

MARKTUPDATE SEEFRACHT

März 2024





INHALTE

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

MARKTÜBERBLICK MÄRZ 2024



Konjunktur

- Die **Inflation** im Euroraum (3.4%) und den USA (3.2%) verzeichnen konstante Annäherungen an das Zentralbankziel von 2%
- EZB und FED halten den **erhöhten Leitzins** bei (4.5% bzw. 5.5%)
- Trotz **restriktiver Geldpolitik** erlebt die **USA** derzeit einen **deutlichen wirtschaftlichen Aufschwung**. Deutschland hingegen entwickelt sich derzeit weniger positiv



Kapazitäten

- Route um das Kap der Guten Hoffnung, erfordert mehr Schiffe und eine **Umverteilung der globalen Kapazitäten**
- Seit Ausbruch des Konfliktes mit den Huthi, passieren **>80% weniger Schiffe** den Suezkanal
- **Pünktlichkeitsquote** der Containerschiffe seit vier Monaten **fallend** und markiert aktuell **52%**



Frachtraten

- Nach dem starken Anstieg der Frachtraten aufgrund des Konfliktes im Roten Meer sind die **Frachtpreise zuletzt gesunken** – jedoch **weiterhin deutlich oberhalb des Vor-Krisen-Niveaus**
- **SCFI**: -36% seit Mitte Januar: von 3.103 auf aktuell 1.971 USD/20` Container
- **WCI**: -20% seit Mitte Januar: von 3.964 auf aktuell 3.162 USD/40`



Sonstiges

- **Kein Rückgang** der **Schiffsangriffe** durch die Rebellen trotz Interventionen
- Die zurückgegangene **Containerschiffrequenz** in Hamburg und Bremerhaven **erholt sich** derzeit
- **Reedereien** warnen vor **Gewinneinbrüchen** aufgrund allgemeiner Marktlage. Es wird keinen Mehrverdienst durch krisenbedingte Preise erwartet

Die fortwährend sinkenden Inflationsraten senden übergeordnet positive Signale und lassen auf eine weniger restriktive Geldpolitik der Zentralbanken. Konkret bedeutet das eine Senkung der Leitzinsen und damit ein Aufschwung in der Konjunktur. Ein großes Gegengewicht ist jedoch geopolitische Unsicherheit. Der anhaltende Angriffskrieg Russlands in der Ukraine wie auch die fortwährenden Risiken rund um das Rote Meer und den Suezkanal beeinträchtigen die Planungssicherheit der Reedereien und Unternehmen mit internationalem Güterverkehr weiterhin.

Sicherheitsrisiken und Überkapazität: Reedereien erwarten Gewinneinbrüche

1 Thema des Monats (1/2)

Großreederei Maersk meldet zum Jahresende einen dramatischen Gewinneinbruch und gibt eine düstere Prognose für 2024 ab: Überkapazitäten und Unsicherheiten durch die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer

- Die dänische Reederei Maersk verzeichnete zum Jahresende einen deutlichen Gewinneinbruch, wobei der Betriebsgewinn (EBITDA) im vierten Quartal auf 839 Millionen Dollar sank, verglichen mit 6,54 Milliarden Dollar im Vorjahr
- Die Prognose für 2024 ist negativ, denn aufgrund von Überkapazitäten bei Containerfrachtern werden weiterhin niedrigere Gewinne erwartet. Die Suezkanal-Krise wird voraussichtlich nicht zu signifikanten Gewinnsteigerungen führen
- Die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer und Umleitungen führen zu Unsicherheiten in der Prognose, was sich in der breiten Spanne für die Gewinnprognose, zwischen 1-6 Milliarden Dollar, bemerkbar macht. Analysten waren zuvor von 6,6 Milliarden Dollar ausgegangen
- Die Maersk-Aktien fielen im Zuge der Meldung um 14 Prozent. Wettbewerber wie Hapag-Lloyd verzeichneten ebenfalls Verluste aufgrund niedrigerer Frachtraten und der Sicherheitsrisiken im Roten Meer



Situation um Krise im Roten Meer insgesamt kaum verändert. Die Frachtpreise beruhigen sich aktuell dennoch

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: Aktuell kommen in Hamburg **25% weniger Schiffe** an jedoch wird ein anschließender Überlauf eintreffender Containerschiffe erwartet

Preiseffekte: SCFI Europe 21/22 vs. Aktuell



- **Aktuell gesteigerte Volatilität** mit einer Beruhigung der Frachtpreisen nach den Höchstständen von >3k USD
- **Unsichere Zukunftsprognose**, abhängig von Konfliktentwicklung sowie Wirksamkeit der Verteidigungsinterventionen in und um das Rote Meer
- **Hoher Kraftstoffverbrauch** durch Umweg und erhöhter Geschwindigkeit
- **Kraftstoffpreise derzeit stabil**

Situationsübersicht

Frachtpreise

- Noch immer 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

Positive Inflationsdaten stehen weiterhin Unsicherheitsfaktoren gegenüber

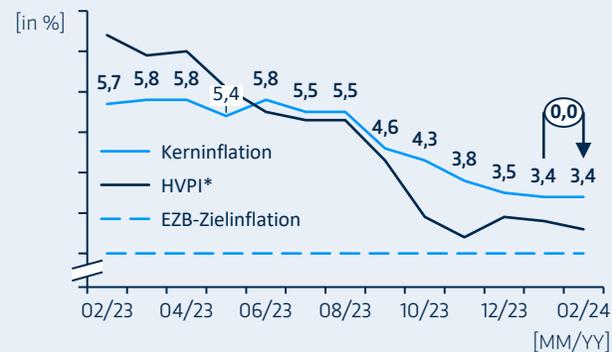
2 Konjunktur: Facts & Figures (1/2)

Die deutsche Wirtschaft erzielte im Januar einen unerwarteten Aufschwung im Außenhandel: Anstieg der Exporte um 6,2% gegenüber dem Vormonat

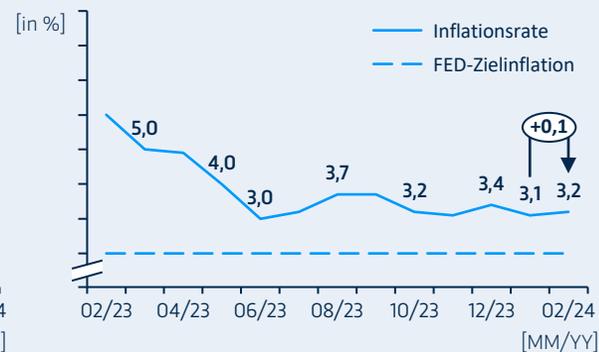
- Das Wachstum der Exporte, insbesondere im florierenden europäischen Markt mit einem Anstieg von 8,9 Prozent, weckt die Hoffnung auf einen wirtschaftlichen Aufschwung im Jahr 2024. Die geopolitischen Konflikte sowie der allgemeinen Wirtschaftsbedingungen bleiben bestimmende und unsichere Faktoren
- Die Zentralbanken des Euroraums (EZB) und der USA (FED) bleiben bei ihrer restriktiven Geldpolitik und der Leitzins (4,5% bzw. 5,5%) wird über der Inflation gehalten, um das Inflationsziel von 2% zu erreichen. Der Markt rechnet derzeit aufgrund der positiven Inflationsentwicklungen mit ersten Zinssenkungen in 2024.

Inflationsentwicklungen

A. EURO-Raum



B. USA (US-Dollar)



*HVPI = Harmonisierter Verbraucherpreisindex

Quelle: Container News, F.A.Z., tagesschau, Statista, TvK Analysis



Deutsche Konjunkturindikatoren zeichnen uneinheitliches Bild. EMI und Geschäftsklimaindex mit negativer Entwicklung. Positive Entwicklung des Importklimas

2 Konjunktur: Facts & Figures (2/2)

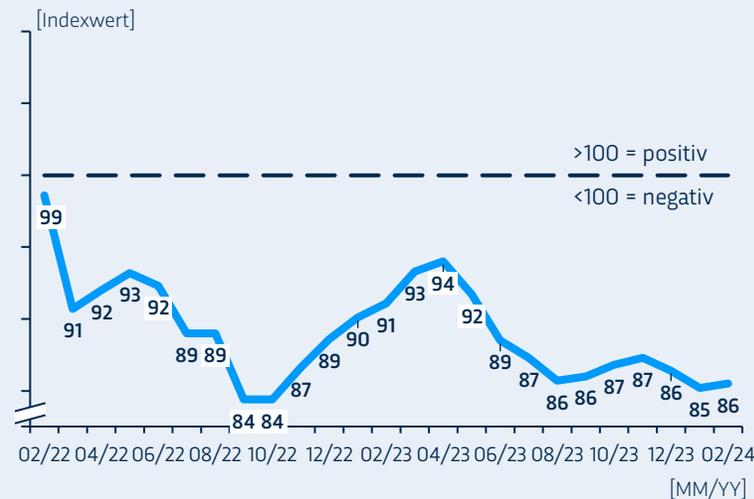
Einkaufsmanagerindex (EMI)

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

SCFI Europe und World Container Index (WCI) seit Januar-Hoch rückläufig. Dennoch weiterhin erhöhtes Preisniveau

3 Aktuelle Entwicklung der Seefrachten

Shanghai Container Freight Index Europe (SCFI Europe)

[USD / 20' Container]



World Container Index (WCI)

[USD / 40' Container]



Hohes Niveau trotz Preisrückgang

- Bis zu dem Jahreswechsel 23/24 blieb der **SCFI Europe** auf einem stagnierenden Niveau. Eine schwache Konjunktur sowie erhöhte Frachtkapazitäten hielten die Frachtpreise in einer Range von rund 550-1.050 USD.
- Im Verlauf dieses Zeitraums bewegte sich der **World Container Index (WCI)** in einer Preisspanne von etwa 1.400 bis 2.100 USD in einem leichten Abwärtstrend.
- Seit Mitte Dezember verzeichnet der **SCFI** einen rapiden Anstieg, der seinen Höhepunkt im Januar 2024 mit 3.103 USD markierte. Seitdem verzeichnete der SCFI einen Rückgang von 36% und liegt aktuell bei 1.971 USD.
- Der **WCI** verzeichnete in der Zeit eine analoge Entwicklung. Seit dem Höhepunkt im Januar 2024 sank dieser um 20% auf aktuell 3.162 USD.

Globale Bunkerpreise seit über einem halben Jahr ohne größere Preisbewegungen

4 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

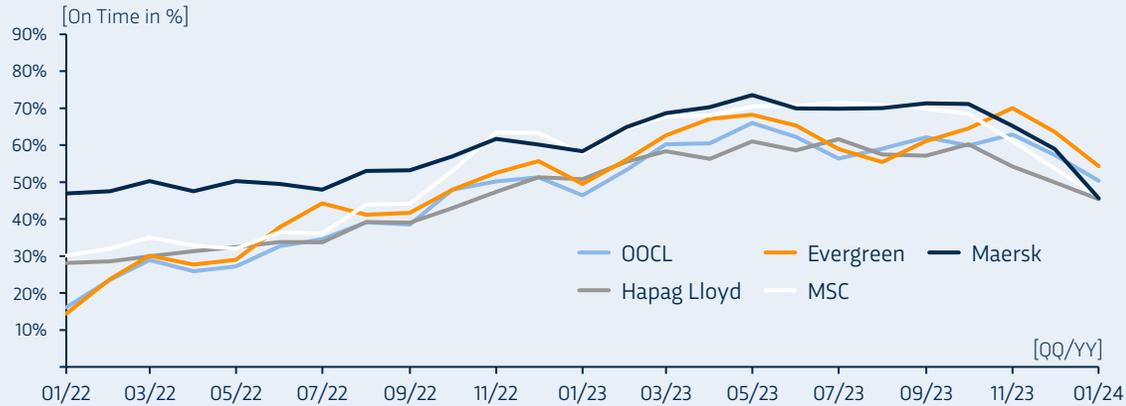
Stabile Kraftstoffpreise seit September 2023

- Seit Beginn des Jahres 2023 befindet sich der Global Average Bunker Price in einer Range zwischen 618 – 717 USD: Die stabilen Preise zeigen, dass die Globalen Krisen keine Auswirkung auf den Ölmarkt haben.
- Auch der Global 4 Ports* Average Bunker Price zeigt nur minimale Fluktuation seit Beginn des Jahres 2023. Er schwankt in einem Bereich von 537 – 644 USD.
- *Der starke US-Dollar entlastet den Ölpreis: Eine starke Leithandelswährung führt zu einer geringeren Nachfrage. Diese trifft zudem auf ein aktuell hohes Angebot.*

Termineinhaltung großer Containerschiffe fällt auf Vorjahresniveau von 52% ++ Globales Containervolumen erreicht mit 14,2 Mio. TEU höchsten Stand seit 22 Monaten

5 Zuverlässigkeit des Fahrplans & Volumina

Durchschnittliche Termineinhaltung großer Reedereien



Durchschnittliche Termineinhaltung großer Containerschiffe (global)



Globales Containervolumen (in Mio. TEU)



Güter auf unbewegten Schiffen*



*Unbewegte Schiffe: Dies bezieht sich auf Schiffe, die sich momentan nicht bewegen, zum Beispiel während sie vor einem Hafen warten

Quellen: Sea-Intelligence, Statista, ifw-Kiel, TvK Analysis

Konflikt in Rotem Meer sorgt für globale Auswirkungen ++ Union fordert Hafenstrategie

6 Newsroom

- **Kilometerlanger Ölteppich nach Huthi-Angriff auf Frachter**
Nach einem Angriff der Huthi Rebellen Mitte Februar 24 auf den Frachter „Rubymar“ führten schwere Schäden dazu, dass das Schiff Anfang März sank. Diese Entwicklung resultierte in einem ausgedehnten Ölteppich. Zudem war das Schiff mit 41.000 Tonnen Düngemittel beladen. Das US-Militär schätzt die Lage als potentielle Umweltkatastrophe ein. Das US-Militär hat als Reaktion auf das Sinken des Schiffes mehrere Stellungen der Huthi Rebellen im Jemen mit Marschflugkörper zerstört
- **Union drängt im deutschen Bundestag auf Nationale Hafenstrategie**
Die Forderungen beinhalten finanzielle Zusagen, einen strategischen Plan, die Aufstockung der Bundesmittel für Seehäfen und die Sicherstellung der seeseitigen Erreichbarkeit der Häfen. Am 20. März soll die Hafenstrategie im Kabinett beschlossen werden
- **Rückgang der Frachtmenge im Roten Meer beeinträchtigt deutsche Häfen**
Zurzeit passieren über 80% weniger Container den Suezkanal wie üblich. Die Folgen für deutsche Häfen scheinen teilweise überwunden. Der Rückgang ankommender Schiffe ist von 25% im Januar auf 15% im Februar gesunken; in Bremerhaven sind sogar 2% mehr Schiffe angekommen als im Vorjahr





Beständige Unsicherheit: Sicherheit & Flexibilität mit Diversifikation

7 TvK Einschätzung

Das Bestehen der geopolitischen Konflikte und die damit einhergehende Unsicherheit im Markt spricht für eine auf Unternehmen angepasste Kombination aus lang- und kurzfristigen Frachtverträgen

- Konjunkturindikatoren und Inflation geben keine einheitliche Auskunft über die kurzfristige Marktentwicklung. Die Inflation sinkt stetig weiter, was mittelfristig zu Zinssenkungen und einer dadurch belebten Konjunktur führen kann. Eine zinsbedingte Konjunkturerholung führt isoliert betrachtet zu einer allgemeinen Nachfragerhöhung und dadurch letztlich einem erhöhten Frachtvolumen. Der Zeitpunkt der Zinssenkungen bleibt jedoch zunächst ungewiss und auch die Reaktion der Wirtschaft ist nicht gewiss. Zudem schweben die geopolitischen Konflikte wie ein Damokles Schwert über dieser Prognose
- Die andauernde Krise um das Rote Meer und den Suezkanal wirkt weiter negativ auf die Planungssicherheit der großen Reedereien und global agierender Unternehmen. Die Zukunft der Krisenregion bleibt unklar. Die militärischen Interventionsbemühungen konnten die Lage bis dato nicht entschärfen
- Die Auswirkungen des Umweges um das Kap der Guten Hoffnung sind bereits an den europäischen Häfen zu spüren. Nach dem partiellen Leerlauf an deutschen Häfen wird in den nächsten Wochen mit einer hohen Auslastung sowie möglichen Überlastungen gerechnet
- Eine maßgeschneiderte Diversifikation aus langfristigen Frachtverträgen und kurzfristigen Spotmarkt-Volumina bleibt ein essenzielles Mittel, um die Planungssicherheit und nötige Flexibilität beizubehalten

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



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