

## Bericht zur Marktentwicklung

### NEUBESELLUNGEN

Im dritten Quartal 2017 kehrte ein wenig Leben in den Neubaumarkt zurück. So wurden Verträge über 456.000 TEU abgeschlossen, was die größte Bestellungsanzahl seit zwei Jahren ist. Man muss jedoch beachten, dass 96,5% davon von MSC und CMA für 22.000 TEU-Schiffe waren. Aus der Sicht der gesamten Branche erscheinen neue Aufträge für solch großen Schiffe völlig unnötig, aber aus einer unternehmerischen Haltung heraus muss die Investitionsentscheidung doch offensichtlich sein.

Es gilt wieder die Weisheit, dass die Entscheidung, neue Tonnage zu bestellen, für die Industrie oft völlig falsch ist, aber für den Einzelnen zu 100% richtig sein kann. Denn ob das neue Design von 22.000 TEU-Schiffen und deren Kraftstoffsystemen einen wirtschaftlichen Vorteil

bieten wird, bleibt umstritten, aber einige erhoffen sich einen gewissen „First-Mover“-Vorteil und wollen als erste auf diese neuen Schiffstypen setzen. Andere werden nachziehen – was den Druck auf die Charratzen erhöhen sollte.

### ABLIEFERUNGEN

In den ersten drei Quartalen wurden 935.000 TEU abgeliefert – 455.000 TEU sollen noch folgen, auch wenn davon wohl 150.000 TEU erst 2018 kommen werden. Im dritten Quartal wurden 41 Schiffe (379.000 TEU) mit durchschnittlich 9.245 TEU in den Dienst gestellt. Sieben Schiffe davon hatten eine Größe um 20.000 TEU und gingen an OOCL, Maersk und MOL für Routen zwischen Asien und Europa. Außerdem wurden auch 10 Schiffe zu je 14.000 TEU abgeliefert – diese 17

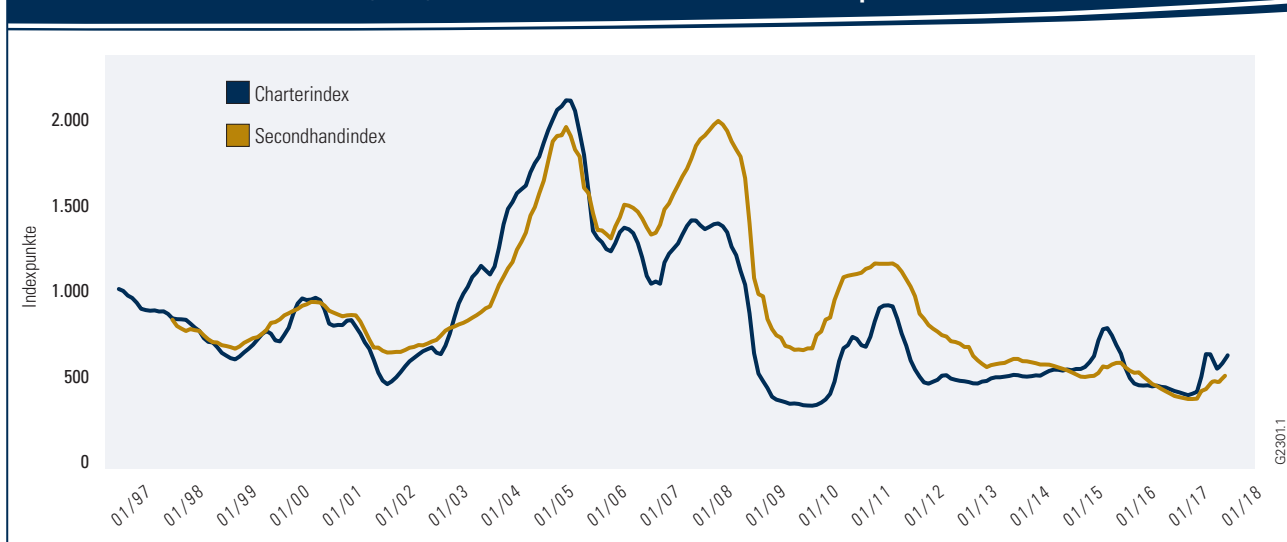
Schiffe machten also 75% der Neukapazität aus.

### DER CHARTER MARKT

Größere Schiffe profitierten von leicht gestiegenen Charratzen, die bei veränderter Nachfrage jedoch schnell wieder schwanken können. Grund für den Anstieg war eine stabile Nachfrage verbunden mit der Tatsache, dass teilweise kein Schiff über 5.200 TEU sofort zur Verfügung stand. Dadurch erklärt sich, dass im Spotmarkt für ein 8.500 TEU-Schiff Raten zwischen 8.250 USD (02.08.2017) und 20.000 USD (05.10.2017) gemeldet wurden.

Auch im Panamax-Sektor sank die Zahl der sofort verfügbaren Schiffe von 100 im September 2016 auf 30 zu Beginn des zweiten Quartals 2017 und weiter auf nur 13 im diesjährigen September.

CONTAINERSHIP CHARTERINDEX (HRCI) und SECONDHANDINDEX seit 1997 bis September 2017



Quelle: Howe Robinson Partners Q3/2017

Quelle: Howe Robinson Partners

Die in dieser Analyse veröffentlichten Aussagen und Angaben basieren auf Informationen, die die Ownership Fondsmanagement GmbH aus allgemein zugänglichen, von uns nicht überprüfbar Quellen, die wir für verlässlich erachten, bezogen hat. Die einzelnen Informationen aus diesen Quellen konnten nur auf Plausibilität überprüft werden, eine Kontrolle der sachlichen Richtigkeit fand nicht statt. Trotz sorgfältiger Bearbeitung übernehmen wir keine Gewähr für Vollständigkeit, Aktualität und Richtigkeit der bereitgestellten Informationen. Die Aussagen und Berichte enthalten nicht alle für wirtschaftlich bedeutende Entscheidungen wesentlichen Angaben, sondern lediglich unverbindliche Auffassungen über Märkte zum Zeitpunkt der Herausgabe. Sie stellen insbesondere kein Angebot zum Kauf oder Verkauf im rechtlichen Sinn dar. Ihre Lektüre kann daher eine individuelle Beratung nicht ersetzen. Dafür steht Ihnen Ihr Finanzberater zur Verfügung. Die Ownership Fondsmanagement GmbH kann nicht für Verluste haftbar gemacht werden, die durch die Nutzung dieser Veröffentlichung oder deren Inhalte entstanden sind oder die in einer anderen Weise im Zusammenhang mit diesen Dokumenten stehen. Irrtum und Änderungen sind vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verfassers. Die Nutzung zu Informationszwecken beteiligter Gesellschafter ist ausdrücklich genehmigt. Ownership Fondsmanagement GmbH, Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, www.ownership-fondsmanagement.de © 2017