

CHECK

Wichtiger Hinweis: CHECK untersucht und bewertet die Wirtschaftlichkeit geschlossener Fonds. Auch eine positive Benotung bedeutet keine Gewähr gegen das Verlustrisiko. Unternehmensbeteiligungen der hier untersuchten Art sind keine sicheren Geldanlagen im Sinne eines Pfandbriefs, einer Festgeldanlage oder eines Sparbuchs. CHECK wertet Informationen des Angebotes zum **aktuellen Zeitpunkt** der Emission aus.



R = Marke gem. § 41 Markengesetz

HC: Container-Flotten-Fonds

Die Initiatorin

Initiatorin ist die Hanse Capital Emissionshaus GmbH, Hamburg/Amersbek, die aus der Hanse Capital Finanzservice hervorgegangen ist. Geschäftsführer Burkhard Tesdorpf hat seit 1987 neben Immobilien- und Aktienfonds insbesondere auch EUR 180 Mio. Schiffsbeteiligungen platziert. 2003 wurde das Emissionshaus gegründet, das häufig auf die langjährige Konzeptions- und Befrachtungserfahrung der MarLink Schifffahrtskontor GmbH, Hamburg/Hongkong, zurückgreift. Die MarLink-Gesellschafter sind 1. Mathias Pahl (50 %), mit 27 Jahren Erfahrung als Schiffsmakler und Bereederer, darunter als Broker für Gas- und Chemikalienfrachten bei Barry Rogalino Salles, Paris, für Interfrete Afretamentos, Rio und für Ahrenkiel, Hamburg, wo er auch der Geschäftsführung angehörte. 2. Christoph Sturm (30%), in der Schifffahrt seit 15 Jahren tätig, darunter als General Manager für die Reederei Ahrenkiel, Hongkong, CHECK seit vielen Jahren als versierte Reederei gut bekannt und 3. Jeffery Phillips (20%), der 31jährige Schifffahrtserfahrung aus dem Tanker-Geschäft (Van Ommersen, London, Canadian Pacific, London-Canada, Turecamo Maritime, USA und für Ahrenkiel als Direktor in Hongkong, darunter als Bauaufsichtsleiter einbringt. Gemanagt werden von MarLink zur Zeit 13 Schiffe (vier Container, 1100 TEU, vier Minibulker, 4.000 tdw, vier Produktentanker, 37.000 tdw mit Eisklasse und ein Handymax-Bulker, 47.000 tdw, mit Geschirr. Für Dritte hat MarLink seit 1997 Schiffsprojekte im Gesamtwert von ca. USD 800 Mio. konzipiert, aufbereitet und abgewickelt (Container, Gastanker, Öl-, Produkten-, Chemikaliertanker, Bulker). Ein enges Kooperationsnetzwerk unter renommierten Charterern (u.a. AP Moeller, PONL, K-Line, D/S Norden, Glencore, China Shipping) und unter den Reedereien für das technische Management (Interorient, Zypern/Hamburg, Alphaship, Bremen/Leer, Wilhelmshafen/Barber Group und Aug. Bolten, beide Hamburg) sichert dem erfahrenen Team Transparenz und einen effizienten Marktzugang an den internationalen Schifffahrtsmärkten. Fonds-betreuungs- und Abwicklungs-Know-How bringt das Hanse Capital-Team ein. Mit einer anlegerorientierten Fondspartnerschaft darf gerechnet werden.

Das Beteiligungsunternehmen

Ab EUR 15.000 plus 3 % Agio können Anleger direkt oder über die Treuhänderin Hanse Capital Emissionshaus GmbH, Hamburg, Gesellschafter der Dachfonds-Beteiligungsgesellschaft HC "Container-Flotten-Fonds" Beteiligungs GmbH & Co, Hamburg, werden, die sich zu gleichen Teilen an 4 Containerschiffsgesellschaften MS "HC Julia,

HC Klara, HC Laura und HC Maria" beteiligt. Die Einschiffsgesellschaften erwerben jeweils ein Containerschiff (Julia: 18.400 tdw, Klara: 18.400 tdw, beide Baujahr 1995, Laura: 18.400 tdw, Maria: 18.400 tdw, beide Baujahr: 1996), die nominal 1129 TEU und hom. 14 t: 850 TEU aufnehmen können. Die mit jeweils 2 mal 42 t-Kranen ausgerüsteten Feederschiffe haben jeweils 152 Kühlcontaineranschlüsse und können mit einem Tiefgang von 8,50-10,20 m auch mittelgroße Häfen anlaufen. Ihre Geschwindigkeit von 19,5 Knoten machen die Schiffe außer im Zubringerdienst auch auf mittlere Strecken - z.B. in Fern Ost - flexibel einsetzbar. Die Kaufpreise von jeweils ca. USD 23,4 Mio. (USD/EUR 1,2984) liegen zur Zeit bereits unter Markt. Clarkson 4/04 berichtet für 10 Jahre alte Containerschiffe von 1000 TEU mit ähnlicher Ausstattung über Kaufpreise von USD 23,5 Mio. Tendenz: steigend. Die Charteren in Höhe von USD 17.250/ Tag (Julia) für 44 Monate, USD 17.250/Tag (Klara und Laura) für 42 Monate und USD 13.675 (Maria) für 12 Monate sind (bis auf MS Maria) zur Zeit marktgerecht. Für das "MS Maria" wird mit verschiedenen Charterern über eine Anschlusscharter verhandelt, deren Höhe sich nach deren Laufzeit richtet. Eine kürzere Charter von 2 Jahren wird mit etwa USD 20.000/Tag bezahlt, eine längere von ca. 4 Jahren mit ca. USD 17.500/Tag. Für eine kürzere Charter spricht der deutlich überplanmäßige Gewinn, für eine längere Charter die längerfristige Einnahmesicherheit. gute Charterbonität unterstellt. Nach CHECK - Informationen belegen konkrete Charterabschlüsse die günstige Ausgangsposition des Fonds. Für die Zeit bis 4/2010 wurde mit 17.000/ Tag, und dann, wie für alle anderen Schiffe, mit USD 11.000/Tag kalkuliert, eine vorsichtige Prognose, angesichts der in den vergangenen Wochen hohen Abschlüsse für deutlich kleinere Schiffe (645 TEU 14 t hom, Bj.: 1995): 5 Jahre für USD 16.500/Tag(Clarkson 4/05). Obwohl Neuablieferungen dieser Schiffsgrößenklasse gegenüber der Tonnage ab 3000 TEU deutlich geringer sind (ca. 6 % p.a. bis 2008, dagegen ab 3000 TEU: ca. 35 % p.a.), ist es kaufmännisch vernünftig, die Anschlussraten an den langjährigen Durchschnitt nach unten anzupassen (siehe: Zum Ertragspotenzial). Im Jahre 2009/2010 wird der langjährigen Durchschnitt (1992 bis 2005) durch die aktuellen Boomjahre jedoch höher als bisher ausfallen, denn das hohe Rateniveau fließt in diesen Durchschnitt vorteilhaft ein, gerechtfertigt vor dem Hintergrund, dass die Angebotsknappheit voraussichtlich über ca. 5 Jahre anhält, weil der Großtonnagebau viele der verfügbaren Werftplätze und Baukomponenten für diesen Zeitraum absorbiert hat. Das technische Management der Schiffe wird von dem langjährig erfahre-

Das CHECK-Ergebnis:
Sicherheit: 1,40
Renditechancen: 1,58



Junges Emissionshaus - Management mit langjährigem Reederei- und Fondserfahrungshintergrund



durchschnittlich ca. 3,6-Jahre Festcharter - guter Zustand der gebrauchten Schiffe - überwiegend herausragende Bonität der Charterer



aktuelle Anschlusscharter eines Schiffes nimmt das historisch hohe Rateniveau voraussichtlich mit



marktgerecht eingekaufte Schiffe - Kaufpreise sind inzwischen weiter gestiegen



kaufmännisch vorsichtig kalkulierte Planungswerte - gute Renditechancen bei hohem Sondertilgungspotenzial

GESAMT-NOTE: 1,49

CHECK - CHART

nen Reeder, Alpha Shipmanagement, Leer, ausgeführt. der die auf der ISO 9001-zertifizierten Stocznia Gdynia S.A. Werft gebauten Schiffe seit Ablieferung kennt (Wertleistung: 550 Schiffe seit 1952, 1000 seit 1922). In einer schriftlichen, CHECK vorliegenden Bestätigung werden die Schiffe als mangelfrei und vollständig intakt bezeichnet. Die kaufmännische Bereederung übernimmt MarLink. Die Besichtigung des MS Laura durch einen unabhängigen Sachverständigen (Bericht vom März 2005), bestätigt: Das Schiff befand sich in einem betriebsfähigen und seetüchtigen Zustand, alles ist sauber, gut gewartet und gepflegt. "Der Schiffskörper ist von solider Bauart, gesunder Substanz und zeigt nur geringe Spuren von Abnutzung. Die technische Auslegung mit gutem Container-Intake, vergleichsweise guter Kühlcontainerkapazität und guter Geschwindigkeit ist beachtenswert." Betriebsausfallzeiten von 2,5 Tagen pro Beschäftigungsjahr sind ein vergleichsweise guter, geringer Wert, Beleg der ausgezeichneten Bauqualität und des guten technischen Managements. AlphaShip, 1999 ISO 9002 zertifiziert, betreut zur Zeit 20 Containerschiffe, davon 8 in der Klasse 1100 TEU. Die 4 Fondsschiffe fahren für international etablierte Charterer (jeweils USD/Tag): Julia: P&O Nedlloyd, 44 Monate zu 17.250, Klara, Laura: A.P. Möller, 42 Monate, plus anschließend 2 mal 12 Monatsoptionen zu 17.250, Maria: 12 Monate zu 13.675, K-Line. Daraus errechnet sich eine anfängliche Charterrendite (bezogen auf die Kaufpreise von insgesamt USD 93 Mio.) von ca. 26 %, ein im Markt vergleichsweise überdurchschnittlicher Wert. Die Fondsschiffe werden von Beginn an in einem von MarLink verwalteten Betriebsergebnispool (kommerzieller Poolmanager ohne gesonderte Vergütung) eingesetzt, um Beschäftigungsrisiken -und chancen des Feedermarktes gemeinsam zur tragen. Damit steht dem Dachfonds ein erfahrener und versierter kommerzieller Reeder zur Seite, der das technische Management und die Vercharterung der Schiffe straff kontrollieren kann.

Zur Investition und Finanzierung

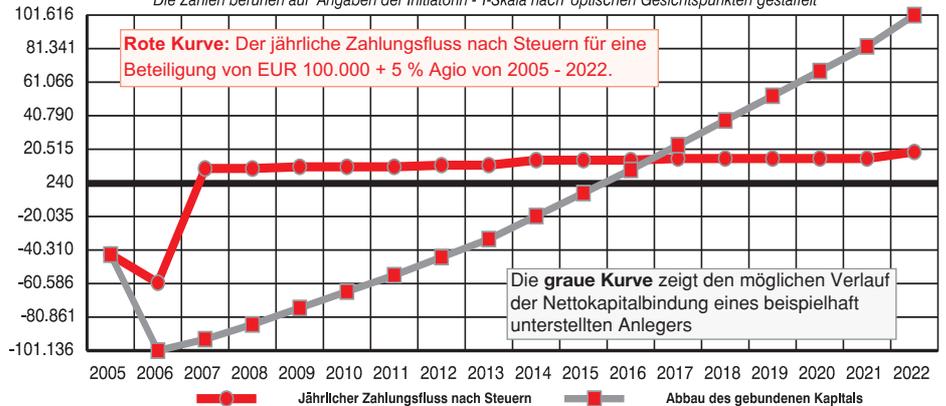
Zwei bankseitig zugesagte Schiffshypothekendarlehen (mit a) 9jähriger Laufzeit (USD 24,16 Mio.) und b) 4jähriger Laufzeit (USD 32 Mio.) in Höhe von insgesamt USD 56,16 Mio. wurden 2005 mit 4,75 %, 2006 mit 5 %, dann 5,5 % bis Ende 07, dann bis Ende 2022 mit 6,5 % p.a. kalkuliert. Auf dem hohen Niveau der Chartermärkte ergibt sich ein vergleichsweise außergewöhnliches Tilgungspotenzial. Die rechnerische Minimumrate, die ausreicht, um alle Kosten inkl. Kapitaldienst zu decken, ist mit USD 6.500/Tag erstaunlich niedrig. Bei einer Minimumrate von USD 9.550/Tag könnten ab 2007 jährlich 9 % ausgeschüttet werden. Die tatsächlich erzielte Jahrescharterrate (mit steigender Tendenz) liegt zur Zeit dreifach über der Minimumrate von USD 6.500/Tag! Zinsfestschreibungen sollen je nach Kapitalmarkt mit optimierten Bindungsfristen vorgenommen werden. Für die Betriebsphase wird bis 2007 ein USD/EUR-Kurs von 1,30 und dann durchgehend 1,25 angesetzt, eine aus heutiger Sicht kaufmännisch vorsichtige Kalkulation (siehe: Zur Renditekalkulation). Auch der Ansatz von durchschnittlich 357 Betriebstagen (statt 360) ist ein Beleg für das solide Fondsrechnenwerk. Die mit 2,25 % ab 2006 gesteigerten Schiffsbetriebskosten (siehe zur Renditekalkulation) sind angesichts der ausreichenden Grundbeträge von USD 3.550/Tag voraussichtlich ausreichend berechnet (Dockung und Klasse extra). Eine Nebenkostenquote von 10,96 %, bezogen auf das Gesamtkapital von EUR 80,965 Mio., liegt im unteren Marktdurchschnitt.

EUR

Ein- und Auszahlungsschaubild

Einzahlungen und Ausschüttungen im Prognosezeitraum

Die Zahlen beruhen auf Angaben der Initiatorin - Y-Skala nach optischen Gesichtspunkten gestaffelt



Zu den Charterern

P&O Nedlloyd B.V. (MS "HC Julia") gehört inzwischen zu den weltweit ertragsstärksten Reedereien Umsatz, 2004: USD 6,7 Mrd., operativer Gewinn USD 401 Mio., 428.000 TEU, 138 Schiffe. Die Fusion mit A.P. Möller Group (Maersk ("HC Klara", "HC Laura"): 750.000 TEU, 300 Schiffe, Gruppenumsatz ca. USD 27 Mrd., EK-Verzinsung: 23,6 %) macht die beiden Mischkonzerne zur weltweit kapazitätsgrößten und kapitalstärksten Reedereigruppe mit ca. 1,2 Mio. TEU. Die global operierende japanische Reedereigruppe "K"-Line ("HC Maria") gehört mit einem Gruppenumsatz (Kawasaki-Konzern) von USD 7 Mrd. per Ende März 2005 (Finanzjahr 2004/05) und einem operativen Betriebsertrag von USD 794 Mio. (Eigenkapitalverzinsung: 35 %) zu den Weltmarktführern in der Schifffahrt (Umsatzanstieg im Vorjahrsvergleich: +14,3 %, operativer Ertrag: +53,2 %, Nettoertrag: +80,3 %, 181 Schiffe, davon 46 eingechartert).

Zum Ertragspotenzial

Die für die Schiffe kalkulierten Anschlusschartern sind deutlich unter der aktuellen Durchschnittsrate der letzten 5 Jahre von USD 12.300/Tag angesetzt. Nach Ablauf einer Einspruchsfrist wird das MS Maria bereits ab August 05 voraussichtlich für eine Anschlusscharter von USD 18000/Tag für 44 Monate beschäftigt. Damit ist der vorsichtige Prospektansatz bereits heute deutlich übertroffen worden. Ergänzt man die Berechnung des langjährigen Durchschnitts, bezogen auf den hohen Intake dieser Schiffe, um die bereits geschlossenen Festchartern bis 2008, errechnet sich ab 2009 eine Durchschnittsrate von ca. USD 13.000/Tag (siehe: zur Renditekalkulation). Mit überplanmäßigen Liquiditätsreserven ist zu rechnen. Bedingt durch ein Welthandelswachstum auf mittlere Sicht von ca. 9 % p.a. und ein Containerstellplatznachfragewachstum von 11 % für 2006, kann - trotz eines Gesamt-Containerkapazitätswachstums von 13 % in 2006 - mit einem anhaltenden Nachfrageüberhang, insbesondere nach diesem Schiffstyp, gerechnet werden. Das Orderbuch für Containerschiffsgrößen ab 3000 TEU ist bis Ablieferung 2007 auf 80 % der Flotte gewachsen, für die Schiffsgröße um 100-1000 TEU nur um 19%. Daran wird die zur Zeit krasse Angebotsunterdeckung bei der Feeder-tonnage deutlich (Stand:

Clarkson April 2005). Ferner sorgen die schon jetzt im Bau befindlichen Hafenkapazitätserweiterungen (Shenzen: + 18 Mio. TEU, Yantian: + 3,7 Mio. TEU, Dachanwan: + 2 Mio. TEU), dafür, dass das Umschlagsvolumen noch beträchtlich steigen wird. Die Reeder nehmen in Ermangelung künftig verfügbaren Laderaums immer mehr auch Feeder-tonnage in Langfristcharter (z. B. 1016 TEU von 1995 für 5 Jahre zu USD 16.500/Tag, Clarkson 04/05). Des weiteren führen Liegezeiten vor den überlasteten Häfen zu Einnahmeausfällen von über USD 45.000/Tag, ein weiterer Wettbewerbsvorteil für Feeder-tonnage, die auf kleinere Häfen ausweichen kann (IV, Mai 2005).

CHECK-Risikominimierung: 1,40

Zur Renditekalkulation

Lt. Prospekt errechnet sich im Base Case eine Nachsteuerrendite von rund 8,34 % p.a. (IRR, Spitzensteuersatz). Prämissen: TEU 100 + 3 % Agio, Spitzensteuersatz, Laufzeit/Verkauf der Schiffe: 2022, Ausschüttungen laut Plan: 2007-2008: 9 %, 2009-2011: 10 %; 2012-2013: 11 %; 2014-2016: 14 %; 2017-2021: 15 %; 2022: 19 %; Nach ca. 17 Betriebsjahren wurde vorsichtig- mit dem Schrottwert kalkuliert. CHECK-Marktszenario (Basis der CHECK-Renditewertung): Jeweils USD/Tag: Julia: Anschlusscharter 2009: USD 16.500, 2010: 13.500, ab 2011 (durchgehend USD 12.500/Tag für alle Schiffe): 12.500, Verkauf: USD 2,5 Mio. Klara, Laura: Anschlusscharter nach Optionen: 2010: 13.500, Verkauf Klara: USD 2,5 Mio. Laura: USD 2,8 Mio. Maria: ab April 06 bis April 2010: 17.500-18.000 alternativ: ab 02/06: ca. 20.000, ab 03/08: 17.500, 2009: 16.500, 2010: 13.500, 2011-Ende: 12.500, Verkauf: USD 2,8 Mio. USD/EUR-Kursannahmen: 2005: 1,26, 2003: 1,25, 2007-10: 1,20, 2011 bis 2022: 1,15. Betriebskostenanstieg 2,5 % p.a. (statt 2,25%). CHECK-Nachsteuerrendite: ca. 14,2 % p.a. Kapitalbindungsverlauf laut Prospektprognose: siehe CHECK-CHART.

CHECK-Renditewertung: 1,58

Resümée

Kaufmännisch solide kalkulierte, technisch und wirtschaftlich für den Containerfeederverkehr optimierte, marktgerecht erworbene Schiffe. Eingebettet in ein Netzwerk versierter Partner mit langjähriger Erfahrung und Charterern mit herausragender Bonität in einem Markt mit langfristig guten bis sehr guten Beschäftigungsaussichten, ist bereits heute mit überplanmäßigen Renditechancen zu rechnen.

CHECK-Gesamtwertung: 1,49.

Kontakt zu dem Anbieter: Hanse Capital

Emissionshaus GmbH, Georg-Sasse-Straße 5; 22949 Hamburg/Ammersbek, Tel.: 0 40/63 91 88-70, Fax: 0 40/649 40 11-3 www.hanse-capital.de, eMail: info@hanse-capital.de