

ASSET RESEARCH

MCT Marine Capital Emissions GmbH & Co. KG
(„MCT“)
MCT Shipping Opportunity

- FondsPortrait

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeine Hinweise	3
Grundlagen des MCT Shipping Opportunity	4
Managementpartner	5
Investitionsstrategie	6
Investitionsausschuss	7
Eigenkapitalstrategie / Kostenstruktur	8
Marktumfeld	9
Marktprognose	10
Anlegerprognose / Erfolgsbeteiligung	12
Fazit	13

Allgemeine Hinweise

In den Analysen von FondsMedia werden Informationen des Beteiligungsprospektes genutzt. Weiterhin werden Leistungsbilanzen, externe Gutachten und weitere externe Quellen herangezogen. Für Vergangenheitswerte gilt, dass es keinerlei Garantie oder Gewähr dafür gibt, dass diese oder vergleichbare Ergebnisse auch in der Zukunft eintreten. Es liegt daher nicht in der Absicht von FondsMedia vergangene Ergebnisse als Indikator für zukünftige Ergebnisse oder Zukunftserwartungen zu deklarieren.

Im Mittelpunkt dieser Untersuchung steht der Beteiligungsprospekt zur Kommanditgesellschaft MCT Shipping Opportunity GmbH & Co. KG, in dieser Untersuchung als MCT Shipping Opportunity oder Fondsgesellschaft bezeichnet, mit Stand 29. Mai 2009.

Die für die Analysen genutzten Quellen werden allgemein für glaubwürdig und zuverlässig befunden. FondsMedia übernimmt jedoch keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen.

Haftungsansprüche gegen FondsMedia, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Inhalte der Analysen und Studien von FondsMedia dienen lediglich der Information und stellen keine Anlageberatung, Empfehlung oder Aufforderung für eine Investition dar.

Alle in den Analysen und Studien genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichnungsrechts und den Rechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aus der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Marken- und Warenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind.

Das Urheberrecht für veröffentlichte, von FondsMedia selbst erstellte Objekte verbleibt allein bei FondsMedia. Eine Vervielfältigung oder Verwendung der Grafiken und Texte dieser Publikation in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Einwilligung von FondsMedia nicht gestattet. Entsprechendes gilt gegenüber Dritten.

Der Vermögenszuwachs errechnet sich aus der Summe aller Mittelrückflüsse, gegebenenfalls nach Steuern, von denen die Beteiligung plus Agio abgezogen wird. Der verbleibende Überschuss wird dann durch die Beteiligung und die Laufzeit geteilt. Der Vermögenszuwachs ist im Gegensatz zur Methode des internen Zinsfusses mit den Ergebnissen anderer Anlageklassen problemlos vergleichbar.

Hamburg, im März 2010

Grundlagen des MCT Shipping Opportunity

Anbieterin des MCT Shipping Opportunity ist die MCT Marine Capital Emissions GmbH & Co. KG (MCT). Die im Jahr 2001 gegründete MCT-Gruppe hat bislang Investitionen in Höhe von rd. EUR 43,6 Mio. sowie ca. ZAR 74 Mio. (südafrikanischer Rand) im Rahmen von vier geschlossenen Beteiligungen realisiert. Die per 31. Dezember 2008 geleisteten Ausschüttungen und Tilgungen aller platzierten Fonds liegen lt. Prospektherausgeber im Plan oder deutlich darüber. Die MCT Treuhand GmbH übernimmt die Betreuung der Investoren des MCT Shipping Opportunity.

Bei dem MCT Shipping Opportunity handelt es sich um einen so genannten Blind-Pool, d.h. die zukünftigen Investitionen in Handelsschiffe stehen zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung noch nicht fest. Es ist geplant, dass die Gesellschaft entsprechend dem Platzierungsverlauf ein oder mehrere Seeschiffe erwirbt.

Der MCT Shipping Opportunity zielt darauf ab, die derzeit historisch niedrigen Schiffspreise im Sinne einer Wertsteigerungsstrategie zu nutzen. Ein konkreter Objekterwerb, der typischerweise eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung und langwierige Prospektierungsprozesse beinhaltet, würde dem notwendigen Tempo zur Wahrnehmung von Marktchancen entgegenstehen. Insofern erweisen sich das Blind Pool-Konzept und die Investitionsstrategie als konsistent.

Für den MCT Shipping Opportunity ist ein Eigenkapital in Höhe von EUR 60,0 Mio. zzgl. 5% Agio vorgesehen. Das Eigenkapitalvolumen wäre für den Ankauf von ca. vier bis fünf mittelgroßen Containerschiffen ausreichend. Auch bei einem niedrigeren Eigenkapitalvolumen wäre die Investitionsstrategie des MCT Shipping Opportunity mit einer entsprechend reduzierten Anzahl an Schiffsankäufen umsetzbar.

Während der Investitionsphase sieht das Fondskonzept eine formelle Mittelfreigabekontrolle durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer vor.

Aufgrund der Beteiligung als Kommanditist ist die Haftung auf die geleistete, nicht durch Entnahmen reduzierte Pflichteinlage begrenzt. Eine gesetzliche Nachschusspflicht besteht nicht. Der Kommanditist bzw. Treugeber ist gesellschaftsvertraglich nicht ohne seine Zustimmung verpflichtet, sich an einer beschlossenen Kapitalerhöhung im Sinne eines Nachschusses zu beteiligen. Lehnt der Investor eine solche Beteiligung ab, erfolgt gleichwohl eine entsprechende Reduzierung seiner Kommanditeinlage. Die in das Handelsregister einzutragende Haftsumme beträgt 1% der übernommenen Kommanditeinlage.

Die Fondsgesellschaft des MCT Shipping Opportunity ist auf unbestimmte Dauer gegründet. Eine Kündigung des Gesellschaftsverhältnisses ist erstmals zum 31. Dezember 2018 möglich. Die geplante wirtschaftliche Laufzeit liegt bei ca. vier bis acht Jahren.

Konzeptgemäß werden die zukünftigen Schiffsinvestitionen des MCT Shipping Opportunity die sogenannte „Tonnagesteuer“ in Anspruch nehmen. Nach derzeitiger Rechtslage begrenzt sich die Besteuerung auf Anlegerebene damit auf marginale Steuerzahlungen während der Betriebsphase, Veräußerungsgewinne werden steuerfrei vereinnahmt.

Managementpartner

Für den MCT Shipping Opportunity wurden mit der Hanse Bereederung GmbH (Hanse Bereederung) und Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH (Columbia Shipmanagement) Rahmenvereinbarungen abgeschlossen. Beide Unternehmen gehören der Schoeller Holdings Ltd. an. Die im Privatbesitz befindliche Schoeller Holdings Ltd. wurde im Jahr 1978 gegründet und beschäftigt weltweit ca. 8.000 Mitarbeiter.¹

Die 1976 gegründete Hanse Bereederung ist für den An- und Verkauf der Seeschiffe sowie für die Vercharterung der Seeschiffe in das Fondskonzept für den MCT Shipping Opportunity integriert. Hanse Bereederung realisierte im Jahr 2008 mehr als 100 Charterabschlüsse. Der Fokus liegt dabei auf Containerschiffen in der Größenklasse ab 200 TEU bis 4.000 TEU.

Die beachtliche Anzahl abgeschlossener Charterverträge ist auf die langjährige Unternehmenstradition und die daraus resultierende internationale Vernetzung mit Reedereien, Werften, Schiffsmaklern u.a.m. zurückzuführen. Für den MCT Shipping Opportunity ist ein erstklassiger Partner für die Identifikation von Investmentchancen, die fortlaufende Beschäftigung der Schiffe und zeitnahe Verkaufstransaktionen eingebunden.

Die technische und kaufmännische Betreuung für die Schiffe des MCT Shipping Opportunity übernimmt die Columbia Shipmanagement. Die Columbia-Gruppe ist eine weltweit operierende Reederei und Managementgesellschaft.

Neben dem Hauptsitz der Gesellschaft auf Zypern hat Columbia weitere Niederlassungen in Japan, China, Singapur, Australien, Indien, Russland, Kroatien, Lettland, Norwegen, Deutschland, Niederlande sowie auf den Philippinen. Columbia betreut derzeit eine Flotte von rd. 300 Schiffen. Es ist anzumerken, dass Großreedereien in der Regel kosteneffizienter sind als kleinere Reedereien. Grund hierfür sind Mengendegressionen im Einkauf oder günstigere Versicherungstarife.

Columbia Shipmanagement betreut 30 deutsche Schiffsfonds mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rd. EUR 2,0 Mrd. Die gewogene Laufzeit liegt bei ca. 4,3 Jahren. Erlöse, Ausgaben und Betriebsüberschüsse fallen praktisch planmäßig aus. Die realisierten Tilgungen liegen ca. 15,5% oberhalb der Prospektplanungen, zeitgleich wurden die Auszahlungen zu 95,3% durchgeführt. Die Reederei hat damit zu sehr soliden Ergebnissen für die betreuten Schiffsgesellschaften beigetragen.²

Die Kombination eines sehr erfahrenen Befrachters bzw. Schiffsmaklers mit einer Großreederei für das operative Schiffmanagement stellt ein positives Alleinstellungsmerkmal für den MCT Shipping Opportunity dar. Die Fondsgesellschaft kann damit auf langjährig gewachsene, internationale Netzwerke zugreifen. Die Umsetzung der Investitionsstrategie erfolgt damit auf einer im Vorfeld klar definierten Partnerbasis, deren Qualität überzeugt.

¹ Quelle: schoeller-holdings.com, März 2010.

² Quelle: FondsMedia Datenpool 2010, basierend auf Leistungsbilanzauswertungen zum Stichtag 31.12.2008.

Investitionsstrategie

Für den MCT Shipping Opportunity wurden spezifische Investitionskriterien entwickelt, die als Leitfaden für die zukünftigen Schiffsankäufe gelten. Gleichwohl kann hiervon bei Bedarf abgewichen werden, um so flexibel auf die jeweilige Marktsituation reagieren zu können.

Im Wesentlichen soll in marktgängige Containerschiffe der Größenklasse 1.000 bis 4.000 TEU sowie ggf. auch in Bulker und Produkten-/Chemikalien-tanker bis zu einer Größe von 80.000 tdw investiert werden. Nicht investiert werden soll hingegen in reine Öltanker. Die Schiffe sollen dabei zum Investitionszeitpunkt nicht älter als elf Jahre sein. Zum Zeitpunkt der Übernahme können die Schiffe sowohl beschäftigungsfrei sein als auch in Zeitcharter, Einzelreise oder über einen Pool beschäftigt werden. Eine Bareboat-Charter ist generell ausgeschlossen. Als in jedem Fall verbindlich gilt, dass die zu erwerbenden Schiffe zwingend die Voraussetzungen zur Anwendung der pauschalen Gewinnermittlung nach § 5 a EStG (Tonnagesteuer) erfüllen müssen.

Als Grundlage für die Investitionsentscheidung von Geschäftsführung und Investitionsausschuss müssen zwingend ein ausführliches technisches Gutachten eines Schiffssachverständigen, ein aktuelles Wertgutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen sowie eine von der Geschäftsführung erstellte Wirtschaftlichkeitsprognose vorliegen. Das technische Gutachten muss insbesondere die technischen Spezifikationen und die Ausstattung (z.B. Hauptmaschinenhersteller, Krane, Eisklasse, Dienstgeschwindigkeit, Verbrauch, Segmentstandards und Besonderheiten, Erfüllung aktueller gesetzlicher Vorschriften etc.), den Wartungs- und Pflegezustand, anstehende Reparaturen, Dockungsintervalle und nach Möglichkeit die Qualität der Bauwerft, die Anzahl der Vorbesitzer, die bisherigen Fahrtgebiete u.ä. beschreiben.

Die Wirtschaftlichkeitsprognose muss eine allgemeine Markteinschätzung des zu betrachtenden Segmentes unter Berücksichtigung der Flottenstruktur (Größe der Gesamtflotte, Altersstruktur, Orderaktivitäten und Ablieferungen in den nächsten Jahren), möglicher Einsatzgebiete, besonderer Einsatzmöglichkeiten bei Spezialschiffen, des durchschnittlich in der Vergangenheit erreichten Charratenniveaus und der zukünftigen Einnahmeperspektiven beinhalten. Darüber hinaus sollen auch in der Vergangenheit erzielte Preise für den jeweiligen Schiffstyp berücksichtigt werden, soweit in dem zu prüfenden Marktsegment diesbezügliche Daten verfügbar sind. Zudem sind dem Investitionsausschuss Kalkulationen hinsichtlich der Gesamtinvestition und des zu erwartenden Cash-Flows zur Verfügung zu stellen.

Anhand der genannten Unterlagen und Informationen werden Investitionsausschuss und Geschäftsleitung die vorgelegten Kaufangebote ausführlich mit den für die Bereederung, die Befrachtung und die Schiffstechnik zuständigen Abteilungen von Columbia Shipmanagement und Hanse Bereederung abstimmen. Nur wenn der Investitionsausschuss zustimmt, darf die Geschäftsleitung einen Ankauf tätigen. Bei Stimmgleichheit im Investitionsausschuss steht dem Vorsitzenden ein doppeltes Stimmrecht zu.

Nach Zustimmung des Investitionsausschusses zum Ankauf eines Schiffes wird die Geschäftsführung gemeinsam mit der MCT Shipping Geschäftsführungs GmbH eine Kommanditgesellschaft als 100%-ige Tochtergesellschaft der Fondsgesellschaft gründen, die dann dieses Schiff erwerben wird.

Die Investitionsstrategie des MCT Shipping Opportunity verbindet Markt, Schiff sowie Asset Management und reflektiert ein hohes Maß an Erfahrung in der Konzeption professioneller Schiffsinvestments.

Investitionsausschuss

Der kommissarische Investitionsausschuss für den MCT Shipping Opportunity besteht aktuell aus folgenden Mitgliedern:

- Prof. Dr. Rolf W. Stuchtey, geboren 1940, ist Fachmann im Bereich Verkehrswesen mit dem Schwerpunkt Seeschifffahrt. Prof. Dr. Stuchtey ist Mitglied in verschiedenen Gremien, die u.a. als wissenschaftliche Berater sowohl Unternehmen als auch die öffentlichen Hand speziell in Fragen der Seeschifffahrt unterstützen. Herr Professor Stuchtey war Vorsitzender des Direktoriums des Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Vorstandsvorsitzender der Bremer Lagerhaus AG sowie Vorstandsmitglied der Scandlines AG und arbeitet zurzeit u.a. als maritimer Berater für die Kreditanstalt für Wiederaufbau an internationalen Schifffahrtsprojekten.
- Thøger Bering, geboren 1962, ist seit ca. 25 Jahren in der Schifffahrt tätig. Sein Schwerpunkt liegt in der Betreuung von Containerschiffen in den Bereichen Charter sowie An- und Verkauf. Seit 2005 führt er als Inhaber ein renommiertes norddeutsches Schiffsmaklerunternehmen, welches eine internationale Klientel betreut.
- Michael von Appen, geboren 1942, ist gelernter Bankkaufmann und hat sich während der letzten ca. vierzig Jahre seiner aktiven beruflichen Tätigkeit mit der Finanzierung von Seeschiffen befasst. Zuletzt war er als Abteilungsdirektor mitverantwortlich tätig in der Kreditabteilung einer deutschen Spezialbank für Schiffsfinanzierung. Herr von Appen verfügt über umfassende Erfahrung im Zusammenhang mit der Bewertung und Finanzierung von Seeschiffen.
- Kapitän Jürgen Hahn, Dipl.-Ing., geboren 1947, ist vereidigter Sachverständiger für Versicherungsfälle in der Seeschifffahrt (Dispacheur) und berät mit Büros in Hamburg, Limassol und London weltweit Schiffseigner, Schiffsmanagementgesellschaften, Versicherungen und Banken bei der Abwicklung von Schadensfällen aller Art. Er ist seit 1992 Mitglied der Geschäftsleitung des Cyprus Shipping Council und war von 1997 bis 2001 dessen Präsident. Seit 2004 gehört er dem Börsenrat der Hamburger Versicherungsbörse an.

Für den kommissarischen Investitionsausschuss des MCT Shipping Opportunity wurden anerkannte und äußerst erfahrene Experten mit ergänzenden Kompetenzfeldern innerhalb der Seeschifffahrt eingebunden. Positiv ist zu beurteilen, dass Investitionen ausschließlich unter Zustimmung des Investitionsausschusses durchgeführt werden dürfen. Hierdurch werden mehrere erfahrene Fachleute in den Entscheidungsprozess eingebunden und die Chancen und Risiken einer Investition entsprechend von verschiedenen Sichtweisen aus durchleuchtet. Die personelle Zusammensetzung des Investitionsausschusses erfolgt ohne Einflussnahmemöglichkeit durch die MCT-Fondsgeschäftsführung. Damit entscheiden ausschließlich die Investoren des MCT Shipping Opportunity, wer die Funktion des Investitionsausschusses ausüben soll.

Eigenkapitalstrategie / Kostenstruktur

Für den MCT Shipping Opportunity liegt eine reine Eigenkapitalstrategie vor. Hierdurch werden die derzeitige Kreditknappheit und aktuell im Regelfall überdurchschnittliche Finanzierungs- und Zinskosten umgangen. Weiterhin entfallen die relativ langwierigen Prozesse für die Kreditvergabe, wodurch das Fondsmanagement deutlich schneller agieren kann. Die Verhandlungsposition für das Fondsmanagement des MCT Shipping Opportunity wird so erheblich gestärkt, da Transaktionen zügig und unabhängig von einer Kreditvergabe realisiert werden können.

Das geplante Eigenkapital für den MCT Shipping Opportunity beläuft sich auf EUR 60 Mio. zzgl. 5% Agio. Das Investitionskonzept wäre prinzipiell auch bei niedrigeren Eigenkapitalvolumina umsetzbar. Die Schließung der Fondsgesellschaft erfolgt spätestens zum 31. Dezember 2011, sofern die Geschäftsleitung der Fondsgesellschaft Ende 2010 eine Verlängerung der Platzierungsphase beschließt.

Für die Berechnung der anfänglichen Fondsnebenkosten werden sämtliche Positionen mit Ausnahme der geplanten Liquiditätsreserve berücksichtigt, ausdrücklich auch das Agio. Ausgehend von einem Fondsvolumen in Höhe von EUR 60 Mio. belaufen sich die anfänglichen Fondsnebenkosten auf EUR 11,02 Mio. bzw. 18,4% bezogen auf das Kommanditkapital. Es handelt sich um eine moderate anfängliche Fondsnebenkostenquote.

Hinsichtlich der Berechnung für die laufenden Fondsnebenkosten wird davon ausgegangen, dass etwaige Umsatzsteuern aufgrund der gewerblichen Prägung der Fondsgesellschaft als Vorsteuer vollständig abzugsfähig sind. Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass die Platzierungsphase zum 31.12.2010 beendet ist, zwei Tochtergesellschaften gegründet werden und in der weiteren Abfolge die Fondsgesellschaft zehn Jahre nach Fondschließung zum 31.12.2019 aufgelöst wird.

Auf Basis der genannten Prämissen ergeben sich moderate laufende Fondsnebenkosten von durchschnittlich ca. 0,8% p.a. bezogen auf ein Kommanditkapital in Höhe von EUR 60,0 Mio. Sofern das Eigenkapitalvolumen unterschritten wird, ergeben sich auch hinsichtlich der laufenden Fondsnebenkosten keine signifikanten Kostennachteile, da sich diese ebenfalls nahezu ausnahmslos nach dem jeweiligen Eigenkapitalvolumen richten. Bei einem unterstellten Eigenkapitalvolumen von EUR 10 Mio. lägen die laufenden Fondsnebenkosten bei durchschnittlich ca. 1,1% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital.

Im Rahmen der potenziellen Schiffsinvestments fallen zusätzlich typischerweise marktübliche Anschaffungsnebenkosten, beispielsweise für Makler und/oder Befrachter etc., an. Auf Ebene der zukünftigen Tochtergesellschaften des MCT Shipping Opportunity entstehen weitere Nebenkosten für die Geschäftsführung und Verwaltung an, die sich nicht zur Gänze im Vorfeld definieren lassen. Eklatante Kostenerhöhungen sind hieraus gleichwohl nicht zu erwarten.

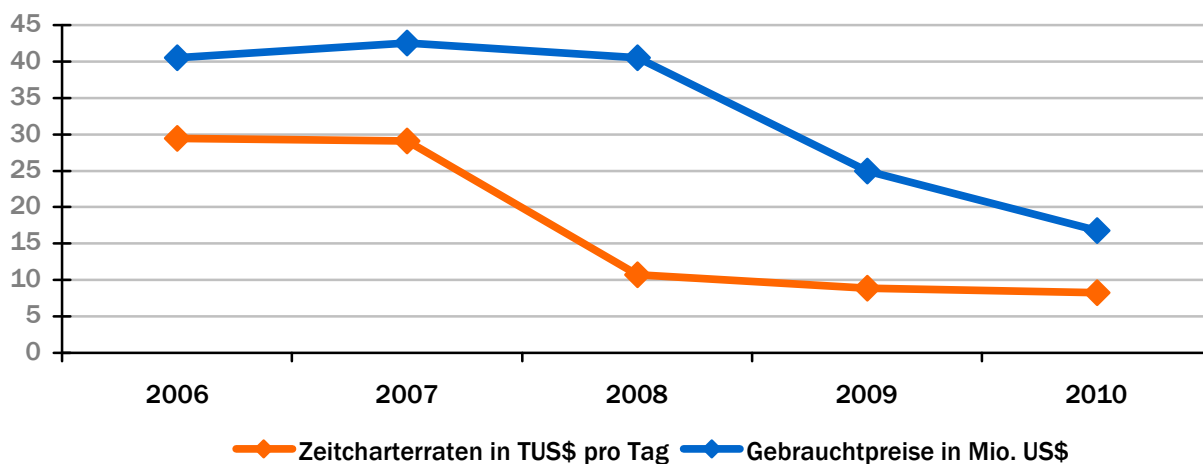
Im Endergebnis sind dem MCT Shipping Opportunity eine vorteilhafte Eigenkapitalstrategie und eine angemessene Kostenstruktur zu bescheinigen. Positiv ist anzumerken, dass zusätzliche Gebühren oder Kosten auf Ebene der Tochtergesellschaften für das Emissionshaus oder nahe stehender Unternehmen explizit ausgeschlossen sind. Eine solche Klarstellung lassen andere Beteiligungsangebote häufig vermissen.

Marktumfeld

Das Umschlagsvolumen der Containerschifffahrt im Jahr 2009 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um ca. 7,5% bis 10,0% verringert. Parallel hat sich die Flottenkapazität um rd. 8,4% erhöht. Diese Faktoren haben dazu geführt, dass mit Stand Februar 2010 insgesamt 532 Containerschiffe ohne Beschäftigung auflagen.³ Aufgrund des Überangebotes an Tonnage haben sich die Charraten im Jahr 2009 drastisch reduziert. Kumuliert über die Größenklassen 1.000, 1.700 und 3.000 TEU lagen die Charraten bei US\$ 14.400 pro Einsatztag. Die langfristige Durchschnittscharter im Zeitraum 1998 bis 2009 beläuft sich hingegen auf US\$ 46.344 pro Einsatztag.⁴

Da Schiffe zum Ertragswert gehandelt werden, haben sich analog zu den Charraten die Schiffspreise massiv nach unten bewegt. Lt. Clarkson Research hat sich der Gebrauchtpreis für ein 10 Jahre altes Containerschiff mit 3.500 TEU von US\$ 29,0 Mio. Ende 2008 auf US\$ 15,5 Mio. im Jahr 2010 nahezu halbiert.⁵ Die Gebrauchtpreise für Containerschiffe befinden sich aktuell auf dem niedrigsten Niveau innerhalb der letzten zehn Jahre.⁶ Die nachfolgende Graphik zeigt die Entwicklung der Charraten und Gebrauchtpreise für Containerschiffe der Größenklassen 1.000 und 1.700 TEU, jeweils in US\$, im Zeitraum 2006 bis Anfang 2010 auf. Die Charraten werden in TUS\$ pro Einsatztag skaliert, die Preise werden in Mio. US\$ angegeben. Bei den Gebrauchtpreisen handelt es sich um die Marktpreise für zehn Jahre alte Schiffe.⁷

Gebrauchtpreisentwicklungen für Containerschiffe in der Übersicht⁸



Die Marktdaten bestätigen eindeutig historisch günstige, potenzielle Einstandspreise für den MCT Shipping Opportunity.

³ Quellen: ISL, Differenzierte Betrachtung zur Entwicklung der Absehbaren Nachfragerücke bei Containerschiffen, Oktober 2009, Alphaliner, Oktober 2009 und Februar 2010. In der Containerschifffahrt bestehen erhebliche Überkapazitäten, die zu stark verminderten Charraten und Schiffspreisen geführt haben. Die Tank- und Bulkschifffahrt weisen im Vergleich zur Containerschifffahrt stabilere Chartermärkte und Schiffsbewertungen auf. Daher fokussiert sich die Beschreibung des Marktumfeldes auf die aktuelle Situation innerhalb der Containerschifffahrt.

⁴ Quellen: Drewry Shipping Consultants Ltd., Clarkson Research Services Ltd., RS Platou Oslo, diverse Jahrgänge, bis 2009, Stand 12/2009.

⁵ Quelle: Baird Maritime, Second hand ship prices plunge, 15. Januar 2010.

⁶ Quelle: Euroseas Ltd., September 2009.

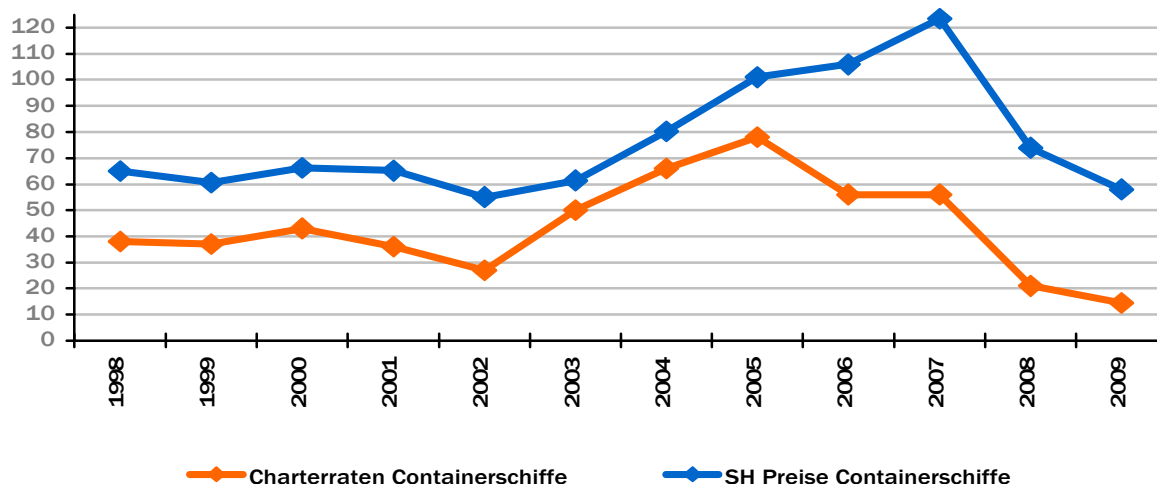
⁷ Quellen: Drewry Shipping Consultants Ltd., Clarkson Research Services Ltd., RS Platou Oslo, diverse Jahrgänge, bis Ende 2009.

⁸ Quellen: HSBC Shipping Services, Global Shipping Market Review 2008, 2009, Clarkson Research, Container Intelligence Monthly, Oktober 2008, Euroseas Ltd., September 2009, Platou RS Oslo, The Platou Monthly, Januar 2010. Die Gebrauchtpreise für das Jahr 2010 basieren auf Schätzungen des aktuellen Marktwertes für 1.700 TEU-Schiffe und einem Verkauf eines ca. zehn Jahre alten 1.000-TEU-Schiffes. Es handelt sich damit um Preisindikationen, nicht um Marktpreise, die auf einer Vielzahl von Transaktionen basieren.

Marktprognose

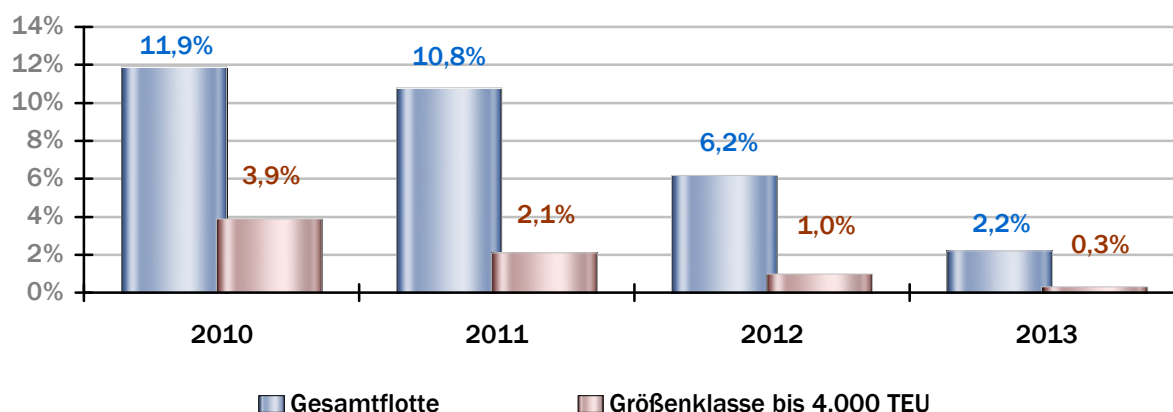
Auf Basis der Wachstumsprognosen für die Weltwirtschaft geht das ISL im pessimistischen Fall davon aus, dass das Umschlagsvolumen für die Containerschiffahrt im Zeitraum 2010 bis 2014 um durchschnittlich 6,2% p.a. zulegen wird. Im Basisfall wird ein Umschlagswachstum von durchschnittlich ca. 8,0% p.a. hochgerechnet.

Umschlagsprognose 2009 bis 2014⁹



Aus dem Orderbuch ergibt sich für den Zeitraum 2010 bis 2013 ein durchschnittliches Kapazitätswachstum von ca. 7,8% p.a. Dabei entfällt das Wachstum weit überwiegend auf Containerschiffe mit mehr als 4.000 TEU. In den Größenklassen unterhalb von 4.000 TEU fällt das Kapazitätswachstum mit durchschnittlich rd. 1,8% p.a. wesentlich niedriger aus. Hochrechnungen, die das derzeit sehr hohe Verschrottungsvolumen berücksichtigen ergeben für Containerschiffe bis 4.000 TEU einen minimalen Flottenzuwachs von durchschnittlich ca. 0,14% p.a.¹⁰

Flottenwachstumsprognose 2010 bis 2013 (Kapazitätswachstum auf TEU-Basis)



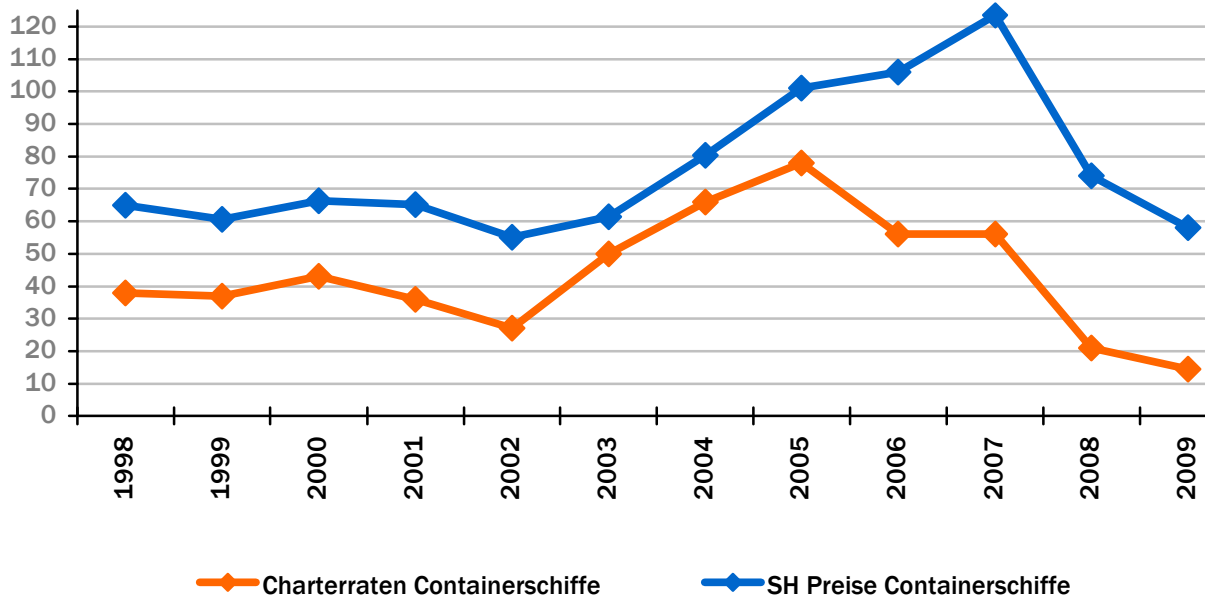
⁹ Quelle: ISL, a.a.O., Oktober 2009.

¹⁰ Quelle: Alphaliner, Cellular Fleet Forecast, Orderbuch mit Stand 1. März 2010, 2010.

Aufgrund des erwarteten Umschlagwachstums in Verbind mit im Zeitablauf rückläufiger Neutonnage rechnen Experten mit einem sukzessiven Ausgleich von Angebot und Nachfrage. Dieser Mechanismus führt typischerweise zu ansteigenden Charterraten.¹¹

Ein Anstieg der Charterraten führt in der Schifffahrt prinzipiell zu höheren Schiffspreisen. Das nachfolgende Chart zeigt die langfristige Entwicklung der Charterraten, Neubaupreise und Gebrauchtpreise für Containerschiffe der Größenklassen 1.000, 1.700 und 3.000 TEU, jeweils in US\$, auf. Die Ergebnisse werden zu einem Marktsegment über die drei Größenklassen kumuliert. Die Charterraten werden in TUS\$ pro Einsatztag skaliert, die Preise werden in Mio. US\$ angegeben. Bei den Gebrauchtpreisen handelt es sich um die Marktpreise für fünf Jahre alte Schiffe.¹²

Charterraten und Schiffsbewertungen im Kontext des Marktzyklus 1998 bis 2009



Es ist eindeutig festzustellen, dass sich mit steigenden Charterraten auch die Schiffspreise nahezu analog erhöhen. In der Markthochphase 2006/2007 ist eine Blasenbildung zu erkennen, da die Schiffspreise weiter deutlich zulegten, während die Charterraten leicht rückläufig ausfallen.

¹¹ Vgl. Fortune Global 500, Glimmer of hope for ship-fund investors, 8. Februar 2010.

¹² Quellen: Drewry Shipping Consultants Ltd., Clarkson Research Services Ltd., RS Platou Oslo, diverse Jahrgänge, bis 2009.

Anlegerprognose / Erfolgsbeteiligung

Mit dem MCT Shipping Opportunity handelt es sich um einen Blind Pool. Schiffe, Partner, Chartereinnahmen, Betriebskosten und Währung sowie der zeitliche Ablauf von Einzelinvestitionen sind nicht festgelegt.

Eine konkrete Anlegerprognose hätte keine zuverlässige Grundlage und müsste bei szenarischen Hochrechnungen diverse hypothetische Annahmen unterstellen. Der Prospektherausgeber des MCT Shipping Opportunity verzichtet daher aus vernunftigen Gründen auf kalkulatorische Scheingenauigkeiten und strebt im Sinne eines Zielkorridors einen Vermögenszuwachs auf Ebene der Investoren von durchschnittlich > 10% p.a. an. Aufgrund der steuerlichen Implikationen kann der angestrebte Vermögenszuwachs weitgehend als Nachsteuergroe betrachtet werden.

Mit dem MCT Shipping Opportunity handelt es sich um ein antizyklisches Schiffsinvestment, da die Investition in einer Marktphase mit einem Überangebot an Tonnage und hierdurch historisch niedrigen Einstandspreisen stattfinden soll. Es handelt sich um eine chancenorientierte Investition, die auf mittelfristig steigende Charterraten und damit verbundene Wertsteigerungen setzt.

Da ein antizyklischer Investor in einer Phase investiert, in der sich Marktrisiken manifestieren und genaue Einschätzungen nicht möglich sind, wann sich die Märkte erholen, ist die Risikoübernahme zu Beginn der Investition aufgrund der Marktunsicherheiten erhöhet. Der geplante, zweistellige Vermögenszuwachs für Anleger des MCT Shipping Opportunity erweist sich hinsichtlich der Risikoübernahme als angemessen. Langfristig haben Schiffsfonds einen Vermögenszuwachs von ca. 6,7% p.a. erzielt.¹³ Für den MCT Shipping Opportunity wird also ein überdurchschnittlicher Investorenertrag angestrebt.

Die MCT-Gruppe partizipiert erst dann an Erträgen aus dem Fonds, wenn die Investoren ihr Nominalkapital inkl. Agio sowie Rückflüsse von 10% p.a. zzgl. eines ihnen ggf. zustehenden Fruheinzahlerbonus erhalten haben. Darüber hinausgehende Erträge werden im Verhaltnis 70:30 zwischen Kommanditisten und der MCT Maritim Equity GmbH & Co. KG geteilt. Es handelt sich um eine anlegerorientierte Erfolgsbeteiligung, da diese erst nach Rückzahlung des Investorenkapitals und einer überdurchschnittlichen Verzinsung einsetzt. Die potenziellen Mehrerlöse verbleiben mehrheitlich bei den Investoren des MCT Shipping Opportunity.

Die Erfolgsbeteiligung ist positiv zu bewerten, da hierdurch die Interessen aller Beteiligten an einem dauerhaft positiven Investitionsverlauf gleichgerichtet werden.

Seeschiffe werden typischerweise in US\$ gehandelt. Da die Fondsgesellschaft das Eigenkapital in Euro nachhält, ergeben sich in der Investitions-, Betriebs- und Verkaufsphase entsprechende Währungsrisiken. Hierauf weist der Beteiligungsprospekt zum MCT Shipping Opportunity ausdrücklich hin.

¹³ Quelle: Datenpool FondsMedia, Auswertung von 539 historischen Schiffsfonds mit Emission im Zeitraum 1969 bis 2006 und Verkauf in den Jahren 1977 bis 2009, es handelt sich um den durchschnittlichen Vermögenszuwachs nach Steuern. Die mittlere Laufzeit beläuft sich auf ca. neun Jahre (ganzjahrigere Berechnung, d.h. das Emissionsjahr und Verkaufsjahr werden voll angerechnet).

Fazit

Ohne jeden Zweifel liegen die Schiffspreise für mittelgroße Containerschiffe aktuell auf einem historisch niedrigen Niveau. Erfahrene Schiffsinvestoren wissen, dass man die besten Geschäfte in den schlechtesten Zeiten vorbereitet.

Für eine chancenorientierte Investitionsstrategie, die auf zukünftige Wertsteigerungen aufgrund erholter Chartermärkte setzt, bedarf es im Kern nachweislich erfahrener und erfolgreicher Managementpartner. Der MCT Shipping Opportunity überzeugt hier durch die Kombination eines weltweit vernetzten Schiffsmaklers für An- und Verkauf sowie Vercharterung in Verbindung mit einer Großreederei zu Betreuung der Fondsschiffe.

Einbindung versierter Asset Manager unterscheidet den MCT Shipping Opportunity von vergleichbaren Beteiligungsofferten, die diese wichtige Frage offen lassen. Die Kombination und Qualität der Managementpartner für den MCT Shipping Opportunity stellen ein positives Alleinstellungsmerkmal dar

Die professionell formulierten Investitionskriterien für den MCT Shipping Opportunity verbinden Markt, Schiff sowie Asset Management. Hinzu kommt ein hochkarätiger Investitionsausschuss, der sämtliche Investments begleitet und hinsichtlich seiner Gremiumbedeutung kein Beiwerk darstellt, sondern eine zwingende Instanz. Über die personelle Zusammenstellung des Investitionsausschusses entscheiden die von den Investoren gewählten Beiräte des MCT Shipping Opportunity – nicht die Fondsgeschäftsführung.

Der MCT Shipping Opportunity verfolgt eine insbesondere in der momentanen Marktphase äußerst vernünftige Eigenkapitalstrategie. Die Fondskosten sind als angemessen zu beurteilen. Auffallend positiv ist der explizite Ausschluss jeglicher zusätzlicher Gebühren für das Emissionshaus oder nahe stehender Unternehmen auf Ebene der Tochtergesellschaften des MCT Shipping Opportunity.

Die Fundamentaldaten weisen eindeutig darauf hin, dass sich die Charraten und Schiffspreise für Containerschiffe bis 4.000 TEU sukzessive erholen werden. Grund hierfür sind das erwartete Umschlagwachstum und das in diesem Größensegment sehr überschaubare Orderbuch. Die Frage, ob sich die Containerschiffahrt prinzipiell erholen wird, stellt sich nicht. Es stellt sich lediglich die Frage wann und in welchem Umfang.

Belohnt werden soll die Übernahme der derzeitigen Marktunsicherheiten für Anleger des MCT Shipping Opportunity durch überdurchschnittliche Planerträge. Dabei ist es sehr positiv zu beurteilen, dass die erfolgsabhängige Vergütung für das Fondsmanagement einen Vermögenszuwachs auf Investorenebene von 10% p.a. voraussetzt. Hier werden konzeptgemäß unternehmerische Risiken und Chancen vernünftig und anlegerorientiert austariert.

Sollte wider Erwarten die Kapitalisierung des MCT Shipping Opportunity nicht für einen direkten Schiffserwerb ausreichen, verfügt das Fondsmanagement über ausreichende Erfahrung und Netzwerke, die Investitionsstrategie anderweitig umzusetzen (Vorzugstranchen, Eigenkapitaltranchen in Verbund mit mehreren Reedereien u.ä.).

Antizyklische Schiffsinvestoren finden mit dem MCT Shipping Opportunity eine hochwertige Beteiligungsofferterte. Das Fondskonzept zielt darauf ab, die Schiffe nach einer Erholung der Chartermärkte zeitnah gewinnbringend zu veräußern. Anleger, die Schiffsfonds mit konstanten Auszahlungen gleichsetzen, werden hier nicht fündig. Es ist anzumerken, dass ein Schiffverkauf in einer stabilisierten Marktphase aufgrund der derzeit historisch niedrigen Schiffspreise ein insgesamt überdurchschnittliches Ertragspotenzial erwarten lässt.



FMG FondsMedia GmbH
Wichmannstrasse 4
Haus 1 West
22607 Hamburg
Phone: ++49 (40) 854 076 - 0
Fax: ++49 (40) 854 076 - 40
info@fonds-media.de
www.fondsmedia.com