

MARKTUPDATE SEEFRACHT

Januar 2024





INHALTE

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

Engpässe durch Nahostkonflikt: Tesla und Skoda pausieren Produktion

1 Thema des Monats (1/2)

Mehr als 20 Angriffe von den Huthi Rebellen im Roten Meer auf globale Handelsschiffe hat es seit Dezember 2023 gegeben. Reedereien weichen den Angriffen der Huthi über das Kap der Guten Hoffnung aus. Rund 12% des globalen Handels sind direkt betroffen.

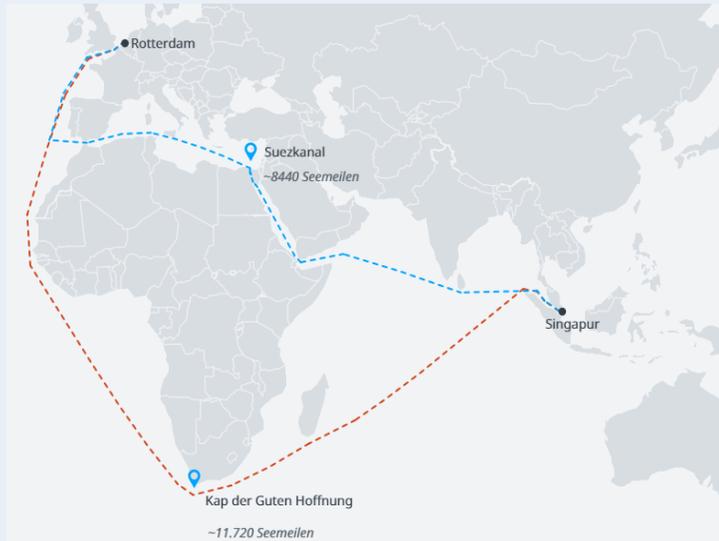
- Der Umweg über das Kap der Guten Hoffnung bedeutet für die Reedereien eine verlängerte Route von rund 40% oder höhere Transitzeiten von bis zu 14 Tagen mit schwerwiegenden Folgen für ein sensibles globales Logistiknetzwerk. Die Frachtpreise von Asien nach Nordeuropa haben sich bereits mehr als verdreifacht.
- Die aktuell gestiegenen Frachtpreise und Transitzeiten sind jedoch nur die Spitze des Eisbergs: Zur Aufrechterhaltung der eng getakteten Abfahrtsfrequenzen müssen mehr Frachter eingesetzt werden, was unweigerlich dazu führt, dass der Leercontainer-Bedarf steigt. Gleichzeitig drohen durch Überlastung Hafenaus an europäischen Eingangshäfen und der Rücktransport der Container nimmt durch die verlängerte Route mehr Zeit in Anspruch. Sowohl der Containermangel als auch Hafenaus haben globale Auswirkungen, wie die Suezkanal-Blockade durch die Evergreen 2021 unerfreulich unter Beweis gestellt hat.
- Hapag-Lloyd, die größte Reederei Deutschlands, verkündete am 16.01.24, aufgrund der kritischen Sicherheitslage weiterhin den Suezkanal zu umfahren. Am 22.01.24 soll die Situation neu bewertet werden.
- Nach Angaben des Kieler Institut für Wirtschaft (IfW) ist das Volumen der im Roten Meer transportierten Container bereits um 70% eingebrochen. Der gestörte Welthandel zeigt bereits Wirkung an europäischen Produktionsstätten: Verlängerte Lieferzeiten führen zu Engpässen in der Produktion – so pausieren beispielsweise Tesla und Skoda temporär ihre Produktionen in Europa aufgrund fehlender Teile.



Die Folgen des Nahostkonfliktes auf den Seehandel im Überblick: Massive Ratenanstiege und verlängerte Transitzeiten

1 Thema des Monats (2/2)

Disruption: Umwege durch Nahostkonflikt



- Asien-Europa-Verbindung gestört: Ca. **12% des weltweiten Schiffverkehrs** 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 Frachtpreise 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

FAK-Frachtraten (ex Asien, in kUSD)*

Routing	20'	40'
North Europe	4,2	6,0
West Med.	4,5	6,0
East Med.	4,6	6,2
Adriatic	4,6	6,1
Black Sea	4,7	6,3
Syria	4,9	6,8

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

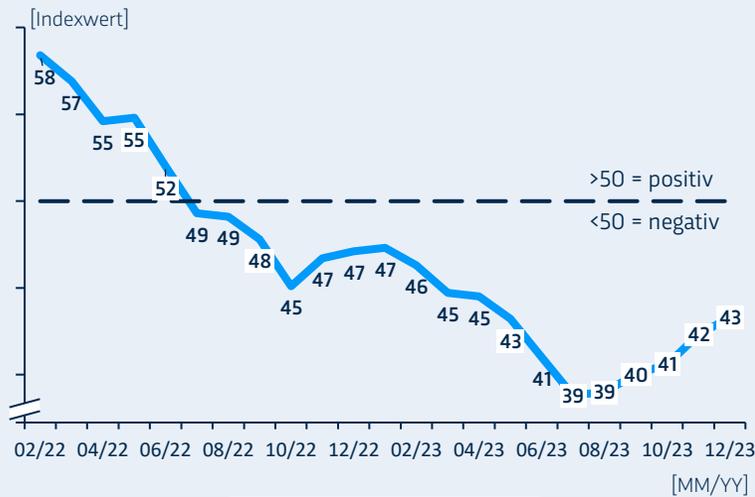
*Forecasts based on TvK Analysis

EMI klart seit August auf // ifo-Geschäftsklimaindex gibt leicht nach // Importklima nähert sich Tief aus Dezember 2023

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 Konjunktorentwicklung. 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.

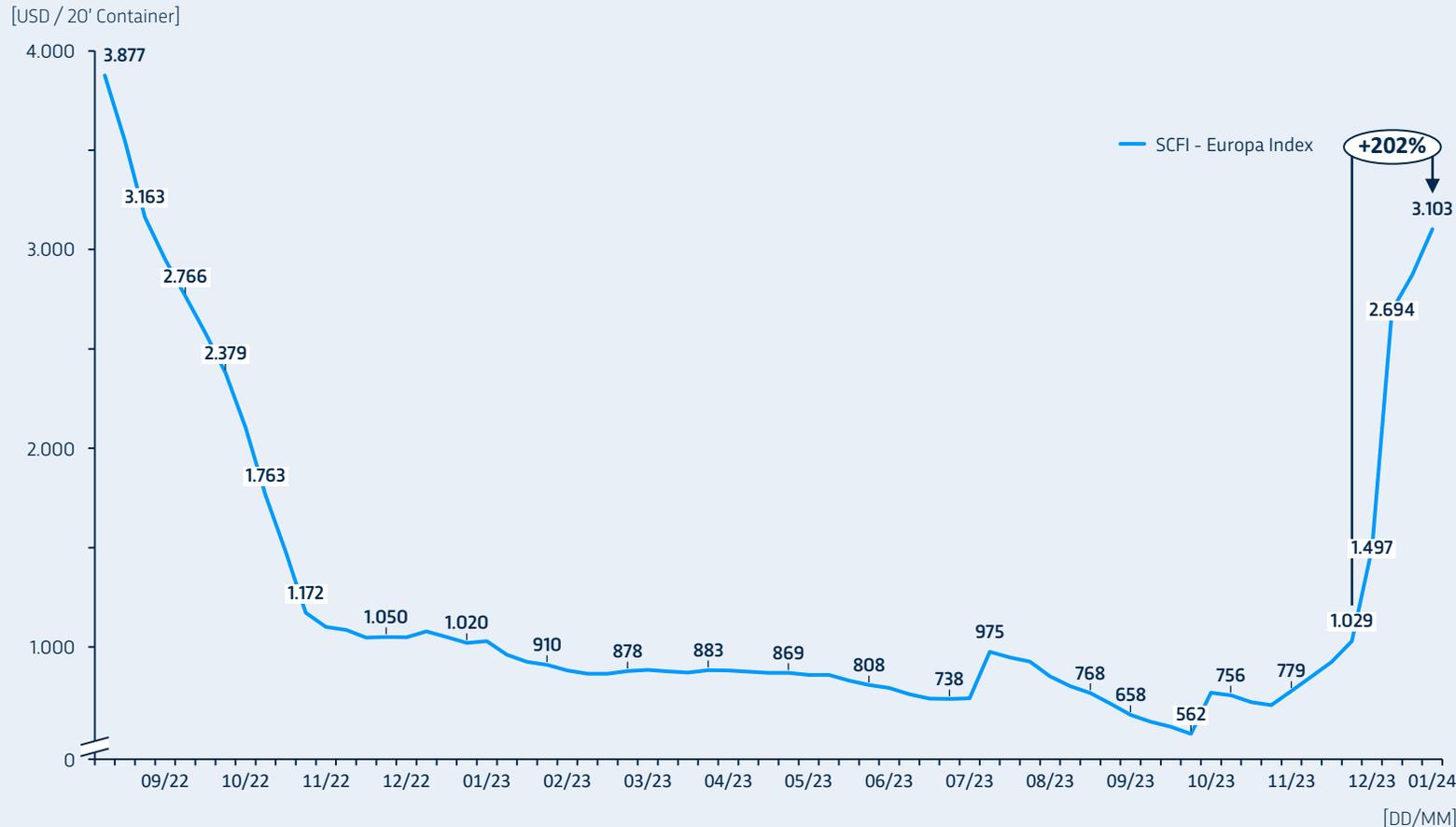
*alle Indizes beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland

Quellen: Destatis, ifo Institut, BME, TvK Analysis

Verdreifachung der Frachtpreise seit Mitte Dezember infolge des Nahost-Konflikts. Weitere Ratenanstiege wahrscheinlich. Langanhaltende Teuerung realistisches Szenario

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten (1/2)

Shanghai Container Freight Index Europe (SCFI Europe)



Starker Anstieg der Frachtpreise

- 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 um 202% auf zuletzt 3.103 USD, welcher auf die aktuelle Situation im Suezkanal zurückzuführen ist.
- Weitere Ratenanstiege sind wahrscheinlich. Zukünftige Entwicklung maßgeblich von Nahostkonflikt abhängig



Konjunktur-Exkurs: Inflationsdaten (Euroraum)

Zeitpunkt (MM/YY)	Verbraucherpreisindex (HVPI)	Δ VM (%P)	Kerninflation	Δ VM (%P)
12/23	2,9%	+0,5	3,5%	-0,3
11/23	2,4%	-0,5	3,8%	-0,5
10/23	2,9%	-1,4	4,3%	-0,3

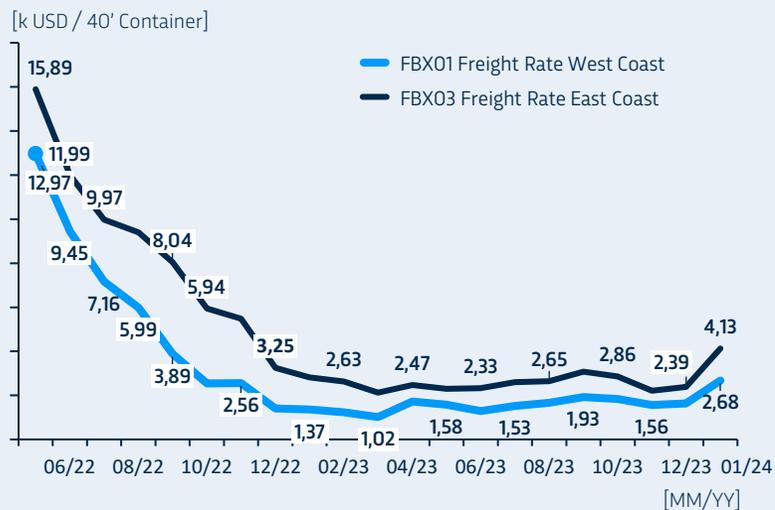
Δ VM (%P) = Unterschied zum Vormonat in Prozentpunkten | HVPI = Harmonisierter Verbraucherpreisindex

Quellen: Eurostat, DSV, TvK Analysis

China-USA und USA-Nordeuropa steigen infolge des Nahostkonfliktes stark. Nordeuropa-USA Route nahezu unverändert

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachtraten (2/2)

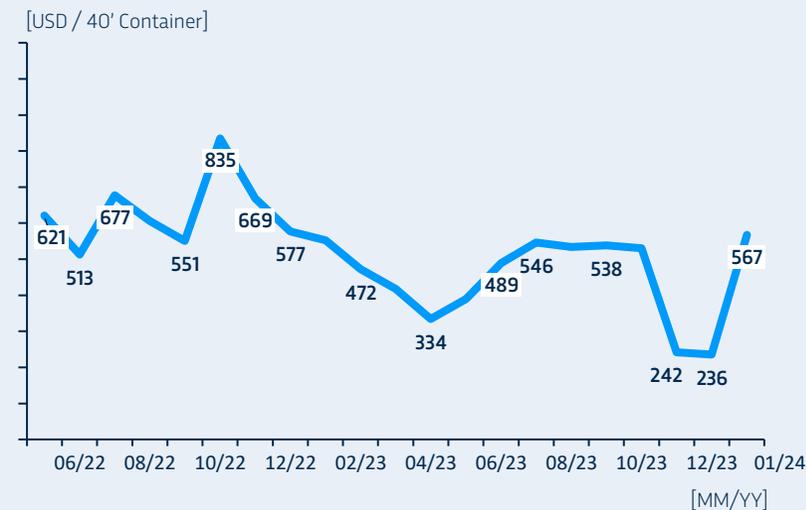
China/Ostasien nach Nordamerika



Nordeuropa nach Ostküste-USA



Ostküste-USA nach Nordeuropa



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

Seitwärtstrend setzt sich auf der Nordeuropa-USA Verbindung fort. Aktuelle Störung hat keinen/kaum Einfluss auf das Routing.

Nachdem zum Jahresende mehrjährige Tiefststände um 240 USD erreicht wurden, steigen die Frachtpreise von den USA nach Nordeuropa im Januar sprunghaft um über 140% auf 567 USD / 40' Container

Kapazitätsschwankungen führen zu Leerlauf und Überlastung: Habeck bleibt gelassen

4 Schifffskapazitäten & Routen

Trotz der Disruption der Lieferketten an der Bab al-Mandab Meerenge durch die Huthi Rebellen bleiben Experten und Politiker wie Wirtschaftsminister Robert Habeck vorerst gelassen

- Die Auswirkungen des Konfliktes werden sichtbar an den Häfen in Europa und Asien. Da Frachter jetzt 7-14 Tage länger fahren, tritt ein Leerlauf ein, bis die ersten Frachter eintreffen, die den Umweg über das Kap der guten Hoffnung genommen haben. Nach Eintreffen wird erwartet, dass die Entlastung in eine temporäre Überlastung übergeht. Die Kombination aus längeren Transitzeiten, erhöhtem Frachter-Einsatz und dem daraus resultierenden hohen Bedarf an Containern lässt die Volumina in den kommenden Wochen stark fluktuieren. Nach Überwinden der ersten Welle wird derzeit davon ausgegangen, dass sich die Lieferketten stabilisieren
- Trotz starker Schwankungen in Raten, Lieferzeiten und Kapazitäten sind diese nicht mit der Corona Pandemie oder der Havarie der „Evergiven“ im Suez Kanal 2021 vergleichbar. Wirtschaftsminister Robert Habeck und weitere Ökonomen erwarten keine gravierenden Lieferprobleme oder ansteigende Preise in Europa. Das Risiko einer Eskalation des Nahost Konflikts sei gravierender als das der temporären Störung der Lieferketten
- Es gilt, die Entwicklungen des Nahostkonfliktes und um das Rote Meer genau zu beobachten. In **Kapitel 8** werden **Handlungsempfehlungen** gegeben und **Alternativrouten** für die Asien-Nordeuropa Strecke aufgezeigt



Bunkerpreise zum Jahresanfang weiterhin stabil. Geopolitische Lage bislang ohne signifikanten Einfluss auf 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

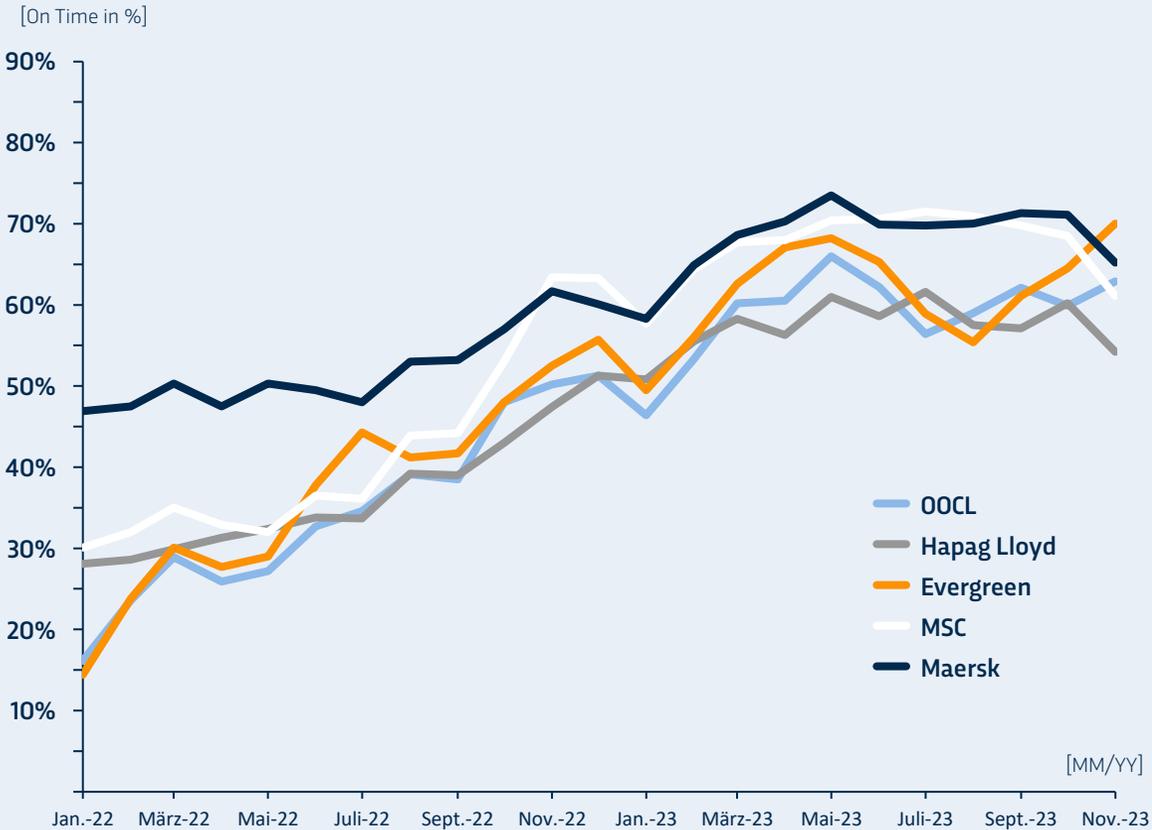
Stabile Kraftstoffpreise seit September 2023

- 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 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%
- Ein starker US-Dollar entlastet zunehmend den Ölpreis: Eine starke Leithandelswährung führt zu einer geringeren Nachfrage. Diese trifft zudem auf ein hohes Angebot.
- Jüngst veröffentlichte Konjunkturdaten sorgen zudem für neuen Preisdruck: China wächst langsamer als erwartet. Ein geringeres Wachstum des größten Ölimporteurs korreliert stark mit einer geringeren Ölnachfrage auf dem Weltmarkt

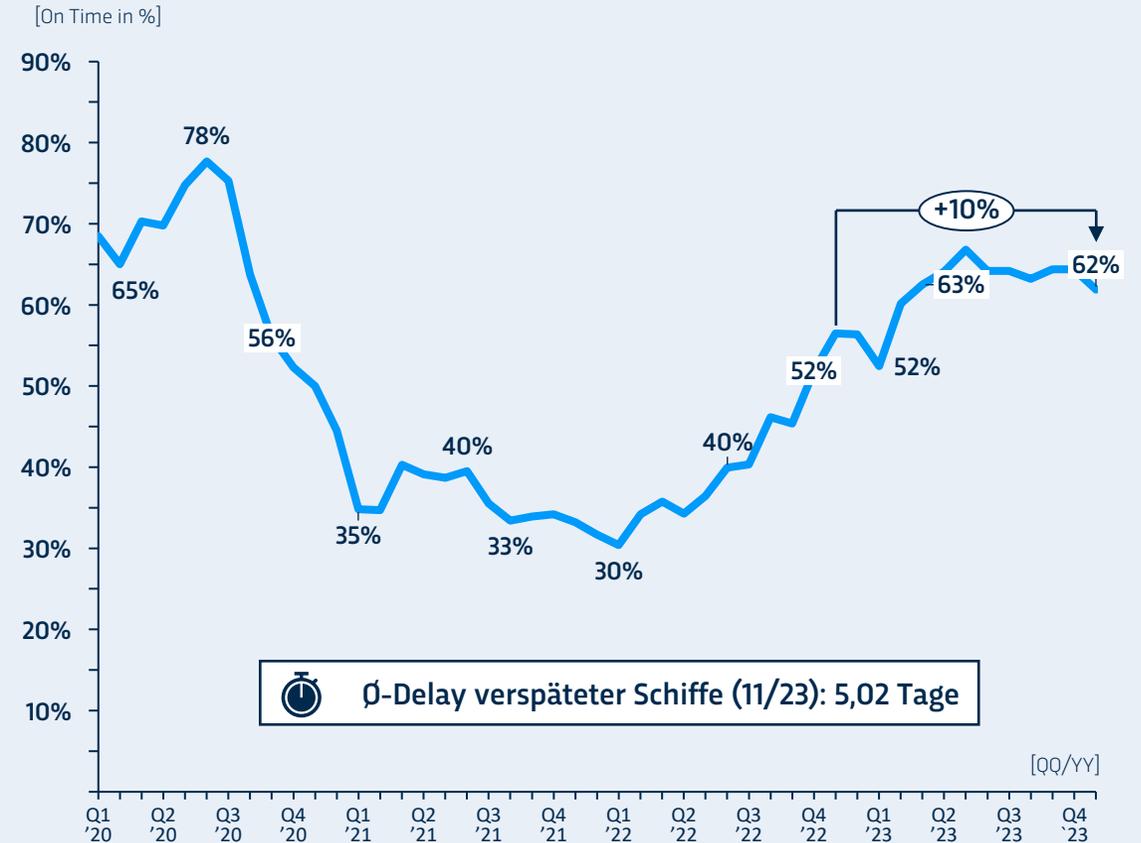
Termineinhaltung großer Containerschiffe seit Februar 2023 über >60%. Verspätungen durch Afrika-Umweg werden 7-14 Tage betragen. Starke Kapazitätsverknappung erwartet

6 Zuverlässigkeit des Fahrplans

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe global



Marinemission zum Handelsschutz // Hapag Lloyd & Maersk gehen Allianz ein

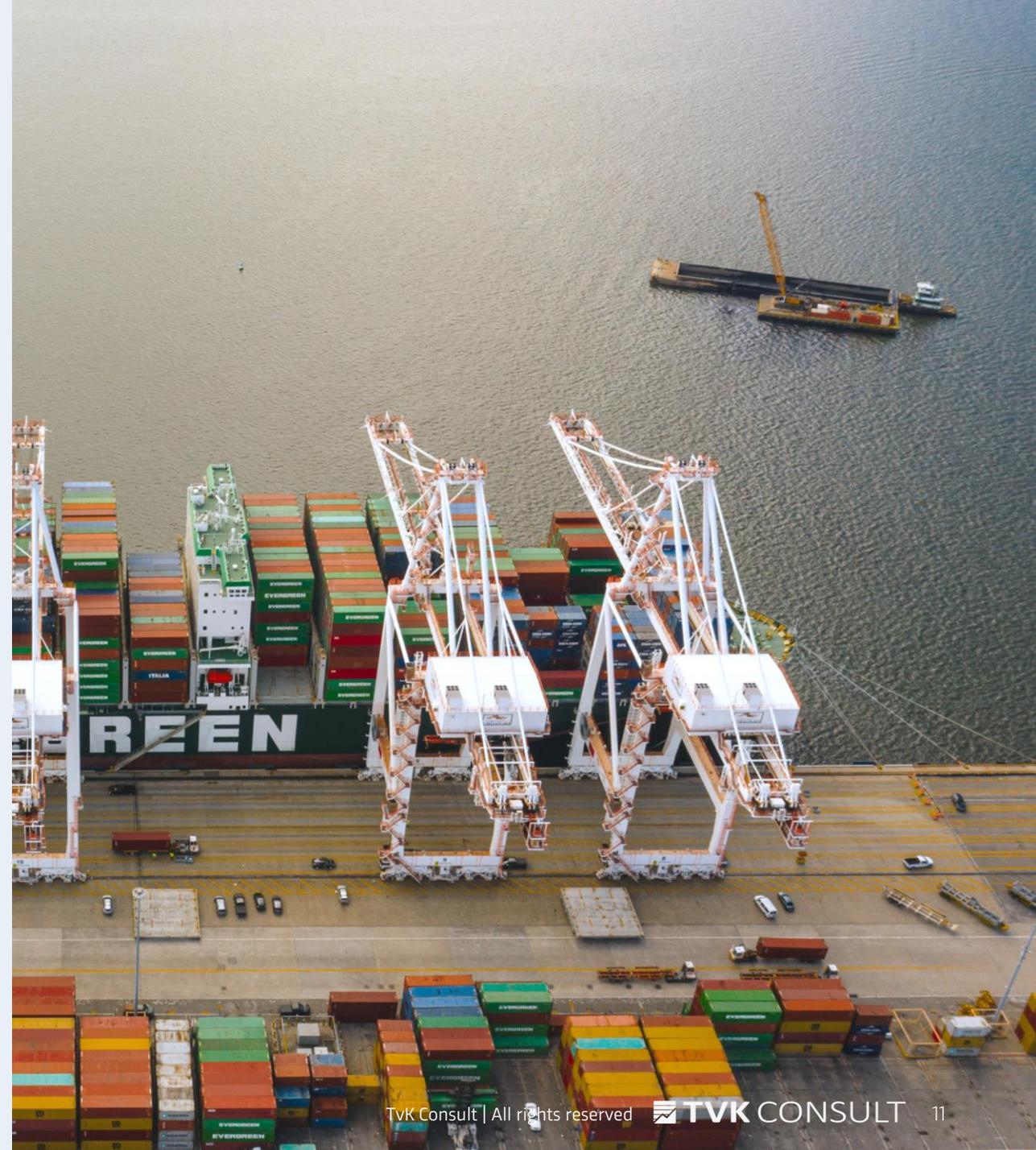
7 Newsroom

Beratungen über EU-Beteiligung an Militäroperationen im Roten Meer

- Die Rebellen bekämpfen seit Wochen die Frachter mit Kleinbooten, Drohnen und Antischiffsraketen. Vor diesen soll die neue EU-Marinemission nun die Frachter beschützen. Beraten wird am 22. Januar über den Einsatz von drei Fregatten, den Frachtern im Gefährdungsfall Geleitschutz geben könnten. Reedereien fordern, dass sich auch Deutschland an der Mission beteiligt
- Unter der Führung der USA und Beteiligung mehrerer Nationen wurden in den vergangenen Wochen bereits militärische Gegenschläge auf Stellungen der Huthi ausgeübt. Die Luftschläge dienen laut Sprechern der Selbstverteidigung

Maersk und Hapag-Lloyd kündigen operative Zusammenarbeit ab Februar 2025 an

- Ziel der Allianz „Gemini Cooperation“ ist das Schaffen eines flexiblen, verbesserten Servicenetzwerks. Die Fahrplanzuverlässigkeit soll so auf 90% gesteigert werden. Hapag-Lloyd kündigte im gleichen Zuge den Austritt aus „THE Alliance“ (Allianz mit HMM, ONE und Yang Ming) Anfang 2025 an. Maersk und MSC haben das Ende der Allianz „2M“ mit Inkrafttreten Anfang 2025 bereits vor einem Jahr im Vorfeld verkündet
- Die neue Allianz umfasst 290 Schiffe mit einer kombinierten Kapazität von 3,4 Millionen Standardcontainern. Dabei übernimmt Maersk 60% und Hapag-Lloyd 40%. Kritiker sehen den Hamburger Hafen als Verlierer an



Situation um Rotes Meer bleibt unsicher. Zuspitzung und globale Ausbreitung möglich. Enge Zusammenarbeit mit Dienstleistern und Abwägung von Alternativen sinnvoll

8 TvK Empfehlung

Um ein optimales Maß der Kostenkontrolle sowie Sicherung der Supply Chain zu gewährleisten ist derzeit ein stetiger Austausch mit den Dienstleistern essenziell. Kurzfristige Alternativen sollten individuell abgewogen werden

- Mix aus Spot- und Laufzeitlogistik in Abhängigkeit von Durchlaufzeiten, um sowohl Logistikkostenkontrolle als auch notwendige Flexibilität sicherzustellen
- Lagebeobachtung, Austausch mit Logistikpartnern, Vorabanalyse möglicher Einschränkungen sowie etwaige Berücksichtigung von Pufferzeiten
- Volumen- und routenabhängige Diversifikation der Logistikdienstleister und Erarbeiten respektive Einsetzen möglicher Alternativen nach Kosten/Nutzen-Analysen

Routing

■ Ausweich-Route, Importhafen unverändert

1 Fast Track Algeciras

2 Fast Track Middle East Corridor

3 Fast Track Sea/Air

4 Südliche Seidenstraße

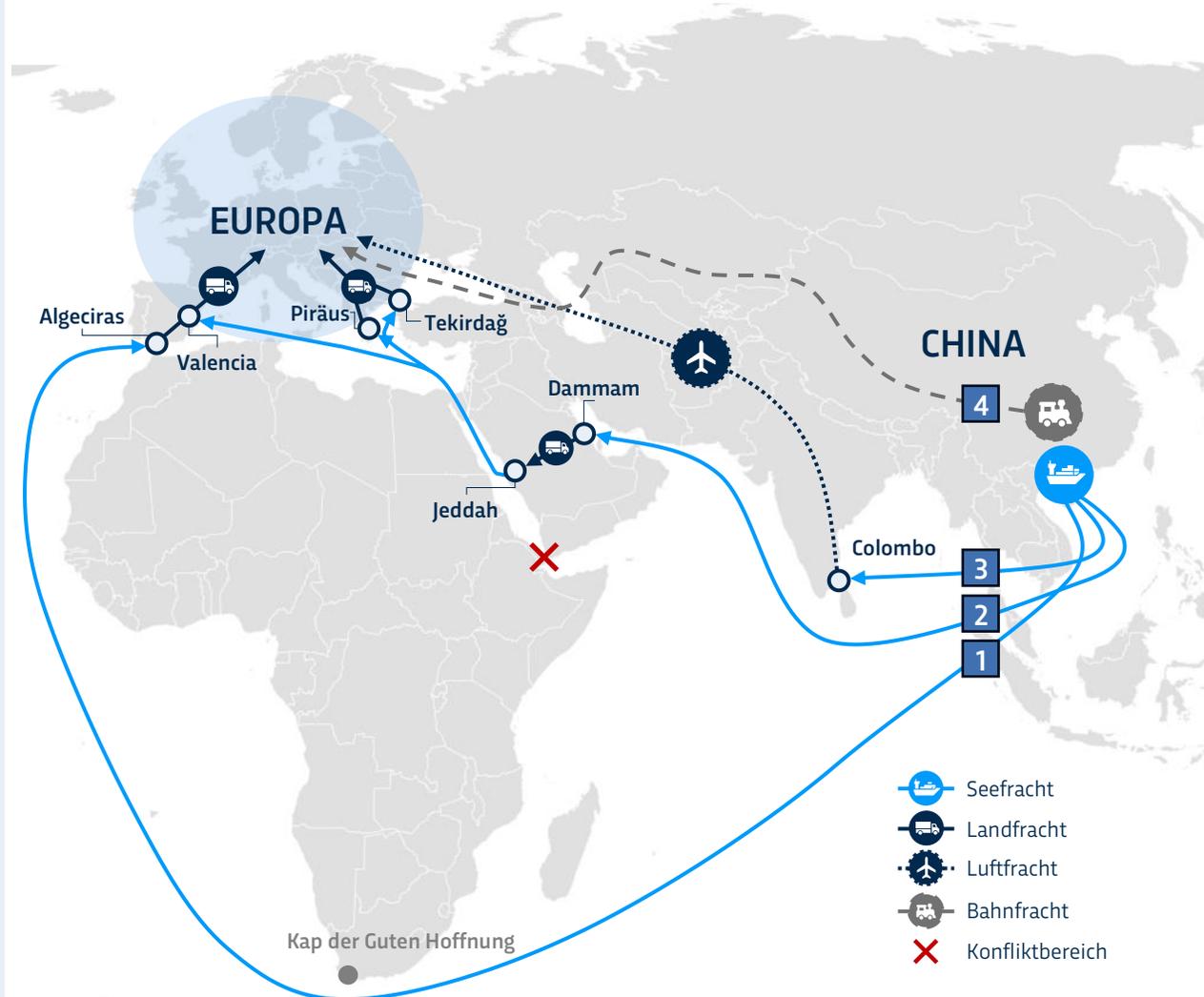
Geschwindigkeit



langsam sehr schnell

Quelle: TvK Analysis

Aktuelle Fast-Track und Rail Alternativen (*exemplarisch*)



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