Seahawk Investments Quarterly Note 2026/03



Chancen im Markt für Offshore-Versorgungsschiffe

Offshore E&P-Ausgaben

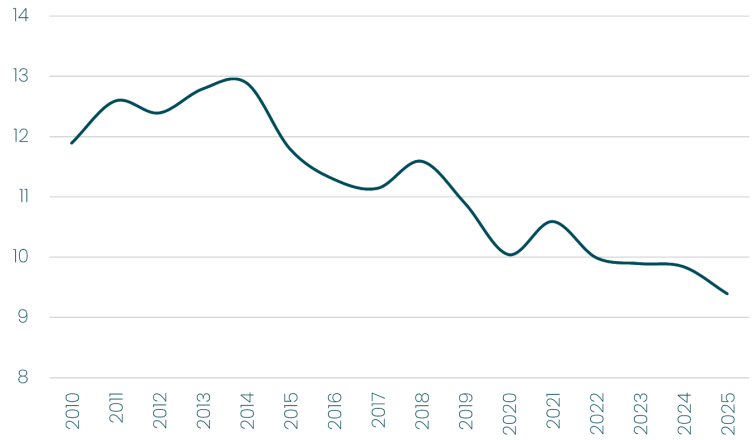
Die Ausgaben für die Offshore-Exploration und Offshore-Investitionen (CapEx) werden im Jahr 2026 und darüber hinaus aus mehreren miteinander verknüpften Gründen voraussichtlich weiter steigen, trotz des langfristigen Übergangs zu erneuerbaren Energien.

Obwohl die erneuerbaren Energien weiterhin stark wachsen, gehen die meisten Branchenprognosen davon aus, dass Erdöl und Erdgas auch in den 2030er- und 2040er-Jahren einen wichtigen Bestandteil des globalen Energiemixes bleiben werden.

Die weltweite Energienachfrage nimmt weiterhin zu, insbesondere in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Erdgas wird zunehmend als Übergangsenergiequelle angesehen, da bei seiner Nutzung weniger CO_2-Emissionen entstehen als bei Kohle.

Bestehende Öl- und Gasfelder verzeichnen einen natürlichen Produktionsrückgang von etwa 4 bis 8 % pro Jahr. Daher sind erhebliche Neuinvestitionen erforderlich, um die bestehenden Fördermengen überhaupt aufrechtzuerhalten.

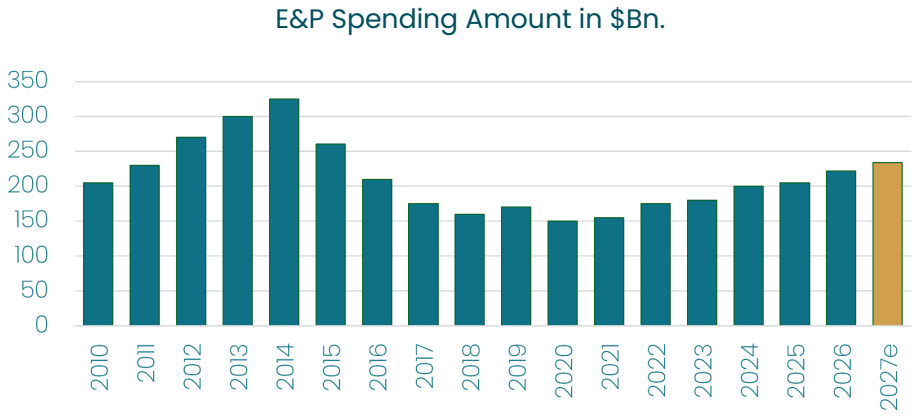
Reservenreichweite



Quelle: Bloomberg. Stand: September 2026

Daher sind die Betreiber auf neue Reservenquellen angewiesen, und Offshore-Becken beherbergen einige der größten noch unerschlossenen Kohlenwasserstoffvorkommen weltweit.

Nach Einschätzung von Rystad Energy werden die Offshore-Explorations- und Produktionsausgaben (E&P) von etwas mehr als 200 Milliarden US-Dollar im Jahr 2024 auf rund 234 Milliarden US-Dollar im Jahr 2027 steigen.



Quelle: Bloomberg. Stand: September 2026

Attraktive Wirtschaftlichkeit von Tiefwasserprojekten

Tiefwasserprojekte sind in den vergangenen zehn Jahren deutlich wettbewerbsfähiger geworden. Nach dem Abschwung der Branche in den Jahren 2014 bis 2020 hat sich die Effizienz von Bohrungen erheblich verbessert. Standardisierte Unterwasserausrüstung (Subsea-Equipment) hat die Kosten reduziert, während digitale Technologien das Lagerstättenmanagement optimiert haben. Die Gewinnschwellenpreise (Breakeven-Preise) vieler Tiefwasser-entwicklungen sind von mehr als 70 bis 80 USD pro Barrel auf etwa 35 bis 50 USD pro Barrel gesunken.

Viele große Offshore-Projekte erzielen mittlerweile selbst in einem Umfeld moderater Ölpreise attraktive Renditen. Einige der bedeutendsten Öl- und Gasfunde der letzten Jahre wurden offshore entdeckt, darunter:

- Guyana (Stabroek-Block)
- Die brasilianischen Pre-Salt-Felder
- Das Orange-Becken (Orange Basin) vor der Küste Namibias
- Offshore-Felder vor Suriname
- Die Gasfelder im östlichen Mittelmeer

Diese Entdeckungen zeichnen sich durch große Reserven, lange Produktionslaufzeiten und niedrige Produktionskosten pro Einheit nach der Erschließung aus. Große internationale Ölkonzerne wie ExxonMobil, Shell, TotalEnergies, Chevron und Equinor betrachten diese Regionen zunehmend als strategische Wachstumsgebiete.

Aspekte der Energiesicherheit

Nach den geopolitischen Verwerfungen der vergangenen Jahre legen Regierungen zunehmend Wert auf eine sichere Energieversorgung aus dem eigenen Land oder aus politisch befreundeten Staaten.

Vor diesem Hintergrund fördern zahlreiche Länder die Entwicklung von Offshore-Projekten, darunter die USA (Golf von Mexiko), Brasilien, Norwegen, Namibia, Guyana sowie verschiedene Regionen in Westafrika. Die Bedeutung der Energiesicherheit hat die Investitions-argumentation über rein wirtschaftliche Erwägungen hinaus erweitert.

Viele Energieproduzenten investierten zwischen 2020 und 2023 aufgrund von ESG-bezogenen Bedenken, niedrigen

Rohstoffpreisen sowie Maßnahmen zur Kapitaldisziplin nur zurückhaltend in neue Förderprojekte.

Dies hat dazu geführt, dass die Pipeline künftiger Produktionsvorhaben vergleichsweise dünn ausfällt.

Sollte die Energienachfrage stärker ausfallen als derzeit erwartet, könnten die Märkte in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts mit Angebotsdefiziten konfrontiert werden. Dies würde zusätzliche Anreize schaffen, bereits heute verstärkt in Offshore-Projekte zu investieren.

Die CO_2-Intensität von Offshore-Förderung ist häufig niedriger als erwartet

Entgegen der weit verbreiteten Auffassung weisen mehrere große Offshore-Entwicklungsprojekte eine vergleichsweise geringe CO_2-Intensität auf. Beispiele hierfür sind die elektrifizierten Offshore-Plattformen Norwegens, bestimmte brasilianische Pre-Salt-Felder sowie die äußerst produktiven Lagerstätten Guyanas. Da einzelne Bohrungen sehr hohe Fördermengen erzielen können, fallen die Emissionen pro gefördertem Barrel häufig günstiger aus als bei manchen reifen Onshore-Förderprojekten.

Auswirkungen auf Ölfelddienstleistungsunternehmen

Die erwartete Zunahme der Offshore-Aktivitäten dürfte insbesondere folgende Bereiche unterstützen:

- Betreiber von Offshore-Versorgungsschiffen (Offshore Support Vessels, OSVs)
- Offshore-Bohrunternehmen
- Anbieter von Unterwasserausrüstung (Subsea-Equipment)
- Anbieter schwimmender Förder- und Produktionssysteme (Floating Production Systems)

Eine wachsende Pipeline von Offshore-Projekten führt typischerweise zu:

- Höheren Auslastungsraten von Bohranlagen (Rigs)
- Steigenden Tagesraten (Day Rates)
- Besser gefüllten Auftragsbüchern bei Anbietern von Subsea-Ausrüstung
- Einer verbesserten Visibilität der künftigen Ertragsentwicklung im gesamten Offshore-Dienstleistungssektor

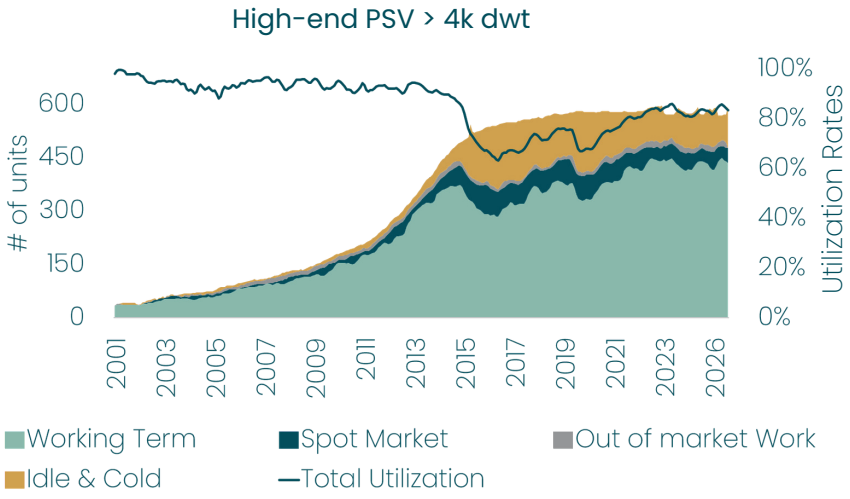
Verbessertes Charterratenumfeld für Offshore-Versorgungsschiffe

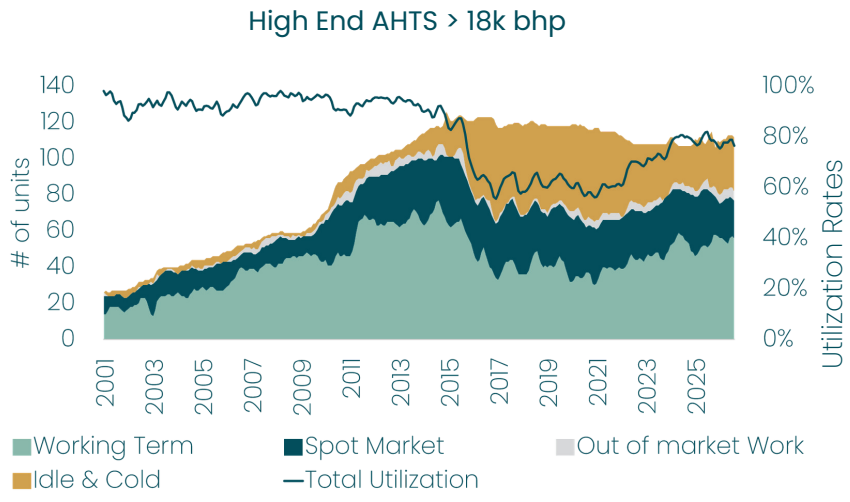
Die Auslastungsraten sowohl von Platform Supply Vessels (PSVs) als auch von Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) sind in den vergangenen 36 Monaten deutlich gestiegen. Die branchenweite Auslastung von PSVs liegt mittlerweile bei über 80 %, während hochspezialisierte AHTS-Schiffe Auslastungsraten von mehr als 75 % erreichen. Diese Marktverengung ist weniger auf höhere Ölpreise als vielmehr auf ein strukturelles Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage zurückzuführen.

Auf der Nachfrageseite hat sich die Offshore-Explorations- und Förderaktivität in wichtigen Regionen wie Brasilien, Guyana, der Nordsee, Westafrika und dem US-amerikanischen Golf von Mexiko deutlich beschleunigt. Gleichzeitig blieb das Angebot an Schiffen begrenzt, da über viele Jahre hinweg zu wenig investiert wurde, nur wenige Neubauten in Auftrag

gegeben wurden und ältere Schiffe infolge des langanhaltenden Abschwungs im Offshore-Sektor zwischen 2014 und 2021 außer Dienst gestellt wurden.

Infolgedessen ist die Nachfrage nach Offshore-Versorgungsschiffen stärker gewachsen als die verfügbare Flotte. Dies führte zu höheren Auslastungsraten, steigenden Tagescharterraten und einer verbesserten Visibilität der künftigen Auftragslage für die Schiffsbetreiber. Da sich das Orderbuch der Branche weiterhin in der Nähe historischer Tiefstände befindet und die Ausgaben für Offshore-Exploration und -Produktion (E&P) in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter steigen werden, dürften die fundamentalen Marktbedingungen für Betreiber von PSV- und AHTS-Schiffen weiterhin günstig bleiben.





Quelle: Bloomberg. Stand: September 2026

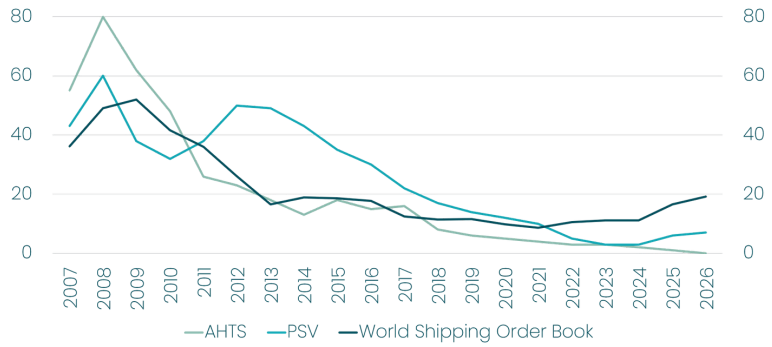
Praktisch keine Neubauten kamen auf den Markt.

Anders als in früheren Offshore-Zyklen waren die Marktteilnehmer bislang zurückhaltend bei der Bestellung neuer Schiffe. Nach dem schweren Abschwung in den Jahren 2014 bis 2021:

- durchliefen viele Schiffseigner umfangreiche Restrukturierungen,
- zeigten sich Banken zunehmend unwilling, spekulative Neubauprojekte zu finanzieren,
- forderten Investoren finanzielle Disziplin und Renditeorientierung statt aggressiven Wachstums.

Infolgedessen befindet sich das globale Auftragsbuch für Plattformversorgungsschiffe (PSVs) und Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) auf historisch niedrigem Niveau. Während in früheren Marktzyklen steigende Tagesraten rasch zusätzliches Angebot durch Neubauten nach sich zogen, sind die Möglichkeiten zur Ausweitung des Angebots heute stark begrenzt.

Neubauvolumen in % der aktiven OSV-Flotte



Quelle: Clarksons. Stand: September 2026

Höhere Auslastungsraten von Bohranlagen erzeugen Multiplikatoreffektes

Ein Anstieg der Anzahl aktiver Offshore-Bohranlagen wirkt sich überproportional auf die Auslastung von Offshore-Versorgungsschiffen aus. Eine einzelne Bohrinsel benötigt typischerweise mehrere Plattformversorgungsschiffe (PSVs), die kontinuierlich im Einsatz sind. Für die Verlegung von Bohranlagen werden zudem mehrere Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) benötigt, während Tiefwasserprojekte langfristige Bindungen von Schiffskapazitäten erfordern.

Mit dem Anstieg der weltweiten Auslastung schwimmender Bohranlagen auf Werte im hohen 80 %- bis niedrigen 90 %-Bereich beschleunigte sich die Nachfrage nach Offshore-Versorgungsschiffen überproportional.

Aktuelle Offshore-Entwicklungsprojekte sind zudem häufig größer, komplexer und von längerer Dauer als in früheren Marktzyklen. Beispiele hierfür sind die Offshore-Entwicklungen vor Guyana, die umfangreichen FPSO-Programme in Brasilien sowie Subsea-Tie-back-Projekte, bei denen neue Förderquellen an bestehende Offshore-Infrastruktur angebunden werden.

Im Gegensatz zu den früher üblichen, kurzfristigen Explorationskampagnen werden viele Versorgungsschiffe heute für mehrere Jahre statt lediglich für einige Monate vertraglich gebunden. Dadurch verringert sich die auf dem Spotmarkt verfügbare Kapazität, was die Gesamtauslastung der Flotte zusätzlich erhöht.

Auch Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien benötigen Offshore-Schiffe

Ein oft übersehener Faktor ist die Offshore-Windenergie. Zwar werden für Offshore-Windprojekte bevorzugt spezialisierte Windpark-Service- und Installations-schiffe eingesetzt, jedoch werden auch zahlreiche konventionelle Offshore-Service-Schiffe für den Bau von Offshore-Windparks, die Unterstützung bei der Kabelverlegung, Vermessungs-arbeiten sowie Installationskampagnen genutzt.

Insbesondere in Nordeuropa führt dies dazu, dass Kapazitäten dem traditionellen Öl- und Gasmarkt entzogen werden. Dadurch verringert sich das verfügbare Angebot an Offshore-Schiffen für konventionelle Offshore-Energieprojekte zusätzlich und trägt zu einer weiteren Verknappung des Marktes bei.

Regionale Kapazitätsengpässe haben sich verschärft

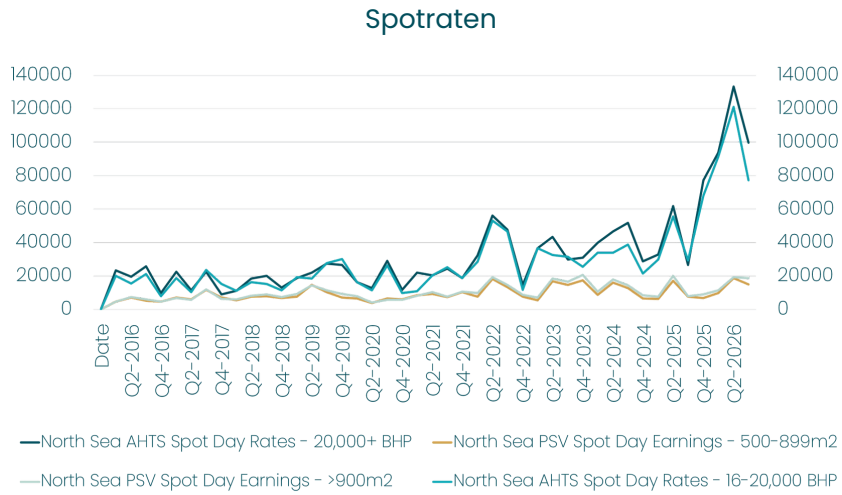
Der Markt für Offshore-Schiffe ist heute nicht mehr vollständig globalisiert. Die Verlegung eines Plattformversorgungs-schiffs (PSV) oder eines Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) zwischen der Nordsee, Brasilien, dem Nahen Osten oder Westafrika kann mehrere Wochen in Anspruch nehmen und ist mit erheblichen Mobilisierungskosten verbunden. Da die Offshore-Aktivitäten in den vergangenen Jahren gleichzeitig in mehreren Förderregionen zugenommen haben, sind regionale Kapazitätsengpässe entstanden. In einigen Märkten stiegen die Auslastungsraten dadurch auf über 90 %, was die Verfügbarkeit von Schiffen zusätzlich einschränkte und die Charterraten weiter unterstützte.

Charterratenumfeld für Offshore-Versorgungsschiffe (PSV und AHTS)

Die Charterraten sind in den vergangenen 24 Monaten deutlich gestiegen. Sobald die Auslastung der Flotte etwa 85 % überschreitet, neigen die Märkte für Offshore-Schiffe dazu, sich sehr schnell zu verengen.

Vereinfachtes Beispiel

Utilization	Market Condition
<75%	Oversupplied
75-85%	Balanced
85-90%	Tight



Quelle: Clarksons. Stand: September 2026

Bei Auslastungsgraden von über 90 % konkurrieren die Ölgesellschaften aktiv um die wenigen noch verfügbaren Schiffe. In einem solchen Marktumfeld verlängern sich die Vertragslaufzeiten, die Spotmarktraten können sprunghaft ansteigen, und die Schiffseigner gewinnen deutlich an Verhandlungsmacht bei der Preisgestaltung.

Diese Marktdynamik war in den Jahren 2025 und 2026 insbesondere in der Nordsee, vor der Küste Brasiliens sowie in Teilen Westafrikas zu beobachten. Die hohe Nachfrage nach Offshore-Schiffskapazitäten traf dort auf ein begrenztes Angebot, was zu einer deutlichen Verschärfung der Marktbedingungen und zu erheblichen Steigerungen der Charterraten für Plattformversorgungsschiffe (PSV) und Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) führte.

Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) – ein Teilsegment von besonderem Interesse

Die stärkste Entwicklung der Charterraten war zuletzt im Segment der Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS) zu beobachten. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

- Die weltweite AHTS-Flotte ist vergleichsweise klein.
- Schiffe mit hoher Maschinenleistung (High Horsepower) lassen sich nur schwer durch andere Schiffstypen ersetzen.
- Bohrinselverlegungen (Rig Moves) sowie Tiefwasserprojekte erfordern spezielle technische Fähigkeiten und Ausrüstungen.
- Das Angebot an Neubauten ist äußerst begrenzt.

Infolgedessen sind die Tagesraten (Day Rates) für hochwertige AHTS-Schiffe häufig deutlich schneller gestiegen als die Charterraten für Standard-Plattform-versorgungsschiffe (PSVs).

Für Schiffseigner mit modernen und leistungsstarken AHTS-Flotten hat dies zu einer besonders positiven Ertrags-entwicklung geführt. Da das verfügbare Angebot knapp ist und gleichzeitig die

die Nachfrage aus Offshore-Öl- und Gasprojekten zunimmt, besitzen Betreiber solcher Schiffe eine hohe Preissetzungsmacht, was sich in deutlich höheren Auslastungen und Charterraten widerspiegelt.

Schlussfolgerungen

Der wesentliche Grund, weshalb viele Analysten weiterhin eine positive Einschätzung gegenüber Offshore-Support-Vessel-Unternehmen wie der DOF Group, Solstad Offshore, Tidewater, Bourbon, Eidesvik und AHTS AS vertreten, liegt darin, dass die Angebotsreaktion weiterhin stark eingeschränkt bleibt. Sofern die Schiffseigner nicht damit beginnen, in erheblichem Umfang neue Schiffe zu bestellen, dürfte ein anhaltendes Wachstum bei:

- den Offshore-Explorations- und Produktionsausgaben (E&P Spending),
- den Aktivitäten im Tiefwasserbereich,
- der weltweiten Energienachfrage,
- den Anforderungen an die Energiesicherheit sowie
- den Investitionen in Offshore-Windprojekte

voraussichtlich zu einer weiteren Verengung des Marktes für Offshore-Versorgungsschiffe führen.
Vor diesem Hintergrund erwarten viele Marktbeobachter, dass die Auslastung der Flotten auf einem hohen Niveau bleibt und die Charterraten auch in den kommenden Jahren attraktiv bleiben könnten. Besonders Unternehmen mit modernen Flotten und einem hohen Anteil an leistungsstarken AHTS-Schiffen und PSVs dürften von dieser Entwicklung profitieren, da sie in der Lage sind, von steigenden Tagesraten und einer hohen Auslastung überproportional zu profitieren.

Zusammenfassend betrachtet sprechen die derzeitigen Marktbedingungen für einen strukturell günstigen Zyklus im Offshore-Support-Vessel-Sektor, der sich durch begrenztes Angebot, steigende Nachfrage und verbesserte Preisgestaltungsmöglichkeiten auszeichnet.

Kontakte:

Hubertus Clausius, MBA, CFA
Geschäftsführer
+49.69.244044.10
hc@seahawk-investments.com

Julieth Meneses
Fund- und Marketingassistentin
+49.69.244044.11
jm@seahawk-investments.com

Disclaimer:

Bei diesem Dokument handelt es sich um eine Kundeninformation („KI") im Sinne des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG), die „KI" richtet sich an ausschließlich an professionelle Kunden im Sinne des § 67 WpHG (natürliche und juristische Personen) mit gewöhnlichem Aufenthalt/ Sitz in Deutschland und wird ausschließlich zu Informationszwecken eingesetzt. Diese „KI" kann eine individuelle anlage- und anlegergerechte Bera tung nicht ersetzen und begründet weder einen Vertrag noch irgendeine anderweitige Verpflichtung. Ferner stellen die Inhalte weder eine Anla geberatung, eine individuelle Anlageempfehlung, eine Einladung zur Zeichnung von Wertpapieren oder eine Willenserklärung oder Aufforde rung zum Vertragsschluss über ein Geschäft in Finanzinstrumenten dar. Auch wurde Sie nicht mit der Absicht verfasst, einen rechtlichen oder steuerlichen Rat zu geben. Die steuerliche Behandlung von Transaktionen ist von den persönlichen Verhältnissen des jeweiligen Kunden abhän gig und evtl. künftigen Änderungen unterworfen. Die individuellen Verhältnisse des Empfängers (u.a. die wirtschaftliche und finanzielle Situation) wurden im Rahmen der Erstellung der „KI" nicht berücksichtigt. Wertentwicklungen in der Vergangenheit sind kein zuverlässiger Indikator für zu künftige Wertentwicklungen. Empfehlungen und Prognosen stellen unverbindliche Werturteile über zukünftiges Geschehen dar, sie können sich daher bzgl. der zukünftigen Entwicklung eines Produkts als unzutreffend erweisen. Die aufgeführten Informationen beziehen sich ausschließlich auf den Zeitpunkt der Erstellung dieser „KI", eine Garantie für die Aktualität und fortgeltende Richtigkeit kann nicht übernommen werden. Eine Anlage in erwähnte Finanzinstrumente/Anlagestrategie/Wertpapierdienstleistungen beinhaltet gewisse produktspezifische Risiken – z.B. Markt oder Branchenrisiken, das Währungs-, Ausfall-, Liquiditäts-, Zins- und Bonitätsrisiko – und ist nicht für alle Anleger geeignet. Daher sollten mögli che Interessenten eine Investitionsentscheidung erst nach einem ausführlichen Anlageberatungsgespräch durch einen registrierten Anlagebera ter und nach Konsultation aller zur Verfügung stehenden Informationsquellen treffen. Zur weiteren Information finden Sie hier das Basisinfor mationsblatt (PRIIPs) und den Wertpapierprospekt kostenfrei: https://seahawk-investments.com/fonds/. Der Wertpapierprospekt wird Ihnen in englischer Sprache zur Verfügung gestellt, das Basisinformationsblatt zusätzlich in deutscher Sprache. Der vorstehende Inhalt gibt ausschließlich die Meinungen des Verfassers wieder, eine Änderung dieser Meinung ist jederzeit möglich, ohne dass es publiziert wird. Die vorliegende „KI" ist urheberrechtlich geschützt, jede Vervielfältigung und die gewerbliche Verwendung sind nicht gestattet. Die Seahawk Investments GmbH verfügt über die Erlaubnis zur Erbringung der Finanzportfolioverwaltung, der Anlageberatung, sowie der Anlagevermittlung und der Abschlussvermitt lung nach § 15 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 2 Nr. 3, 4, 5 und 9 WpIG (Wertpapierinstitutsgesetz) und unterliegt insoweit der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) Marie-Curie-Straße 24-28 D-60439 Frankfurt am Main Herausgeber: Seahawk Investments GmbH, Bettinastraße 62, 60325 Frankfurt am Main.