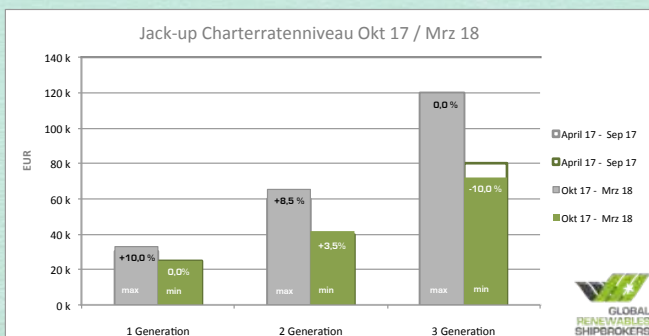


Markt-Kompass »Offshore Wind«

Der Chartermarkt für Offshore-Schiffe ist von verschiedenen Faktoren beeinflusst und zeigt Global Renewables Shipbrokers (GRS) einen Marktbericht mit den wichtigsten Fakten zu zeitraum war der erneut ansteigende Ölpreis der für 2018/19 auch wieder eine steigende

JACK-UP TONNAGE



Schiffstyp / Segment Trend

- 1. Generation →
- 2. Generation ↗
- 3. Generation →

Weiterhin setzt sich klar der Trend fort, dass Jack-Up-Tonnage der dritten Generation mit Krankkapazität größer 1.000 t auch gute und stabile Beschäftigungsquoten während der Wintermonate und insbesondere in der Errichtung von Fundamenten für

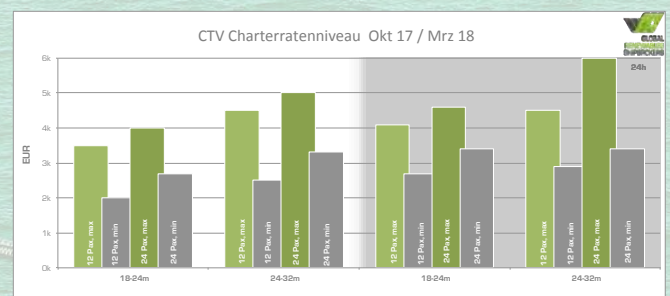
Windenergieanlagen erzielt. Für die Sommermonate 2018 wurde zudem bereits Tonnage der zweiten und dritten Generation für anstehende und langfristig geplante Betriebs- und Überholungskampagnen in Offshore-Windparks gesichert. Weiterer Bedarf und Anfragen für Jack-Up-Tonnage erhalten die Reeder über alle Generationen zudem auch aus dem wieder erstarkten Markt für Öl und Gas (Q4 2017: Brent +15%). Für die Sommerperiode 2018 kann es somit saisonbedingt zu ersten Engpässen für kurzfristig benötigte Jack-Up-Tonnage kommen. Das Preisniveau für diese Einheiten wird aber mittelfristig nur eine leichte bis moderate Charterraterhöhung aufweisen.

Interessant bleibt die Fortsetzung des Trends zur Nutzung von Errichterschiffen für die Personalunterbringung. Insbesondere bei der Inbetriebnahme von Umspannstationen hat sich die Nutzung dieser Tonnage über die letzten drei Jahre bewährt. Nicht selten können so kurzfristig Unterbringungskapazitäten für bis zu 180 Techniker geschaffen werden. Zeitsparende Personentransporte über die Helikopterlandedecks der Jack-Ups erhöhen insbesondere in den Wintermonaten die Effizienz und die Planbarkeit solcher Projekte.

Für 2018 werden acht Neubauten vorrangig für den fernöstlichen Offshore-Wind-Sektor, sowie ein Neubau (zweite Generation) für den europäischen Markt erwartet.

CREW TRANSFER VESSEL (CTV)

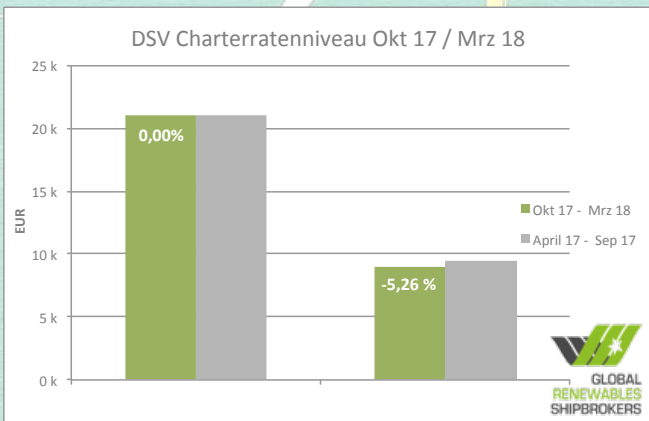
In den Wintermonaten Oktober bis März liegen die Charterraten für Crew Transfer Vessels (CTV) traditionell niedriger als im Sommer, da in dieser Zeit weniger dieser Schiffe benötigt werden. Dennoch konnten sich die Charterraten auch in den letzten Monaten auf einem vergleichsweise hohen Niveau festigen. Insbesondere für CTVs mit Kapazität für 24 Pax war kaum ein Unterschied zu den Charterraten des letzten Sommers festzustellen. Im Gegenteil, Schiffe mit einer Länge über 24 m konnten dank der starken Nachfrage teilweise noch höhere Tagesraten erzielen. Erwartet wird für den Sommer 2018 eine sehr hohe Nachfrage nach 24 Pax-CTVs, die der Markt jedoch nicht aufweist. Der Großteil dieser Schiffe mit einer Länge über 24 m ist bereits jetzt langfristig von verschiedenen Projekten eingechartert worden und wird entsprechend für den Spot-Markt dieses Jahr nicht zur Verfügung stehen. Auch viele Neubauten, die in diesem Jahr auf den Markt kommen, haben bereits gültige Verträge und finden direkt in bevorstehenden Projekten Beschäftigung. Auch für CTVs mit einer Kapazität für 12 Pax und über 21 m Länge wird eine ähnliche (sehr gute) Auslastung erwartet. Demnach dürften die Charterraten im Sommer 2018 ein steigendes Niveau gegenüber 2017 aufweisen.



Schiffstyp / Segment	12h / €	24h / €
12-18 m	↑	↑
18-24 m	↑	↑
24-32 m	↑	↑

sich entsprechend differenziert. Die HANSA veröffentlicht in Kooperation mit Raten und neuen Entwicklungen. Besonders erwähnenswert im letzten Halbjahres-Nachfrage an Offshore Tonnage in der Nordsee mit sich bringen könnte.

DIVE SUPPORT VESSEL/DP2 (DSV)



Charterrate
Short-Term
Long-Term

Trend



Der Nordsee-/Ostsee-Subsea-Markt war in den vergangenen Monaten sowohl für die Reeder als auch für die Charterer dieser Schiffe, z.B. Tauchfirmen, verhältnismäßig ruhig. Vereinzelt wurden große Subsea-Schiffe zu sehr niedrigen Raten als W2W-Schiffe verchartert, um ein Aufliegen für die Wintersaison zu verhindern.

Während auf der Angebotsseite generell weit mehr Schiffe vorhanden sind, als von den Charterern für Projekte benötigt werden, sorgt die Wintersaison mit teilweise widrigen Witterungsbedingungen dafür, dass die meisten Projekte erst im zweiten oder dritten Quartal des Jahres begonnen und durchgeführt werden.

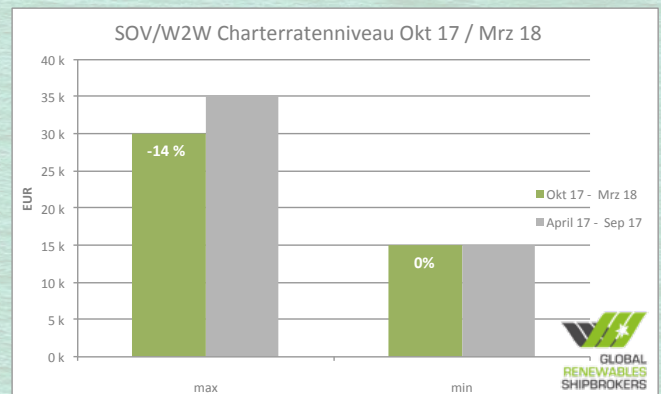
Der kurzzeitig auf ca. 70 \$ gestiegene Preis pro Barrel Rohöl sorgt im Öl-und-Gas-Markt für Optimismus, was die Projekt-Pipeline, insbesondere im Bereich IMR (Inspection, Maintenance and Repair) von Unterwasserstrukturen, angeht. Dies dürfte langfristig zu einem Anstieg der Nachfrage und vermutlich somit auch zu einem Anstieg der Raten für Subsea-Schiffe führen, was sich auch gleichermaßen auf die Charterraten im Bereich Offshore-Wind auswirken würde.

SERVICE OPERATION VESSEL | WALK-2-WORK TONNAGE

In diesem Segment sind die Charterraten weiterhin stark unter Druck. Seit dem Einbruch des Öl-und-Gas-Marktes 2014 suchen SOVs und andere Einheiten noch immer im Offshore-Wind-Markt als W2W oder SOV Beschäftigung.

Gerade wegen dieser Tonnage, die zwar nicht speziell für den Offshore-Wind-Markt gebaut wurde, aber trotzdem kurzfristig für dieses Segment umgerüstet werden kann, konnten in den vergangenen Monaten nur sehr niedrige Raten erzielt werden. Diese liegen zurzeit im Bereich von 15.000 bis 30.000 € pro Tag, inklusive des Gangway-Systems. Bei diesen fallenden bis gleichbleibend niedrigen Raten beobachten wir allerdings eine permanente Steigerung der Charteranforderungen. Einzelkammerunterbringung, erhöhte Krankapazitäten oder größere Deckflächen sind nur einige Beispiele. In dieser Dynamik erzielen Schiffe mit weit komplexeren technischen Eigenschaften kaum höhere Charterraten. Daher stehen alle Reeder von W2W- und SOV- Tonnage weiterhin unter Druck.

Eine Trendwende ist zurzeit nicht erkennbar. Eine Verknappung im oberen Segment durch die allgemein gestiegenen Anforderungen wird zum Herbst und Winter 2018 hin erwartet. Weitere Zugänge durch spekulative Neubauten werden auch zukünftig eher die Seltenheit sein. Durch das niedrige Charterrateniveau, die unveränderten Werft- und Gangway-Preise und die nur sehr selten ausgegebenen langfristigen Charterverträge stellen sich solche Opportunitäten als zu risikoreich dar. Allerdings werden einige Umbauten von ehemaligen MPSVs oder SOVs noch im Markt erwar-



Charterrate
Short-Term
Long-Term

Trend



tet. Eine Erholung der Raten kann derzeit nur durch eine erhöhte Nachfrage im Segment Öl und Gas erkannt werden. Falls diese Nachfrage ein annähernd gleich hohes Niveau wie vor drei Jahren erreichen würde, stünden den meisten Offshore-Wind-Kunden und Charterern empfindliche Budgetkorrekturen bevor. ■