



DYNAMISCHER MASSENGUTSCHIFFSMARKT

Das dynamische Wachstum des Massengutschiffsmarktes (Bulkmarkt) basiert auf dem anhaltenden Wachstum der Weltbevölkerung (bis 2050 eine Zunahme von rd. 30 %), weiteren Produktionsverlagerungen in Entwicklungs- und Niedriglohnländer sowie der Wandlung von bisherigen Entwicklungs- und Schwellenländern zu Industrienationen (Globalisierung). Hier ist vor allem Südostasien zu nennen.

KOSTENVORTEILE DES MASSENGUTSCHIFFES

Die Distanzen zwischen den Erzeuger- und Verbraucherregionen werden über See kostengünstig in Massengutschiffen, die große Mengen einheitlicher Güter transportieren, überbrückt. So wird beispielsweise der enorme Getreidebedarf Südasiens durch Getreidelieferungen aus den USA gedeckt.

WICHTIGES TRANSPORTMITTEL – WICHTIGES TRANSPORTGUT

Gemessen an der Tragfähigkeit der Tonnage besteht per Anfang März 2010 über ein Drittel (37,4 %) der Welthandelsflotte aus Massengutschiffen. Die drei wichtigsten Massengüter sind Erz, Kohle und Getreide. Dabei werden Kohle und Eisenerze überwiegend in Capesize- und Panamax-Bulkern und Getreide u. a. in Schiffen der Handysize-Größe befördert.

FLEXIBEL EINSETZBAR

Bei dem MS „Seven Islands“ handelt es sich um ein Massengutschiff (Bulk) des Handysize-Größensegments. Durch die besonderen Abmessungen und die spezielle technische Ausrüstung des Schiffes kann das MS „Seven Islands“ auch die Großen Seen („The Great Lakes of North America“) sowie den Panama-Kanal befahren und ist somit sehr flexibel einsetzbar.

BEDEUTSAMES GRÖSSENSEGMENT

Das Handysize-Größensegment (Tragfähigkeit in tdw: 10.000 bis 39.999) hatte im März 2010 einen Anteil an der gesamten Flotte der Massengutschiffe von 38,96 % (insgesamt 7.420 Massengutschiffe mit über 10.000 tdw Tragfähigkeit).

ÜBERALTERTES GRÖSSENSEGMENT

Im März 2010 ist über die Hälfte (53,3 %) der Schiffstonnage des Handysize-Größensegments älter als 20 Jahre und wird in absehbarer Zeit aus dem Markt ausscheiden.

ES FEHLEN SCHIFFE

Neubestellungen für das Handysize-Größensegment liegen im März 2010 gerade einmal i. H. v. 35,6 % vor. Somit fehlen 17,7 % der Schiffstonnage im Handysize-Größensegment, um die in absehbarer Zeit vorzunehmenden Verschrottungen zu kompensieren.

**ATTRAKTIVE
LANGFRISTBESCHÄFTIGUNG**

Für das MS „Seven Islands“ besteht eine Festchartervereinbarung ab Ablieferung und Übernahme (27.05.2010) über 7 Jahre i. H. v. US-\$ 19.355 p. T. Im Anschluss bis zum Fondslaufzeitende wird eine Charrate i. H. v. US-\$ 14.800 p. T. prognostiziert. Die prognostizierte Anschlusscharter liegt somit auf Höhe der Durchschnittscharter der vergangenen 10 Jahre (US-\$ 14.590). Zur Erwirtschaftung der Schiffsbetriebskosten und der Fremdfinanzierungskosten (Zinsen und Tilgungen) ist aus heutiger Sicht bereits eine Anschlusscharrate i. H. v. US-\$ 8.500 ausreichend. Das vorhandene Potenzial wird mit einem Blick auf die durchschnittliche Charrate i. H. v. US-\$ 29.500 im Krisenjahr 2008 deutlich.

**BONITÄTSSTARKER
CHARTERER**

Beim Charterer handelt es sich um die Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Südkorea (HMM). Einer der maßgeblichen Eigner dieser Gesellschaft ist die weltweit größte Werft Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. HMM betreibt derzeit eine Flotte von 130 weltweit eingesetzten Schiffen und verfügt über das positive Wirtschaftsrating „3“ der renommierten Wirtschaftsauskunftei Dynamar (1 = geringes Risiko, 10 = hohes Risiko).

ANGEMESSENER KAUFPREIS

Der Kaufpreis des MS „Seven Islands“ betrug ursprünglich US-\$ 38,5 Mio. (inkl. Bauaufsicht, Erstausrüstung und Bauzeitinsen) und konnte durch Kaufpreisreduzierungen um US-\$ 962.000 auf US-\$ 37,5 Mio. gesenkt werden. Anhand der sogenannten Schauland-Regel überprüfen Schiffshypothekenbanker, wie konservativ eine Finanzierung kalkuliert worden ist. Der Kaufpreis des Schiffes darf dabei maximal das 2.000-Fache der Tagescharrate betragen. Das MS „Seven Islands“ erfüllt das Kriterium der Schauland-Regel, da aufgrund der vereinbarten Tagescharter von US-\$ 19.355 ein Kaufpreis von US-\$ 38,7 Mio. noch als konservativ anzusehen wäre und der tatsächliche Kaufpreis des MS „Seven Islands“ rd. US-\$ 1,2 Mio. unterhalb dieser Grenze liegt.

HOHE TILGUNGEN

Aufgrund der hohen Tilgungen in den ersten rd. 10 Jahren, wird das bestehende Schiffshypothekendarlehen zügig getilgt. Gegenüber einem herkömmlichen Schiffshypothekendarlehen besteht nach 10 Jahren ein Tilgungsvorsprung von rd. 36 %. Für einen Teil des Schiffshypothekendarlehens i. H. v. US-\$ 12 Mio. wurden die Zinsen für 6 Jahre zu 4,7 % fixiert.

**AUSZAHLUNGEN
BEREITS 2010**

Bereits 2010 werden 7,5 % p. a. (abhängig von Einzahlungszeitpunkt und -höhe) ausgezahlt, ab 2011 8 % p. a. und 2018 und 2019 9 % p. a.

**HOHE VERMÖGENSMEHRUNG –
NIEDRIGERE
STEUERBELASTUNG**

Bei einem Kapitaleinsatz i. H. v. € 105.000 (inkl. Agio) beträgt die Vermögensmehrung nach Steuern insgesamt rd. € 69.000 (7,1 % p. a.). Die Steuerbelastung beträgt dabei aufgrund der Tonnagesteuer insgesamt nur rd. € 950.