

MARKTUPDATE SEEFRACHT

Dezember 2023





Inhalte

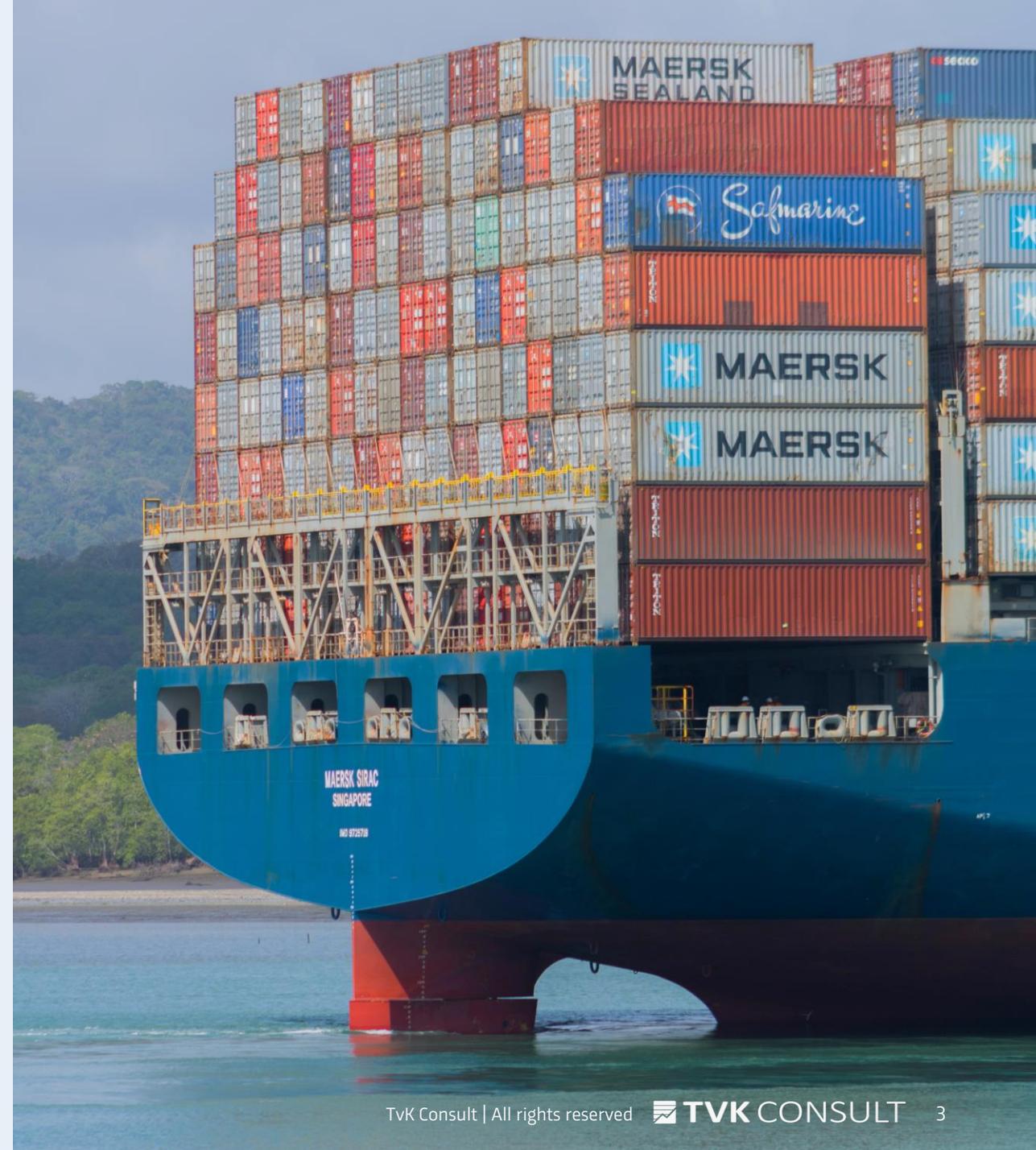
1Thema des Monats
2Konjunktur: Facts & Figures
3Entwicklung der Seefrachtraten
4Schiffskapazitäten & Routen
5 Bunkerpreise
6Zuverlässigkeit des Fahrplans
7 Newsroom
8TvK Ausblick

Sicherheitsrisiken im Roten Meer: Angriffe auf Frachter gefährden globalen Handel

1 Thema des Monats

Nach vermehrten Angriffen auf Handelsschiffe kündigen mehrere Reedereien an, das Suez-Nadelöhr über das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas zu umgehen. Preisanstiege und Verzögerungen für Seefrachten sind wahrscheinlich.

- Nach dem Beschluss der „MSC Palatium III“ durch die Huthi-Rebellen im Rotem Meer fordert die Vorsitzende des Verteidigungsausschusses, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, eine Beteiligung der deutschen Marine an einer multilateralen Mission zum Schutz des freien Seeverkehrs. Für einen militärischen Einsatz im Roten Meer benötigt die Bundeswehr ein Bundestagsmandat. Die USA haben ihrerseits bereits die Militäroperation „Operation Prosperity Guardian“ in die Wege geleitet, an der sich diverse EU- und Nicht-EU-Länder beteiligen, um den Warenaustausch in der Region zu sichern
- Rund 10% des gesamten Welthandels laufen über das Rote Meer und durch den Suezkanal. Auch Schiffe europäischer Unternehmen sind darauf angewiesen, ihre Waren sicher durch das Rote Meer zu transportieren. Die deutschen Reeder haben daher von Bundesregierung und EU weitreichende Schutzmaßnahmen eingefordert
- Die Reedereien Maersk und Hapag-Lloyd meiden beispielsweise vorerst den Suezkanal – stattdessen wird die alternative Strecke über das südafrikanische Kap der Guten Hoffnung gewählt, die die Transportdauer um einige Tage verlängert
- Experten halten es allerdings für unwahrscheinlich, dass die Huthi-Rebellen das Rote Meer abriegeln können, da sie über keine Militärflotte verfügen.



EMI klart seit August auf // ifo-Geschäftsklimaindex gibt leicht nach // Importklima weiter negativ

2 Facts & Figures

Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt

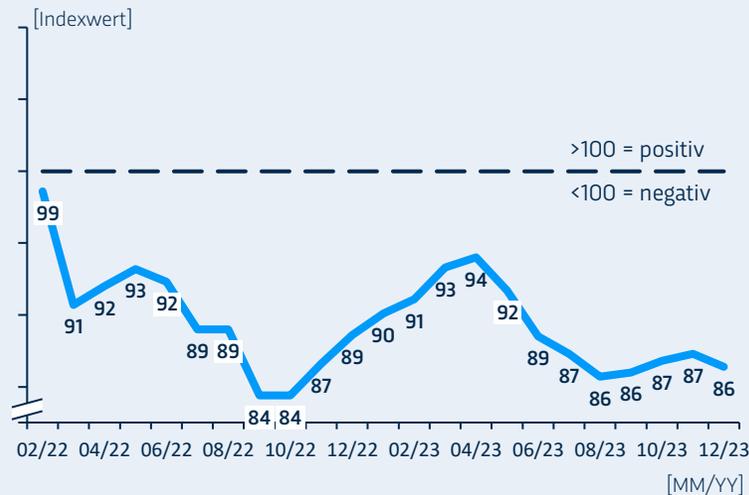


Der Einkaufsmanagerindex ist ein wichtiger Konjunkturindikator. Es werden Einkaufsleiter zur Geschäfts-, Beschäftigungs-, Auftrags-, Lagerbestands- und Preisentwicklung in der verarbeitenden Industrie befragt.

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.

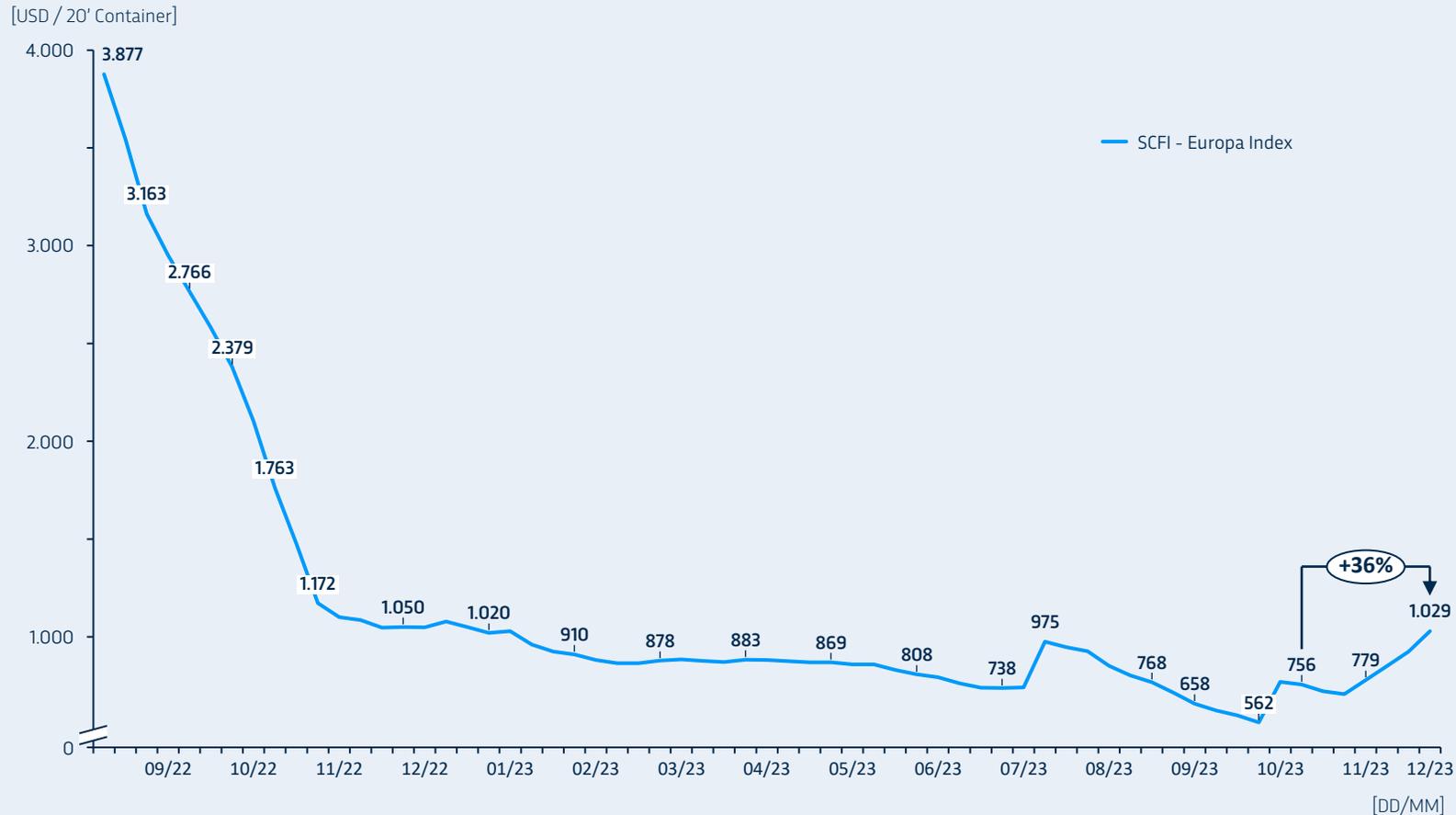
*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

Frachtpreise setzten Aufwärtsbewegung seit Mitte Oktober fort und notieren aktuell auf dem höchsten Stand seit einem Jahr

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



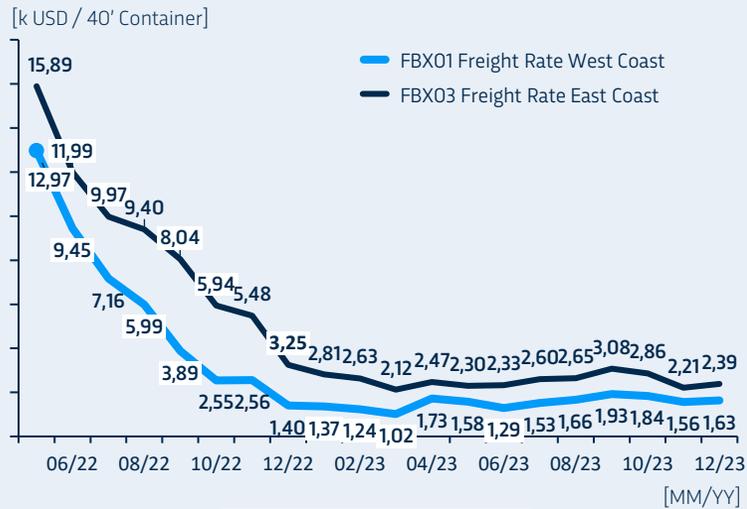
Frachtpreise mit Aufwärtsbewegung

- Auf die starke Korrekturphase bis Mitte November 2022 auf rund 1000 USD verlor die Abwärtsdynamik des Index deutlich an Dynamik, jedoch gaben die Frachtpreise stetig weiter nach. Ende Juli kam es erstmals einer stärkeren Gegenbewegung von über 30% auf 975 USD. Dieser zwischenzeitliche Anstieg hatte sich im September egalisiert und ein neuer Tiefpunkt von 562 USD wurde markiert. Seit Mitte Oktober verzeichnet der Index einen erneuten Anstieg von 83% auf aktuell 1.029 USD, welcher auf die aktuelle Situation im Suezkanal zurückzuführen ist.
- 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 noch bei 6,1% und ist seitdem stetig auf 4,3% im September zurückgelaufen. In einer von Eurostat mitgeteilten Schnellschätzung liegt die Teuerungsrate für November bei nur noch 2,4%.
- 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 von zuvor 4,3% im Oktober auf 3,8% im November ab

USA-Nordeuropa Frachtraten erreichen nach Preisrutsch weiteres Tief

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

China/Ostasien nach Nordamerika



Nordeuropa nach Ostküste-USA



Ostküste-USA nach Nordeuropa



Übergeordnet verläuft die Preisentwicklung der Routings von China in die USA seit Jahresanfang mit Blick auf die vorangegangenen dynamischen Preisabschläge bis Ende 2022 im aktuellen Jahr seitwärts.

Jüngst Anfang Dezember verzeichnen die Frachtpreise gegenüber dem Vormonat einen Anstieg von >5%

Der Verlauf der Frachtraten auf der Route von Nordeuropa an die Ostküste der USA ist seit über einem Jahr ungebrochen abwärtsgerichtet. Die Dynamik des Preisverfalls hat jedoch seit Mai nachgelassen.

Trotz der gesunkenen Dynamik sind die Frachtraten seit Mai um rund 50% gesunken und notieren aktuell im Dezember bei rund 1.000 USD

Auf der Atlantik-Route von der USA-Ostküste nach Nordeuropa verzeichneten die Frachtpreise seit 05/23 – nach mehreren Monaten der Verbilligung – eine Aufwärtsbewegung. Seit Juli verlief der Index seitwärts.

Diese Seitwärtsbewegung wurde von einem starken Preisverfall im November – mit Unterschreitung des Tiefs aus 04/23 – gebrochen & taxiert Anfang 12/23 bei 236 USD

Nahostkonflikt: Huthi-Rebellen gefährden Asien-Europa-Routings

4 Schifffskapazitäten & Routen

Die Bedrohung durch die Huthi-Rebellen im Suezkanal könnte zu gestiegenen Frachtraten sowie verlängerten Transitzeiten und angespannten Lieferketten führen

- Die Ersparnis von 7 bis 14 Tagen durch die Kanalpassage ist für Reedereien von entscheidender Bedeutung für einen effizienten Warenaustausch und reibungslose Lieferketten. Allein Charter- und Mietkosten können pro Tag bis zu 100.000 US-Dollar betragen. Die Passage sorgt also für eine große Zeit- und Kostenersparnis - wenn die Route jedoch nicht befahrbar ist, entstehen schnell Kosten in Millionenhöhe, die letztlich auf die Fracht- und Kraftstoffpreise durchschlagen. Sollte die Befahrbarkeit des Suezkanals längerfristig gestört sein, ist mit Preisanstiegen und Gefahrenzuschlägen für den Containerumschlag auf der Asien-Europa-Route zu rechnen.
- Die Frachtraten für das Routing von Asien nach Nordeuropa waren bereits zuvor von ihren Tiefs angestiegen und notieren aktuell auf dem höchsten Niveau seit rund einem Jahr bei über 1.000 USD / TEU
- Branchenexperten beobachten die Lage mit Besorgnis, sehen aber derzeit keine Gefahr für vergleichbare Störungen und Preisexplosionen wie zur Zeit der Pandemie, als die »Ever Given« den Kanal für mehrere Tage blockiert hat, wenngleich eine teurere Frachtschifffahrt bereits zu beobachten ist. Bleiben die Handelsschiffe dem Kanal längerfristig fern, ist mit Preissteigerungen asiatischer Produkte zu rechnen, die letztlich den Inflationsdruck erneut erhöhen würden



Bunkerpreise seit September 2023 ohne signifikante Preisbewegungen. Zukünftige Preissteigerungen durch geopolitische Lage möglich

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

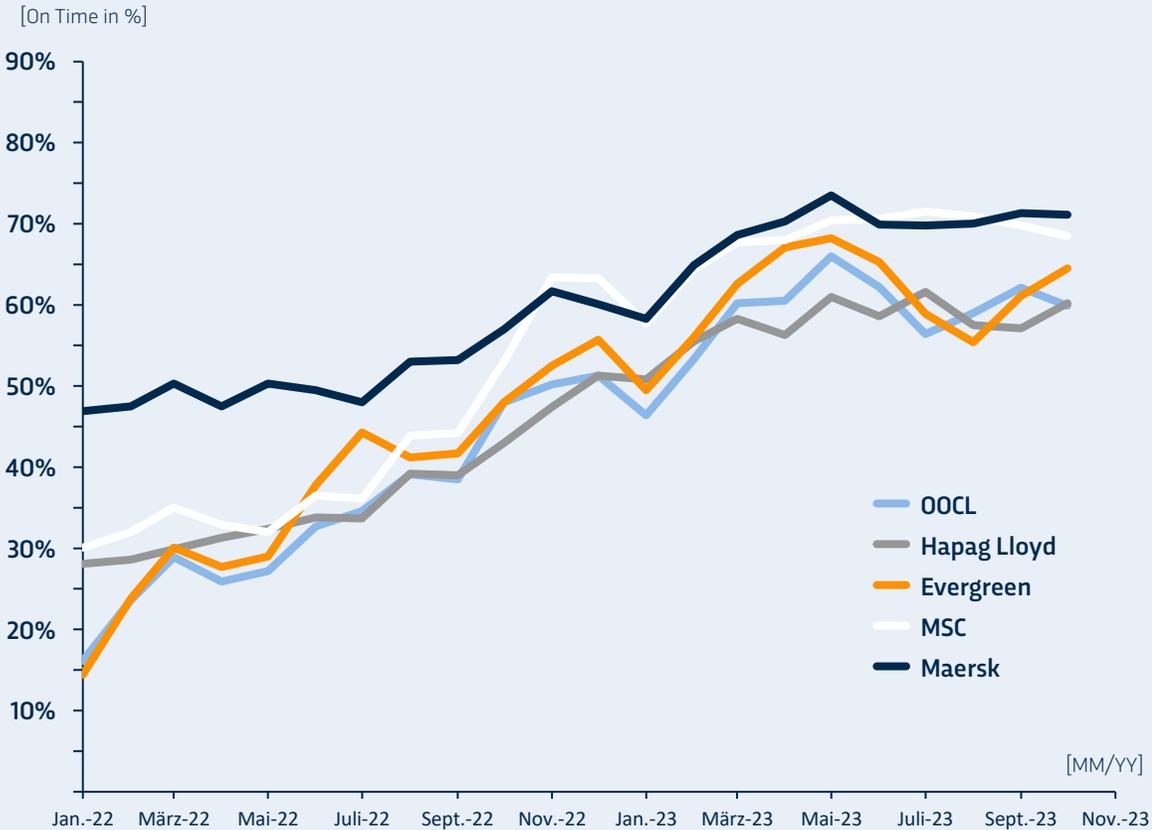
Stabile Kraftstoffpreise seit 09/23

- 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 seitwärts in einer Range von 618-740 USD per Metric Tonne. Auf die Markierung des Tiefpunktes im Juni 2023 folgte eine mehrmonatige Preissteigerung um zwischen 15-20%
- Seit September pendelt der Global Average Bunkerpreis ohne signifikante Ausschläge knapp über 715USD und der Global 4 Ports Average Bunker Price um 640 USD per Metric Tonne
- Für die zukünftige Entwicklung der Bunkerpreise ist unter anderem die Situation am Suezkanal zu beobachten, die Preissteigerungen zur Folge haben kann

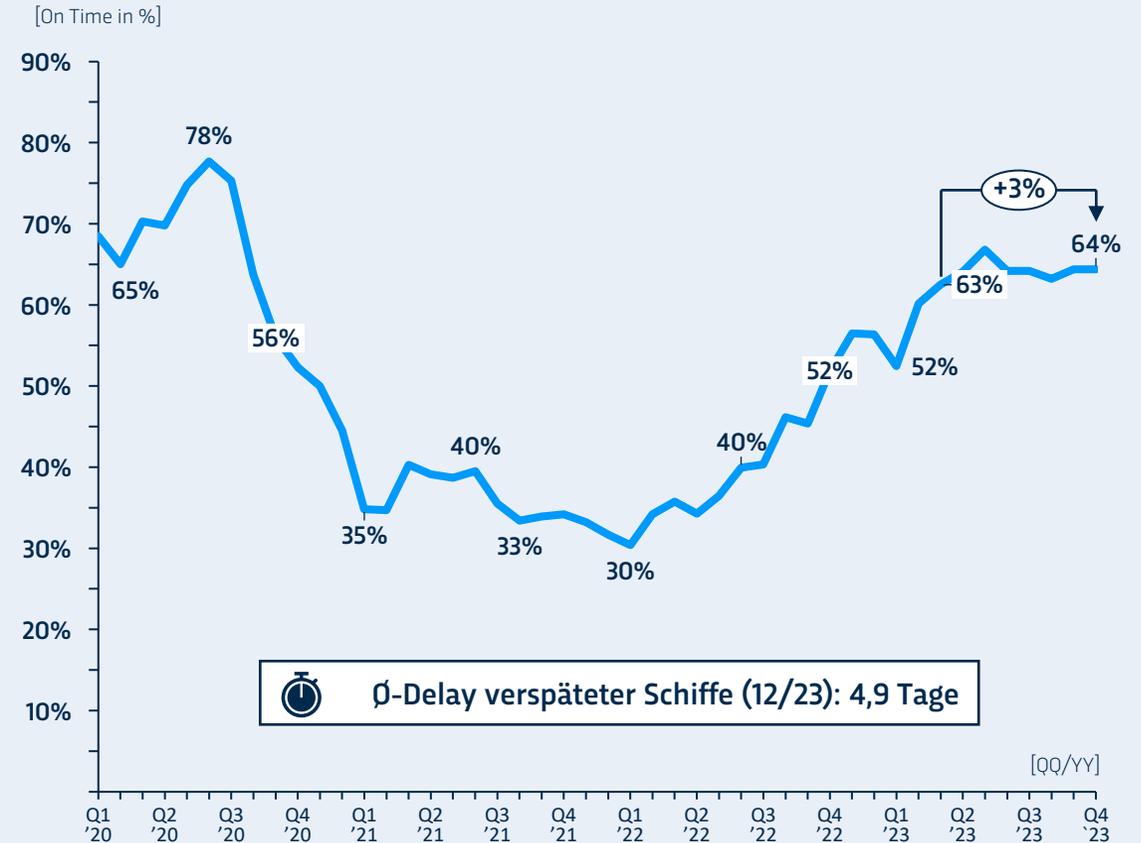
Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe pendelt seit 03/23 um 65%

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe global



Hamburger Hafen auf Erholungskurs: Geschäftsführer betont positive Entwicklung

7 Newsroom

Containerumschlag des Hamburger Hafens steigt im dritten Quartal im Vorjahresvergleich um 2,4 Prozent und positive Signale für weitere Entwicklung

- Insgesamt wurden von Q1 bis einschließlich Q3 5,84 Millionen TEU umgeschlagen, was einem Rückgang von 7,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Asienverkehr hat sich jedoch im dritten Quartal um 7,8 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal erholt
- Von Januar bis September wurden 86,6 Millionen Tonnen Seefracht umgeschlagen, womit der Warenaustausch im Vorjahresvergleich um 5,6% gesunken ist. Der Umschlag von Massengütern blieb dabei nahezu unverändert
- Alex Mattern, Geschäftsführer der Marketingorganisation des Hamburger Hafens, resümierte, dass sich der Containerumschlag im Hamburger Hafen in einem Erholungsprozess befinde und im Vergleich mit den Nordsee-Häfen ein positives Ergebnis im Containerumschlag vorweisen könne
- Die Anzahl der Schiffe, insbesondere der sehr großen Containerschiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, hat ebenfalls zugenommen, was als positives Signal gedeutet wird. Die Anzahl der größten Containerschiffe der Megamax-Klasse mit einer Transportkapazität von ≥ 24.000 TEU, die den Hafen anliefen, lag mit 204 Schiffen 17,9% über dem Vorjahreszeitraum. Eine Prognose für das Gesamtjahr 2023 wurde jedoch aufgrund der unsicheren geopolitischen Situation nicht abgegeben





Konjunktureller Aufklärung und geopolitische Unsicherheiten

8 TvK Ausblick

Die wirtschaftlichen Indikatoren deuten auf eine positive Entwicklung hin. Inflationsraten sinken stetig und nähern sich den Inflationszielen der Zentralbanken an. Ein Ende des Zinserhöhungszyklus wird erwartet – Leitzinssenkungen in 2024 immer wahrscheinlicher.

- Die aktuellen wirtschaftlichen Indikatoren sowie die Nachrichtenlage deuten seit mehreren Monaten, analog zu den sinkenden Inflationsraten, im Gesamtbild auf eine sich verbessernde Weltwirtschaft hin. Der Finanzmarkt erwartet derweil Leitzinssenkungen Mitte 2024
- Eine verbesserte konjunkturelle Entwicklung lässt letztlich auf eine Belebung der globalen Seefracht schließen. Auch das fortgeschrittene Destocking von Überbeständen, die im Zuge der Pandemie aufgebaut wurden, schreitet voran. Am Hamburger Hafen kann indes bereits eine gesteigerte Umschlagsaktivität im Q3-Zahlenwerk abgelesen werden. Nach einem sehr schwachen ersten Halbjahr 2023 übertrifft das Umschlagsvolumen im dritten Quartal den Vorjahreswert
- Trotz vermehrt positiver Anzeichen müssen die aktuellen geopolitischen Konflikte weiterhin genau beobachtet werden. Die Risiken sind kaum zu kalkulieren – einmal mehr bewiesen durch die Auswirkungen des Nahost-Konfliktes auf das Rote Meer und den Suez-Kanal. Konfliktausweitungen oder ein Kontrollverlust können schnell negativ auf die Konjunktur wirken und stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit raschen Preisbewegungen für Seefrachtraten, Bunkerpreise sowie sichergestellte und effiziente Lieferketten
- Langfristige Agreements mit den Reedereien und Spediteuren auf dem derzeitigen Frachtpreisniveau bedeuten De-Risking. Sowohl hinsichtlich einer Frachtmarktbelebung durch positive konjunkturelle Entwicklungen als auch mit Blick auf die aktuellen geopolitischen Unwägbarkeiten

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