



MARKT BERICHT

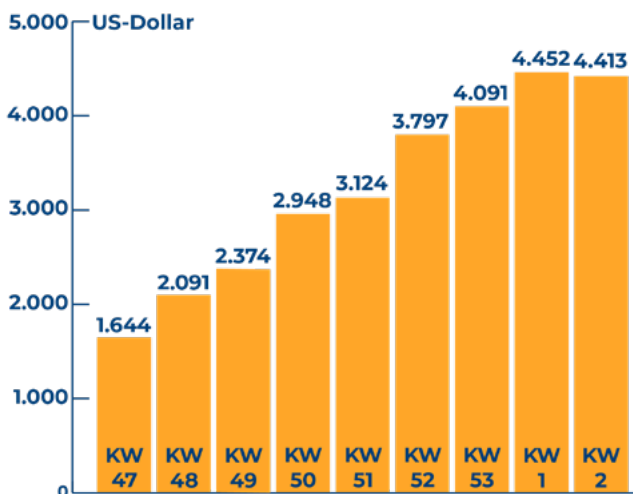
AUSBLICK 2021

Auch wenn wir wohl alle mit der großen Hoffnung in das Jahr 2021 gestartet sind, die Impfungen würden einen konkreten Ausweg aus der Pandemie in greifbare Nähe bringen, so ist inzwischen doch deutlich geworden, dass wir eine Tugend weiterhin beweisen müssen: Geduld. Mit der Gefahr der ansteckenderen Virusmutanten und den noch zäh voranschreitenden Immunisierungen durch die Vakzinen müssen wir uns darauf einstellen, dass die persönlichen und geschäftlichen Einschränkungen noch eine Weile andauern werden. Deshalb wünschen wir Ihnen für das neue Jahr neben Gesundheit auch Durchhaltevermögen und Resilienz. Natürlich hoffen wir weiterhin, dass es im Verlaufe des Jahres wieder verantwortbar sein wird, gastronomische Betriebe vollumfänglich zu öffnen. Wir sind guter Dinge, dass die Freude an der Kulinarik und am gemeinschaftlichen Genießen dann schnell wieder Einzug hält und die Branche wieder neuen Aufwind erfährt.

Insbesondere dann, aber natürlich auch bis dahin, möchten wir Sie bestmöglich unterstützen. Deshalb werden wir Ihnen auch in diesem Jahr neben der persönlichen, individuellen Beratung den Service des zwei-monatlich erscheinenden Marktberichts anbieten. Hier informieren wir Sie kompakt über die wichtigsten Entwicklungen auf dem Konservenmarkt. Diesmal widmen wir uns in einem Sonderformat zudem den außergewöhnlichen Entwicklungen, die sich über die vergangenen Wochen hinweg auf dem Containerfrachtmarkt zugetragen haben. Die historischen Preissteigerungen auf den Routen von Asien nach Europa haben wesentliche Auswirkungen auf die Kalkulationen für viele unserer Artikel.

FOLGENSCHWERE FRACHTPREISE

Bereits im Marktbericht September/Oktober 2020 machten wir auf die kritische Entwicklung der Seefrachtraten von Asien nach Europa aufmerksam und prognostizierten eine weitere Verschärfung. Jedoch wurden auch wir vom Ausmaß der anschließenden Preissteigerung überrascht. Zur Historischen Einordnung haben wir damals bereits berichtet, dass der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)-Wert von ca. 1.450 US-Dollar Anfang Oktober seit dem Jahr 2013 nicht mehr erreicht wurde. Das Diagramm verdeutlicht die weitere Entwicklung von diesem bereits hohen Niveau:



Innerhalb von gut zwei Monaten verdreifachte sich der Index, der die Seefrachtraten von chinesischen zu europäischen Haupthäfen (bspw. Shanghai nach Hamburg) nachzeichnet, nahezu. Erst Mitte Januar war wieder eine Stabilisierung auf extrem hohem Niveau von gut 4.400 US-Dollar zu erkennen. Im Februar steht das chinesische Neujahrsfest an, das erfahrungsgemäß zu Abfertigungsverzögerungen an den Häfen und damit zu einer weiteren Verknappung der Frachträume führt. Deshalb erwarten wir vorerst keine Entspannung der Situation.

Die Realität sah in den letzten Wochen noch deutlich düsterer aus als der SCFI vorgibt. Durch den extrem knappen Frachtraum wurden Buchungen zu verhältnismäßig günstigen Kontraktraten dau-

erhaft gerollt (also verzögert) und die vorhandenen Plätze auf den Schiffen zum Teil meistbietend versteigert. Bei vielen knappen Gütern oder Fertigungsteilen ist der Belieferungsdruck so hoch, dass teilweise Preise von über 7.000 USD pro Container bezahlt wurden. Wenn man sich dies für verhältnismäßig günstige Produkte wie Obst- und Gemüsekonserven vergegenwärtigt, bedeutet das eine Steigerung des Preises um über 25 Prozent alleine aufgrund der erhöhten Frachtkosten.

Vor allem zwei Ursachen liegen dieser absurden Entwicklung zu Grunde: Zum einen entstand während der Pandemie ein starkes Ungleichgewicht der Handelsströme zwischen Asien und Europa. Asien erreichte schnell das alte Exportvolumen und so fehlten ab Mitte 2020 zunehmend Leercontainer, die in Europa festgingen. Zum anderen spielt das Verhalten der Reedereien eine Rolle. Weil sie in Allianzen organisiert sind, ergibt sich eine oligopolistische Machtposition. Die Reeder beeinflussen mit strategischen Entscheidungen den Markt zu ihren Gunsten – zum Beispiel wurden viele Containerschiffe aus den «Fahrplänen» genommen und wenig dafür getan, um das Containerungleichgewicht zu reduzieren. Die Gewinnprognosen der großen Reedereien, wie Maersk, MSC oder COSCO liegen bezeichnenderweise trotz des niedrigeren Frachtvolumens deutlich über dem Vorjahr.

Obwohl die internationale Containerschiffahrt schwer regulierbar ist, gibt es erste Versuche, die Reedereien in die Verantwortung zu nehmen. In den USA laufen behördliche Ermittlungen zum Wettbewerbsverhalten in der Containerschiffahrt und auch in Europa drängen Verbände wie die FRUCOM auf Untersuchungen durch die Wettbewerbsbehörden. Kurzfristiger als dies könnte sich auswirken, dass die chinesische Regierung den Reedereien bereits mit Sanktionen droht. In der Zwischenzeit bleibt uns leider zur Sicherung unserer Lieferfähigkeit nichts anderes übrig, als diese hohen Frachtraten mitzugehen, was sich unweigerlich auf die Preise vieler Artikel mit asiatischem Ursprung auswirkt.

UNSERE PRODUKTE

A R T I S C H O C K E N

Am 7. Januar veränderte sich die bis dahin normal verlaufende Artischocken-Kampagne schlagartig: Eine Kaltfront mit dem Wintersturm «Filomena» traf Spanien mit starkem Schneefall und Temperaturen unter 0 Grad. In einem der wichtigsten Gebiete für Artischockenplantagen, Lorca in Murcia, erfroren 30 bis 35 Prozent der Pflanzen. Normalerweise würde die Ernte Anfang Februar starten, jetzt wird sich der Beginn aber wohl um 30 bis 40 Tage verzögern. Üblicherweise erstreckt sich die Weiterverarbeitung über drei Monate, jedoch ist unklar, ob bis in den Mai hinein geerntet werden kann. Die Temperaturen sind dann erfahrungsgemäß schon wieder zu hoch für die sensiblen Früchte. Wir rechnen daher für diese Saison mit einer reduzierten Verfügbarkeit qualitativ hochwertiger Artischocken.



T H U N F I S C H

Der Rohwarenmarkt für Thunfisch (SKJ) hat sich nach einem deutlichen Anstieg etwas stabilisiert. Im asiatischen Raum bleiben die Anlandungen aber teilweise hinter den Erwartungen zurück. Der im Atlantik laufende FAD-Bann reduziert zusätzlich die verfügbaren Mengen. Die Rohwarenpreise in Bangkok liegen aktuell bei ca. 1.300 US-Dollar pro Tonne, in General Santos bei ca. 1.350 US-Dollar pro Tonne und in Manta bei ca. 1.700 US-Dollar pro Tonne. Hauptgrund für das hohe Kostenniveau im europäischen Markt ist neben den Frachtraten auch die dramatische Preissteigerung bei Soja- und Sonnenblumenöl. Dies wirkt sich direkt auf die Kosten der Thunfischkonserven aus. Aufgrund der zahlreichen unterschiedlichen Einflussfaktoren ist die weitere Entwicklung sehr schwer einzuschätzen.



H Ü L S E N F R Ü C H T E

Der Markt für Hülsenfrüchte ist sehr angespannt. Kidneybohnen, deren Rohware vor allem aus China, Kanada und den USA kommt, werden stark nachgefragt. In China trägt u.a. die steigende Nachfrage im Inland dazu bei, dass sich die Export-Menge reduziert. Die kanadischen Exporteure sind bereits zum Großteil ausverkauft und auf die USA-Rohware gilt der EU-Strafzoll. Auch bei Kichererbsen gibt es starke Nachfrage. Klassische Lieferländer, allerdings derzeit mit sehr hohen Preisen, sind Argentinien und Italien. Ein neuer Marktteilnehmer könnte die Türkei werden, dort lagern sogar noch Stocks aus dem Vorjahr. Allerdings müssen Qualität und Lagerbedingungen dieser Ware zunächst sorgfältig geprüft werden.

Die großen weißen Bohnen namens «Bianchi di Spagna» werden hauptsächlich in Polen produziert. Der dortige Markt schwankt jedoch stark: Zur Ernte im September wurden 1.000 €/Tonne aufgerufen, mittlerweile schon 1.350 €/Tonne.

K O K O S M I L C H

Die Nachfrage nach Kokosmilch in Kleindosen für den Einzelhandel ist erheblich gestiegen. Die Produktionsländer haben teilweise Schwierigkeiten mit dem Markt Schritt zu halten. Zuletzt lagen die Preise für Kokosnussrohstoffe in Sri Lanka mit 130 LKR/Kg auf Rekordhöhe. Dies stellte eine enorme Steigerung dar, denn man kam von einem Niveau von ca. 80 LKR pro Kilogramm. So hoffen alle Marktteilnehmer*innen auf günstige Erntebedingungen und nachlassenden Preisdruck. Auch in Thailand sind die Preise stabil auf hohem Niveau, aufgrund der Dürreperiode von 2020. Diese Rohwareknappheit in Verbindung mit höheren Kosten für Dosenmaterial und Seefrachten wird mittelfristig wohl zu weltweit höheren Kokosmilchpreisen als in den Vorjahren führen.





M A I S

Mais-Konserven in den Größen 425 ml und 3x212 ml sind seit Beginn der Pandemie extrem beliebt. Daher waren die europäischen Produzenten mit der Ernte 2020 schnell ausverkauft. Die Produktionskapazitäten sind, gerade bei diesen Formaten, bereits am Limit. Deshalb erwarten wir, dass auch die Ernte 2021 weit im Voraus ausverkauft sein wird. In China steht die Winterernte vor der Tür. Aufgrund des aktuell kühlen Wetters und der geringen Erntemengen wollen einige Packer die Produktion erst nach dem chinesischen Neujahrsfest beginnen. Durch die anhaltend geringere Nachfrage nach Großdosen wird die Produktion deutlich niedriger ausfallen und es werden keine größeren Bestände auf Vorrat aufgebaut. Deswegen raten wir dazu, den Maisbedarf bis Ende 2021 in den kommenden Wochen zu decken.

T O M A T E N P U L P E

Für unsere feinstückige Tomatenpulpe verwenden unsere Lieferanten nur vollreife, besonders geschmacksintensive Früchte, die direkt in der norditalienischen Ernteregion verarbeitet werden. Sie kann als Grundzutat für sämtliche tomatenbasierten Gerichte verwendet werden, also z.B. Pasta- und Pizzavariationen, Suppen, Currywurstsaucen, asiatische Currys oder Tex-Mex-Gerichte. Die 10Kg-Bag-in-Box steht aufgrund des hohen Volumens in einem unschlagbaren Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Packung ist wiederverschließbar und garantiert einfaches und sauberes Handling in der Küche. Geöffnet und gekühlt hält sich die Pulpe ca. zwei Tage, originalverschlossen erreichen wir mit bis zu zwei Jahren ab Produktion eine ähnliche Haltbarkeit wie bei der Konserve.

