



### Hanse Capital Krisen-Gewinner

Das als Schiffsinitiator etablierte Haus Hanse Capital geht mit der Zeit und bietet einen chancenorientierten Fonds an. Das Angebot überzeugt mit einer klaren Definition des Zielsegments, einem sehr guten Marktzugang und einer hohen Eigenbeteiligung des Initiators.



Von Philip Nerb,  
MFC, Analyst

#### Der Initiator

Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Hamburg, wurde 1987 gegründet. Seit 2003 gibt es die Hanse Capital Emissionshaus GmbH. In der Hanse Capital Gruppe wurden neben Immobilienbeteiligungen und Investmentfonds bisher 6 Schiffsfonds mit einem Volumen von über €218 Mio. initiiert. Der Hauptverantwortliche hinter Hanse Capital, Burkhard Tesdorpf, verfügt über einen sehr guten Zugang zur Hamburger Schifffahrt. Für 5 der 6 bisher emittierten Schiffsfonds ist die Hamburger MarLink-Gruppe Kooperationspartner, die sich weltweit in der Schifffahrt engagiert.

Der Außenauftritt ist hanseatisch zurückhaltend und professionell.

**Stärken |** In der Schifffahrt sehr gut vernetztes Management.

**Note für Außenauftritt |** A.

#### Der Prospekt

Mit rund 110 inhaltlich relevanten Seiten fällt der Prospekt durchschnittlich umfangreich aus. Sämtliche entscheidungsrelevanten Daten sind aufgeführt und angenehm präsentiert.

#### Der Markt

Schiffe sind nach wie vor das weltweite Transportmittel Nummer 1. Die aktuell abkühlende Weltwirtschaft hat auch im Schifffahrtmarkt deutliche Spuren hinterlassen. Der

Markt zerfällt in verschiedene Segmente, die in den letzten Monaten unterschiedlich starke Einbrüche bei Charraten und Schiffspreisen erlebt haben. Für die nächsten Jahre wird – nach einem Rückgang auf geschätzte 4% 2009 – global eine Erholung erwartet. Die Segmente werden sich naturgemäß unterschiedlich erholen. Bei in der Vergangenheit stark überhitzten Teilmärkten mit ausgelasteten Bestellbüchern der Werften sind weniger starke Wachstumswahrscheinlichkeiten zu erwarten.

Ein Schiffssegment mit auch heute schon positiven Rahmenbedingungen sind kleinere und mittlere Bulker. Diese sind flexibel einsetzbar, die Flotte weist eine hohe durchschnittliche Veraltung auf,

die Orderbücher der Werften sind nicht überfüllt. Und: Der Bedarf an Transportvolumen soll aktuell und auf absehbare Sicht ansteigen. Durch die aktuelle Finanzierungskrise steigt das Marktpotential weiter: Neben Schiffseignern, die Schiffe zum Höchstkurs erworben haben und nun Notverkäufe tätigen, werden weitere Marktteilnehmer Schiffe weitergeben müssen, deren Finanzierung im Zeichen zurückhaltender Banken nicht mehr darstellbar ist. Damit läßt sich angesichts der heutigen Krise ein spürbarer Einkaufsgewinn darstellen – wenn die Kriegskasse gefüllt und kein Investitionszwang gegeben ist.

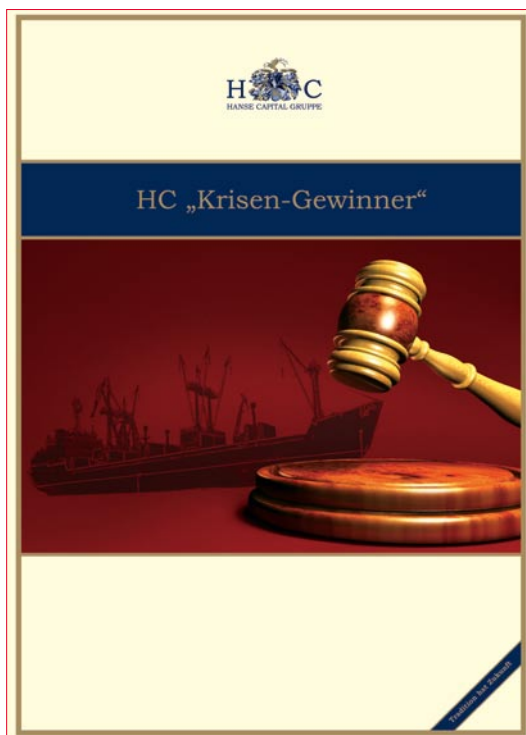
Aus Sicht einer optimalen Investition macht ein tatsächlicher Erwerb von Schiffen dann Sinn, wenn die momentan sehr niedrigen Charraten wieder anziehen. Dafür ist ein guter Marktzugang wichtig, um Entwicklungstendenzen antizipieren zu können.

Für die Fondsschiffe bietet sich der Einsatz im Spotmarkt an. Damit steigt neben dem theoretischen Einsatzrisiko auch die Chance auf einen überdurchschnittlichen Mehrertrag: Marktchancen aus sich weiter erholenden Teilmärkten können so optimal genutzt werden.

**Stärken |** Attraktives Marktumfeld, das hohe Einkaufsgewinne möglich macht.

#### Die Anlageparameter

Für den Fonds sollen neuwertige und gebrauchte, möglichst bis zu 5 Jahre alte Bulkerschiffe der Größenklasse bis 35.000 tdw (Handysize) erworben werden. Das Marktumfeld für Handysize-Bulker ist vergleichsweise positiv, hier ist kurzfristig eine deutliche Markterholung zu erwarten. Zudem ist der Altersdurchschnitt der Flotte relativ hoch – 59% der Schiffe sind über 20 Jahre alt. Die Bestellungen in dieser Schiffsklasse sind überschaubar, eine Marktschwemme mit neuen Schiffen steht nicht bevor. Die Anlageentscheidung trifft ein unabhängiger Investitionsausschuß, nicht das Emissionshaus. Mit Hilfe dessen sowie eines etablierten Netzwerkes werden konkrete Investitionen geprüft und zur Entscheidung vorgelegt. Vor einer Investitionsentscheidung wird über kompetente Fachleute die Werthaltigkeit des Schiffes geprüft. Tatsäch-



**Dieter Ostendorf, ehemaliges Vorstandsmitglied des Schutzvereins Deutscher Rheder V. a. G., ist Vorsitzender des Investitionsausschusses.**



lich können nur über den bestehenden exzellenten Marktzugang für Anleger lukrative Investments gefunden werden. Eine Investitionsentscheidung hat innerhalb kürzester Zeit zu erfolgen, will der Fonds auch zum Zuge kommen. Da der Fonds als Blind-Pool konzipiert ist und das Eigenkapital sammelt, kann er sehr kurzfristig Investitionschancen wahrnehmen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Fonds ist damit beträchtlich, ebenso die Notwendigkeit eines überdurchschnittlich erfahrenen Managements.

Der Anleger muß auf die nachweislich große Erfahrung des Fondsmanagements vertrauen, adäquate Objekte erwerben zu können. Für den Fonds soll bewußt keine langfristige Bindung an einzelne Partner eingegangen werden, um ein möglichst hohes Maß an Flexibilität zu gewährleisten. Neben Bulkern können auch andere Schiffstypen erworben werden, der Fonds ist hier flexibel.

**Schwächen** | Blind-Pool-Risiko.

**Stärken** | Nachvollziehbare Anlagekriterien. Flexible Investitionsstrategie mit Blind-Pool-Charakter ermöglicht das Mitnehmen von Marktchancen. Hohe Eigenbeteiligung des Emissionshauses. Unabhängiger Investitionsausschuß.

## Das Konzept

Über den vorliegenden Dachfonds soll ein Anleger in Schiffe investieren, die als Folge der Wirtschaftskrise günstig auf den Markt kommen. Dabei konzentriert sich der Fonds auf kleinere und mittlere Tonnage, für den Start auf Handysize-Bulker. Diese können mit einem guten Marktumfeld punkten. Zudem sind sie sehr flexibel einsetzbar und zählen zu den ersten Nutznießern eines wirtschaftlichen Wiedererstarkens einzelner Regionen. Die zu erwerbenden Schiffe sollen ein sehr gutes Preis-Wirtschaftlichkeits-Verhältnis aufweisen. Darüber wacht unter anderem ein unabhängiger Investitionsausschuß. Dank des Blind-Pool-Charakters kann der Fonds in aller Ruhe auf Gelegenheiten warten, die sich aus der derzeitigen Marktschwäche ergeben. Das hinter dem Emissionshaus stehende Netzwerk

aus ausgewiesenen erfahrenen Marktteilnehmern ermöglicht dem Fonds, auch in der praktischen Umsetzung tatsächlich gute Angebote zu erhalten. Der Fonds rechnet beispielhaft für einen Handysize-Bulker mit Chartereinnahmen von USD 5000/Tag (2009; 2010 USD 7.000/Tag). Die Raten sind damit sehr konservativ veranschlagt, aktuell sind 2-Jahres-

Charter von rund USD 9.000/Tag möglich.

Über eine geplante Laufzeit von bis zu 5 Jahren soll der Anleger bei der beispielhaften Investition kumulierte Ausschüttungen von 283% erwarten können. Die Prognosen sind marktüblich, die Anlagekriterien klar definiert. Der Initiator wird während der Laufzeit wie folgt entlohnt: Über eine Bereederungsgebühr (von 5% auf bis zu 2% fallend, siehe Prospekt) hinaus erhält er einen Gewinnvorab (3%) aus dem Bruttoerlös. Der Mehrgewinn wird wie folgt verteilt, sobald der Anleger die Verzinsung seiner Einlage von 10% p.a. erhalten hat: Der Anleger erhält 85%, den Rest erhält der Initiator. Sehr positiv fällt aus Anlegersicht die marktüblich hohe Eigenbeteiligung des Emissionshauses an den einzelnen Investments auf, die bei bis zu 10% liegt.

Ein sehr guter Marktzugang ist durch die Historie der Entscheidungsträger sowie der Partner nachvollziehbar gegeben. Die Weichkosten fallen mit 9,47% (bez. auf EK) für einen Schiffsfonds sehr gut aus. Insgesamt halte ich das Konzept für rundum gelungen, Chancen aus der derzeitigen Marktsituation werden effizient genutzt.

**Schwächen** | Blind-Pool-Risiko.

**Stärken** | Risikodiversifikation durch eine geplante Investition in mehrere Schiffe. Nachvollziehbares Zielsegment. Nachweislich exzellenter Marktzugang. Konservative und nachvollziehbare Kalkulation. Flexible Investitionsumsetzung. Sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus den Fondsobjekten. Sehr kurze geplante Laufzeit.

## Summa summarum

halte ich das Angebot „Krisen-Gewinner“ des Initiators Hanse Capital, Hamburg, für ausgezeichnet. Der erlebte Außenauftritt verdient ein A. Die Fondskonzeption ist gelungen. Aufgrund des Marktzugangs und der gründlichen Recherche kann der Fonds für Anleger sehr attraktiv sein. Die Konzentration auf ein klar definiertes Zielsegment sollte für eine hohe Planerfüllungssicherheit sorgen. In meinen Augen hat das Angebot eine Bewertung mit „ausgezeichnet“ (1) verdient. ■

## Zahlen und Fakten

<b>Investitionsobjekte</b>	gebrauchte Schiffe aus Notverkäufen
<b>Schiffsgröße</b>	Bulker 20.000 bis 35.000 tdw, später eventuell Containerschiffe 1.000 bis 3.500 TEU
<b>Bereederung</b>	IMM International Maritime Management GmbH & Co. KG, Hamburg
<b>Technische Bereederung</b>	z. B. Wallem GmbH & Co. KG
<b>Laufzeit Charterverträge</b>	bis zu maximal 24 Monate
<b>Mindestzeichnungssumme</b>	€ 15.000
<b>Fondslaufzeit</b>	geplant 3 bis 5 Jahre, durch Anleger erstmals zum 31. 12. 2019 kündbar
<b>Gesamtinvestition</b>	geplant rund € 15 Mio. bis maximal € 45 Mio., jeweils zzgl. 3% Agio
<b>Emissionskapital</b>	€ 14,799 Mio. zzgl. 3% Agio
<b>Mindestkapital</b>	€ 15 Mio.
<b>Fremdkapital</b>	nicht auf Ebene der Dachgesellschaft, auf Ebene der Projektgesellschaften bis zu 75% möglich
<b>Ausschüttungen</b>	erwartet kumuliert 283%
<b>Weichkosten</b>	9,47% incl. Agio
<b>Investitionsquote</b>	80,3% bez. auf EK incl. Agio
<b>Liquiditätsreserve</b>	ca. 10% der Gesamtinvestition
<b>Initiator-Eigenbeteiligung</b>	5 bis 10% auf jeder Ebene
<b>Schiffsbetriebskosten</b>	Steigerung um 2,5% p. a. ab 2011
<b>Plazierungsgarantie</b>	€ 15 Mio.
<b>Treuhandkommanditistin</b>	Konzernunternehmen
<b>Projektbeschaffung / Befrachtung</b>	z. B. Peter Döhle Schifffahrts-KG, Wallem GmbH & Co. KG, Frachtcontor Junge & Co. GmbH
<b>Alleinstellungsmerkmale</b>	Antizyklische Strategie paßt zur Marktsituation. Konzentration auf Bulker. Unabhängiger Investitionsausschuß. Hohe Eigenbeteiligung des Emissionshauses.