

Achterbahn in der Seelogistik - Ursachen, Auswirkungen und rechtliche Implikationen

RA Thomas Trieb LL.M / MBA
Maritime Law & Regulation



Disclaimer

- This document has been prepared and approved by Kuehne+Nagel or one of its affiliated companies and is for informational purpose only.
- The information presented in this document is intended for the recipient to whom it was delivered. Reproduction or distribution of this document in whole or in part is not permitted without the express written consent of Kuehne+Nagel or one of its affiliated companies.
- This document contains forward-looking statements. We caution the reader that forward-looking statements are no guarantees of future performance. Past returns are no indication of future returns. The development of the industry and markets described in this document may differ materially from the forward-looking statement contained herein.
- Information and opinions contained in this document have been compiled from sources believed to be reliable. Unless otherwise stated, any statements herein are based on our own estimates at the time of publication.
- Kuehne+Nagel or any of its affiliated companies make no representation as to the accuracy or completeness of any of the information contained herein and accept no liability for loss arising from the use of the information provided.
- This document is not an offer of any kind and of educational nature only. It had been prepared separately from any proposed offering of any security.

Agenda

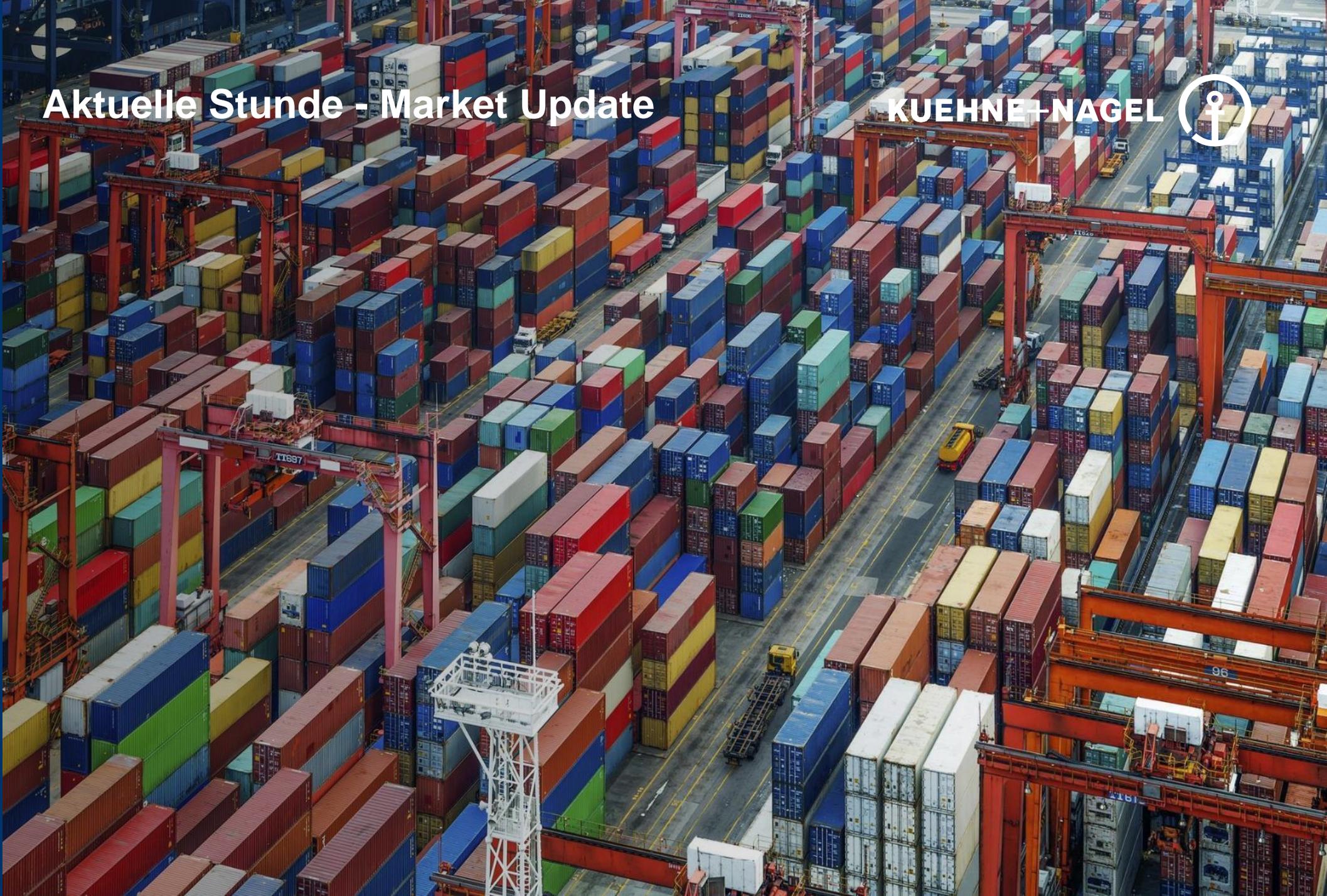
- Was ist denn los?
- Wieso weshalb warum?
- Wie geht es weiter?



Was ist denn los?

Aktuelle Stunde - Market Update

KUEHNE+NAGEL



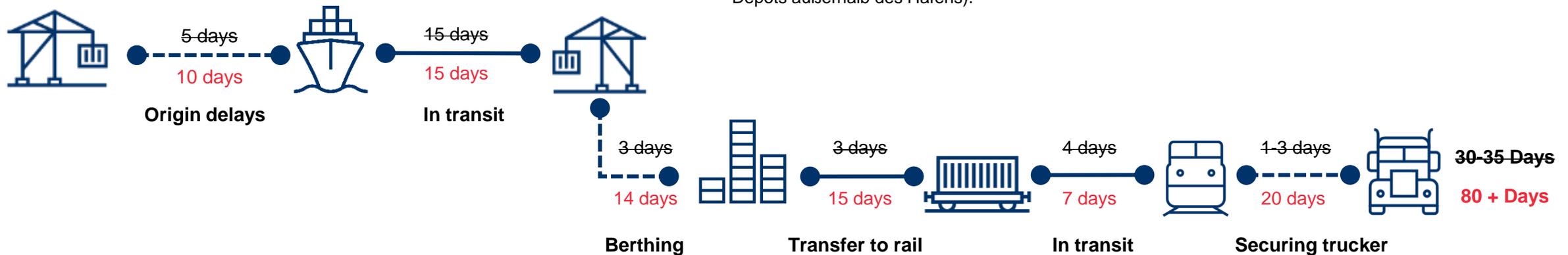
Port Congestion - Beispiel

Was ist denn los?



Lead Times

Beispiel:
Shanghai - Los Angeles -
Chicago



Origin Delays

Unterschiedliche operative Herausforderungen und starkes Volumenwachstum verursacht weltweit massive Überlastungen der Häfen und Terminals, Verspätungen, rollende Abfahrten, Annullierung von Abfahrten und allgemeine Verspätungen.

Überlastung Empfangshäfen

Schiffe stehen bis zu 2 Wochen auf Reede und warten auf ihre Entladung. Geringe Verfügbarkeit von LKW Fahrern in LA verursacht längere Wartezeiten, insbesondere durch den erheblich längeren Abruf von Containern (LA lokale Transporte oder Transfer zu Depots außerhalb des Hafens).

Hafenverbindung Schiene

Der Mangel an Schienenfahrzeugen für ein so großes Volumen ist einer der Hauptgründe für die Verspätungen.

Inlandverbindungen

Wie Häfen, und Terminals, kämpfen auch Lager und Verteilzentren mit dem hohen Volumen. Das verlängert die Abwicklung und damit auch die Rückkehr von Fahrzeugen und Containern. Dadurch steigen auch die Kosten in unglaubliche Höhen.

Was ist denn los?

Source: *JOC.com, Kuehne+Nagel

“Sequoia” Beispiel

- Neben diverser Produkte anderer Reedereien ist der Sequoia Service von der 2M Allianz die wohl schnellste Verbindung auf der Route Asien (China) und Nord Amerika (Westküste) und das von gerade mal 11 (Ningbo) bis 14 Tagen (Shanghai).
- Mit wöchentlichen An- und Abfahrten in drei Häfen (Shanghai, Ningbo, Long Beach) ist der Sequoia Service die von Kunden am häufigsten frequentierte Verbindung auf der TPEB Route.

Was ist denn los?

TRANSPACIFIC – WEST COAST USA & CANADA OVERVIEW


PEARL	JAGUAR	ORIENT	EAGLE	MAPLE	ROSE	SEQUOIA	SANTANA	CHINOOK	SENTOSA
VUNG TAU	NANSHA	QINGDAO	KAOHSIUNG	NANSHA	KWANGYANG	NINGBO	YANTIAN	YANTIAN	SINGAPORE
HONG KONG	YANTIAN	SHANGHAI	XIAMEN	YANTIAN	NINGBO	SHANGHAI	SHANGHAI	SHANGHAI	TANJUNG PELEPAS
YANTIAN		NINGBO	YANTIAN	SHANGHAI	SHANGHAI			BUSAN	LAEM CHABANG
XIAMEN		BUSAN	NINGBO	BUSAN	BUSAN				VUNG TAU

TRANSPACIFIC WEST COAST USA

SEQUOIA

EASTBOUND

✓ Fast transit time from Ningbo and Shanghai to PSW



	LONG BEACH
NINGBO	14
SHANGHAI	11

Source: www.msc.com

“Sequoia” Beispiel

- Für die wöchentlichen An- und Abfahrten sind insgesamt 6 Schiffe notwendig:

MSC Danit Maersk Eureka
 MSC Savona MSC Joseline
 MSC Livorno MSC Aries

- Diese eingesetzte Flotte von relativ neuen Schiffen hat eine durchschnittliche Kapazität von 14.000 TEU pro Schiff.
- In normalen Zeiten ist die geographische Verteilung dieser 6 Schiffe auf der Route ausgewogen und harmonisiert.
- Am 20. April 2021 jedoch waren alle Schiffe im östlichen Teil ihrer Reise.

Vessel Information

	IMO 2020 compliance	IMO number	Flag	Year built	Reefer (plugs)	Capacity (TEU)	Designed speed (kts)
MSC Danit		9404649	PA	2009	1,000	13,200	23.5
MSC Savona		9460356	LR	2010	1,000	14,036	24.1
MSC Livorno		9461427	DE	2010	1,000	14,036	24.1
Maersk Eureka		9501239	SG	2012	800	13,092	23.7
MSC Joseline		9842061	LR	2019	1,000	14,272	22
MSC Aries		9857169		2020	1,000	14,952	22



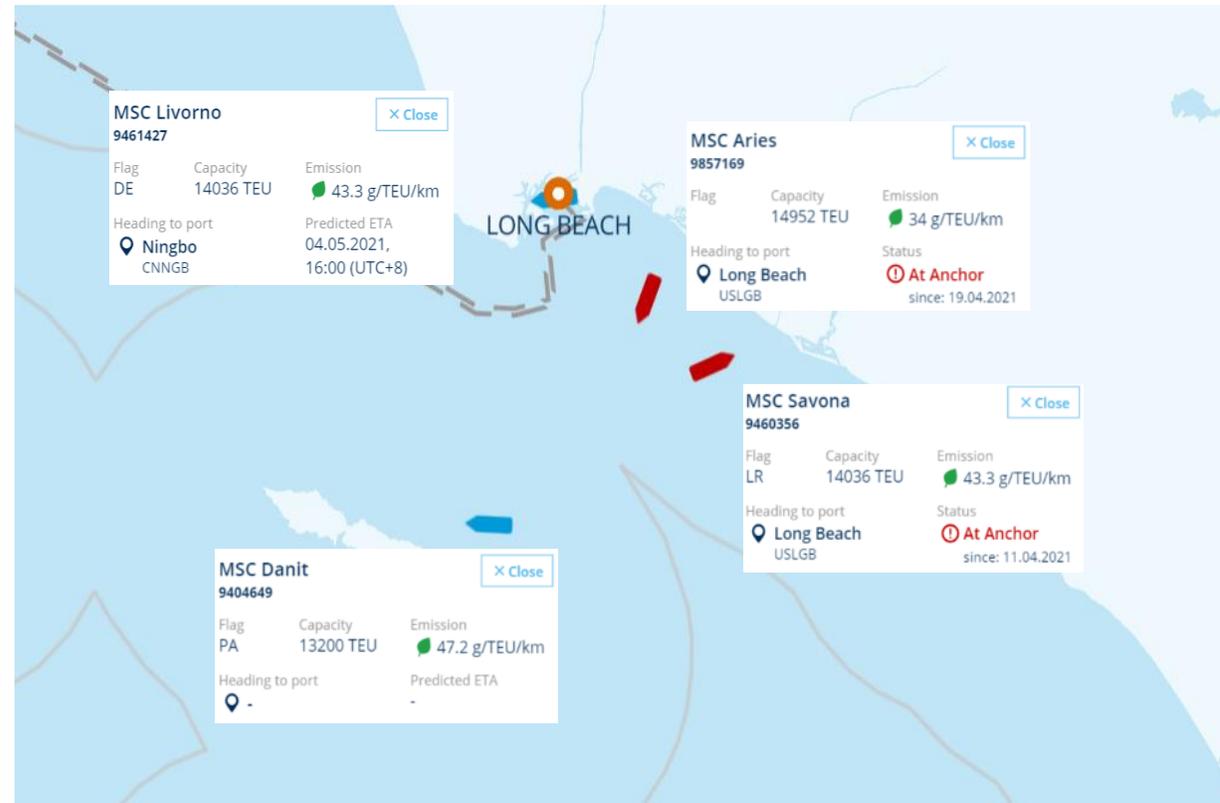
Source: seaexplorer

Was ist denn los?

“Sequoia” Beispiel

20. April 2021

- MSC Joseline steuerte nach LGB mit ETA 27. April (7 Tage).
- Maersk Eureka verließ gerade LGB and war auf dem Weg nach NGB (ETA 3. Mai)
- Die Rückreise nach SHA benötigt 24 Tage und es war zu diesem Zeitpunkt bereits klar, dass vor Mai keines von diesen Schiffen nach China zurückkehrt.
- Also in China keine Abfahrten, keine Kapazität, keine Leercontainer und kein Equipment für 3 - 4 Wochen.

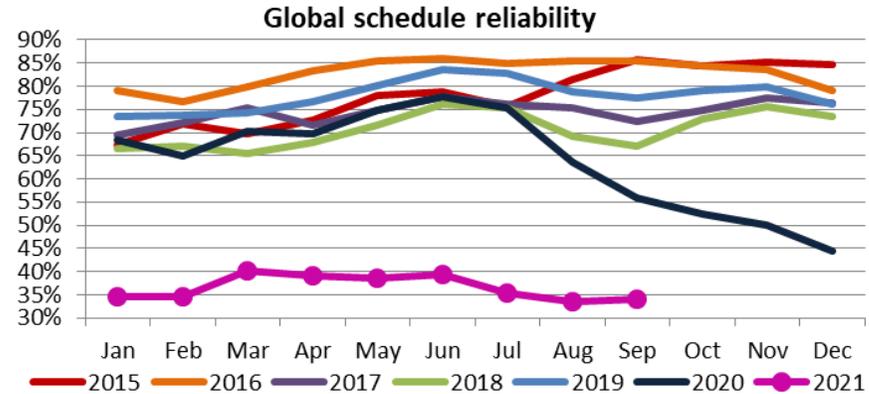


Source: seaexplorer

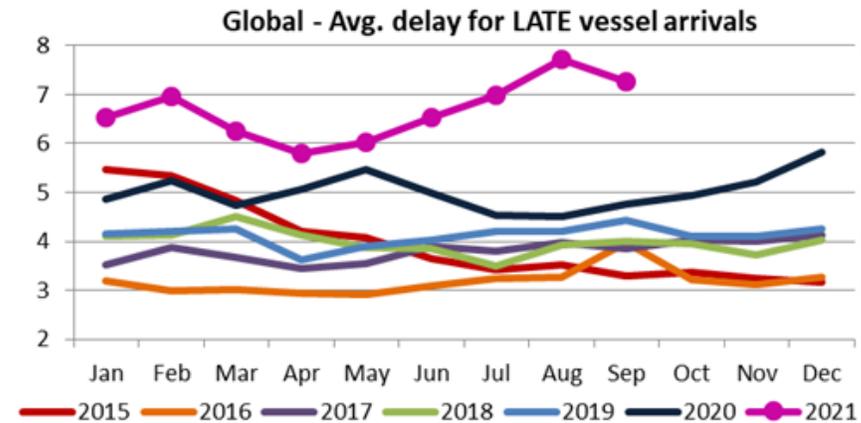
Was ist denn los?

Global Schedule Reliability

- Die Global Schedule Reliability stagniert auf dem “neuen Normal” von ca. 35 %.
- Für das Quartal 3/2021 fällt dieser Index auf ein neues Rekordtief von 34,3 %.



- Die Verspätungen betragen derzeit durchschnittlich 7,2 Tage.



Source: sea intelligence Maritime Analysis / Global Liner Performance Report – November 2021

Die Raten...

...explodieren!



Höhere Frachtraten

Frachtraten weisen immer neuere Rekordhöhen, insbesondere auf den (Export-) Routen Asien's, auf.

Ladeprioritäten ("Premium")

Carrier weisen Gütern mit höheren Frachtraten höhere Ladepriorität zu, fokussieren sich mehr auf ihre (hochpreisigen) Premiumprodukte und setzen mehr auf Nachhaltig- und Planbarkeit durch längerfristige Verträge.

Ratenentwicklung - Übersicht

Erklärung/Global Index (Stand: 28. Oktober 2021)

- Drewry's World Container Index steht derzeit bei \$ 9.669,47 pro 40ft Container. Das ist um 276% höher als 2020.

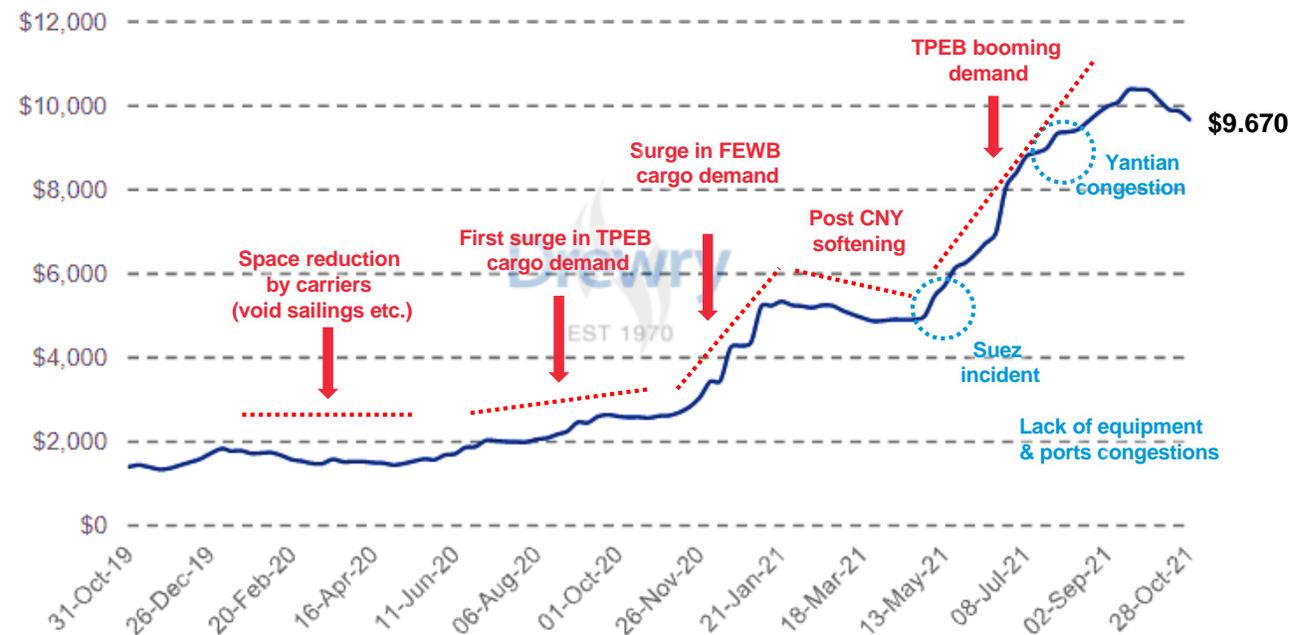
- Frachtraten Beispiele:

Shanghai – Rotterdam:
\$14,062 per FEU

Shanghai – Genua und
Shanghai - New York
\$13,554 per FEU

Shanghai – Los Angeles
\$10,976 per FEU

World Container Index – Assessed by Drewry \$ per 40 ft container



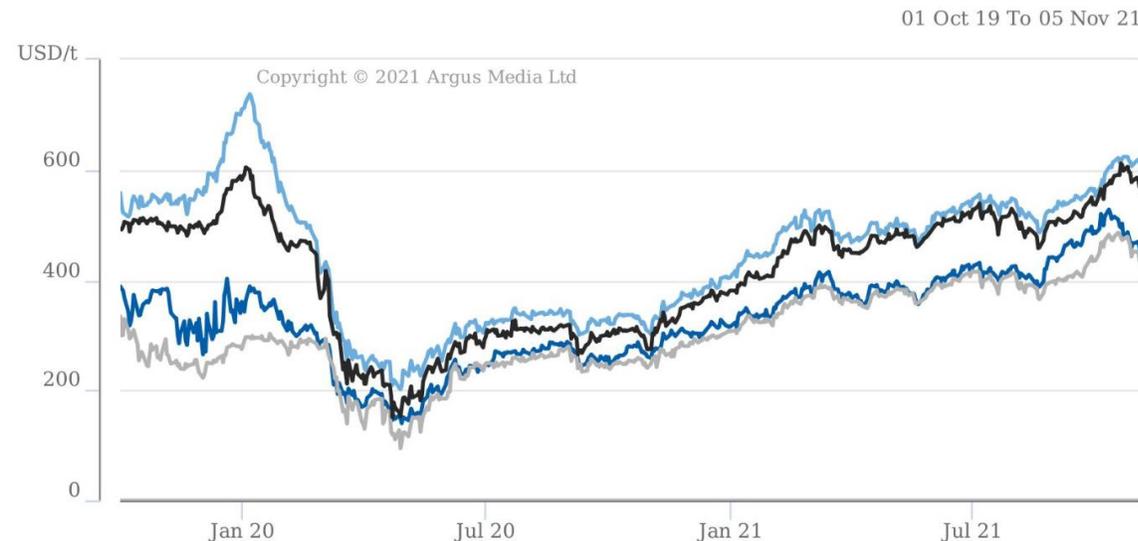
Source: Drewry - Two-year spot freight rate trend for the World Container Index and Kuehne+Nagel data

Was ist denn los?

Marine Energy Costs / Bunker

IFO 380 / VLSF 0.5% - 1. October 2019 - 5. November 2021

- Ölsorte Brent ca. USD 84,92 pro Barrel (Stand 5. November 2021). Das sind ca. 8,9% mehr als im Vormonat.
- Stark beeinflusst von IMO 2021, OPEC+, und durch Abrufe von Grosskunden.
- Der KN BAL Bunker beträgt derzeit USD 592,00 im Durchschnitt (Monthly VSLF Singapore / ARA Average).



- Fuel oil bunker 3.5%S 380cst Singapore dob - Singapore close (midpoint, USD/t)
- Fuel oil bunker 3.5%S 380cst Rotterdam dob - London close (midpoint, USD/t)
- Fuel oil bunker 0.5%S 380cst Singapore dob - Singapore close (midpoint, USD/t)
- Fuel oil bunker 0.5%S 380cst ARA dob - London close (midpoint, USD/t)

Source: S&P Global Platts, FIS November 2nd, 2021

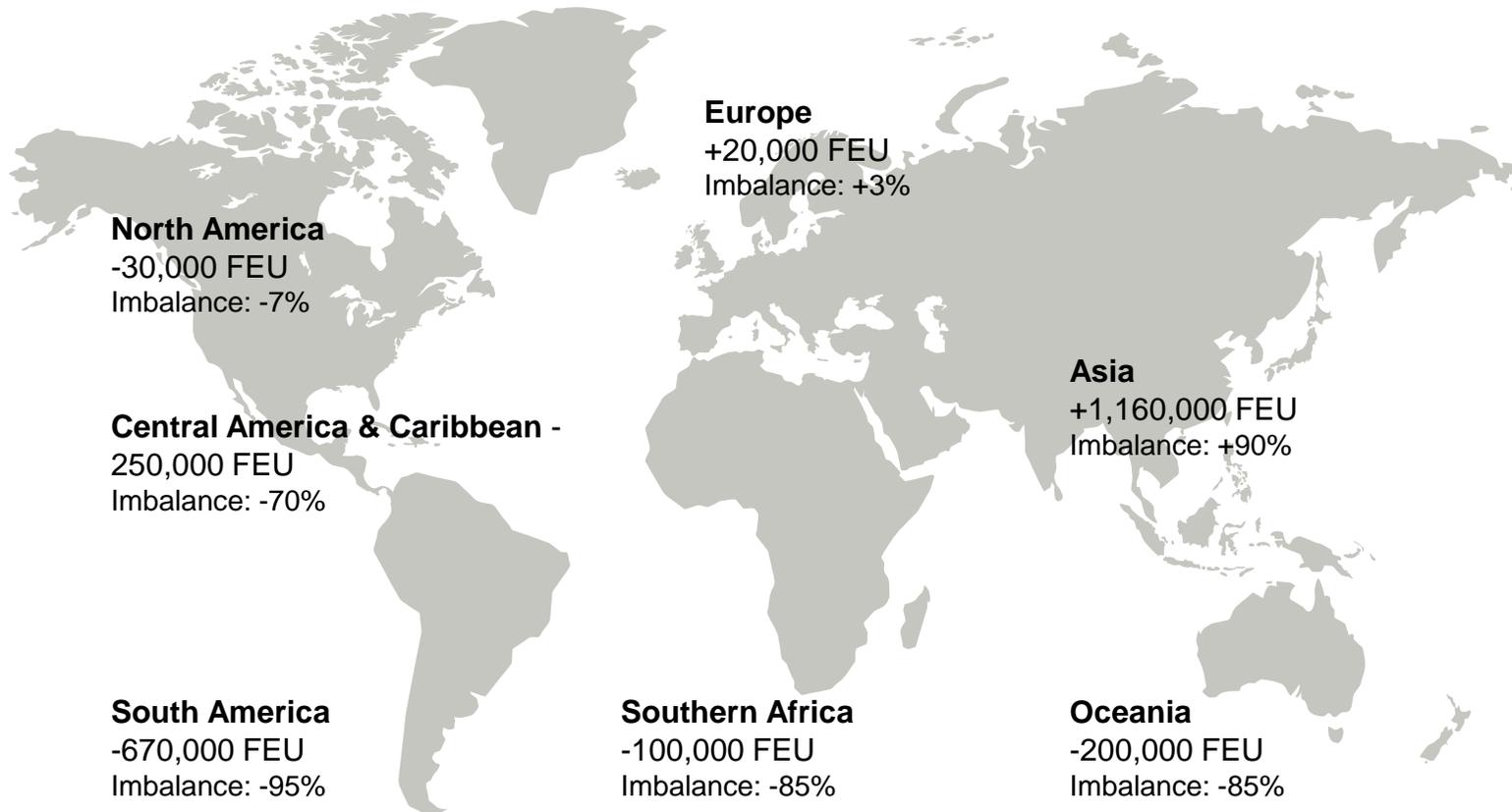
Reefer Cargo

Market update

KUEHNE+NAGEL 



Situation



Die Verfügbarkeit sowie die Umpositionierung von Reefer Container und Equipment ist für jede Handelsroute eine Herausforderung und ist im Allgemeinen zu 80% unausgeglichen.

Was ist denn los?

Source: Drewry's Reefer Shipping Annual Review & Forecast, Status September 2021

Space/Plugs

- Platzprobleme und Stromversorgung reduzieren die Akzeptanz von Reefer Containern.
- Reefer stehen im starken Wettbewerb mit Dry Van auf den Haupthandelsrouten (Head Haul vs. Back Haul).
- Keine Ankündigung von sowie zusätzliche Volumen: Buchung mit ETS bis zu 6 Wochen vorher.
- Volle Schiffe, Stornierungen, Fahrplanänderungen, Verspätungen, unzureichende Leercontainerdisposition.
- **Carrier sind vor allem auf den Routen Europa nach Asien und Mittleren Osten nicht an Reefer Cargo interessiert. (Lange Reisezeiten, niedrige Gewinne, festsitzendes Equipment).**
- Auf manchen Routen feiern die konventionellen Kühlschiffe ein Comeback.

Was ist denn los?



KN Eurasia Express



KUEHNE+NAGEL 

KN Eurasia Express

Produkt

- Schienengüterverkehr, der China mit Europa und Russland verbindet.
- Transportlösung erstreckt sich über Transsibirien und die Seidenstraße (Nord- und Südkorridor).

2019

- Westbound mit ca. 70 und Eastbound mit 30 wöchentlichen Zugverbindungen (100 Züge pro Woche).

2020

- Westbound mit ca. 125 (+60%) und Eastbound mit 75 (+47%) wöchentlichen Zugverbindungen (200 Züge pro Woche mit 10.180 Abfahrten pro Jahr).



November 2021

- Jan – Aug: > **960.000 TEU** auf der Schiene transportiert.
- **+ 40% Volumen** im Zugverbindungen pro Woche (ca. 185 Westbound, 95 Eastbound)
- Main Hub China (TOP 3 mit ca. 80% Marktanteil): Xi'an (36%), Chengdu (22%) und Chongqing (20%)
- Güter: **40% High Value Goods** (Electronics, Mechanical Engineering Products, Automotive Parts)
- Marktanteil des Schienengütertransportes: EU **4%** bezüglich des Warenwertes und **2%** bezüglich des Volumens.

Was ist denn los?



Wieso weshalb warum?



Covid-19

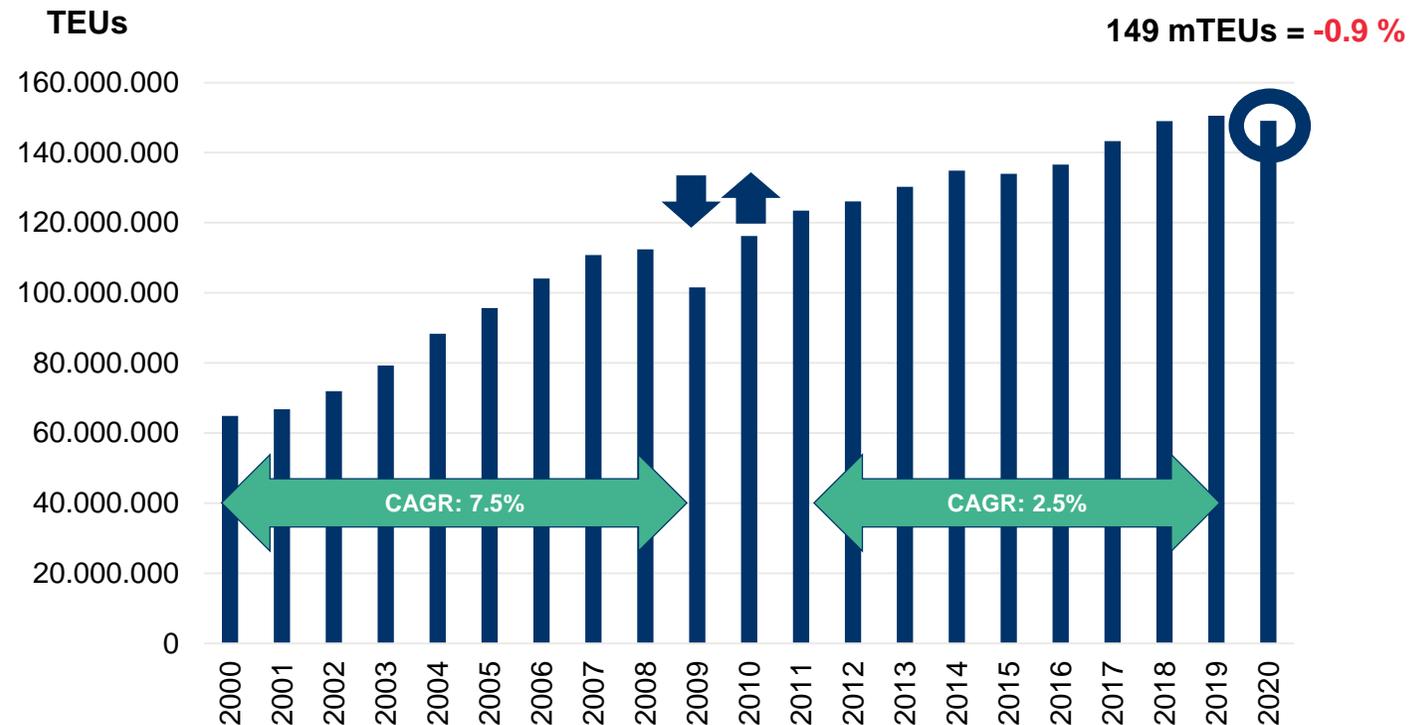


Wieso weshalb warum?

Globales Containerwachstum

Inklusive Intra-Asia und kurze See

- In den letzten 20 Jahren sprang das globale Containerwachstum von 60m TEU auf derzeit 150m TEU.
- Im Durchschnitt wuchs das Containervolumen bis 2009 um 7,5% und ab 2010 um 2,5% jeweils jährlich.
- Mit ca. 149 TEU schrumpfte im Jahr 2020 (durch Covid-19) um -0,9% im Vergleich zu 2019.

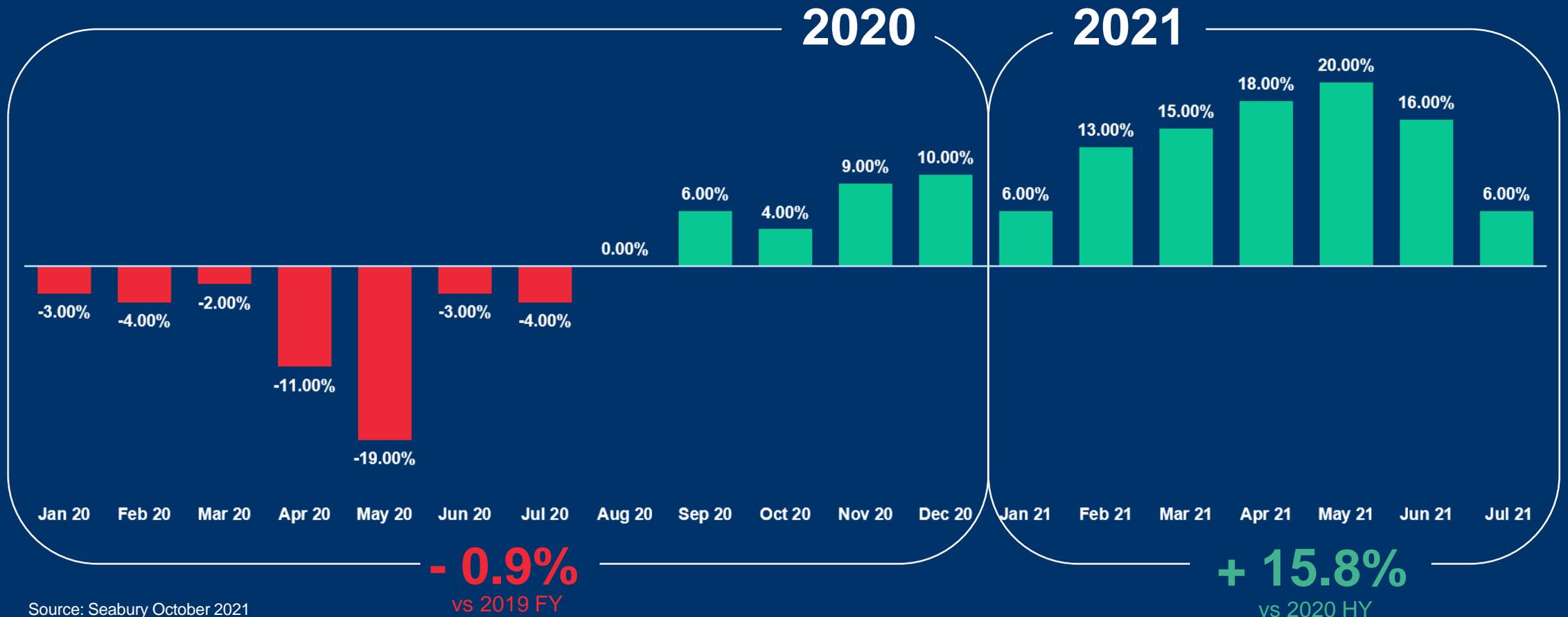


Sources: Seabury and Kuehne+Nagel

Entwicklung der letzten 18 Monate

(vs. vorheriges Jahr)

Wieso, weshalb, warum?



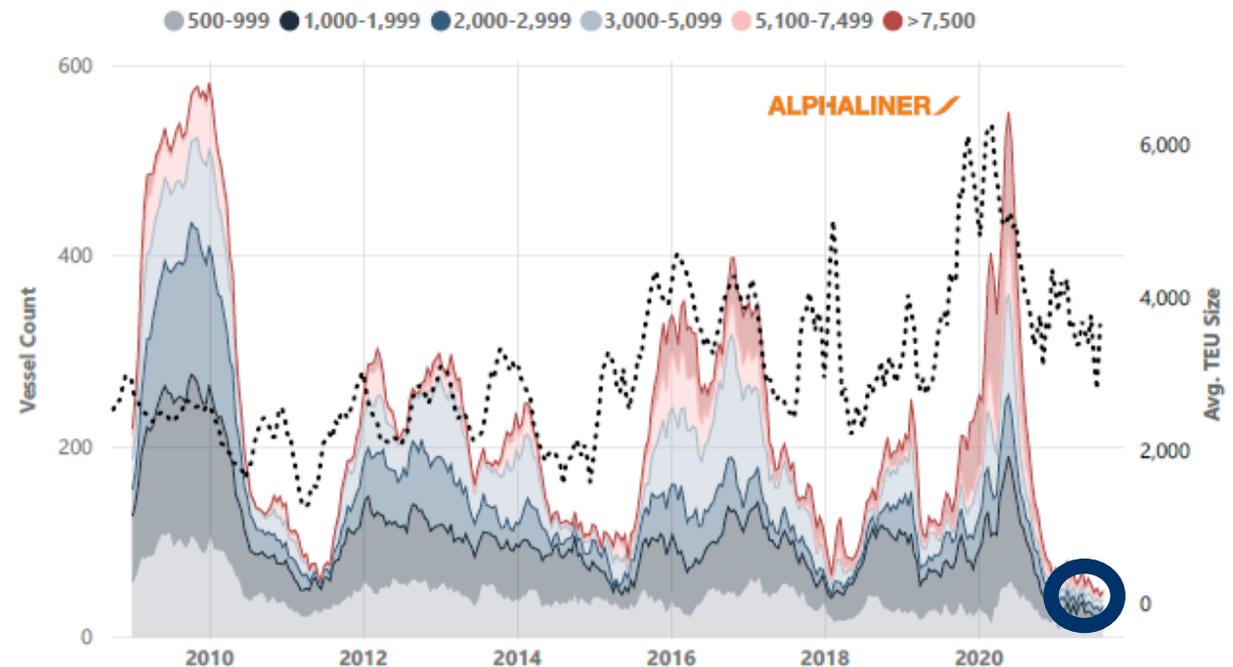
Source: Seabury October 2021

Verfügbare Containerschiffe

Immer weniger Schiffe sind verfügbar -
Keine Reserven mehr auf See

- Um Fahrpläne einhalten zu können, setzen Carrier normalerweise Ersatzschiffe ("Recovery Vessels") ein, wenn Schiffe aufgrund längerer Wartezeiten in Häfen in ihrem Zeitplan zurückfallen.
- Derzeit sind aber nur 48 Schiffe verfügbar mit einer durchschnittlichen Schiffskapazität von 3.500 TEU.
- Von diesen 48 Schiffen sind nur 4 größer als 7.500 TEU.
- Insgesamt beträgt die verfügbare Kapazität nur 170,000 TEU. Das sind gerade einmal 0,7% der weltweiten Gesamtkapazität (= 24.686.191 TEU, Sep 21st, 2021).
- Mit 99,3% Auslastung ist daher faktisch keine Kapazität mehr verfügbar.

Verfügbare Containerschiffe nach Schiffskapazität



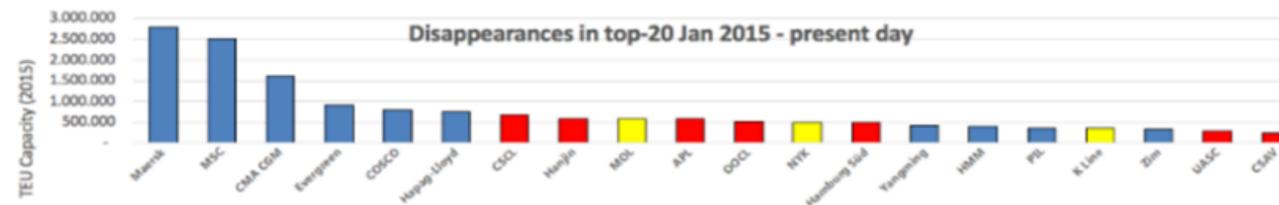
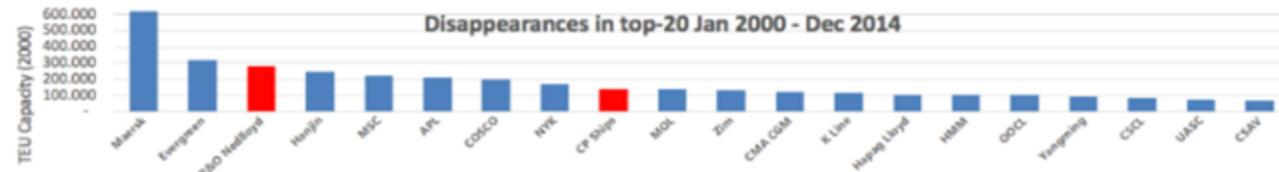
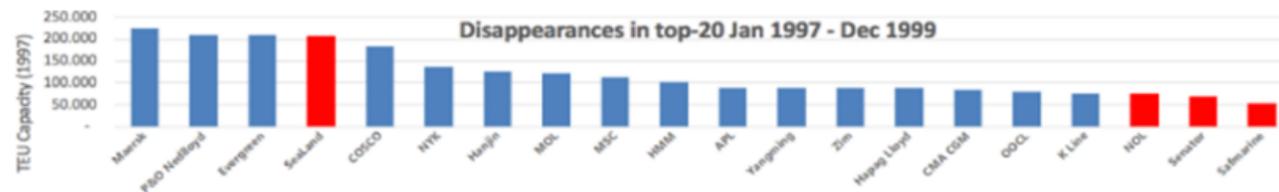
Source: Alphaliner and Kuehne+Nagel

Carrier Konsolidierung

- 3 Welle des Verschwindens:
 - 1995/1999: 4 Carrier
 - 2000/2014: 2 Carrier
 - 2015/2020: 10 Carrier

- Es sind nur noch 6 globale Carrier vorhanden.
- Übrige Marktteilnehmer sind Carrier mit nur regionalem Service oder Nischencarrier.
- Derzeit niedriger Wettbewerb mit niedrigeren Kapazitäten im globalen Seefrachtmarkt

10 Carrier kontrollieren 85% der weltweiten Schiffskapazität

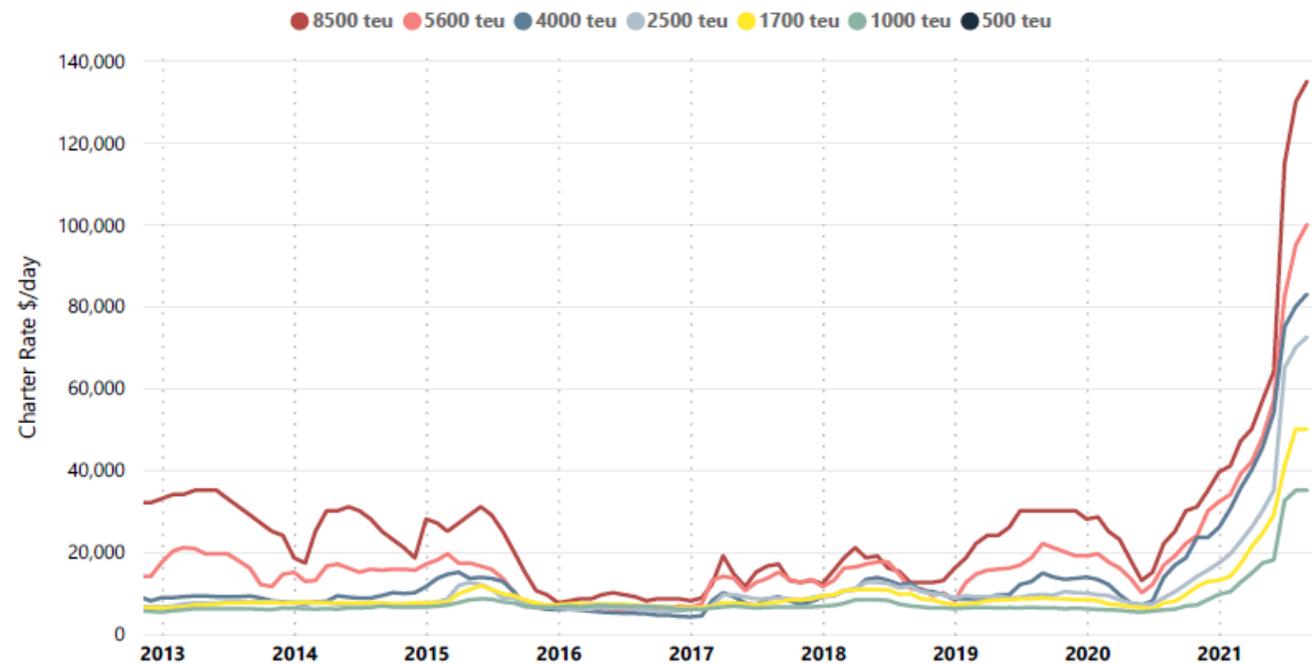


Chartern...

...war nie so teuer! Fast 140,000 USD pro Tag für ein Containerschiff mit 8,500 TEU!

- Die unerwartet extrem hohe Nachfrage von Gütern und Schiffen (!) führten quasi zu einer Explosion der Charrerraten.
- Heute sind für ein +8.500 TEU Schiff fast USD 140.000,00 pro Tag fällig. Im Juli 2020 lag der Preis noch bei USD 15.000,00 pro Tag.
- Egal welche Größe, es war nie so teuer wie heute ein Schiff zu chartern.
- Der Markt wird enger und das treibt die Charrerraten sowie auch die Vertragslaufzeiten in die Höhe.

Charter Rate development per day [\$] per ship type/size



Source: Alphaliner and Kuehne+Nagel

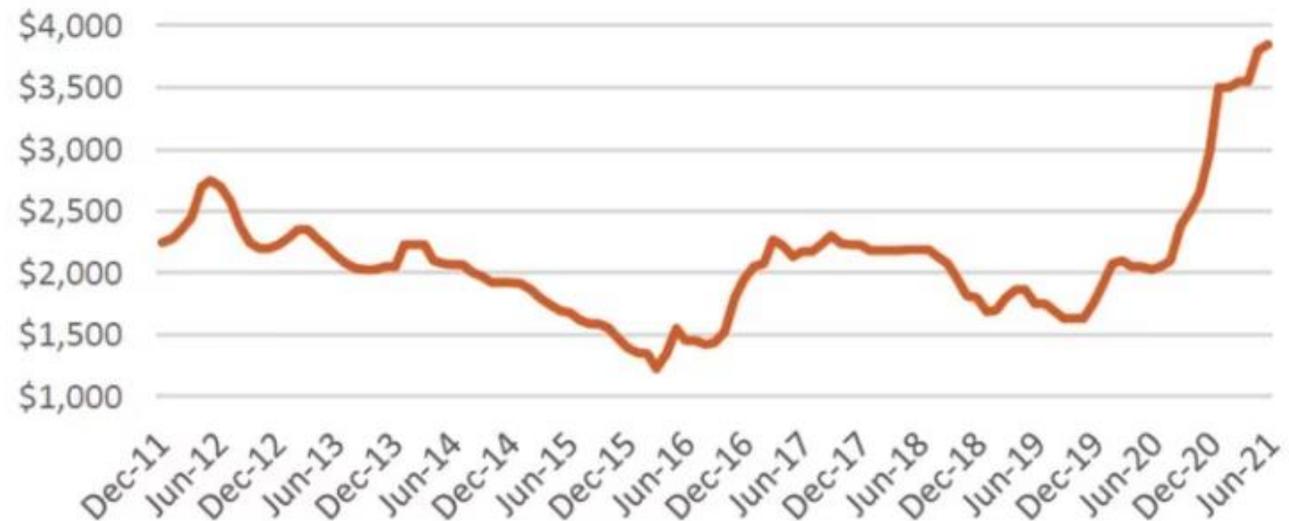
Wie geht es weiter?



Equipment

- Im 1. Halbjahr 2021 wurden in China ca. 2,6 Millionen TEU's Dry Van Containern neu gebaut.
- Bis Ende 2021 werden geschätzte 4,5 Millionen DV Container gebaut. Das ist mehr als das Doppelte von 2020 und 2019 zusammen und 30 % mehr als 2018.
- Die Containeranzahl wird voraussichtlich nunmehr pro Jahr um 8% wachsen.
- Die Kosten für einen Neucontainer betragen derzeit USD 3.800 per TEU im Vergleich zu USD 1.600 in den Jahren vor der Pandemie.

Development price per TEU for new dry cargo container [\$]

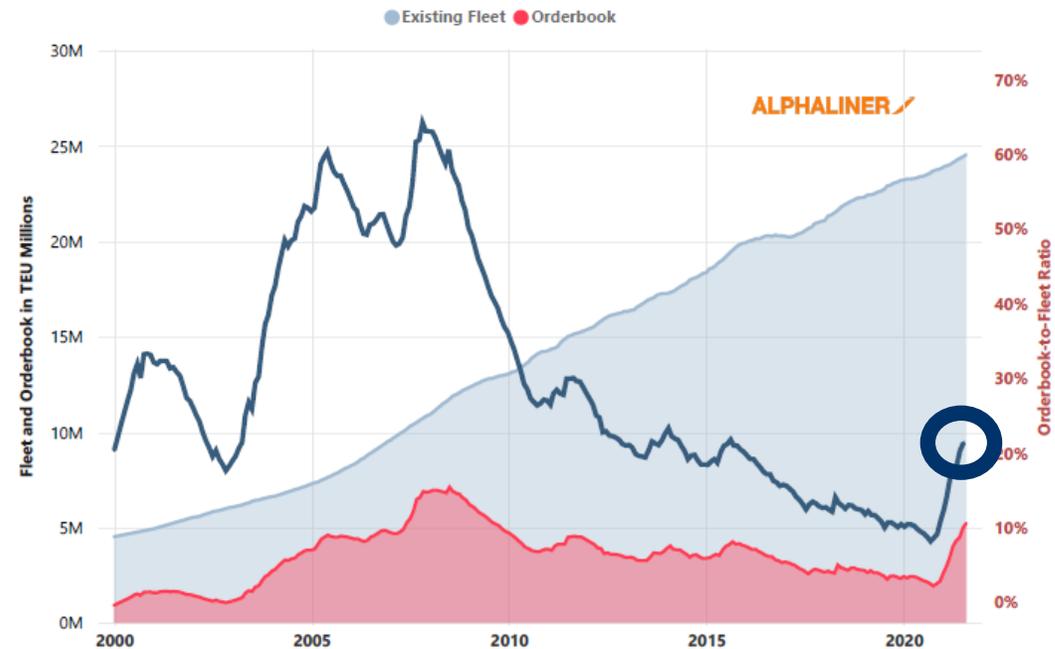


Source: Freightwaves, Triton and Kuehne+Nagel

Kapazitäten

- In mehr als in den letzten 10 Jahren sind die Bestellungen im Vergleich zur existierenden Flotte von 30 % auf ein historisches Tief von 8% (2020) gefallen.
- Dieses lange Tief, niedrige Zinsen und die verbesserte finanzielle Situation der Carrier haben zur einer starken Erhöhung der Schiffsbauverträge geführt.
- Alleine in den ersten 3 Quartalen 2021 stiegen die Bestellungen von 8% auf 20% und befinden sich derzeit auf dem Stand von 2015.

Order-book-to-Fleet Development 2000-2021



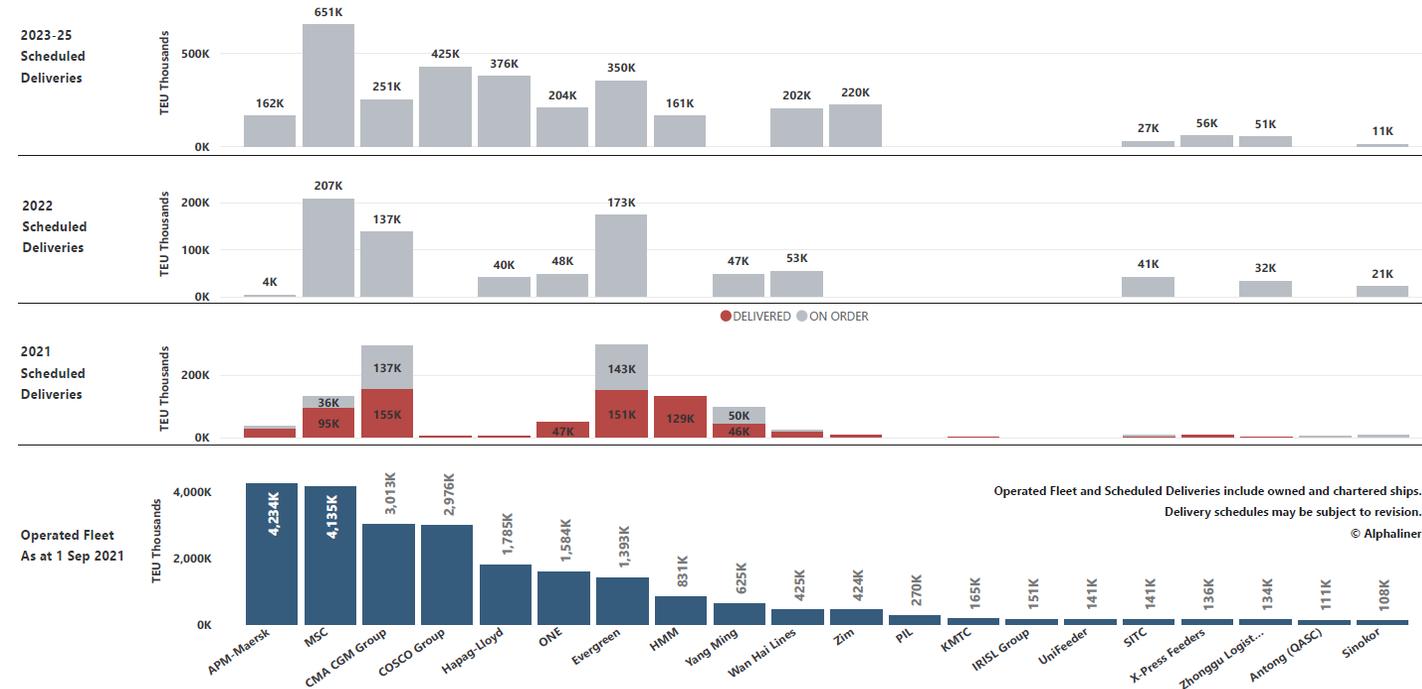
Source: Alphaliner and Kuehne+Nagel

Schiffsneubauten

bis 2025

- Die Schiffsbauaktivitäten der TOP 20 Carrier für das Jahr 2021 zeigen nur eine Kapazitätssteigerung von 450.000 TEU.
- Im Jahr 2022 sollen 800.000 TEU hinzukommen.
- In den Jahren 2023-2025 wird voraussichtlich ein massives Kapazitätswachstum von über 3.000.000 TEU erfolgen.
- Alle von MSC bestellten Schiffe (40 Stück) sind größer als 10.000 TEU.
- MSC wird voraussichtlich Ende 2021 der weltweit größte Carrier der Welt sein.

TOP 20 carriers new building delivery schedule



Source: Alphasiner and Kuehne+Nagel

Keine einfache Frage...

- Es gibt auf die derzeitigen Schwierigkeiten in der Seefracht weder eine einfache noch eine einzige Antwort.
- Es verbietet sich auch eine isolierte Betrachtungsweise.
- Die dargestellten Probleme der Seefracht sind mit denen von anderen Bereichen und Aspekten verflochten.
- Dazu zählen insbesondere die weltweit weiterhin niedrige Impfquote, lokale Covid-19 Ausbrüche, Fahrermangel, Grenz- und Hafenschließungen, mangelhafte bzw. nicht ausreichende (Hafen-) Infrastruktur.
- Das bedeutet, dass es keine einfache isolierte Lösung geben kann, die das derzeitige und auch zukünftige Probleme löst.



Inspire. Empower. Deliver.

KUEHNE+NAGEL

