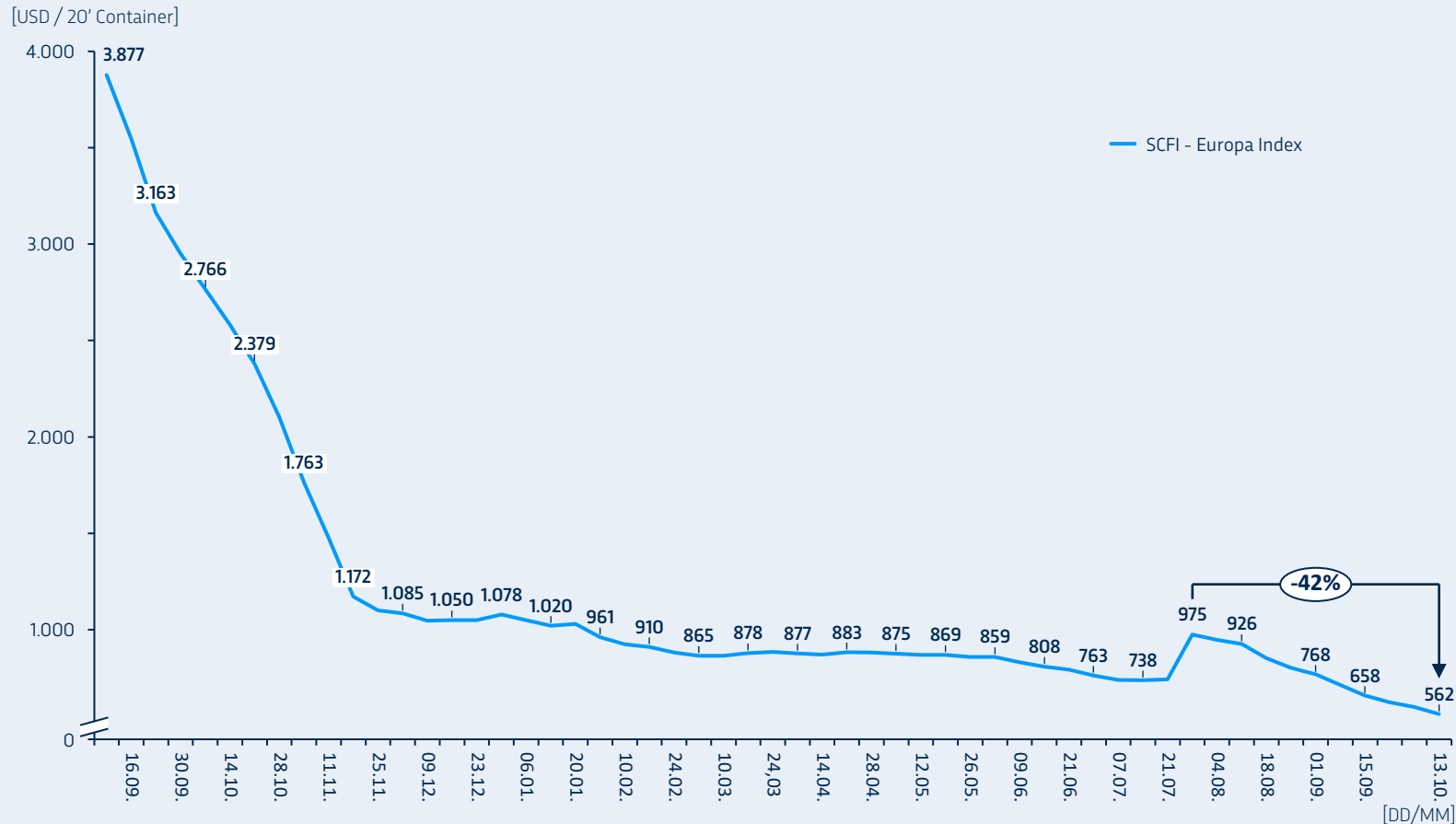
*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

Abwärtstrend setzt sich fort. SCFI verzeichnet Mitte Oktober ein neuen Tiefststand und ist seit Ende Juli um 42% gesunken

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



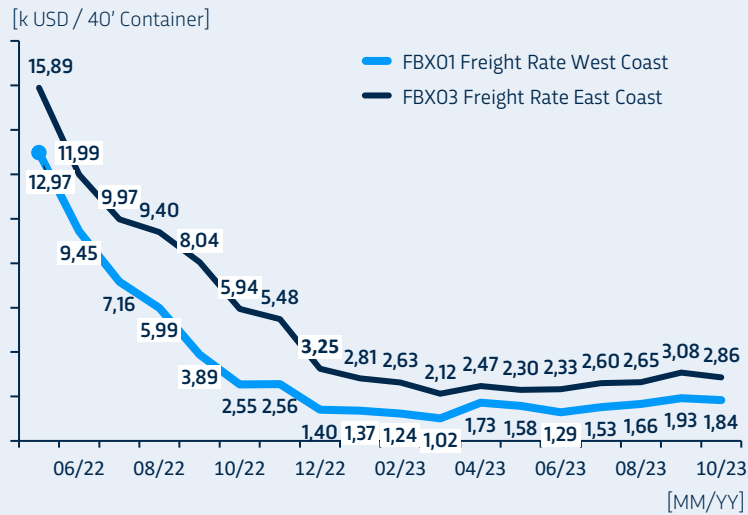
Zwischenzeitliche Anstiege nicht nachhaltig?

- 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. Seitdem ist ein klarer Abwärtstrend zu erkennen. Mitte Oktober notieren der SCFI bei 562 USD und ist damit seit Ende Juli um 42% gesunken
- 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 verharret 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

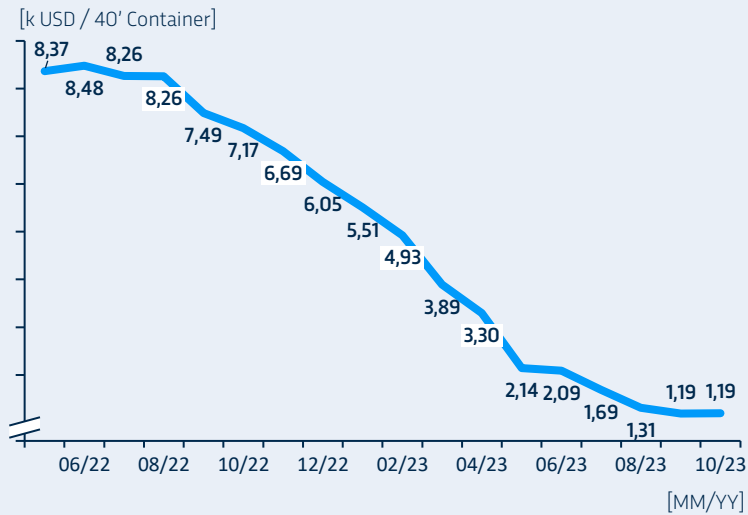
China-USA Frachtraten sinken erstmals seit Mai wieder leicht // Nordeuropa-USA Frachtraten mit Seitwärtsbewegung // USA-Nordeuropa kaum verändert

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

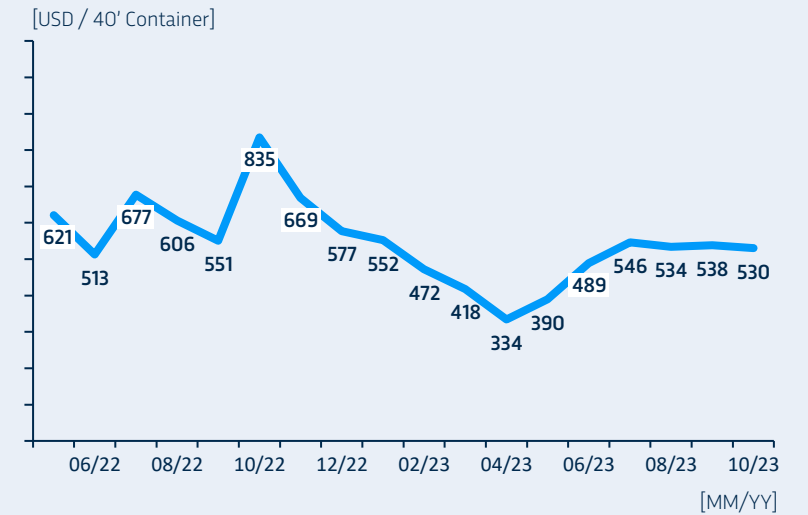
China/Ostasien nach Nordamerika



Nordeuropa nach Ostküste-USA



Ostküste-USA nach Nordeuropa



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 fort. Aktuell verzeichnen beide Routen einen Rückgang im September.

Vom Tiefpunkt im März sind die Frachtpreise um 35% (East Coast) und 80% (West Coast) angestiegen

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 im Oktober weiterhin bei 1.190 USD

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.

Im Oktober ist ein marginaler Rückgang auf 530 USD zu beobachten

Schwierige Zeiten auf den Hauptseerouten für die Schifffahrtsindustrie

4 Schifffskapazitäten & Routen

Hohe Stornierungsquoten und sinkende Frachtraten setzen die Seefrachtunternehmen unter Druck

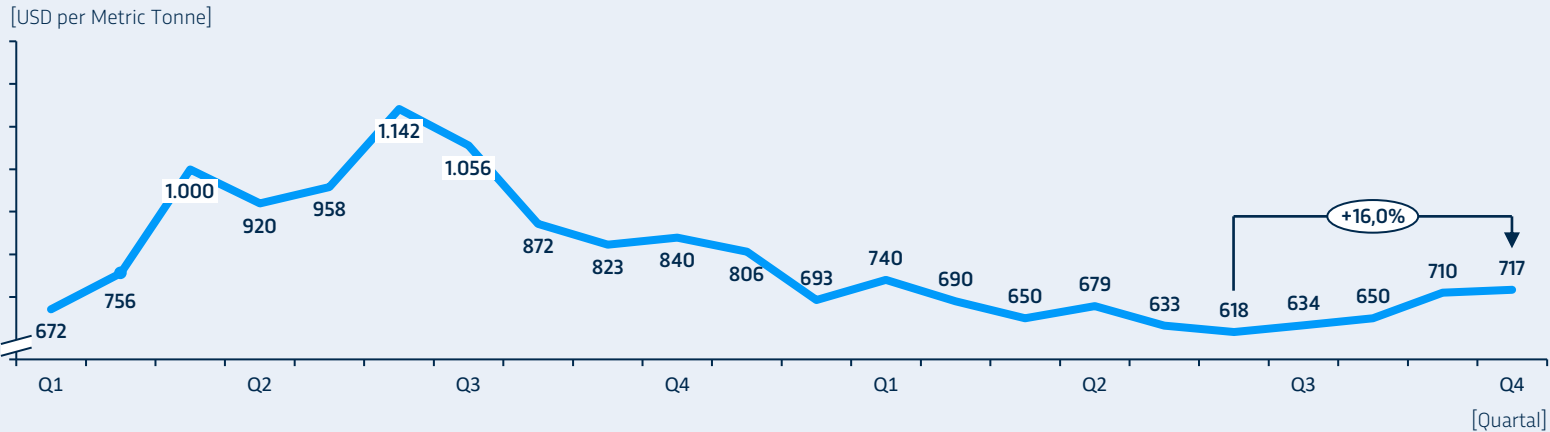
- Auf den Hauptseerouten zwischen Ost und West, wie dem Transpazifik, dem Transatlantik und der Asien-Nordeuropa-Route sowie dem Mittelmeer, wurden in KW 39-43 insgesamt 101 Abfahrten von geplanten 662 gestrichen, was einer Stornierungsquote von 15% entspricht
- Die meisten Blank Sailings entfielen auf die Transpazifik-Ostpassage (57%), gefolgt von der Route Asien-Nordeuropa und Mittelmeer (38%) sowie der Transatlantik-Westpassage (5%). Die OCEAN Alliance plant in darauffolgenden 5 Wochen 33 weitere Stornierungen, während THE Alliance und 2M 20 bzw. 17 Stornierungen angekündigt haben. Parallel dazu wurden 31 Leerfahrten von Nicht-Allianz-Diensten eingeführt
- Die Seefrachtraten sind weiter gesunken - insbesondere auf den Routen Asien-Nordeuropa und Mittelmeer. Die Reedereien reagieren so auf eine konstant schwache Nachfrage und sinkende Spotraten



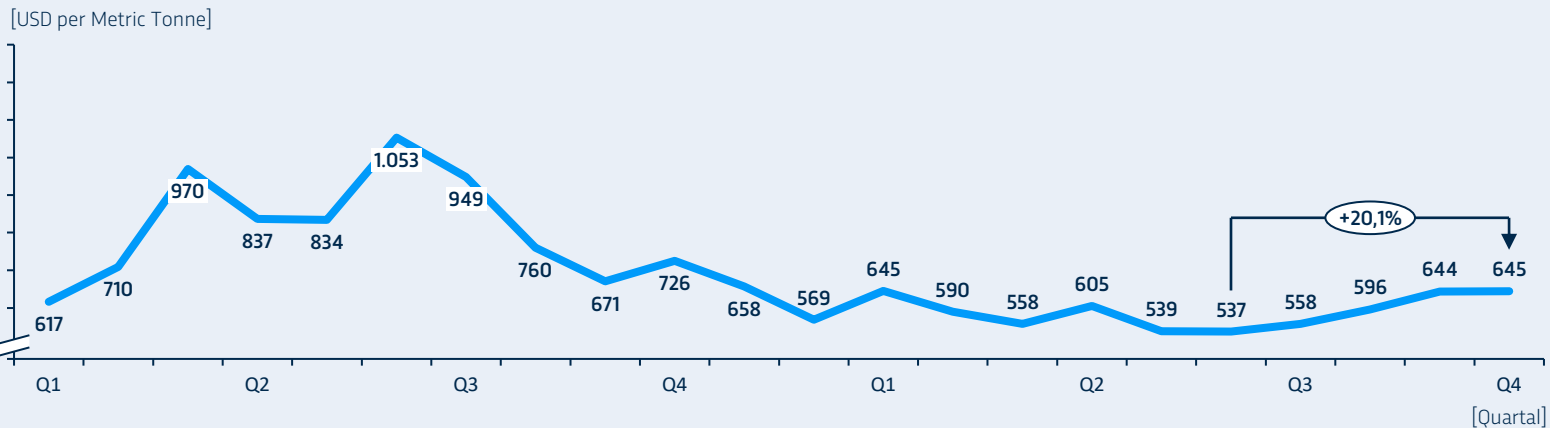
Die Bunkerpreise sind aufgrund globaler Ölmarktentwicklungen seit Juli um 15-20% angestiegen

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

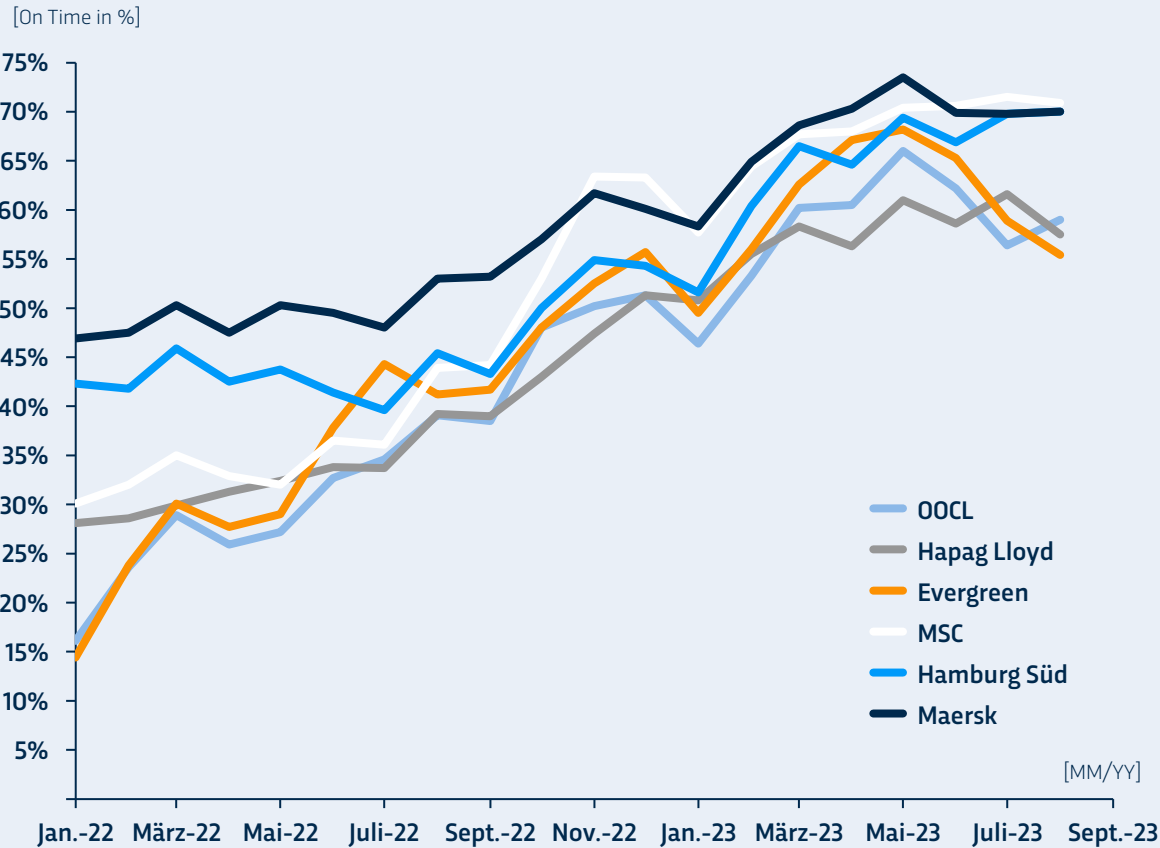
Bunkerpreise gestiegene Ölpreise mit Auftrieb

- 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. Von Anfang Juli bis Ende September verzeichnen beide einen klaren Aufwärtstrend, mit einem prozentualen Anstieg von 16% beim Global Average Bunker Price bzw. beim Global 4 Ports* Average Bunker Price 20,1%
- 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 und die Preisentwicklung zeigt nach Norden. 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 gedreht. So notierte der Global Average Bunker Price Ende August bei über 690\$ und der Global 4 Ports Average Preis taxiert sich nach dem jüngsten Anstieg bei 645\$

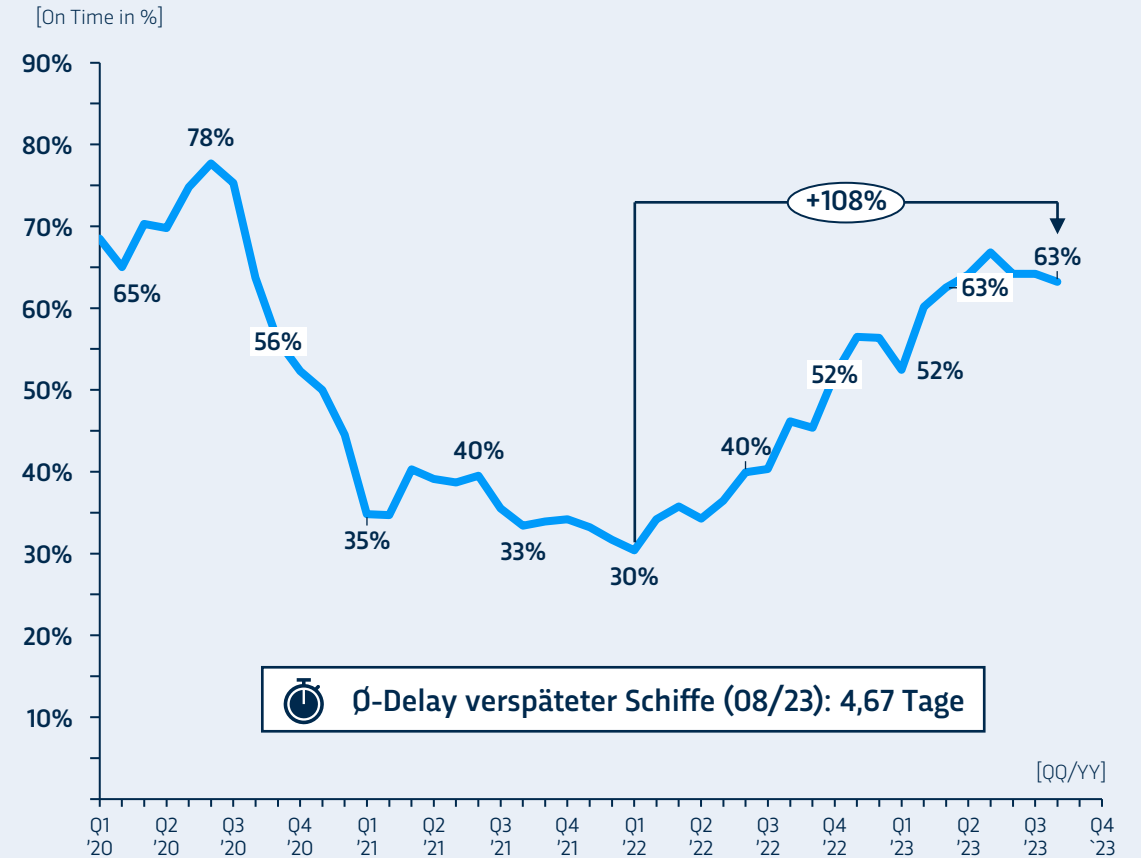
Deutliche gesteigerte Zuverlässigkeit großer Containerschiffe weiterhin konstant. Termineinhaltungen rund 110% über Corona-Tiefpunkt

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltungen großer Containerschiffe global



Erhebliche Schwankungen der Treibstoffkosten bereiten der Schifffahrtsbranche Probleme

7 Newsroom

Die Einführung der IMO 2020-Verordnung, die den Einsatz teureren, schwefelarmen Treibstoffs (VLSFO) vorschreibt, führt zum Anstieg der Treibstoffkosten

- Zu Beginn der COVID-19-Pandemie gab es einen starken Einbruch der Ölpreise, sodass diese an den Börsen zeitweise sogar negative Preise aufwiesen. Im Anschluss stiegen die Kosten sehr dynamisch an - gleichzeitig haben die Frachtraten aufgrund von Versorgungskettenproblemen stark zugenommen. Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine im Jahr 2022 führte im Anschluss zu historisch hohen Treibstoffkosten. Nach einer zwischenzeitlichen Beruhigung steigen die Treibstoffkosten erneut, wobei die Kosten für VLSFO derzeit nah an ihren Höchstständen liegen
- Diese Kosten belasten die Reedereien und machen einen beträchtlichen Teil ihrer Gesamtkosten bei der Frachtverbringung per Containerschiff aus. Ein zusätzlicher Faktor ist der Preisunterschied zwischen VLSFO und HSFO, der für Schiffe mit Abgaswäschern (Scrubbern) von Bedeutung ist. Derzeit ist dieser Unterschied jedoch gesunken, was die Einsparungen für Schiffsbetreiber reduziert
- Der globale Seefrachtmarkt ist derzeit von anhaltender Unsicherheit und geopolitischen Schocks sowie konjunktureller Schwäche geprägt. Die Volatilität der Treibstoffkosten in der Schifffahrtsbranche ist zudem erhöht und übt Druck auf die Reedereien aus

*HSFO: Schweröl mit hohem Schwefelgehalt

Quellen: Seatrade Maritime, freightwaves, TvK Analysis



Licht am Ende des Tunnels: Inflationsrückgang als Konjunkturtreiber

8 TvK Ausblick

Niedrigster Stand der Inflation seit fast 2 Jahren: Inflationsrate ist von 6,1% im August auf 4,5% im September gesunken. Ein Ende der restriktiven Geldpolitik sowie ein Aufschwung der Konjunktur werden immer wahrscheinlicher.

- Die anhaltend sinkenden globale Inflationsraten deuten auf eine konjunkturelle Erholung und damit eine steigende Nachfrage in den kommenden Monaten wieder steigen könnte, was die Wirtschaft ankurbeln würde. Infolgedessen werden die Preise sinken, weil die Schifffahrtsunternehmen in der Lage sein werden, die Kosten auf höhere Frachtraten umzulegen
- Um die Frachtkosten zu optimieren, sollte je nach Erwartungshaltung ein passendes Ratenmodell gewählt werden. Gemäß dieser Erwartungshaltung kann der Kontrakt dann beispielsweise entweder an einen Index wie den Shanghai Container Freight Index (SCFI) gekoppelt werden (wenn mit sinkenden Frachtraten gerechnet wird) oder eine langfristige Rate mit Preissicherheit fixieren
- Die Frachtpreise entsprechen aktuell nahezu den Bunkerpreisen, wodurch auf den meisten Routings eine langfristig fixierte Frachtrate zu diesen historisch günstigen Frachtpreisen ein äußerst attraktives Risk-Reward-Profil aufweist



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

Senior Consultant

 +49 170 185 93 36

 +49 2159 995 30 00

 jm@tvkconsult.com