

 TVK CONSULT

MARKTUPDATE SEEFRACHT

November 2023





Inhalte

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

Hafenübernahme: HHLA-Führung stellt sich nun doch hinter MSC-Einstieg

1 Thema des Monats

Insbesondere eine Eigenkapitalspritze in Höhe von 450 Millionen Euro nach Abschluss der Übernahme überzeugen den HHLA Vorstand

- Das Management des Hamburger Hafenbetreibers HHLA unterstützt nach Zugeständnissen der zukünftigen Großaktionäre nun doch die Übernahme durch die Schweizer Reederei MSC.
- Die Stadt Hamburg und MSC haben Zusagen erteilt, darunter eine Eigenkapitalzufuhr von 450 Millionen Euro und den für 5 Jahre befristeten Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen.
- Die HHLA sieht sich durch die Übernahme auch in Zukunft als führendes europäisches Logistikunternehmen positioniert. MSC steigt bei Vollzug mit 49,9% ein und die Hansestadt Hamburg bleibt mit 50,1% weiterhin Mehrheitseigner
- Das Angebot sorgte für Befürchtungen, dass MSC Sonderrechte beanspruchen könnte. Die Gewerkschaft Verdi begrüßte die Einigung zwar, fordert jedoch einen Tarifvertrag zur Absicherung der Vereinbarung. Die Vereinbarungen hätten eine Mindestlaufzeit von 40 Jahren

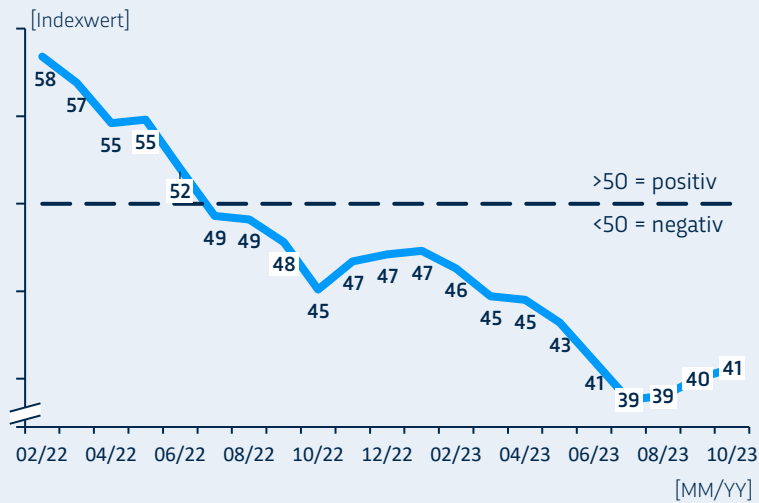


Einkaufsmanagerindex & Geschäftsklimaindex mit leichtem Aufwind. Importklima weiterhin schwach

2 Facts & Figures

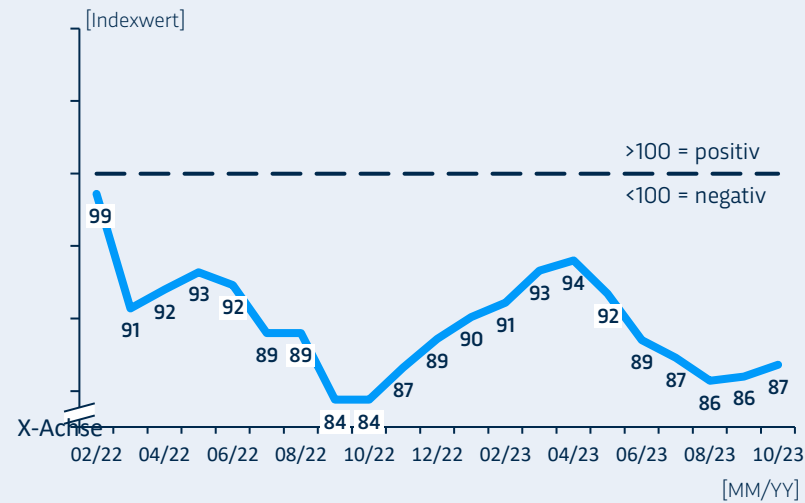
Einkaufsmanagerindex (EMI)

Diffusionsindex, saisonbereinigt



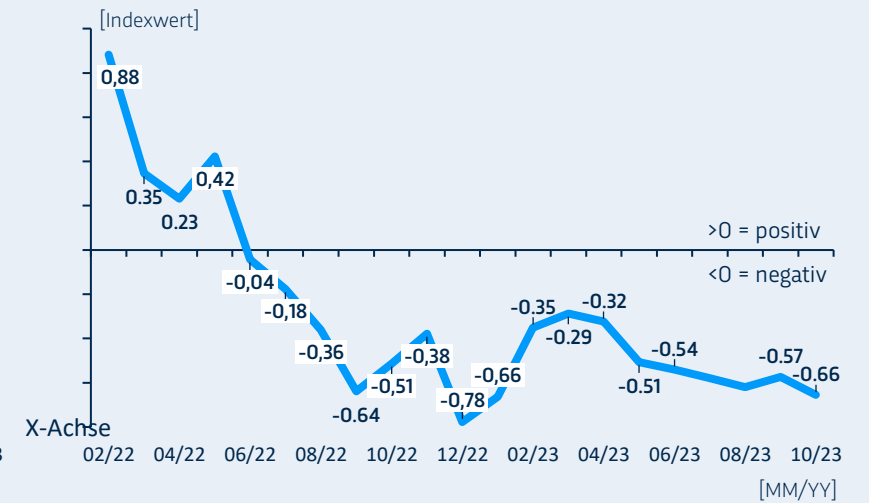
ifo-Geschäftsklimaindex

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.

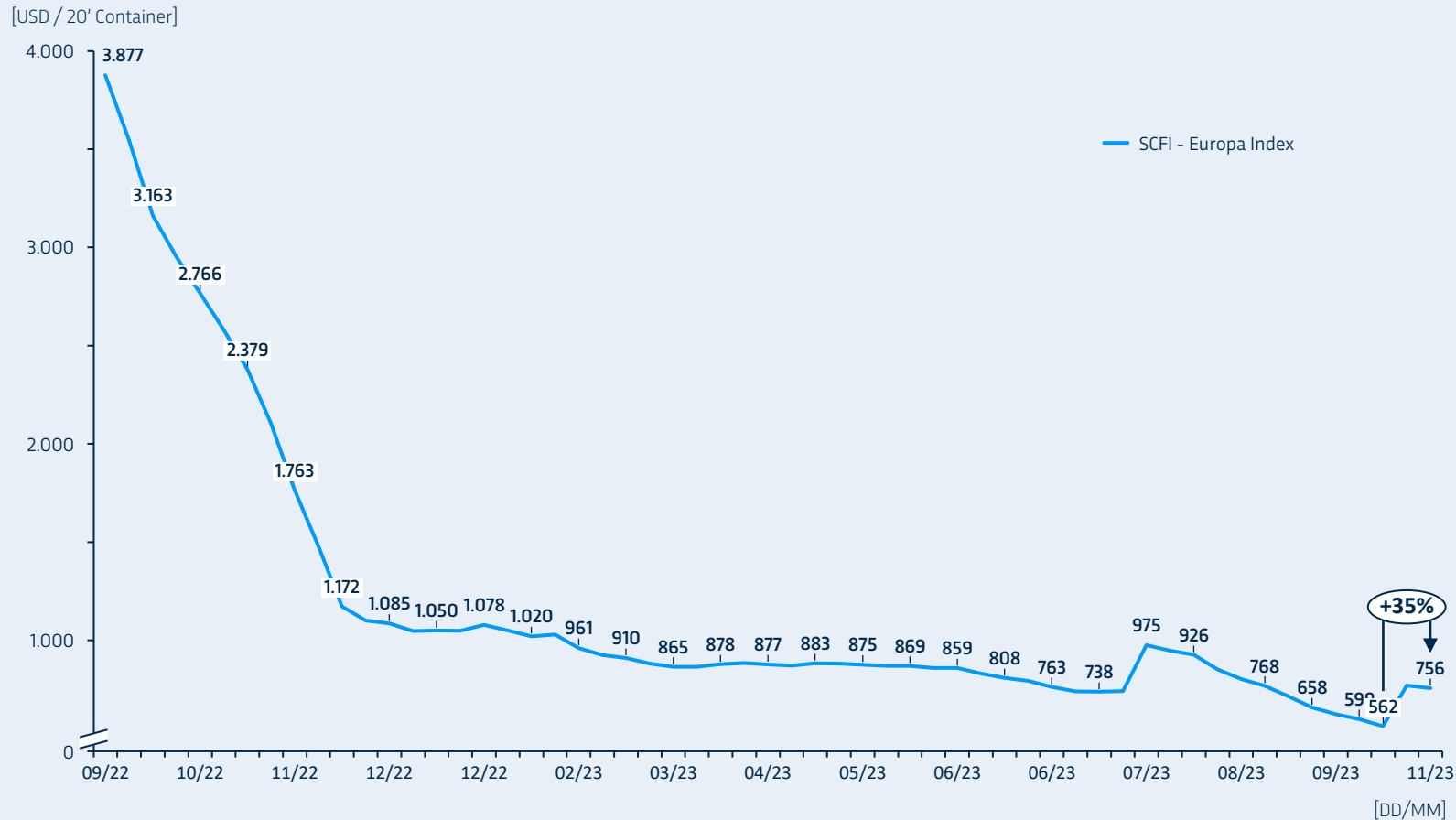
*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

Signifikanter Anstieg des SCFI Europe seit Tiefpunkt um 35% 756 USD je 20' Container

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Durchschnittliche wöchentliche Frachtraten – Shanghai Container Freight Index (SCFI)



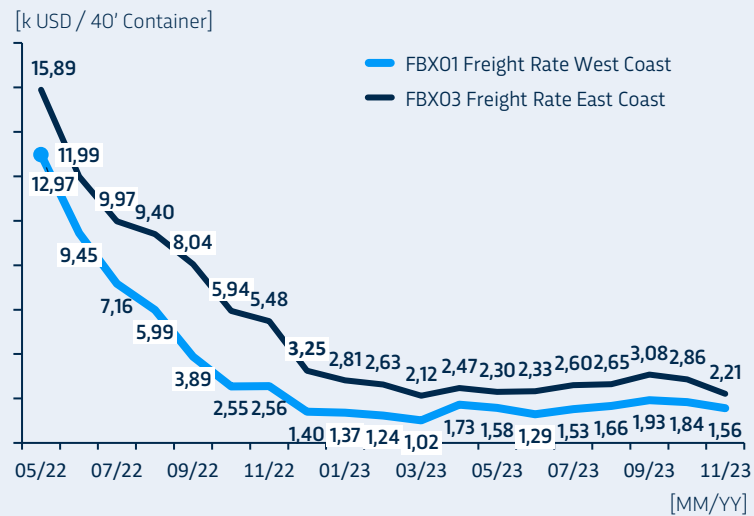
Frachtpreise ziehen deutlich an

- 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 35% auf aktuell 756 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 noch bei 6,1% und ist seitdem stetig auf 4,3% im September zurückgelaufen. In einer von Eurostat mitgeteilten Schnellschätzung liegt die Teuerungsrate für Oktober bei nur noch 2,9%
- 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 4,6% im September auf 4,3% im Oktober ab

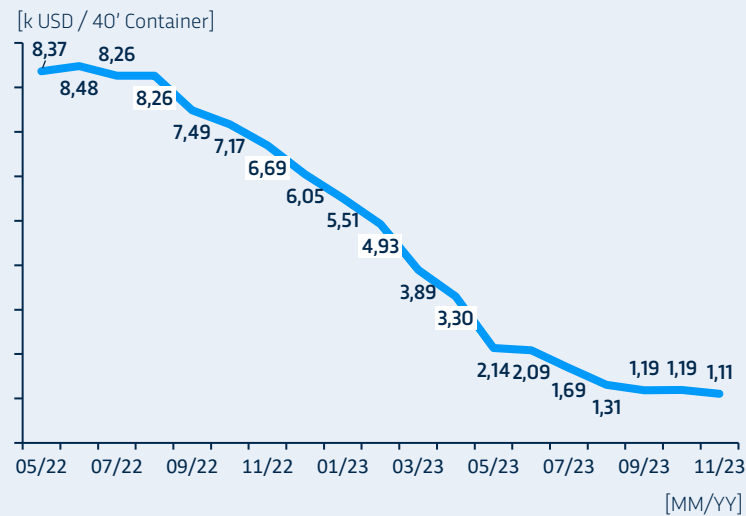
China-USA Frachtraten mit Abwärtsbewegung // Nordeuropa-USA Frachtraten kaum verändert // USA-Nordeuropa Frachtraten sinken deutlich & markieren neues Tief

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

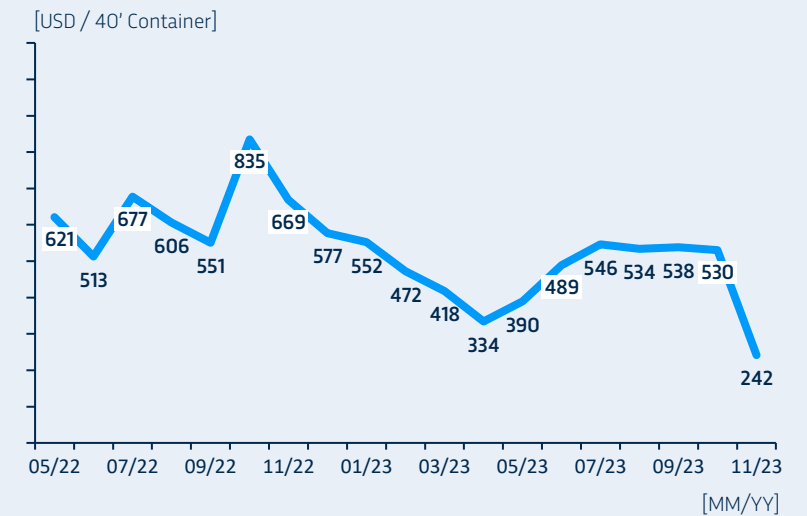
China/Ostasien nach Nordamerika



Nordeuropa nach Ostküste-USA



Ostküste-USA nach Nordeuropa



Übergeordnet verläuft die Preisentwicklung der Routings von China in die USA – insbesondere relativ zur Preisentwicklung anderer Routings – seit Jahresanfang mit Blick auf den vorangegangenen dynamischen Preisabschlägen bis Ende 2022 im aktuellen Jahr seitwärts

Wenngleich die Volatilität der Frachtpreise nicht gering ist. So gehen die Frachtpreise im November im Vormonatsvergleich im November um 15-20% zurück

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

Trotz der gesunkenen Dynamik sind die Frachtraten seit Mai rund 50% gesunken und notieren aktuell im November bei 1.100 USD

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

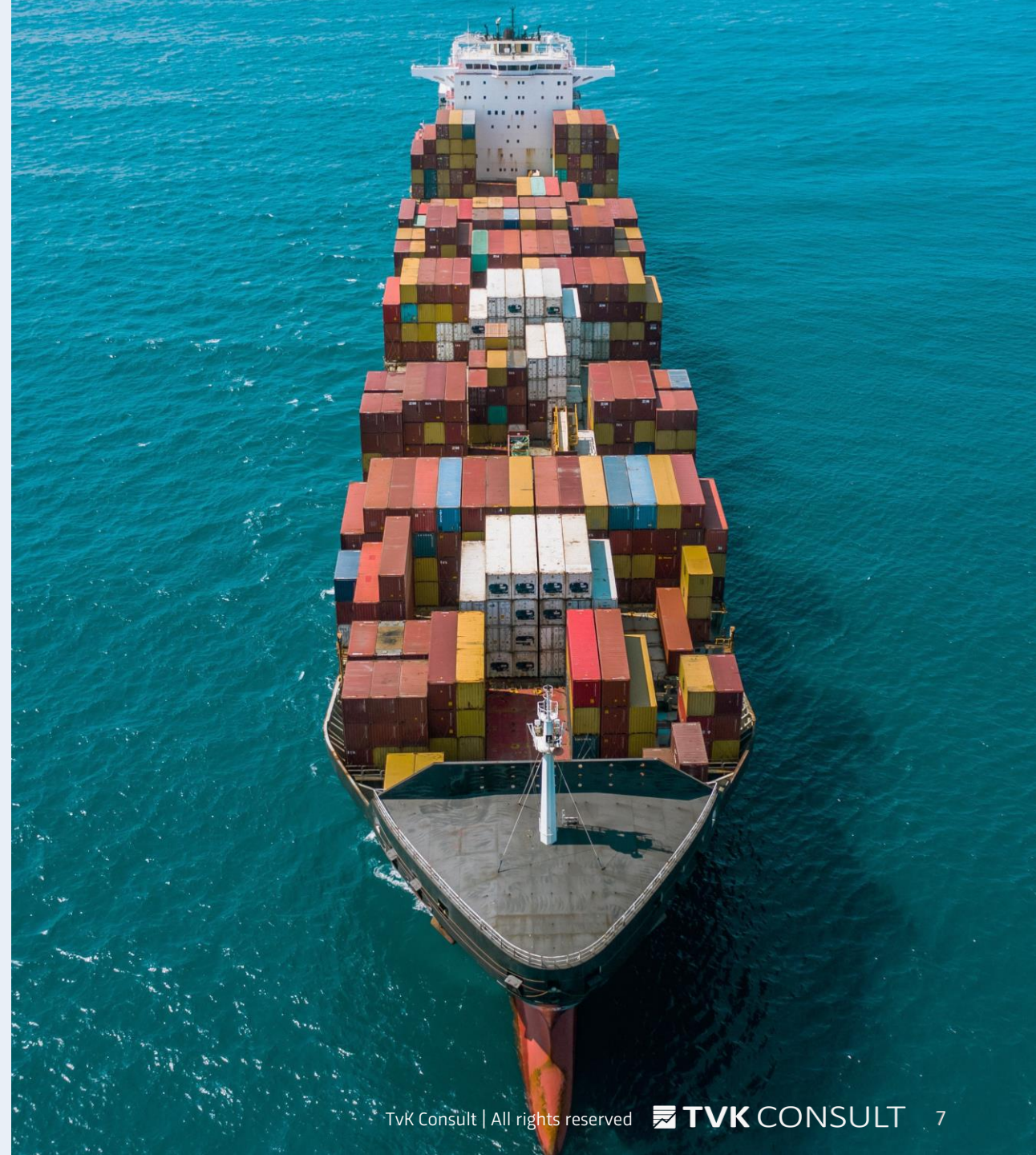
Von September bis aktuell im November haben sich die Frachtpreise mit hoher Dynamik mehr als halbiert

Schifffahrt durch Panamakanal wegen Niedrigwasser eingeschränkt

4 Schifffskapazitäten & Routen

Die Schifffahrt durch den Panamakanal muss wegen Niedrigwasser infolge hoher Temperaturen und Dürre weiter eingeschränkt werden

- Die Kanalverwaltung plant, die Zahl der buchbaren Schiffspassagen bis Februar 2024 schrittweise von 30 auf 18 pro Tag zu reduzieren
- Der Pegelstand des Gatun-Sees, der den Kanal speist, ist auf ein historisch niedriges Niveau gesunken. Bereits Mitte des Jahres wurde die Kanalkapazität aufgrund des Niedrigwassers begrenzt, was zu einer Reduzierung der Schiffspassagen und des maximalen Tiefgangs führte
- Der Panamakanal, der normalerweise von etwa 14,000 Schiffen pro Jahr passiert wird, ist ein wichtiges Nadelöhr im globalen Handel, insbesondere für den Warenaustausch zwischen Asien und den USA
- Der Klimawandel beeinträchtigt weltweit die Containerschifffahrt als bedeutenden Gütertransportweg mit Auswirkungen von Extremwetterbedingungen wie Stürmen oder Dürre sowie einem allgemein steigenden Meeresspiegel. Etwa 90 Prozent des weltweiten Güterverkehrs werden per Schiff verbracht



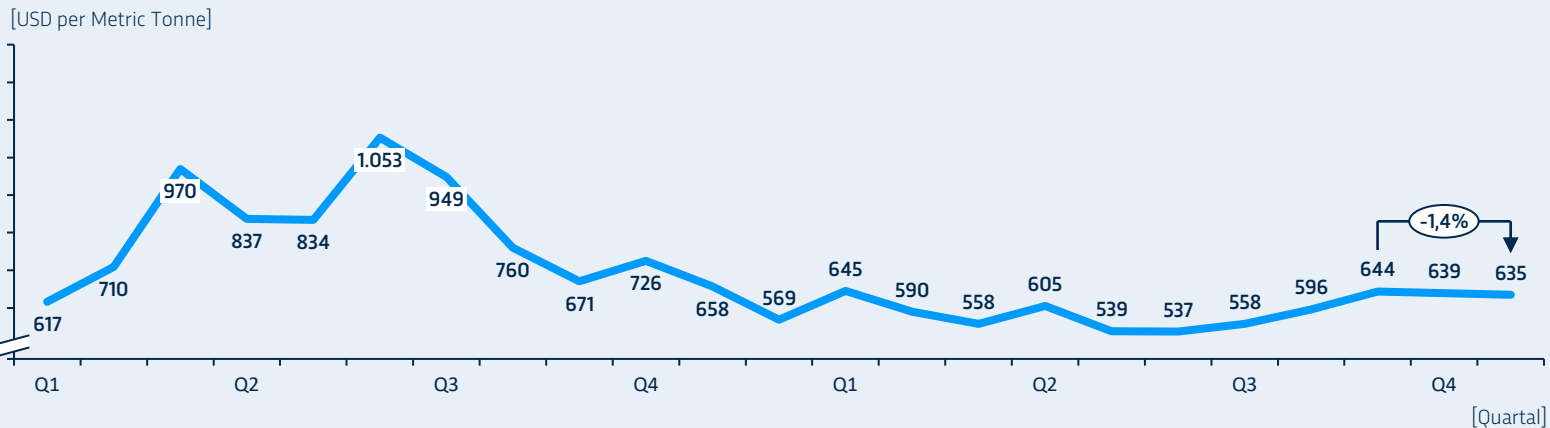
Bunkerpreise seit September ohne signifikante Preisbewegungen

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

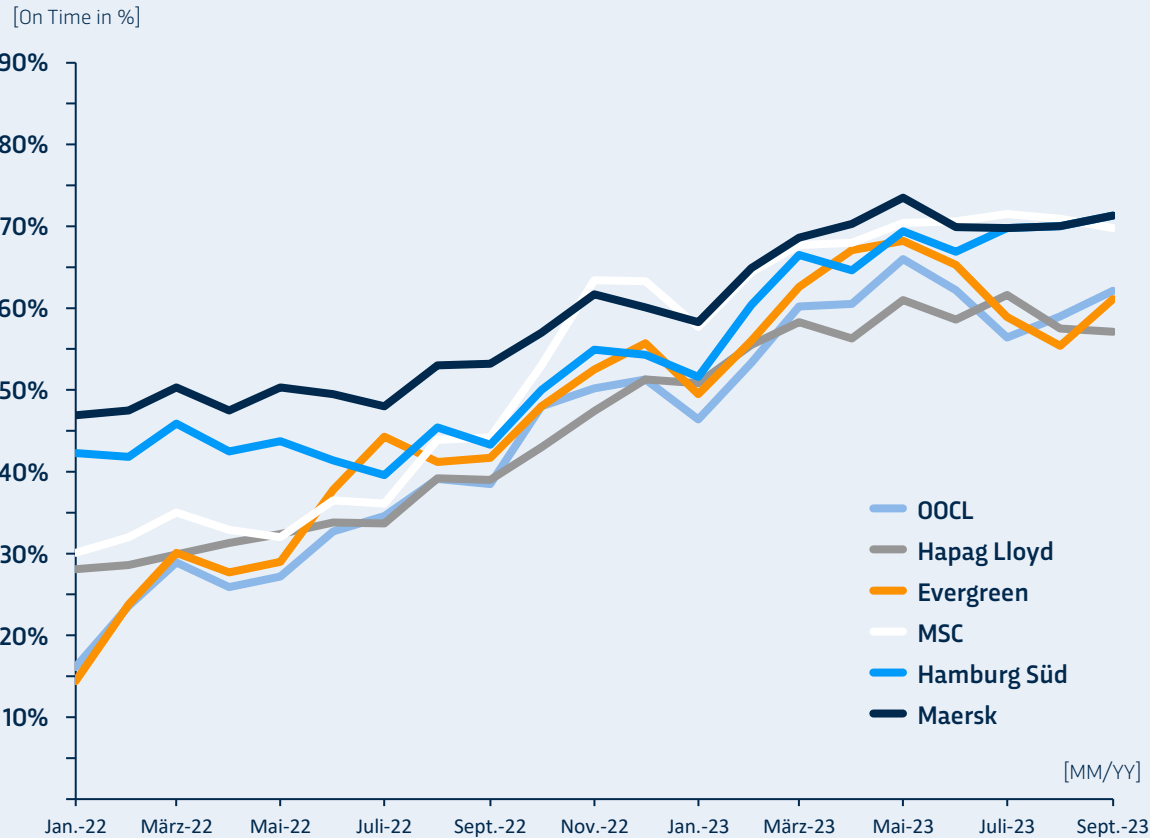
Stabile Preise seit drei Monaten

- 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
- Auf die Markierung des Tiefpunktes im Juni 2023 folgte eine mehrmonatige Preissteigerung um insgesamt zwischen 15-20%
- Seit September pendelt der Global Average Bunkerpreis ohne signifikante Ausschläge um 715 USD und der Global 4 Ports Average Bunker Price um 640 USD per Metric Tonne

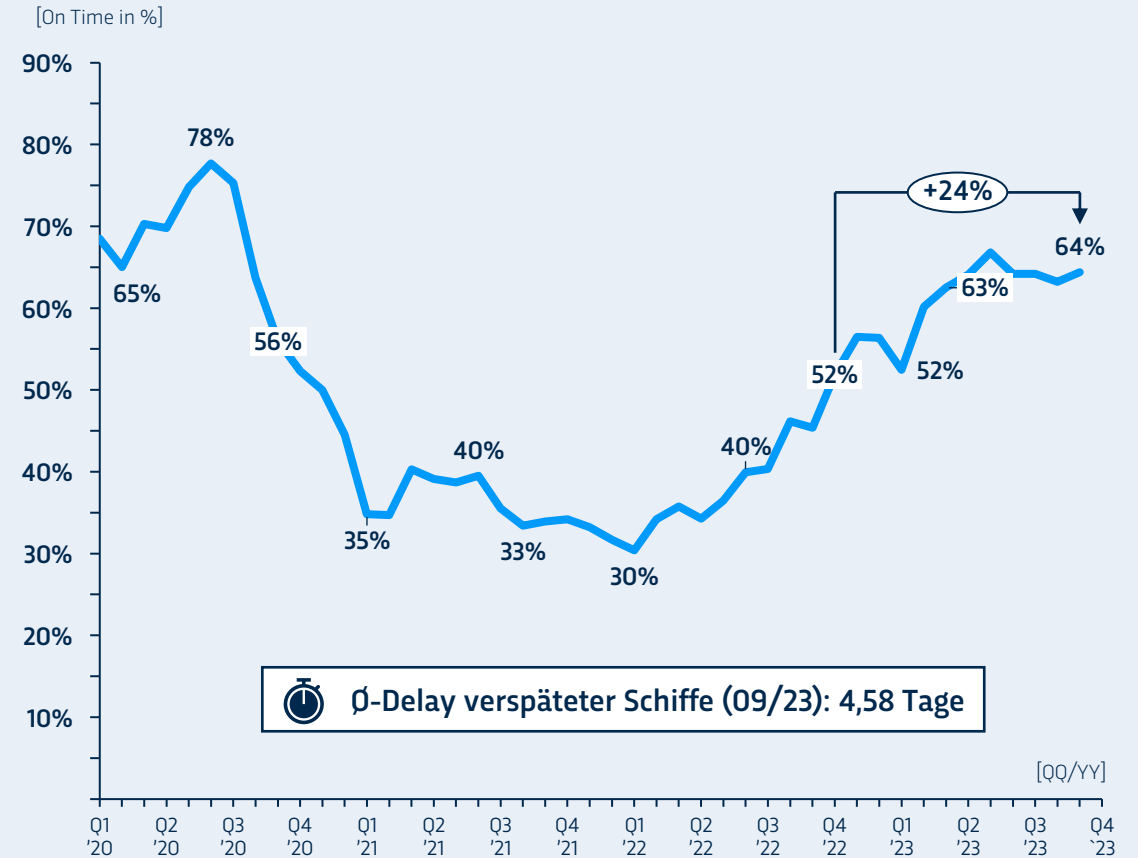
Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe erreicht 3-Jahres-Hoch

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe global

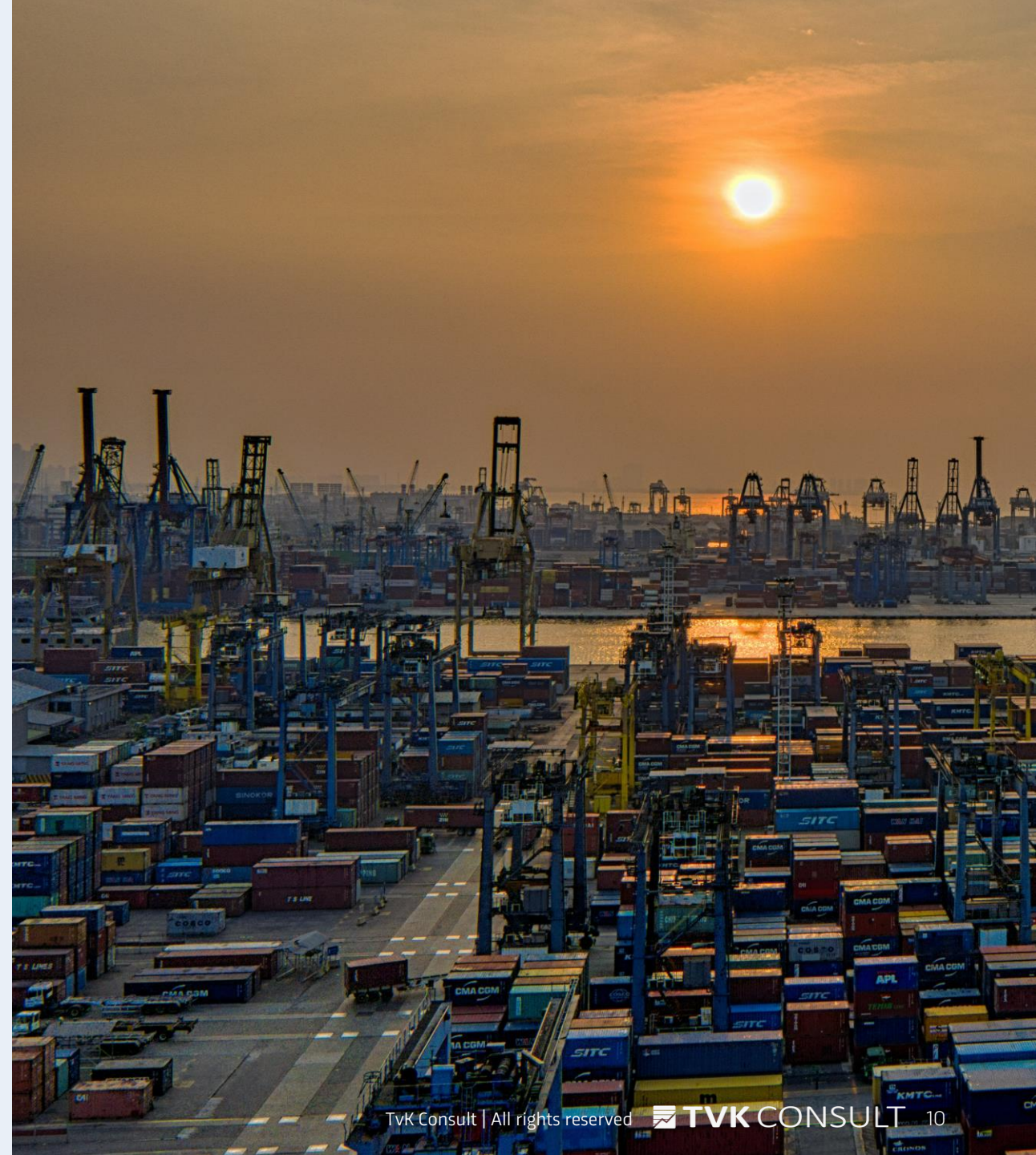


Deutschlands Exportbilanz trotz Volumentrückgang mit Überschusssteigerung

7 Newsroom

Deutsche Exporte starten schwach in die zweite Jahreshälfte - Ausgabenrückgang für Importe überwiegt

- Die deutschen Exporte sind im September um 2,4 Prozent im Vergleich zum Vormonat gesunken und liegen 7,5 Prozent unter Vorjahresniveau. Dennoch verbessert sich die Handelsbilanz im Vergleich zum Krisenjahr 2022, da die Importausgaben stärker sinken als die Exporteinnahmen
- Das Importvolumen lag im September 16,6 Prozent unter dem Vorjahresniveau - als Hauptgrund sind die gesunkenen Energiepreise anzuführen. Der Exportüberschuss im September hat sich somit mit 16,5 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr mehr als verdreifacht. Im Vorjahresvergleich der ersten neun Monate stiegen die Exporte um 0,1 Prozent, während die Importe um 8,5 Prozent
- Gegenüber 80 Milliarden Euro Außenhandelsüberschuss in 2022 steuert Deutschland für 2023 somit auf einen Wert nahe 200 Milliarden Euro zu





Indikatoren deuten auf Konjunkturaufschwung hin – Unsicherheit bleibt hoch

8 TvK Ausblick

Die Inflation läuft konstant zurück und der Frachtmarkt scheint auf geringem Frachtpreisniveau zunehmend normalisiert – zum anderen schwebt ein Damoklesschwert geopolitischer Konflikte über den positiven Entwicklungen

- Der fortwährende Rückgang der Inflationsraten, hierzulande wie auch global, verbreitet die Hoffnung auf ein Ende des Zinserhöhungszyklus der großen Zentralbanken wie der FED in den USA und der EZB im Euro-Raum. Gleichzeitig erweist sich die globale Konjunktur bisher als solide gegenüber den hohen Leitzinsen
- Die Konjunkturindikatoren wie der Einkaufsmanagerindex (EMI) und der Ifo-Geschäftsklimaindex weisen ebenfalls spätestens seit August auf eine Verbesserung der konjunkturellen Lage hin. Die Frachtraten für den SCFI Europe sind daneben seit Mitte Oktober vom Tief bei 562 USD um 35% auf 756 USD angestiegen, womit die Frachtraten für diese Route auf Jahressicht jedoch noch immer im unteren Bereich notieren
- Eine positive konjunkturelle Entwicklung gepaart mit einer sich lockernden Geldpolitik kann den Frachtmarkt plötzlich beleben und zu Preisanstiegen für die Frachtverbringung führen. Dabei bleiben die geopolitischen Konflikte wie der Ukrainekrieg und der Nahostkonflikt zu beobachten - wengleich die Unsicherheit konjunkturhemmend wirkt, können sich aus den Konflikten Preissteigerungen getrieben durch die indirekt oder direkt involvierten Ölstaaten ergeben
- Eine Absicherung der globalen Lieferkette auf dem nach wie vor niedrigen Frachtpreisniveau durch langfristige Frachtverträge erweist sich fortwährend als vorteilhaft gegenüber potentiellen Preisanstiegen sowie Interruptionen im globalen Seehandel

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