

Bericht zur Marktentwicklung

CHARTER MARKT

Schiffe mit einer Kapazität um 8.500 TEU, die von relativ wenigen Charterern gebucht wurden, profitierten im ersten Quartal 2018 von einer Nachfragersteigerung bei gleichzeitigem Rückgang der Schiffs-Verfügbarkeit. So verdoppelten sich die Raten von rund 11.000 USD Anfang des Jahres auf rund 22.000 USD pro Tag im April. Dies waren die höchsten Raten seit September 2015, wenngleich man bedenken muss, dass sich diese Durchschnittsraten durch relativ wenige Neuabschlüsse stark ändern können.

Der Rückgang von traditionellen Post-Panama-Schiffen und die Nachfragersteigerung bei noch größeren Schiffen lässt aber auch kleinere Schiffstypen profitieren: Ein 6.500 TEU-Schiff erzielte nach 12.750 USD im Januar rund 17.500 USD (+37 %) zum Ende des Quartals während die Raten für 5.500 TEU-Schiffe im selben Zeitraum von 12.750 USD auf 15.750 USD (+24 %) anstiegen. Auch 4.000 TEU-Schiffe ohne Kräne konnten Ratensteigerungen von 9.000 USD im Januar auf 10.500 USD (+17 %) im März verzeichnen.

So ist es ist nicht überraschend, dass Typen mit 2.500 TEU und eigenen Kränen (10.500 USD) und 2.800 TEU ohne Kräne (10.750 USD) ähnliche Ratenanstiege erzielten.

1.700 TEU-Schiffe lagen auf einem ähnlichen Niveau: Die Raten für Standard-Wenchongs stiegen im ersten Quartal 2018 von 8.750 USD auf 10.500 USD und dürften Anfang April 11.000 USD durchbrechen.

Moderne 1.700 TEU SDARI-Typen entwickelten sich weiterhin überdurchschnittlich und stiegen von 10.700 USD auf USD 13.750 USD. Bei den noch kleineren Feeder-schiffen gibt es zwar nach wie vor ein geringes Abwärtsrisiko, aber auch das Upside-Potenzial war und bleibt begrenzt. Die 1.100 TEU-Klasse kam mit Kränen von 6.700 USD auf 8.250 USD und ohne Kräne von 6.000 USD auf 7.250 USD. Die kleinen 500-900 TEU-Typen blieben mit rund 5.000-5.500 USD pro Tag relativ konstant.

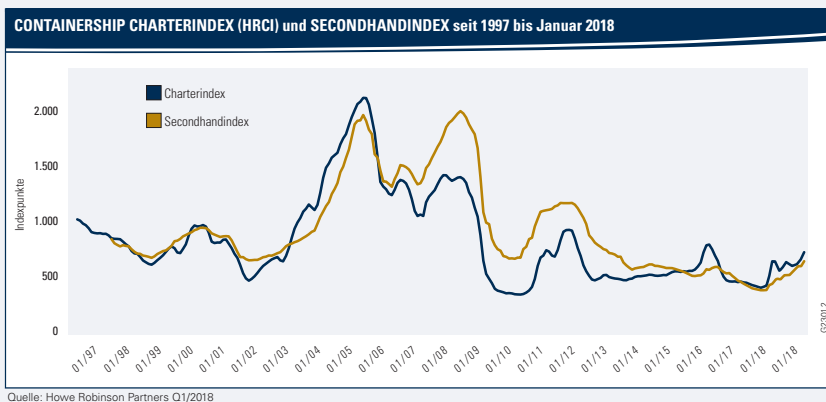
ORDERBUCH

2018: Das Orderbuch für das Jahr 2018 beläuft sich derzeit auf 1,6 Mio. TEU, was einem Flottenwachstum von 7,6 % entspricht. Dies wird voraussichtlich durch Verschiebungen von rund 300.000 TEU ins Jahr 2019 und Verschrottungen von rund 100.000 TEU abgemildert, sodass das Netto-Flottenwachstum daher auf 1,2 Mio. TEU oder 5,5 % geschätzt werden kann.

2019: Der Ausblick für 2019 ist ähnlich, wenn auch etwas stärker

abhängig von der Entwicklung von Angebot und Nachfrage. Das Auftragsbuch beläuft sich auf 1 Million TEU und es wird erwartet, dass weitere 300.000 aus 2018 sowie noch nicht gemeldete Bestellungen von nochmal 100.000 TEU hinzukommen könnten, sodass mit eher 1,4 Millionen TEU (+6,4 %) gerechnet werden kann. Etwa 50-60 Schiffe liegen dabei über 14.000 TEU und rund 70 bis 90 Schiffe bei 1.000 bis 3.000 TEU. Auch hier sind noch Verschrottungen (190.000 TEU) und Verschiebungen ins Jahr 2020 (285.000 TEU) zu bedenken, die das Netto-Flottenwachstum auf circa 900.000 TEU oder 4,1 % senken sollten.

Geht man wie Howe Robinson von einer Nachfragersteigerung von 5,1 % in 2018 und 4,7 % in 2019 aus, würde diese Entwicklung im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage einer „Unterversorgung“ von rund 250.000 TEU entsprechen, was die Flottenauslastung auf 87 % erhöhen und 2019 einen stärkeren Markt im Vergleich zu 2018 bedeuten könnte.



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 © 2018