Werteanalysen
Analysen geschlossener Fonds
Waldemer & Nerb GdbR, Nandlstädter Str. 19, 85419 Mauern
Sonderdruck

DS-Fonds 119 „DS REPUBLIC“

Von **Philip Nerb**
MFC, Mitglied Mensa
in Deutschland e.V.

Investitionsgegenstand
MS „HYUNDAI REBUBLIC“
Nutzungsart
Containerschiff mit 6.479 TEU (Postpanamax-Klasse)
Hersteller
Hyundai Heavy Industries Co. Ltd, Südkorea
Fertigstellung / Übergabe
März 2001 / Januar 2006
Reeder
DS Schiffahrt GmbH & Co. KG, Hamburg
Charterer
Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.
Charterdauer
Restlaufzeit bis März 2011 (+/- 60 Tage)
Mindestzeichnungssumme
US-$ 20.000 zzgl. 5% Agio
Geplante Laufzeit
10 Jahre, früheste Kündigung durch Anleger zum 31.12.2025
Gesamtinvestition
US-$ 96,2 Mio. zzgl. 5% Agio
Emissionskapital
US-$ 67,9 Mio. zzgl. 5% Agio
Schiffshypothekendarlehen (29%)
US-$ 28 Mio., komplette Tilgung bis Ende 2012
Geplante Ausschüttungen
Kumuliert 204%, 5% p.a. (2006), steigend auf 13% p.a. (2024), Schlußausschüttung 23,4%
Verkaufserlös
Prognostiziert 9,3% (Schrotterlös)
Weichkosten (incl. Agio)
17,1% (bez. auf EK), 12,1% (bez. auf GK)
Prognostizierte Kostensteigerungsrate
2% p.a. (ab 2006)
Gutachten
Zu technischer Qualität und Einkaufspreis
Plazierungsgarantin
JS Holding GmbH & Co. KG. und Dr. Peters GmbH & Co. KG
Alleinstellungsmerkmale
Einzahlung sowohl in US-$ als auch € möglich; Tilgung innert 6 Jahren

Der Initiator

Gegründet in 1960, hat Dr. Peters bisher ein Volumen von über € 4 Mrd. emittiert, was einem Eigenkapitalvolumen von rund € 1,9 Mrd. entspricht. Damit gehört dieser Emittent zu den alteingesessenen und größten bankenunabhängigen Anbietern auf dem Markt. Bis Ende 2005 wurden 115 Fonds aufgelegt, die auf 42.500 Beteiligungen aufgeteilt sind. Rund 80% der aufgelegten Fonds, gewichtet nach Anleger, entwickelten sich in der Ver-

gangenheit wie prospektiert, oder besser. Der Anbieter arbeitet durchschnittlich solide. Der Außenauftritt ist professionell und rechtfertigt die Initiatornote 1.

Stärken – Überdurchschnittlich lange Emissionshistorie mit einem breit diversifizierten Angebotsportefeuille.

Initiatornote – 1

Der Prospekt

Mit 92 Seiten fällt der Prospekt schlank aus. Das Angebot ist detailliert dargestellt, alle möglichen Eventualitäten sind beschrieben. Die grafische Aufmachung ist ansprechend, die Sprachführung verständlich.

Stärken – Ein angenehm zu lesender Prospekt, inhaltlich ausführlich und verständlich.

Der Markt

Der Containermarkt weist ein seit Jahren stabiles, allerdings zyklisches, Wachstum auf. Motor hierfür ist nach übereinstimmenden Analysen das Weltwirtschaftswachstum. Prognosen erwarten für die nächsten Jahre ein weiteres stabiles Wachstum. Container sind als internationales Transportmittel mittlerweile Standard. Das überseeische Transportvolumen steigt auf Grund einer stabilen internationalen Nachfrage (speziell aus Asien) konstant mit zweistelligen Raten an. Der Bedarf an neuen Containerfrachtern steigt parallel, auffallend sind die wachsenden Schiffsgrößen. Aktuell liegen Schiffsneubestellungen vor, die 50% des bestehenden Gesamtflottenbestandes ausmachen. Grundsätzlich durchläuft der Containermarkt Preiszyklen, wie alle anderen Märkte auch. Derzeit sind die Charterraten im kurzfristigen Mittel noch vergleichsweise hoch, wenn auch seit Mitte 2005 deutlich im Rückgang. Im 10-Jahres-Mittel sind die derzeitigen Charterraten vergleichsweise hoch. Auf Grund eines prognostizierten Weltwirtschafts- und Containermarktwachstums sollten sich die Charterraten auf einem hohen Mittelwert einpendeln.

Schwächen – Abhängigkeit von weltweiten politisch-ökonomischen Entwicklungen.

Stärken – Langfristig stabil wachsendes Marktumfeld.

Das Objekt

Die MS „HYUNDAI REBUPLIC“ ist ein solides Vollcontainerschiff, fertig gestellt 2001. Mit einer Stellplatzkapazität von 6.479 TEU fällt das Schiff in die Postpanamax-Klasse, also die Klasse der größten Containerschiffe. Diese sind so groß, daß sie den Panamakanal nicht befahren können. Haupteinsatzgebiet für das Fondsschiff ist daher die transpazifische Route. Der Transportbedarf in der Größenklasse über 4.000 TEU wächst im gesamten Transportmarkt am stärksten an. Die Lebenserwartung derartiger Schiffe liegt in der Regel bei 25 bis 30 Jahren. Ein Gutachten bestätigt die technische Qualität und einen günstigen Kaufpreis. Die anfänglichen Charterraten von US-$ 30.250/Tag liegen am oberen Rand der aktuellen Marktwerte. Die aktuelle Festcharter endet 2011.

Stärken – Solides Vollcontainerschiff in einer Größenklasse, für die eine steigende Nachfrage besteht.

Die Partner

Hyundai Heavy Industries, Südkorea, ist die weltgrößte Werft für den Bau von Handelsschiffen. Gegründet in 1972, beschäftigt sie 11.570 Angestellte, bis heute wurde ein Gesamtvolumen von 215 Mio. TEU ausgeliefert.

Als Reeder fungiert eine Tochtergesellschaft des Initiators, die DS Schiffahrt GmbH & Co. KG, Hamburg. Die betreute Flotte zählt derzeit 31 Nutzschiffe. Mit 40 Mitarbeitern verfügt das Unternehmen nach eigenen Aussagen über eine qualifizierte Mannschaft, um den umfangreichen Aufgabenkatalog eines Reeders und „Schiffsmanagers“ zu bewältigen.

Der Charterer, die Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Korea, ist seit 1976 als Schiffahrtsunternehmen tätigt und gehört heute weltweit zu den 20 größten Containerlinienreedereien. Das Eigenkapital des börsennotierten Unternehmens betrug Ende 2005 rund € 1,2 Mrd., der Partner ist damit als bonitätsstark einzustufen. Ein Dynamar-Rating stuft den Charterer mit 3 (auf einer Skala bis schlechtestens 10) ein.

Stärken – Bonitätsstarker Charterer, erfahrener „Schiffsmanager“.

Das Konzept

Der Anleger soll in das solide Vollcontainerschiff MS „HYUNDAI REPUBLIC“ investieren. 2001 fertig gestellt, ist das 6.479 TEU-Schiff der Postpanamax-Klasse in das Eigentum der Beteiligungsgesellschaft übergegangen. Der Einkaufspreis und die technische Ausstattung sind durch einen Gutachter bestätigt. Der Initiator prognostiziert konservativ über 18 Jahre kumulierte Ausschüttungen von 204%. Die Weichkosten liegen mit 12% (bez. auf GK) über dem Marktdurchschnitt. Die Schiffshypothekendarlehen (29% der Gesamtinvestition) sollen bis Ende 2012 getilgt sein, was außergewöhnlich schnell ist. Die Vertragspartner sind sämtlich etabliert. Der Initiator und der „Schiffsmanager“ sind mit einem Eigenanteil von geringen € 25 Tsd. investiert. Der Anleger kann beliebig in US-$ oder € investieren. Die Prognosen sind insgesamt sehr konservativ. So rechnet der Initiator bspw. mit dem Schrottwert als möglichem Verkaufserlös am Ende der geplanten Fondslaufzeit des dann 24 Jahre alten Schiffs. Die Anschlußcharterraten (US-$ 33.000/Tag) werden konstant von der Basis der ersten Verlängerungsoption extrapoliert. Die benötigte Mindestcharterrate, um sämtliche Kosten und das Fremdkapital rückzuführen, läge bei rund US-$ 8.000/Tag (nach Rückführung des Fremdkapitals in 2012). Damit weist das Konzept ein sehr gutes Chancen-Risiko-Profil auf. Das Marktumfeld ist sehr gut, wenn auch schlecht einschätzbar, da hohe Abhängigkeiten von weltweiten politischen und ökonomischen Entwicklungen bestehen. Langfristige Prognosen erwarten übereinstimmend ein stabiles Wachstum im Containerbereich, vor allem auch im Bereich der übergroßen Vollcontainerschiffe.

Schwächen – Schlecht einschätzbarer Markt.

Stärken – Konservatives Konzept mit einem sehr guten Chancen-Risiko-Verhältnis. Außergewöhnlich schnelle Fremdfinanzierungstilgung.

Summa summarum

halte ich das aktuelle Angebot 119 „DS REPUBLIC“ des Initiators Dr. Peters für einwandfrei. Der professionelle Auftritt des Initiators verdient eine 1. Die Fondskonzeption ist ausgesprochen konservativ. Das Marktumfeld und die Konzeptqualität können eine Beteiligung als Basisanlage interessant machen. In meinen Augen hat das vorliegende Angebot eine Bewertung mit „einwandfrei“ (2+) verdient. ■