

MARKTUPDATE SEEFRACHT

Februar 2024





INHALTE

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

Keine größeren Engpässe erwartet trotz Lieferverzögerungen und höherer Preise

1 Thema des Monats (1/2)

Seehandel um Suezkanal weiterhin durch Angriffe der Huthi-Rebellen beeinträchtigt – Handelsvolumen seit Beginn der Angriffe im November um 40% eingebrochen

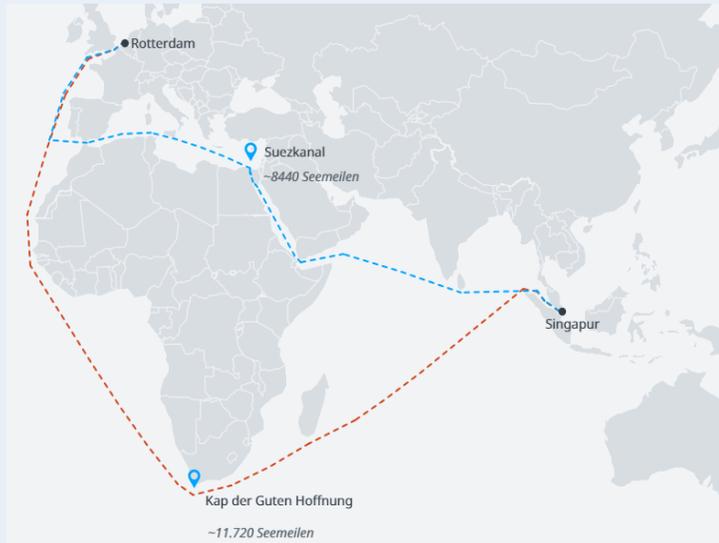
- Während die Reedereien von der Entwicklung der gestiegenen Frachtpreise profitieren, stehen die Handelsunternehmen mit Warenbezug in Fernost aufgrund der deutlich gestiegenen Logistikkosten und Verzögerungen unter Druck
- Unternehmen wie Tee Gschwendner oder die Outdoormarke Vaude berichten von mehrwöchigen Lieferverzögerungen und höheren Kosten. Dennoch rechnen sie nicht mit kurz- oder mittelfristigen Engpässen. Auch große Supermarktketten wie Rewe und Lidl geben Entwarnung und berichten von einer sichergestellten Warenversorgung. Lediglich bei einigen Non-Food-Produkten könne es zu Lieferverzögerungen kommen
- Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) prognostiziert ebenfalls, dass es keine größeren Warenengpässe geben werde, obwohl Lieferkettenprobleme insbesondere für Einzelhändler von Aktions- und Saisonwaren sowie Bekleidung bestünden
- Aus einer IWF-Studie geht hervor, dass eine Verdopplung der Transportkosten die Inflation um 0,7 Prozentpunkte steigen lassen könnte. Einige Unternehmen haben aufgrund der Pandemie und der Suezkanal-Blockade ihre Lagerhaltung erweitert, aber das reiche nicht aus, sagt Kai-Oliver Zander von Arthur D. Little. Tesla ist beispielsweise durch seine Just-in-time-Produktion besonders anfällig und musste die Produktion wegen Problemen im Roten Meer vorübergehend einstellen. Deutsche Automobilhersteller haben laut Zander widerstandsfähigere Lieferketten



Weiterhin verlängerte Transitzeiten und erhöhte Kosten aufgrund fortwährender Sicherheitsrisiken im Suezkanal. Zukünftige Entwicklung bleibt ungewiss

1 Thema des Monats (2/2)

Disruption: Umwege durch Nahostkonflikt



- Asien-Europa-Verbindung gestört: Ca. **12% des weltweiten Handels** direkt betroffen
- Routing via Kap der Guten Hoffnung ca. **40% länger** oder um **7-14 Tage gesteigerte Transitzeiten**
- **Überlastungen an Europas Häfen** prognostiziert: Zwischenzeitlicher Leer- und anschließender Überlauf eintreffender Containerschiffe erwartet
- Einhaltung von Abfahrtsfrequenzen nur mit höherem Schiffseinsatz, **Leercontainer-Mangel** droht

Preiseffekte: SCFI Europe 21/22 vs. LTM



- **Höchste Frachtpreisniveau seit >1 Jahr**
- Aktuell hohe Volatilität mit der Tendenz **weiter steigender Frachtpreise**, sofern Situation nicht zeitnah unter Kontrolle gebracht wird
- **Unsichere Zukunftsprognose**, abhängig von Konfliktentwicklung sowie Wirksamkeit der Verteidigungsinterventionen in und um das Rote Meer
- **Hoher Kraftstoffverbrauch** durch Umweg
- **Steigende Kraftstoffpreise** durch verzögerte Öllieferungen

Marktübersicht

Frachtpreise

- Deutlich gesteigerte Frachtkosten auf direkt betroffenen Routen
- Auswirkungen auf gesamten Welthandel durch Interdependenzen
- Aktuelle Sicherheitslage bleibt kritisch, zukünftige Entwicklung entscheidend

Transitzeiten (China-Nordeuropa)

Standard	Verzögerung
20-40 Tage	+ 7-14 Tage

„Dominoeffekt“

- Lösch-Staus an Häfen durch Leer- und Überlauf
- Treibstoffkosten: Längere Route für Container UND Öl
- Leercontainer-Mangel durch erhöhten Schiffseinsatz
- Zuspitzung der Probleme und globale Ausbreitung

EMI mit Höchststand seit Februar 2023 // ifo-Geschäftsklimaindex weiterhin mit Abwärtsbewegung seit Beginn 2024 // Importklima beginnt 2024 mit Aufwärtstrend

2 Konjunktur Deutschland: Facts & Figures

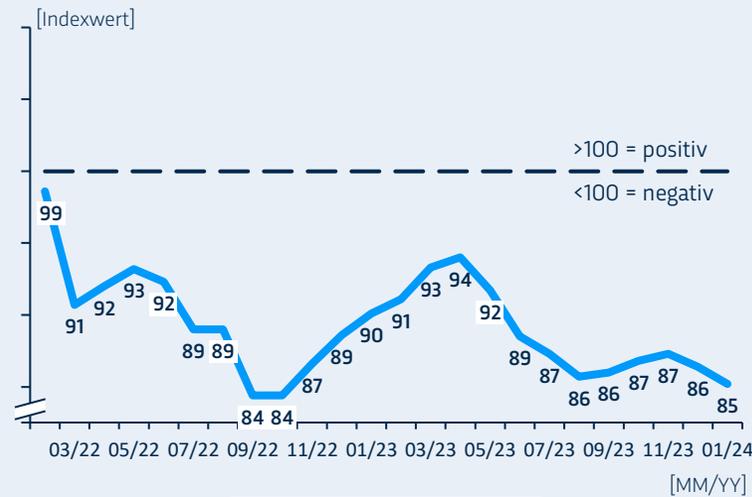
Einkaufsmanagerindex (EMI)

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

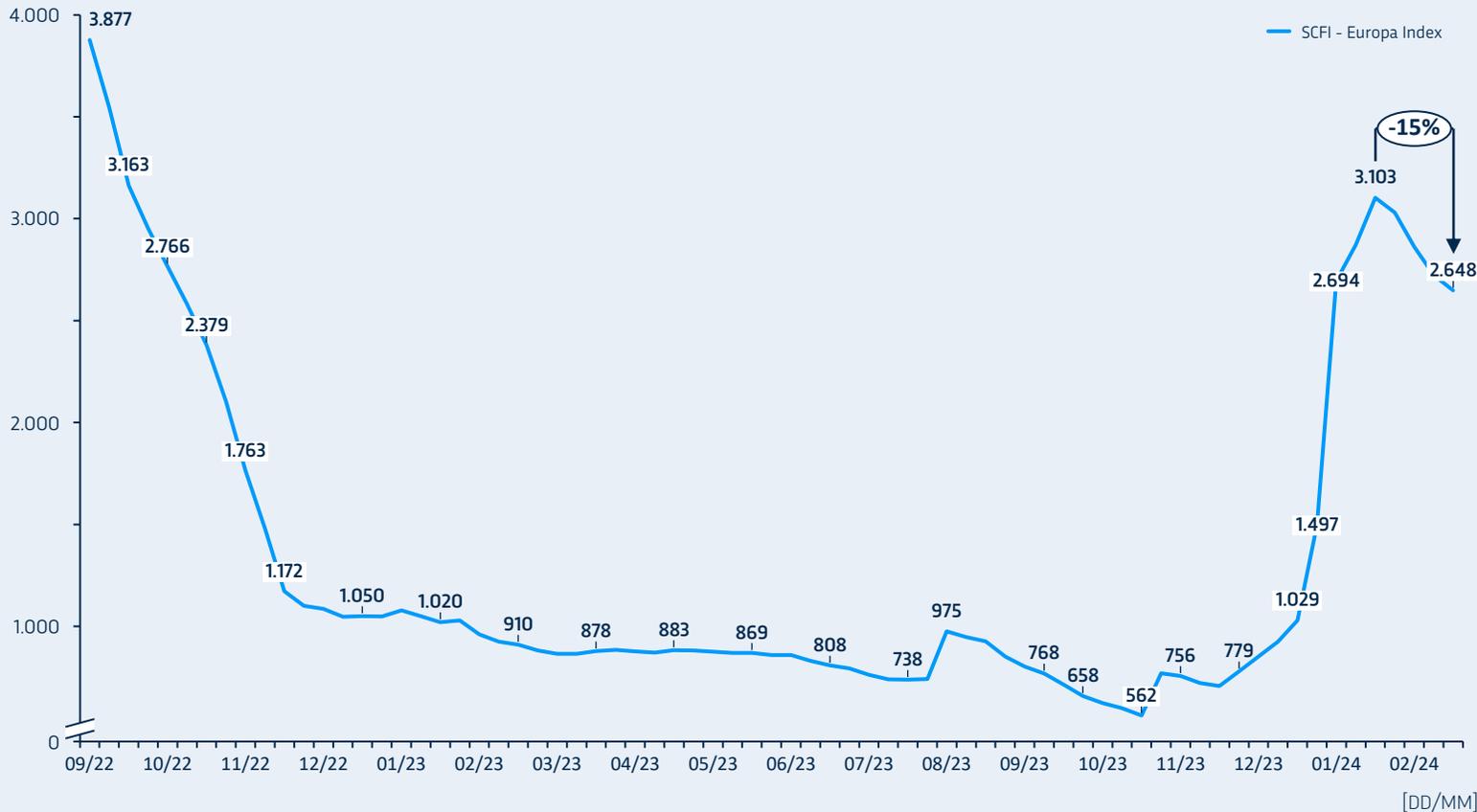
Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

SCFI Europe verharrt trotz Rückgängen von 15% gegenüber Januar-Hoch auf einem Niveau von über 2,6k USD

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Shanghai Container Freight Index Europe (SCFI Europe)

[USD / 20' Container]



Hohes Niveau trotz Preisrückgang

- Auf die historisch hohen Frachtpreise infolge der Blockade des Suezkanals und der Pandemie folgte eine starke Korrektur bis November 2022. Eine schwache Konjunktur sowie hohe Inflationsraten hielten die Frachtpreise in einer Range von rund 550-1050 USD
- Seit Mitte Dezember verzeichnet der Index einen rapiden Anstieg auf zuletzt 2.648 USD, der auf die aktuelle Situation im Suezkanal zurückzuführen ist. Weiterhin hohe Frachtpreise sowie Preisanstiege nicht unwahrscheinlich. Zukünftige Entwicklung maßgeblich von Nahostkonflikt beeinflusst



Konjunktur-Exkurs:
Inflationsdaten (Euroraum)

Zeitpunkt (MM/YY)	Verbraucherpreisindex (HVPI)	Δ VM (%P)	Kerninflation	Δ VM (%P)
01/24	2,8%	-0,1	3,4%	-0,1
12/23	2,9%	+0,5	3,5%	-0,3
11/23	2,4%	-0,5	3,8%	-0,5

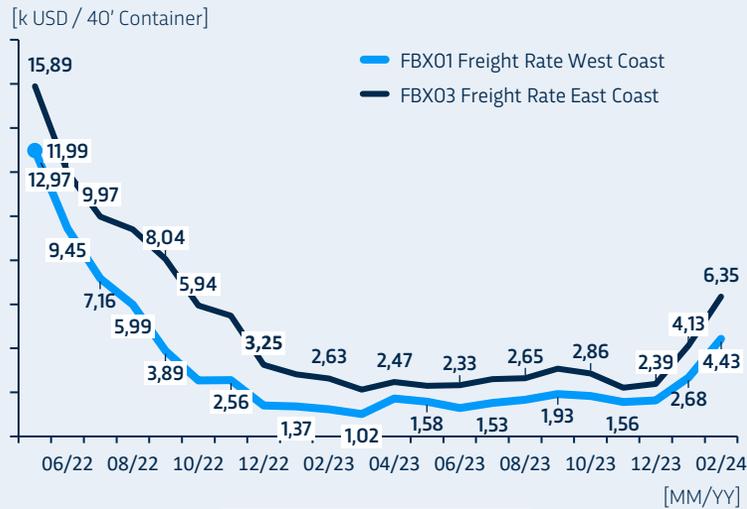
Δ VM (%P) = Unterschied zum Vormonat in Prozentpunkten | HVPI = Harmonisierter Verbraucherpreisindex

Quellen: Eurostat, DSV, TvK Analysis

China-USA Frachtraten verdoppeln sich seit Jahresbeginn // USA-Nordeuropa sowie Nordeuropa-USA Routings zuletzt kaum verändert

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

China/Ostasien nach Nordamerika



Deutliche Preisanstiege auf den China-Nordamerika Routings infolge der Disruption am Suez-Nadelöhr werden sichtbar. Höchste Frachtpreise seit Dezember 2022 auf beiden China-USA Verbindungen.

Nordeuropa nach Ostküste-USA



Seitwärtstrend setzt sich auf der Nordeuropa-USA Verbindung fort. Aktuelle Störungen haben keinen signifikanten Einfluss auf das Routing.

Ostküste-USA nach Nordeuropa



Nach dem sprunghaften Anstieg zu Jahresbeginn auf der Route von den USA nach Nordeuropa von ca. 240 USD auf 567 USD / 40' Container, bewegen sich die Frachtpreise wieder auf dem vorherigen mehrmonatigen Seitwärts-Niveau über 500 USD.

WCI verzeichnet ersten Rückgang seit 8 Wochen: Entspannung voraus?

4 Schifffskapazitäten & Routen

Chinesisches Neujahrsfest, moderate geopolitische Entspannung um Rotes Meer und Erholung am Panamakanal sorgen für leichte Beruhigung des globalen Seehandels

- Der Drewry World Container Index (WCI) verzeichnet einen Rückgang von 3,5 Prozent – dies ist der erste Rückgang seit acht Wochen
- Die Frachtraten sind in der letzten Woche leicht gesunken, beeinflusst durch das Neujahrsfest in China und die militärische Intervention im Rotem Meer. Die Nachfrage nach Gütern nimmt durch die einwöchige Schließung der Fabriken in China aufgrund des Neujahrsfestes ab.
- Gleichzeitig gibt es Anzeichen der Entspannung am Panamakanal aufgrund von Regenfällen, welche die Wasserstände in den zuführenden Seen erhöht haben. Nachdem eine Dürre den Wasserständen seit Herbst 2023 stark zusetzte. Erhöhten die Kanalbehörden die Tonnage, um Verzögerungen und die damit verbunden Kosten zu reduzieren.
- Die täglichen Passagen im Panama-Kanal wurden nun von 32 auf 34 Durchfahrten erhöht. Außerdem planen die Kanalbehörden auch die Einführung eines neuen Mess- und Preissystems ab Juli 2024.



Die Bunkerpreise verlaufen weiterhin seitwärts. Geopolitische Konflikte in Nahost üben derzeit kaum Einfluss auf den globalen Ölmarkt

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

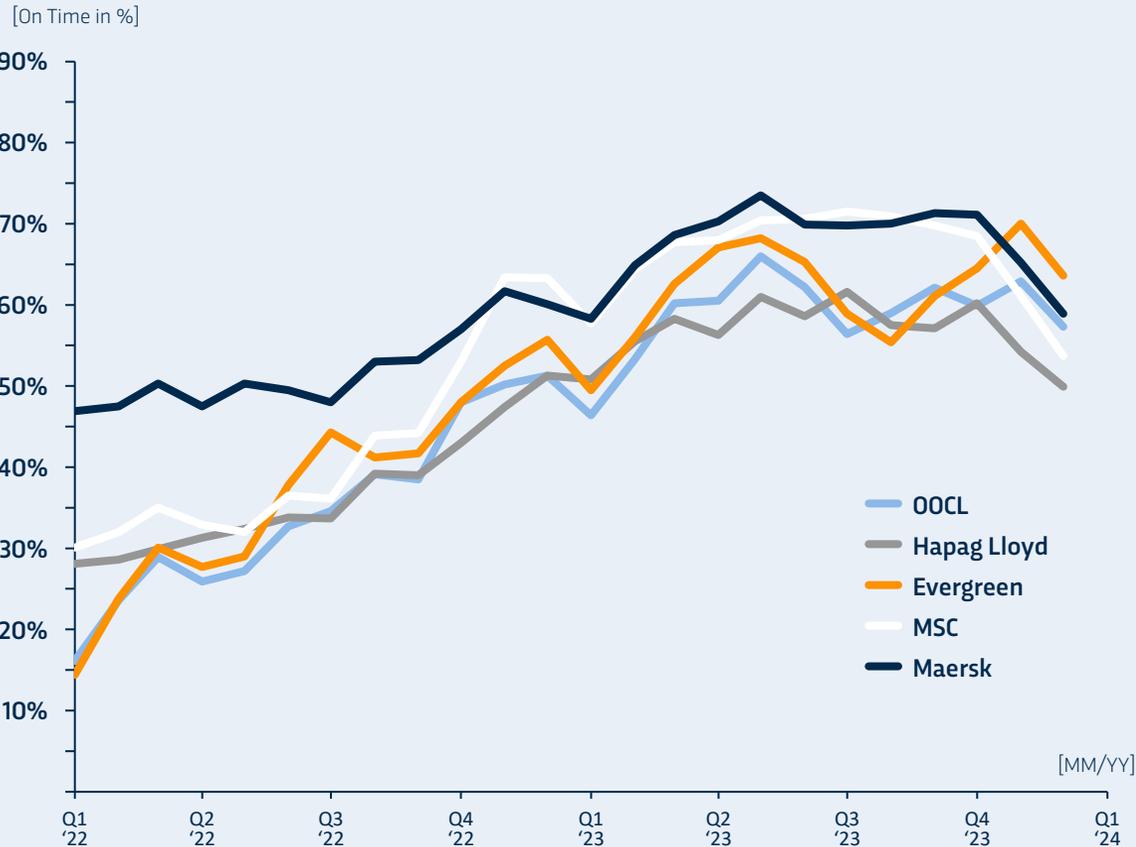
Stabile Kraftstoffpreise seit September 2023

- Auf die 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 618-740 USD per Metric Tonne. Auf die Markierung des Tiefpunktes im Juni 2023 folgte eine mehrmonatige Preissteigerung um zwischen 15-20%
- Der starke US-Dollar entlastet zunehmend den Ölpreis: Eine starke Leithandelswährung führt zu einer geringeren Nachfrage. Diese trifft zudem auf ein derzeit hohes Angebot.

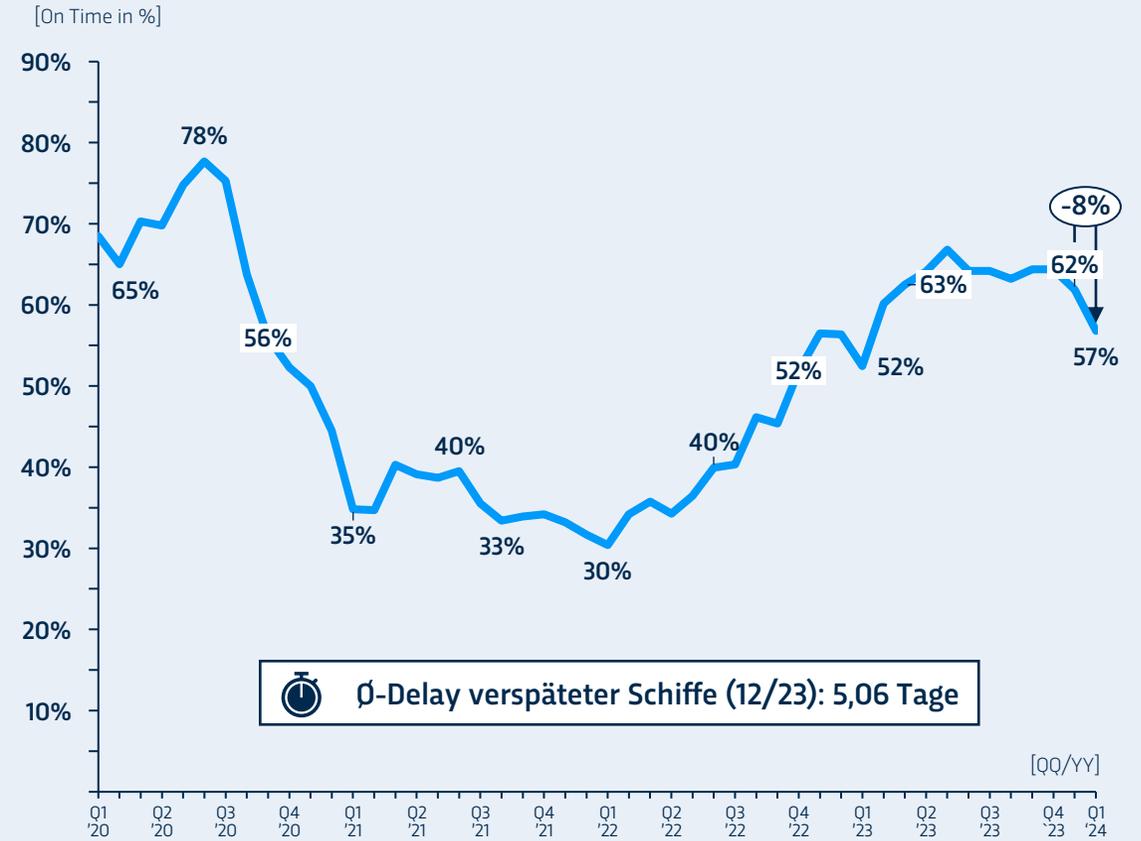
Termineinhaltungen großer Containerschiffe unterschreiten erstmals nach einem Jahr wieder die 60%-Marke

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe global

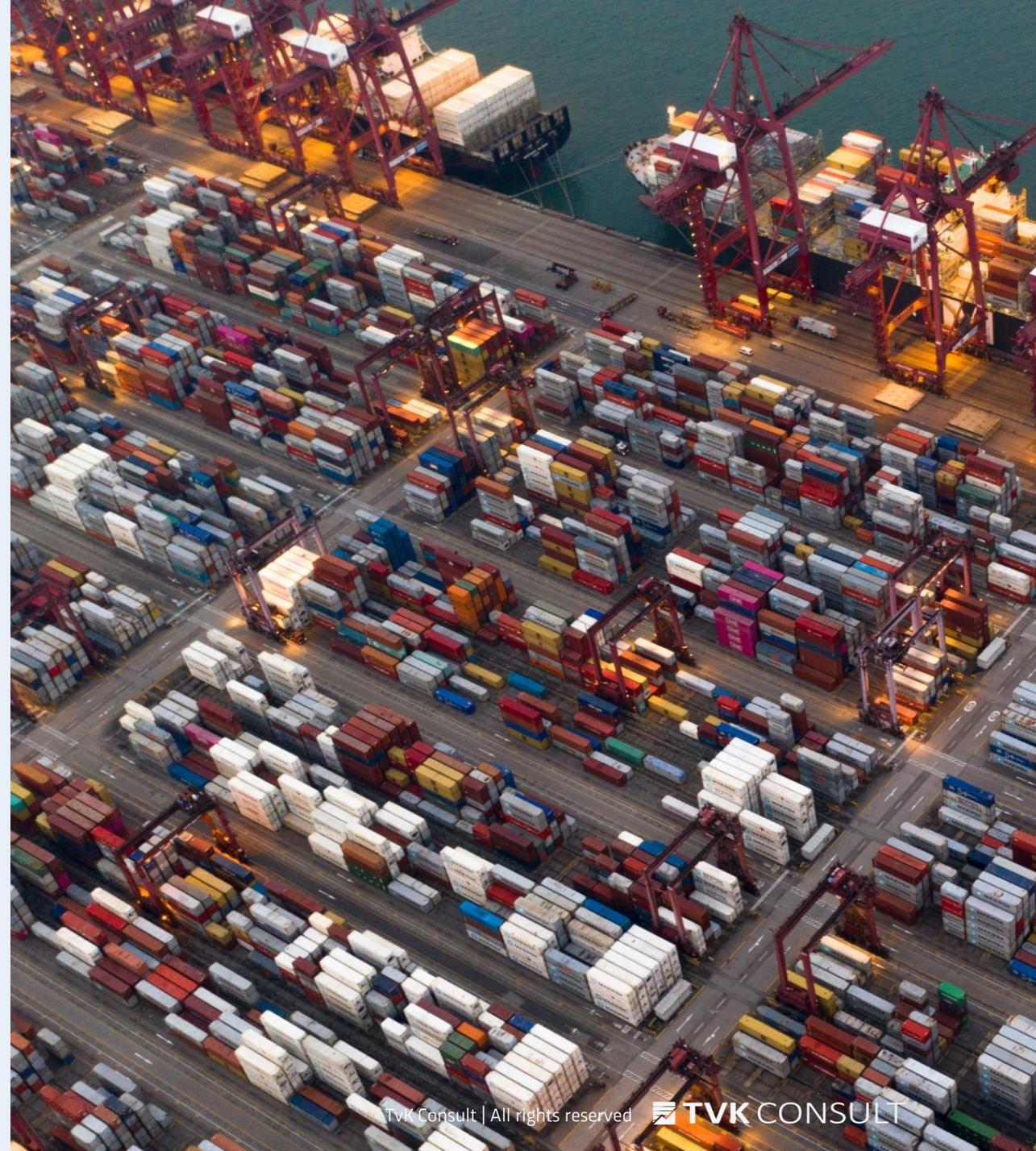


Spotraten erreichen 5000 Dollar – Hapag-Lloyd hofft auf positives erstes Quartal

7 Newsroom

Hapag-Lloyd investiert 350 Millionen Dollar in 125.000 neue Container und setzt 10-15% mehr Schiffe ein, um den aktuellen Umstellungen zu entgehen

- Reedereien wie Hapag-Lloyd reagieren auf die Unsicherheit, indem sie 350 Millionen Dollar für 125.000 neue Container investieren und zusätzlich 10-15% mehr Schiffe einsetzen, um die Fahrpläne trotz der verlängerten Alternativ-routings aufrecht erhalten zu können
- Die Frachtraten sind aufgrund der gestiegenen Risiken und Kosten stark angestiegen. Aktuell werden rund 5000 Dollar für den Transport eines Standardcontainers von Shanghai nach Rotterdam veranschlagt, im Vergleich zu etwa 1000 Dollar im vergangenen Herbst
- Hapag-Lloyd verzeichnet für 2023 einen Umsatzrückgang um 48 Prozent auf 17,9 Milliarden Euro. Im Dezember führten die Huthi-Angriffe zu einem Transportausfall von 150.000 Containern, was allein Umsatzeinbußen im dreistelligen Millionenbereich auslöste
- Die gestiegenen Frachtraten könnten das Ergebnis von Hapag-Lloyd im ersten Quartal 2024 verbessern, nachdem das Ebit in Q4 2023 mit 200 Millionen Euro ins Minus sank





Individuelle Diversifikation: Sicherheitsanker mit Flexibilität

8 TvK Empfehlung

Unsichere Marktsituation spricht für individuell abgewogene Kombination langfristiger Frachtverträge und kurzfristiger Spotmarkt-Volumina

- Die aktuellen Konjunkturindikatoren zeigen kein klares Bild und weisen keine einheitlichen Entwicklungen auf. Gleichzeitig ist im Euroraum weiterhin ein Rückgang der Inflation hin zu den Normalwerten zu beobachten, was positiv auf Seiten der Nachfrage und damit belebend für den Frachtmarkt sowie Frachtpreise wirken kann
- Dennoch trübt die bestehende geopolitische Unsicherheit im Suezkanal die Planungssicherheit erheblich ein – die zukünftige Entwicklung in der Krisenregion bleibt weiterhin ungewiss und ist gleichzeitig ein maßgeblicher Faktor für Entwicklung im globalen Handel und Lieferketten
- Zwar wurden die militärischen Interventionen jüngst ausgeweitet – und auch Deutschland beteiligt sich zukünftig mit der Fregatte Hessen an der Operation – dennoch kam es am 12.02.2024 erneut zu einem Raketenangriff durch die Huthi-Rebellen auf ein Handelsschiff
- Eine sinnvolle, individuell an Geschäftsabläufe angepasste Diversifikation langfristiger Frachtverträge und kurzfristig buchbarer Volumina bleibt ein wirksames Mittel zur Gewährleistung der Planungssicherheit bei Aufrechterhaltung der gegenwärtig notwendigen Flexibilität

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