

Jute Marktbericht für März 2021

-1/7-

1. April 2021

Bangladesch

Rohjute: Während des Berichtsmonats war die Nachfrage nach Rohjute aus dem Importland Pakistan regelmäßig, aber aufgrund der geringen Verfügbarkeit von Rohjute konnte die Nachfrage nicht vollständig erfüllt werden. Pakistan bestellte ca. 5.000 mton für so gut wie alle Sorten von Langjute Tossa und Langmeshta sowie Cuttings (Tossa und Meshta/Kenaf), hauptsächlich BTE BS, CS und KS sowie BTCA- und BTCB-Cuttings für Verschiffungen im März und April 2021.

Nach beinahe zwei Monaten waren indische Käufer wieder im Markt, bestellten jedoch nur geringe Mengen aufgrund des hohen Preisniveaus.

Die Nachfrage anderer Rohjute-Einfuhrländer wie China, Vietnam und Russland verlief im Berichtsmonat weiterhin recht zurückhaltend, was nach wie vor auf den Rohjutmangel und das damit verbundene hohe Marktpreisniveau zurückzuführen ist.

Die Nachfrage seitens der finanziell solventen lokalen privaten Verkaufsspinnereien und Jutespinnwebereien blieb auch während des Berichtsmonats regelmäßig und die Bestellungen wurden je nach Verfügbarkeit aufgegeben.

Die lokalen Marktpreise lagen im Berichtsmonat bei rund 6.500 BDT pro maund (= 37,33 kg).

Angesichts extrem hoher Marktpreise in Verbindung mit geringer Verfügbarkeit von Rohjute waren bereits rund 40 Verkaufsspinnereien und Jutespinnwebereien gezwungen, die Produktion einzustellen. Weitere Betriebe werden sicherlich in Kürze folgen. Die Betriebe, die weiterhin produzierten, arbeiteten weit unter ihren Kapazitäten und haben ihre Produktion von drei Schichten pro Tag auf nur eine Schicht pro Tag reduziert.

Da die meisten internationalen Käufer angesichts der hohen Preisen davon abgehalten wurden, größere Bestellungen aufzugeben, blieben die Marktpreise für Rohjute mehr oder weniger stabil und es wurden keine signifikanten Steigerungen der Exportpreise gemeldet.

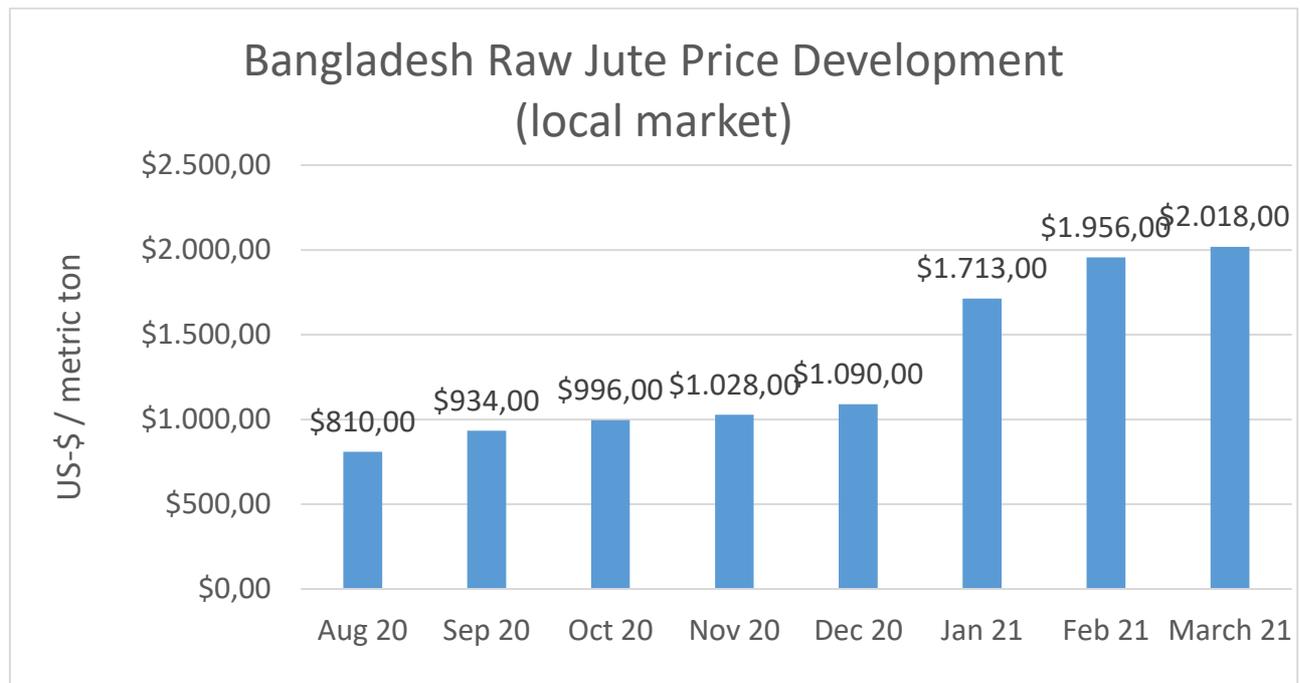
Die Rohjuteexporte beliefen sich im Zeitraum von Juli 2020 bis Januar 2021 auf 384.865 Ballen gegenüber 614.215 Ballen im gleichen Zeitraum des Jahres 2019.

Um die lokale Preisentwicklung der vorangegangenen Monate zu veranschaulichen und den Ernst der Lage zu unterstreichen, finden Sie nachfolgend eine Preisentwicklungstabelle der lokalen Rohjute Marktpreise:

Jute Marktbericht für März 2021

-2/7-

1. April 2021



Neue Ernte: Die erste Phase der Aussaaten für Meshta und weiße Jute begann Mitte März in Tieflandgebieten Bangladeschs wie Greater Mymensingh, Tangail, Sirajgonj, Netrokana, Madaripur und Sariatpur. Laut lokalen Quellen waren die Witterungsbedingungen während der Aussaat günstig, aber die Juteanbauer brauchen bald Regen. Die Aussaat für Tossa Jute steht noch aus und wird voraussichtlich im April stattfinden, sofern genügend Regen fällt.

Witterungsbedingungen: Zu Beginn des Monats wurden für das gesamte Land moderate Niederschläge bei ausreichendem Sonnenschein gemeldet. Seit Mitte März gab es strahlenden Sonnenschein.

Jutegarn/Jutezwirn: Im Monatsbericht verringerte sich die Exportnachfrage nach Jutegarnen und Jutezwirnen höherer und niedrigerer Qualitäten aus regulären Importmärkten wie Indien, China, der Türkei, dem Nahen Osten, Usbekistan, Indonesien und Malaysia. Gleiches gilt für die Nachfrage aus anderen internationalen Märkten wie Europa und den USA. Auch hier sind die Hauptgründe der Rohjute-mangel und die damit verbundenen hohen Preise sowie die schwindende Anzahl von Lieferanten, die noch in der Lage sind anzubieten.

Die lokale Nachfrage nach Jutegarnen (Hessian- und Sacking-Qualitäten) für Verpackungszwecke blieb im Monatsbericht stabil.

Jute Marktbericht für März 2021

-3/7-

1. April 2021

Die Exportmarktpreise für Jutegarne und Jutezwirne höherer und niedrigerer Qualitäten blieben ebenfalls auf Rekordniveau stabil.

Jutewaren: Es wurde eine gewisse Importnachfrage nach Hessians und Sackings aus Märkten wie afrikanischen Ländern, Europa, den USA, China und Vietnam gemeldet. Aufgrund des Rohjutmangels hatten die meisten Jutespinnwebereien jedoch die wenigen verfügbaren Mengen für bestehende Aufträge reserviert.

Indien war regelmäßig im Markt für ungesäumtes Binola- und B-Twill-Gewebe.

Die Nachfrage nach Teppichrückseitengewebe aus Importländern in Europa, Australien und Neuseeland blieb im Berichtsmonat auf einem durchschnittlichen Niveau.

Die Exportpreise haben sich im Berichtsmonat wie folgt entwickelt:

Hessians:	unverändert
Sackings:	unverändert
Teppichrückseitengewebe:	unverändert

Seeverkehr: „The Daily Star“, eine der meistgelesenen englischsprachigen Zeitungen in Dhaka, veröffentlichte am 28. März 2021 die folgende aufschlussreiche Zusammenfassung der aktuellen Situation in der Schifffahrt, die vom Vorsitzenden und Geschäftsführer der BASF Bangladesh Limited, Herrn Sazzadul Hassan, verfasst wurde und die wir nachfolgend im Original zitieren:

“Off late shipping costs have gone through the roof, making life miserable for the businesses. The freight rate for a 40-foot container to European base ports from Chattogram has reached to \$5,000 level. Six months back this rate was hovering between \$1,500 to \$2,000. This is not the case for shipments to Europe only. It applies to all the trade routes.

Freight costs to the US has also skyrocketed -- an overall rise of 85 per cent in recent times compared to that of October 2020. Traditionally, for imports, freight costs used to be much lower than that of exports. That situation has also changed. Rates for imports have also gone up significantly. This crisis is not specific to Bangladesh only. Rather, it is similar or worse elsewhere across the globe.

Freight rates from China to the US and Europe have surged 300 per cent compared to the rate of March 2020. Spot rates for the Asia to North Europe route have seen a nearly 264 per cent year-on-year rise. Freight rates for Asia to the US West Coast are also up by 145 per cent. The challenge is multifold. There are acute shortages of containers, because of which shippers around the world have to wait for weeks to get the boxes. A study suggests against the demand of 100 containers there are only 50 containers available.

Jute Marktbericht für März 2021

-4/7-

1. April 2021

That is not the end of the story. To add to the sufferings, transit time to all the major destinations has also increased quite noticeably. A consignment would normally require 25-30 days to reach to the major European ports from Chattogram, whereas nowadays, it requires a minimum of 45 days.

Similarly, to reach to the US West Coast the transit time used to be 30 days which is now at least 50 days. To add to the worries, a shipping jam occurred on March 23 in one of the world's busiest shipping arteries involving the Suez Canal. About a quarter mile long (400 metres), a 224,000-tonne container vessel named Ever Given ran aground diagonally across the single lane stretch of the southern canal during a dust storm.

On Wednesday, 185 vessels, mostly bulk carriers, container ships and oil or chemical tankers, were waiting to transit the 120-mile canal connecting the Red Sea with the Mediterranean, according to shipping data compiled by Bloomberg. As a result, it created another setback for global supply chains, which are already strained by chaotic congestions and a shortage of containers in many ports due to the impact of the pandemic.

A good thing is the freight rates have been stable for last so many years. But an abnormal increase in transit time is really a bolt from the blue in the context of so many other challenges businesses have been dealing with in the past one year due to the pandemic. Experts have identified some of the major reasons behind this crisis:

Lockdown: To contain the deadly virus, many countries imposed lockdown. As a result, normal economic activities were restricted. Containers were lying at different destinations for a longer period of time as there was not enough cargo to fill and ship those out. Consequently, when the restrictions were being lifted, many countries resumed normal operations, there were shortages of containers at the right places.

Limited ship time: As the demand had dropped significantly during Q1 of last year, major shipping lines were forced to reduce number of ships plying in different routes.

Congested ports: During the lockdown, cargo handling got slowed down massively because of limited operations at different ports. This caused severe delays in vessel turnaround time as well. Changes in buying behaviour: There have been noticeable changes in consumers' buying behaviours during pandemic period. As there were restrictions on travelling and some other outdoor amusement activities, consumers spend more money on consumables. Demand for certain items suddenly gone up which changed the traditional container movements. China bounced back earlier than others: China managed to contain the virus much earlier and was able to resume their production and exports since the beginning of Q2 of 2020. When other Asian countries had started their exports, a significant number of containers were already on their way to Europe and North America. Those containers did not come back quickly to Asia.

Jute Marktbericht für März 2021

-5/7-

1. April 2021

Surge in demand for Christmas: Approximately 900,000 TEUs of containers were sent from China to North America during September to cater for the Christmas demand. Chinese exporters were desperate to get boxes, 3 out of 4 containers from the US to Asia were going back empty. Resultantly, many countries did not get enough boxes.

Limited land freight capacity: Because of shortages of trucks and lorry drivers, containers were stuck at the port, couldn't be taken to the customers' premises. Whatever containers were taken to customer ends couldn't be returned back to ports timely. In the process, container turnaround time increased substantially.

Delay in delivering new containers: There were more than 3 million empty 20-foot containers lying at Chinese ports at the end of March last year and 1.2 million in storage at container manufacturers. Due to the surplus of the boxes and in the anticipation that business would collapse as a consequence of the pandemic, there were slump in orders for new containers in 2020 to the Chinese container manufacturers who supply more than 90 per cent of global demand.

Consumer demand in the US and Europe started uprising from Q2 last year made the situation reverse. Suddenly, there was a huge jump in container demand and so orders for new boxes went up. The industry did not have enough capacity to manufacture new containers quickly enough. Given the alarming logistics challenges, what should the businesses do? First and foremost, organisations need to take this into cognizance that, this crisis is not going to over soon. Therefore, right from the raw material sourcing to distribution of the finished goods, few things need to be readjusted:

- Increase the inventory of raw materials and other items to ensure smooth production
- Add adequate buffer to the supply lead-time
- Go for long term contract with the shipping companies to ensure maximum space in advance
- To absorb the additional freight costs, look for the options to save costs from elsewhere or the last resort is to adjust the price of the finished products
- Increased inventory would put pressure on working capital, so plan accordingly

Business associations should start dialogue with the port authorities and other logistics service providers like the transporters etc. to increase their capacities to ease out the huge congestions. Here come the government's interventions like providing financial support to the logistics companies to build their capacities.

This global crisis needs to be collectively dealt with by all the key stakeholders, otherwise, situation might get deteriorated further."

(Zitatende)

Jute Marktbericht für März 2021

-6/7-

1. April 2021

Indien

Rohjute: Im Berichtsmonat festigte sich der Markt, was sich in höheren Preisnotierungen der Jute Balers Association (JBA) widerspiegelte: IRs 8.000,00 (TD-4) sowie IRs 7.500,00 (TD-5) pro 100 kg. Die indische Regierung beschloss, den Minimum Support Price von IRs 4.225 auf IRs 4.500 pro 100 kg zu erhöhen, um die Landwirte zu unterstützen.

Neue Ernte: Mitte März fanden frühe Aussaaten statt, die zu dieser Zeit durch Regenfälle begleitet wurden. Ersten Prognosen zufolge dürfte die Anbaufläche für die diesjährige Jutesaaten ca. 588.000 Hektar betragen, gegenüber 666.000 Hektar im Jahr 2020. Neueste Schätzungen gehen von ca. 5 Mio. Ballen Rohjute aus neuer Ernte aus, mit einem Überhang von ca. 2,6 Mio. Ballen.

Jutegarn/Jutezwirn: Aufgrund der zurückhaltenden Nachfrage nach Hessians reagierten die Preise für Jutegarn und Jutezwirn im Berichtsmonat stark mit einem Rückgang von 7 %.

Jutewaren: Die Preise für Hessians gingen aufgrund der mäßigen Nachfrage im Berichtsmonat geringfügig um rund 1,5 % zurück. Ausgewählte Jutespinnwebereien verlangten eine Prämie von 6 % gegenüber den von „Standard“-Fabriken angegebenen Preisen. Die Preise für Sackings stiegen um etwa 15 %, und ausgewählte Spinnwebereien forderten eine Prämie von etwa 3 %.

Die Verfügbarkeit von Teppichrückseitengewebe ist nach wie vor eher unzureichend, da die meisten Käufer in Übersee langfristige Aufträge mit den Herstellern laufen haben. Auf jeden Fall wird eine gewisse Verfügbarkeit für August gemeldet. Aufgrund der hohen Preise zögern die Käufer jedoch, zum jetzigen Zeitpunkt Bestellungen aufzugeben.

Die indische Regierung orderte im Berichtsmonat ca. 205.000 Ballen B-Twill-Säcke. Der Auftragsbestand beträgt immer noch rund 100.000 Ballen.

Die Produktionsunterbrechung bei Weaverly Jute Mills und Nuddea Jute Mills aufgrund von Rohjutmangel wurde fortgesetzt. Andere Jutespinnwebereien nahmen die Produktion je nach finanzieller Leistungsfähigkeit mit geringer oder voller Kapazität wieder auf.

Die angekündigte Bestandsüberwachung durch den indischen Jute-Commissioner ist in Kraft, aber es scheint schwierig zu sein, diese vollständig durchzusetzen. Die Preise werden wahrscheinlich stabil bleiben, und es wird davon ausgegangen, dass die meisten Jutespinnwebereien gezwungen sein werden, ihre Produktion bis Ende April entweder zu reduzieren oder einzustellen.

Wie bereits in unserem letzten Marktbericht erwähnt, wird das indische Textilministerium in elf Distrikten von Bengalen 70 Veranstaltungen für zertifizierte Saatgutverteilung und die Sensibilisierung für Juteanbaupraktiken abhalten. Berichten zufolge haben die Juteanbauer das Programm gut angenommen und zeigten großes Interesse daran, da sie davon ausgehen, dass sie hierdurch von einem höherwertigen Anbau profitieren werden.



Jute Marktbericht für März 2021

-7/7-

1. April 2021

Seeverkehr: Ähnlich wie in Bangladesch haben weiterhin auch indische Lieferanten mit der anhaltenden Frachtraumverknappung, dem fehlenden Leer-Equipment und den extrem hohen Seefrachtraten zu kämpfen.

Die Produktion von Jutewaren von IJMA-Jutespinnwebereien und derjenigen, die IJMA berichten, belief sich im February 2021 auf 93.900 mtons, von denen 6.000 mtons Jutegarn/Jutezwirn waren.

--ooooooOooooo--

WILHELM G. CLASEN GmbH & Co. KG
Burchardstraße 17
20095 Hamburg
Deutschland

Tel. +49 40 323295-0 · Fax +49 40 321916
info@wgc.de · www.wgc.de
Amtsgericht Hamburg
HRA 120531

USt-ID-Nr. DE307976040

Deutsche Bank AG (BIC DEUTDEHH)
IBAN DE10 2007 0000 0010 952000