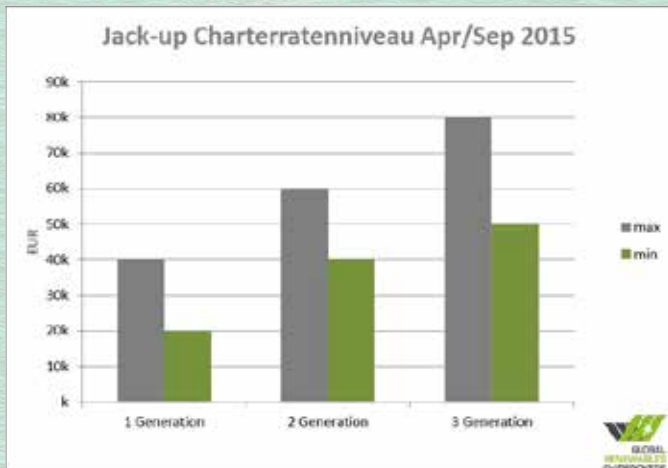
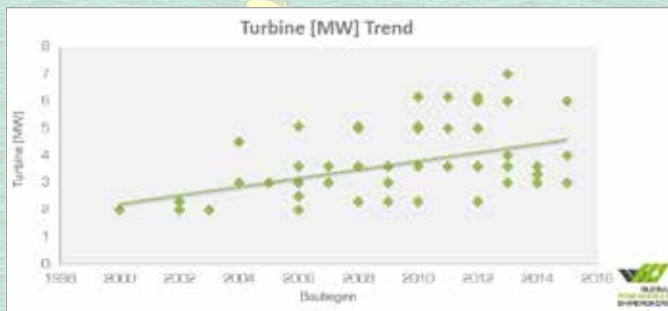
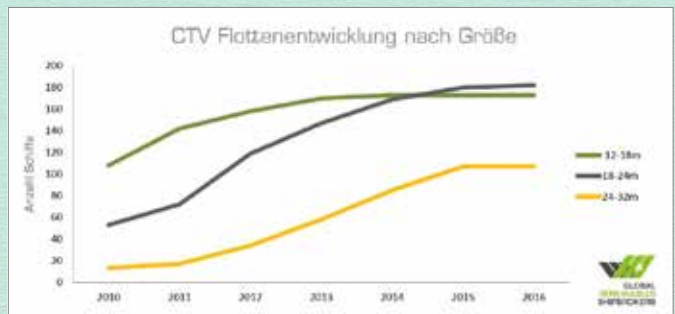
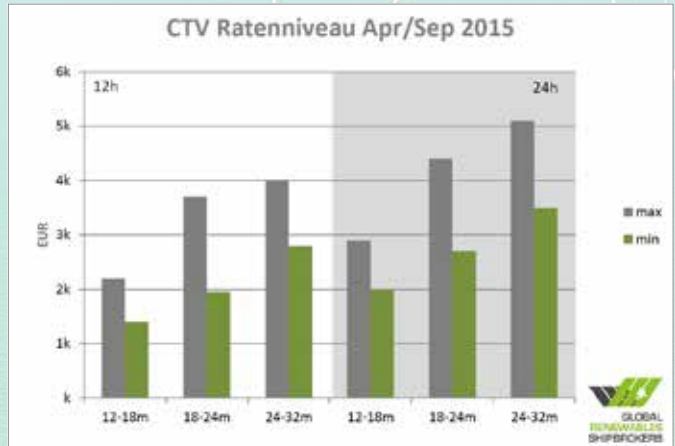


CREW TRANSFER VESSEL (CTV)

Es besteht eine hohe Volatilität bei den Charraten von Personen-transportschiffen (CTV) bedingt durch Länge, Design und Dauer der Beschäftigung. Ein Trend ist schwer zu erkennen, da es innerhalb der einzelnen Schiffsgrößen einen starken Einfluss des jeweils festgelegten Einsatzzeitraums (12h oder 24h/Tag) gibt. Bei der hier gewählten Aufteilung nach Länge und täglichem Nutzungszeitraum erreichte die 24-Stunden-Rate im Zeitraum von April bis September ein durchschnittliches Niveau von 3.550 € pro Tag, während bei der 12-Stunden-Beschäftigung das durchschnittliche Niveau 2.825 € pro Tag betrug. Der zukünftige Trend bei der Charrate ist in Abhängigkeit von Länge und Personentransportkapazität (PAX) zu sehen. So kann für die nächsten Perioden ein stärkeres Ratenwachstum im größeren Segment erwartet werden. Aktuell sehen wir ein Überangebot an Schiffen mit einer Gesamtlänge zwischen 12 m und 18 m. Die Orderbücher sind größtenteils mit Einheiten zwischen 18 m und 27 m gefüllt. Im Segment zwischen 12 und 18 m bestehen kaum Neubaufträge, hingegen ist ein Trend hin zu Schiffen zwischen 22 m und 30 m, der mit der stets wachsenden Entfernung der Windparks von der Küste zu begründen ist. Insbesondere bei der letzten Schiffs-kategorie mit Kapazität für 24 Passagiere gibt es aktuell Engpässe. Daher dürfte die Neubauaktivität in diesem Segment (>24 m, 24 Pax) noch weiter anziehen.

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



JACK-UP TONNAGE

Im Segment der Errichterschiffen sind sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee nur geringe Aktivitäten zu beobachten. Eine Handvoll Marktteilnehmer partizipiert an dem Marktwachstum in Europa. Bei allen drei Segmenten herrscht derzeit ein Überangebot an Tonnage. Mit Blick auf die kommenden Wintermonate, wo die Konstruktionsarbeiten durch die Wetterverhältnisse zusätzlich beeinträchtigt werden, ist keine große Bewegung auf der Nachfrageseite zu erwarten. Zudem haben Errichterschiffe nach der Installationsphase kaum andere Einsatzmöglichkeiten – bis auf wenige Aufgaben, die sich kurzfristig in der Betriebsphase auf dem Spot-Markt ergeben. Insgesamt gibt es derzeit nicht viel Anlass zur Freude auf dem Markt der Errichterschiffe. Dem Überangebot begegnen einzelne Reeder mit der Möglichkeit von warm lay-up beziehungsweise mit der Positionierung der Tonnage aus der Nordsee in andere Märkte. Im Orderbuch stehen derzeit zwei Einheiten. Mit dem Beginn der Neubau-Projekte lässt sich eine Steigerung der Charrate für die dritte Generation Jack-Ups erwarten. Die Entwicklung resultiert zum Teil aus den größeren Turbinen bzw. immer schwerer werdenden Fundamenten für den Installationseinsatz, der einen stärkeren Kran voraussetzt.

Schiffstyp / Segment	Trend
1. Generation	↓
2. Generation	↓
3. Generation	↑