

Vorabinformation MS “BENJAMIN SCHULTE” und MS “BENEDICT SCHULTE” – 4.250 TEU Containerschiffe



MS "BENJAMIN SCHULTE" und MS "BENEDICT SCHULTE" – 4.250 TEU Containerschiffe

» DAS KONZEPT

Die ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG („ATLANTIC“), das zur traditionsreichen Rickmers-Gruppe gehörende Emissionshaus, bietet mit dem Beteiligungsangebot MS "BENJAMIN SCHULTE" und MS "BENEDICT SCHULTE" eine weitere hochwertige Schiffsbeteiligung an.

Der Anleger erhält die Möglichkeit, sich an zwei modernen Containerschiffen der Panamax-Klasse mit einer Kapazität von jeweils 4.250 TEU zu beteiligen. Gebaut werden die Schiffe von der koreanischen Samsung Heavy Industries Co., Ltd., eine der weltweit führenden Werften im Containerschiffsbau.

Die beiden Schiffe sind nach ihrer Ablieferung im Rahmen einer 5-Jahres Festcharter bei der bonitätsstarken United Arab Shipping Company, S.A.G. („UASC“) beschäftigt. UASC ist einer der größten Carrier für Trockenladungen im Nahen Osten und hat eine Dynamar-Bewertung von 2 (1 = niedriges Risiko, 10 = hohes Risiko).

Die Bereederung, das technische und wirtschaftliche Management, wird von der Reederei Thomas Schulte in Hamburg vorgenommen. Das Schiffahrtsunternehmen bereedert / disponiert zurzeit eine Flotte von über 40 Containerschiffen. Mit der Reederei Thomas Schulte hat ATLANTIC bereits mehrere Schiffsbeteiligungen erfolgreich initiiert.

» DER MARKT

Nach Analysen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wuchs die Weltwirtschaft in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich stark. Auch für 2008 wird von einer Wachstumsrate von rund 5 % ausgegangen.

Dieses Wachstum wird wesentlich durch die positive Entwicklung, z. B. in Asien und die deutliche Belebung der Konjunktur in Europa (insb. in Deutschland) getragen. Die Nachfrage in den Güterverkehrsmärkten und damit auch in der Containerschifffahrt steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel. Der interkontinentale Warenverkehr wird mittlerweile zu ca. 96 % auf dem Seeweg abgewickelt.

Wie schon in den Vorjahren verlief die Entwicklung in der Containerschifffahrt auf der Nachfrageseite im vergangenen Jahr positiv. Aus den Analysen der „Top 20 Containerhäfen“ sowie der ISL Hafendatenbank lässt sich für den globalen Containerumschlag des Jahres 2007 eine realistische Wachstumsrate von 11 % ableiten. Daraus resultiert ein Umschlagsvolumen von knapp 485 Mio. TEU.

Zwischen den Jahren 2000 und 2007 wurde der Containerumschlag in den Häfen mehr als verdoppelt. Nach den Prognosen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik („ISL“) und anderer Marktanalysten wird von einer Stabilisierung des Containerverkehrswachstums von 9 % p. a. bis zum Jahr 2010 ausgegangen. Im Anschluss daran wird mit einer durchschnittlichen Zuwachsrate von 6,5 % p. a. bis 2020 gerechnet. In der Folge ist eine weitere Verdoppelung des Containerumschlags innerhalb der nächsten zehn bis zwölf Jahre wahrscheinlich.

Die Aussichten für den Welthandel sind insgesamt, besonders vor dem Hintergrund der chinesischen Exportaktivität sowie dem wirtschaftlichen Auftrieb Indiens, als gut zu bezeichnen. Zusammenfassend kann man von einem stabilen Wachstum der Weltwirtschaft und damit auch der Schiffahrtsmärkte ausgehen.

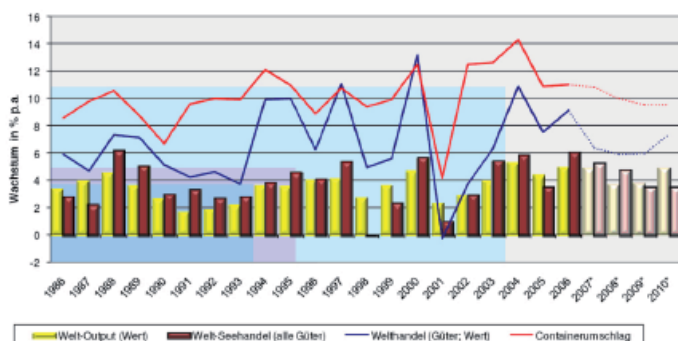
» DIE FLOTTENANALYSE

Vor dem Hintergrund der positiven Weltkonjunktur und der hohen Fracht- und Charraten in der Containerschifffahrt ist es zu einem Anstieg der Neubaufträge und letztlich auch zu einem Flottenanstieg bei den Vollcontainerschiffen gekommen. Diese Entwicklung hält weiterhin an.

Das MS "BENJAMIN SCHULTE" und das MS "BENEDICT SCHULTE" sind von ihren Leistungsparametern so genannte Panamax-Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 4.250 TEU pro Schiff.

Nach Lloyd's Register / Fairplay umfasste der Auftragsbestand der Werften Anfang April 2007 weltweit noch 1.272 Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt rund 4,5 Mio. TEU, aber am 1. April 2008 bereits

Jährliches Wachstum von Welt-Bruttosozialprodukt, Welthandel, Welt-Seehandel und Welt-Containerhafenumschlag (1986-2010*)



* 2007 vorläufig, 2008 und später Schätzungen/Prognosen
Quellen: WFOECD-Economic Outlook 2008, Fairplay's Review 2007, ISL-Schätzungen 2008.

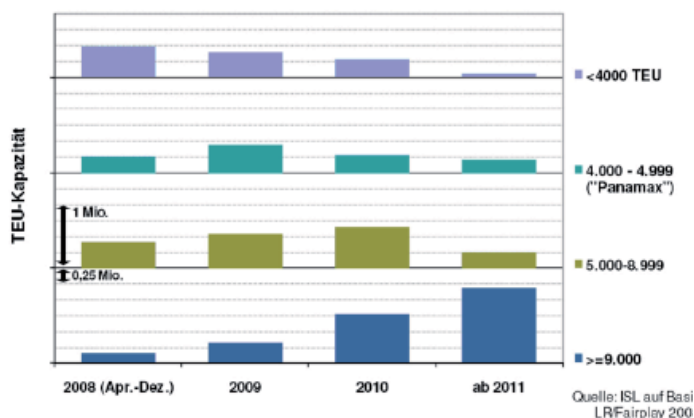
über 1.480 Schiffe mit 6,7 Mio. TEU. Insgesamt ergibt sich basierend auf den gegenwärtig vorhandenen Neubaufträgen für die nächsten Jahre ein „Netto-Flottenwachstum“ in Höhe von 34 % bezogen auf die Schiffsanzahl bzw. 61 % bezogen auf die Kapazität.

Von den gegenwärtig 1.486 Schiffen im Auftragsbestand entfällt rund die Hälfte auf die großen und sehr großen Schiffseinheiten oberhalb von 4.000 TEU. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf den Aufträgen für sehr große Schiffseinheiten oberhalb von 8.000 TEU. 49,8 % der geordneten TEU-Kapazität entfallen auf diese Einheiten. Durch diese Fokussierung wird sich der Anteil der mehr als 8.000 TEU tragenden Containerschiffe an der Gesamtkapazität der Flotte von gegenwärtig 12,2 % auf 25,3 % zum Anfang des Jahres 2011 mehr als verdoppeln.

Das Flottenwachstum ist, zumindest bis zum Jahr 2010, vorhersehbar. Bis zu diesem Zeitpunkt stehen keine weiteren Werftkapazitäten mehr zur Verfügung.

Ein großer Teil des Kapazitätswachstums der kommenden Jahre wird in Form von Post-Panamax-Schiffen auf den Markt kommen. Wie dominant der Anteil der sehr großen Schiffe am gegenwärtigen Orderbuch ist, verdeutlicht die folgende Abbildung:

Ablieferungsjahre von Vollcontainerschiffen nach Größenklassen, Kapazität in Mio. TEU, Stand April 2008



Das MS "BENJAMIN SCHULTE" und das MS "BENEDICT SCHULTE" sind bei relativer Größe durch ihre hohe Einsatzflexibilität gekennzeichnet. Die Schiffe können auch auf Routen unter Nutzung der „Abkürzung“ durch den Panamakanal eingesetzt werden. Dieser potentielle Wettbewerbsvorteil ist den größeren Post-Panamax-Einheiten, zumindest bis zur Fertigstellung des Panamakanalausbaus in 2015, vorenthalten.

» DIE SCHIFFE

Bei den Schiffen MS "BENJAMIN SCHULTE" und MS "BENEDICT SCHULTE" handelt es sich um zwei baugleiche, moderne Vollcontainerschiffe der so genannten Panamax-Klasse.

Beide Schiffe sind für den weltweiten Einsatz im Liniendienst geeignet und sehr flexibel einsetzbar.

Diese Einheiten werden schwerpunktmäßig in den Hauptadern der Containerschifffahrt, den Ost-West-Routen eingesetzt, in denen ein ausreichendes Ladungsaufkommen vorhanden ist. Das bedeutendste Einsatzgebiet ist dabei der Transpazifik-Verkehr, der einen Anteil von 34 % ausmacht. An zweiter Stelle folgen mit einem Anteil von 23 % die sogenannten Pendulum- bzw. Round-the-world-Dienste, die regelmäßig zwei oder mehr Fahrtgebiete miteinander verbinden. Als drittes Haupteinsatzgebiet sind die Europa-Fernost-Routen erkennbar: 77 Einheiten bzw. 18 % der Schiffe bedienen diese lange Handelsroute, auf der die Ladungszuwächse in den letzten Jahren überproportional stark angestiegen sind. Es ist zu erwarten, dass die Schiffe der Größenklasse um 4.250 TEU auch eine tragende Rolle innerhalb der Intra-Asia-Verkehre übernehmen werden.

Die Schiffe verfügen über eine Tragfähigkeit von ca. 50.500 tdw und eine Containerstellplatzkapazität von 4.253 TEU, davon 2.669 TEU an Deck und 1.584 TEU unter Deck. Bei einem homogenen Ladungsgewicht von 14 Tonnen pro Container können maximal 2.805 TEU geladen werden.

Die modernen und leistungsfähigen Hauptmaschinen haben einen relativ günstigen spezifischen Verbrauch und ermöglichen den Schiffen eine Geschwindigkeit von ca. 24,5 Knoten bei einem Tiefgang von 11 Metern.

» POSITIVES WERTGUTACHTEN

Der renommierte öffentlich bestellte und vereidigte Schiffsschätzer Dipl.-Ing. Ulrich Blankenburg hat in seinem Gutachten vom 18. Juni 2008 den Kaufpreis des MS "BENJAMIN SCHULTE" und des MS "BENEDICT SCHULTE", bezogen auf die Ladefähigkeit von Containern und unter Berücksichtigung der geschlossenen Charter und dem sich daraus ergebenden Ertragswert, als günstig angesehen.

Die Schiffsdaten

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Tragfähigkeit:	ca. 50.500 tdw
Containerstellplatzkapazität:	4.253 TEU, davon 2.669 an Deck, 1.584 unter Deck, ca. 2.805 TEU homogen à 14 t, 400 Kühlcontaineranschlüsse
Klasse:	DNV, + 1A1, "Container Carrier", NAUTICUS (New building), EO, TMON, In water survey shall be applied according to the requirement of the class rule
Länge über alles:	ca. 260,0 m
Länge zwischen den Loten:	ca. 244,8 m
Breite:	ca. 32,25 m
Seitenhöhe:	ca. 19,3 m
Maximaler Tiefgang:	ca. 12,6 m
Nettoraumzahl:	ca. 24.500
Dienstgeschwindigkeit:	ca. 24,5 Knoten (1 Knoten = 1,852 km / h) bei 90 % MCR und 11,0 m Tiefgang
Antrieb / Verbrauch:	SAMSUNG / B&W 8K90MC-C, 36.650 / ca. 145,8 t Schweröl pro Tag
Aktionsradius:	ca. 20.300 Seemeilen
Besatzung:	ca. 28 Mann
Register / Flagge:	Hamburg / Liberia
Heimathafen:	Monrovia
Bauwerft:	Samsung Heavy Industries Co., Ltd., Südkorea

Die Partner



» DER CHARTERER: UNITED ARAB SHIPPING COMPANY (UASC)

Das MS "BENJAMIN SCHULTE" und das MS "BENEDICT SCHULTE" treten nach ihrer Werftablieferung eine 5-jährige Festcharter bei UASC an. Die Netto-Charterrate beträgt während dieser Charterperiode USD 27.000,- pro Tag und Schiff.

Die in Kuwait ansässige UASC ist die nationale Reederei der arabischen Golfstaaten. Gegründet wurde die Linienreederei von den sechs Staaten Bahrain, Irak, Katar, Kuwait, Saudi Arabien und Vereinigte Arabische Emirate. Die erstklassige und bonitätsstarke Linienreederei verfügt über ein Grundkapital von rund einer Milliarde USD und ist der größte Transporteur von Trockengütern im Verkehr mit dem Mittleren Osten.

Dynamar B.V. bewertet die Reederei hervorragend mit 2 (1 = niedriges Risiko, 10 = hohes Risiko).



» DER BEREEDERER: REEDEREI THOMAS SCHULTE

Die Bereederung erfolgt durch die renommierte Reederei Thomas Schulte GmbH & Co. KG. Die Ursprünge dieses

internationalen Schifffahrtsunternehmens mit Sitz in Hamburg reichen bis in das Jahr 1882 zurück.

Heute bereedert / disponiert die Reederei Thomas Schulte über 40 moderne Containerschiffe in den Größenklassen von 834 TEU bis 4.253 TEU. Die Reederei hat eine hervorragende Historie und genießt eine exzellente Reputation im Schiffsmanagement.

ATLANTIC arbeitet mit der Reederei Thomas Schulte bereits im Rahmen mehrerer vorangegangener emittierter Schiffsbeteiligungen erfolgreich zusammen.



» DIE WERFT: SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.

Die Schiffe werden von der anerkannten koreanischen Werft Samsung Heavy Industries („SHI“) gebaut. Die Werft ist eines der weltweit führenden Unternehmen im Bau von erstklassigen Containerschiffen. SHI ist bekannt für seine Zuverlässigkeit und Qualität.

Die Zusammenführung des breiten Know-hows, u. a. aus den Bereichen Schiffbau und Meerestechnik sowie Konstruktion und Entwicklung, ermöglicht es SHI, hochmoderne, in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht optimierte Projekte rund um den Schiffbau zu realisieren.

Die Werftkapazität ermöglichte in 2007 die Fertigstellung von 48 Schiffen.

Gute Argumente für ein Investment

Das internationale Ansehen und die Erfahrung zeigen sich u. a. durch die hohe Produktionsauslastung sowie durch die Schnelligkeit im Bau der Schiffe. Die koreanischen Werften zeichnen sich durch ihre überdurchschnittliche Bauqualität und eine dementsprechend lange Lebensdauer der Schiffe aus.

Wirtschaftliche Grundlagen

» DIE BESCHÄFTIGUNG / DIE BEREEDERUNG

Für beide Schiffe wurde bereits eine 5-jährige Festcharter zu netto USD 27.000,-- pro Tag mit United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) abgeschlossen. Im Anschluss daran wurde mit einer Charrate in Höhe von USD 27.000,-- pro Tag kalkuliert. Durch die zurückhaltende Annahme der Anschlusscharter, die rund USD 3.000,-- unter dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre liegt, besteht ein deutliches Gewinn-Potential.

Die Betriebskosten wurden mit USD 6.000,-- pro Tag (inkl. USD 300,-- Reserve) kalkuliert.

» KOMPRIMIERTE INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGS-PROGNOSE

(FÜR BEIDE EINSCHIFFSGESELLSCHAFTEN KUMULIERT)

Kumulierte Investitionsprognose	TEUR	in %*
Anschaffungskosten der Schiffe	93.689	90,1
Fondskosten (inkl. Agio)	10.261	9,9
Liquiditätsreserven	61	0,1
Gesamtinvestition mit Agio	104.011	100,0
Kumulierte Finanzierungprognose	TEUR	in %
Kommanditkapital Gründungsgesellschafter	530	0,5
Emissionskapital	38.000	36,5
Agio	1.900	1,8
Fremdkapital	63.581	61,1
Gesamtfinanzierung mit Agio	104.011	100,0

* der Summe des Gesamtkapitals

» ÜBERSICHT AUSZAHLUNGEN (PROG.) *

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
in %	7,0	7,0	7,0	7,5	7,5	8,0	8,0	8,0	8,0
Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
in %	8,0	9,0	9,0	9,0	9,0	10,0	11,0	20,0	20,0

* Zusätzlich wird am Ende der Laufzeit ein Veräußerungserlös und eine Auszahlung der Restliquidität erwartet.

› Der Anleger beteiligt sich an zwei hochwertigen modernen Containerschiffen mit einer Kapazität von jeweils 4.250 TEU

› Äußerst flexibel einsetzbare Schiffsgröße

› Bereederung durch die renommierte Reederei Thomas Schulte

› Die Schiffe werden von Samsung Heavy Industries, eine der weltweit führenden Werften im Containerschiffbau, gebaut

› Hohe anfängliche Einnahmesicherheit durch eine 5-jährige Festcharter in Höhe von USD 27.000,-- pro Tag und Schiff bei der renommierten und bonitätsstarken United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC), Dynamar-Bewertung 2 (1 = niedriges Risiko, 10 = hohes Risiko)

› Konservative Annahme der Anschlusscharter (ca. USD 3.000,-- unter dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre)

› Bescheinigung der günstigen Anschaffungskosten der Schiffe durch unabhängige Kaufpreisgutachten

› Frühzeichnerbonus von bis zu 4,5 % p. a. auf die gezahlte Einlage

› Bereits für 2010 wird eine Auszahlung von 7 % p. a. bezogen auf die Gesamtzeichnungssumme prognostiziert, ansteigend auf 20 % ab 2026 zuzüglich der prognostizierten Auszahlungen bei Veräußerung der Schiffe. Insgesamt werden Auszahlungen in Höhe von rund 240 % prognostiziert

› Der Anleger profitiert aufgrund der Tonnagesteuer von weitgehend steuerfreien Auszahlungen

» AUSZAHLUNGEN

Es sind Auszahlungen von 7 % p. a. ab 2010 ansteigend auf 20 % p. a. ab 2026 vorgesehen. Die Auszahlungen sind aufgrund der günstigen Regelungen der Tonnagesteuer weitgehend steuerfrei.

Es wird ein Frühzeichnerbonus von bis zu 4,5 % p. a. auf die gezahlte Einlage gewährt.

Während der Betriebsphase sind folgende Auszahlungen bezogen auf die Gesamtzeichnungssumme ohne Agio prognostiziert (in %):

Die Eckdaten der Beteiligung

Schiffstyp:	2 x 4.250 TEU Containerschiffe
Bauwerft:	Samsung Heavy Industries Co., Ltd., Südkorea
Werftablieferung:	August / September 2009 (erwartet)
Fondsvolumen:	TEUR 104.011
Eigenkapital inkl. Agio:	TEUR 40.430
Fremdkapital:	TEUR 63.581
Verhältnis USD / JPY:	70 % USD / 30 % YEN
Kalkulierter Zinssatz:	USD: 5,5 % bis 2018, ab 2019 6,0 %; YEN: 3,0 % durchgehend
Tilgungsdauer:	ca. 16 Jahre
Fondslaufzeit:	ca. 18 Jahre
USD-Kursannahme:	1,50 bis 2010, 1,45 bis 2017, 1,40 ab 2018
Bereederung:	Reederei Thomas Schulte GmbH & Co. KG, Hamburg
Beschäftigung:	5-jährige Festcharter mit UASC
Charterrate:	USD 27.000,-- pro Tag
Betriebskosten:	USD 6.000,-- (inkl. USD 300,-- Reserve) pro Tag, jährlich ansteigend um 3 %
Bereederungsgebühr:	4 % der Nettoerlöse, bzw. nach Ablauf der Festcharter der Bruttoerlöse
Auszahlung:	anfänglich 7 % p. a. ab 2010, ansteigend auf 20 % ab 2026

»» ATLANTIC

Die ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG hat sich seit ihrer Gründung im Jahr 1998 als Emissionshaus im Markt für geschlossene Fonds fest etabliert. Als ein Unternehmen der Rickmers Gruppe mit einer 175-jährigen Familientradition und einem über viele Jahrzehnte gewachsenen Schifffahrts-Know-how profitiert ATLANTIC von dem Potenzial, das sich aus diesem Firmenverbund ergibt. Die Tätigkeit von ATLANTIC umfasst die Geschäftsfelder Schifffahrt und Immobilien.

ATLANTIC hat seit ihrer Gründung 1998 bisher 38 hochwertige, solide und konservativ kalkulierte Beteiligungsangebote emittiert, davon 35 Schiffsbeteiligungen. Insgesamt wurden bei den von ATLANTIC emittierten Beteiligungen per 31. Dezember 2007 ein Eigenkapital i. H. v. rund EUR 550 Millionen eingeworben und ein Investitionsvolumen i. H. v. rund EUR 1,2 Milliarden realisiert. An den emittierten Fonds beteiligten sich mehr als 10.000 Anleger.

»» DISCLAIMER

Bei der vorliegenden Unterlage handelt es sich um eine unverbindliche Vorabinformation. Maßgeblich für eine Anlageentscheidung ist einzig der von der BaFin (Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht) zum Vertrieb gestattete und öffentlich angebotene Emissionsprospekt.

Angebot freibleibend, Irrtum vorbehalten

Stand: Juni 2008

ATLANTIC 

Weiter denken.

ATLANTIC
Gesellschaft zur Vermittlung internationaler
Investitionen mbH & Co. KG



Ein Unternehmen der Rickmers Gruppe

Neumühlen 19 • 22763 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 / 38 91 77 90 0
Fax: +49 (0)40 / 38 91 77 99 0
info@atlantic-fonds.de

www.atlantic-fonds.de