




13.100 TEU – DIE ZUKUNFT IST DA.
Die Erfolgsgeschichte der Containerschiffahrt geht weiter.
Mit der MS "E.R. Benedetta". Einem Großcontainerschiff der neusten
Generation. Mehr...

 **MS E.R. BENEDETTA**
Film

 **ERSTER INVESTOR.** 
Franz Beckenbauer



DER CONTAINER - MASS ALLER DINGE IM WELTWEITEN WARENTRANSPORT

Der Container – seine Erfindung hat das internationale Transportwesen revolutioniert.

> Erfindung des Containers

> Box für alle Fälle



ERFINDUNG DES CONTAINERS

Der Container – seine Erfindung hat das internationale Transportwesen revolutioniert. Die genormte Stahlbox ist heute das Maß aller Dinge und wird in der Maßeinheit Fuß gemessen: 20 Fuß in der Länge, 8 Fuß in der Breite und 8,6 Fuß in der Höhe – Im Branchenjargon "twenty foot equivalent unit" - kurz TEU.

KONVENTIONELLER STÜCKGUTTRANSPORT

Vor der Erfindung des Containers wurden Stückgüter auf Paletten, in Säcken, Kisten oder Fässern verpackt und mit Dampfkranen, Sackkarren und Muskelkraft verladen. Das Löschen und Laden eines Überseefrachters dauerte bis zu einer Woche. Das Verladen der Fracht von einem Transportmittel zum anderen, z.B. vom Schiff auf die Bahn oder den LKW kostete wieder viel Zeit. Oft wurde Ware dabei beschädigt.

MALCOLM MCLEAN ERFINDET DEN CONTAINER

Die Erfindung des Containers war für den weltweiten Warentransport eine Zeitenwende. Der Transportunternehmer Malcolm McLean kam in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts auf die Idee, die langen Wartezeiten seiner LKW beim Be- und Entladen von Schiffsfracht zu verkürzen, indem er kurzerhand den gesamten LKW verlud. Als er dann auch noch das Fahrgestell der LKW entfernte, war der Container erfunden.

STANDARDISIERUNG DER ISO

Bereits Anfang der 1960er Jahre erarbeitete die Technische Kommission der "International Organization for Standardization", kurz ISO, ein



DER CONTAINER - MASS ALLER DINGE IM WELTWEITEN WARENTRANSPORT

Der Container – seine Erfindung hat das internationale Transportwesen revolutioniert.

- > Erfindung des Containers
- > Box für alle Fälle

BOX FÜR ALLE FÄLLE

GENERAL PURPOSE CONTAINER / STANDARD CONTAINER

Der 20-Fuß Standardcontainer ist der Urvater aller Containertypen. Die Stahlbox hat sich seit ihrer Entwicklung kaum verändert und ist mit ihren Abmessungen von 20 Fuß (bei der Langversion 40 Fuß) Länge und einer Höhe von 8 Fuß 6 Inch und einer Breite von 8 Fuß Maßstab für den Warentransport zu See und auf der Schiene. Basierend auf seiner Konstruktion wurden alle Spezialversionen des Containers entwickelt. Er kann für den Transport unterschiedlichster Waren eingesetzt werden. Das Spektrum reicht von Konsumgütern wie DVD-Player bis hin zu besonderen, trockenen Schüttgütern, wie z.B. besonderen Düngemitteln.



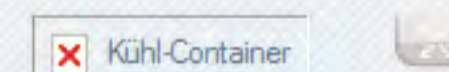
FLAT CONTAINER

Flat Container dienen als Transportboxen für Ladung die aufgrund ihrer Abmessungen oder ihres Gewichtes nicht in einem Standardcontainer befördert werden können. Sie bestehen aus einem besonders stabilen Containerboden und klappbaren Seitenwänden. So können mit Hilfe eines Flat Containers beispielsweise Landmaschinen komfortabel an Deck eines Containerschiffes transportiert werden. Ungenutzt lassen sich die Flat Container mit eingeklappten Wänden raumsparend transportieren.



KÜHLCONTAINER

Ein großer Teil der auf dem Seeweg transportierten Waren sind verderbliche Nahrungsmittel, diese werden in Kühlcontainern transportiert. Die Konstruktion dieser Container entspricht der eines



DER CONTAINER - MASS ALLER DINGE IM WELTWEITEN WAREN

- Der Container – seine E internationale Transport
- > Erfindung des Contain
- > Konventioneller Stück
- > Malcom McLean erfin
- > Standardisierung der
- > 1 Milliarde Container Jahren
- > General Purpose Cont Container
- > Flat Container
- > Kühlcontainer
- > Tankcontainer

TANKCONTAINER

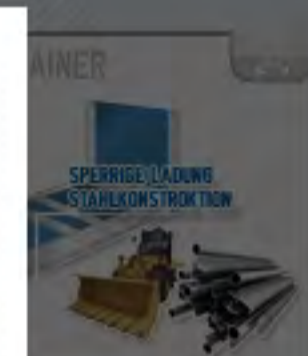


DER CONTAINER - MASS ALLER DINGE IM WELTWEITEN WAREN

Der Container – seine E internationale Transport

- > Erfindung des Contain
- > Konventioneller Stüch
- > Malcom McLean erfin
- > Standardisierung der
- > 1 Milliarde Container
- > Jahre
- > General Purpose Cont
- > Container
- > Flat Container
- > Kühlcontainer
- > Tankcontainer

FLAT-CONTAINER



DER HAFEN - DREH UND ANGELPUNKT INTERNATIONALER LOGISTIK

"Der Container ist zweifellos der Treiber der Globalisierung. Er hat die Transportkosten deutlich gesenkt. Besonders intensiv ist der Warenaustausch zwischen Fernost und Europa. Dies ist mit Abstand die am stärksten belastete Handelsroute. Hier werden auch die größten Schiffe eingesetzt."

- > Von der Speicherstadt zum Containerhafen
- > Die Erfindung des Containers
- > Großcontainerschiffe auf den Haupthandelsrouten
- > Moderne Hafenlogistik heute

INTERVIEW MIT DR. STEFAN BEHN, HHLA, VORSITZENDER - SEGMENT CONTAINER

VON DER SPEICHERSTADT ZUM CONTAINERHAFEN

Die HHLA wurde 1885 zum Bau der Speicherstadt gegründet. Die Speicherstadt ist ein großer Lagerhauskomplex und nahm am Ende die weit in der Stadt verstreut liegender Lagerhäuser in Hamburg auf.

DIE ERFINDUNG DES CONTAINERS

Als McLean den Container etabliert hat, legte er den Grundstein für eine revolutionäre Entwicklung. In den 60 Jahren etablierte sich der Container auch in den europäischen Häfen und entwickelte sich mehr und mehr zum Schlüssel der Globalisierung.

WACHSENDER CONTAINERVERKEHR UND GROßCONTAINERSCHIFFE

Das größte Wachstum im Containerverkehr findet auf der Route Fernost-Europa statt. Auf dieser Route werden die größten Containerschiffe eingesetzt. Und der Trend geht zu Großcontainerschiffen mit 13.000-TEU Transportfähigkeit.

MODERNE HAFENLOGISTIK HEUTE

Auf dem Containerterminal Altenwerder wurde im Jahr 2000 begonnen, die Tradition des konventionellen Stückgutumschlags abzustreifen und den Hafenumschlag zu industrialisieren. Das Terminal ist heute das modernste seiner Art weltweit.

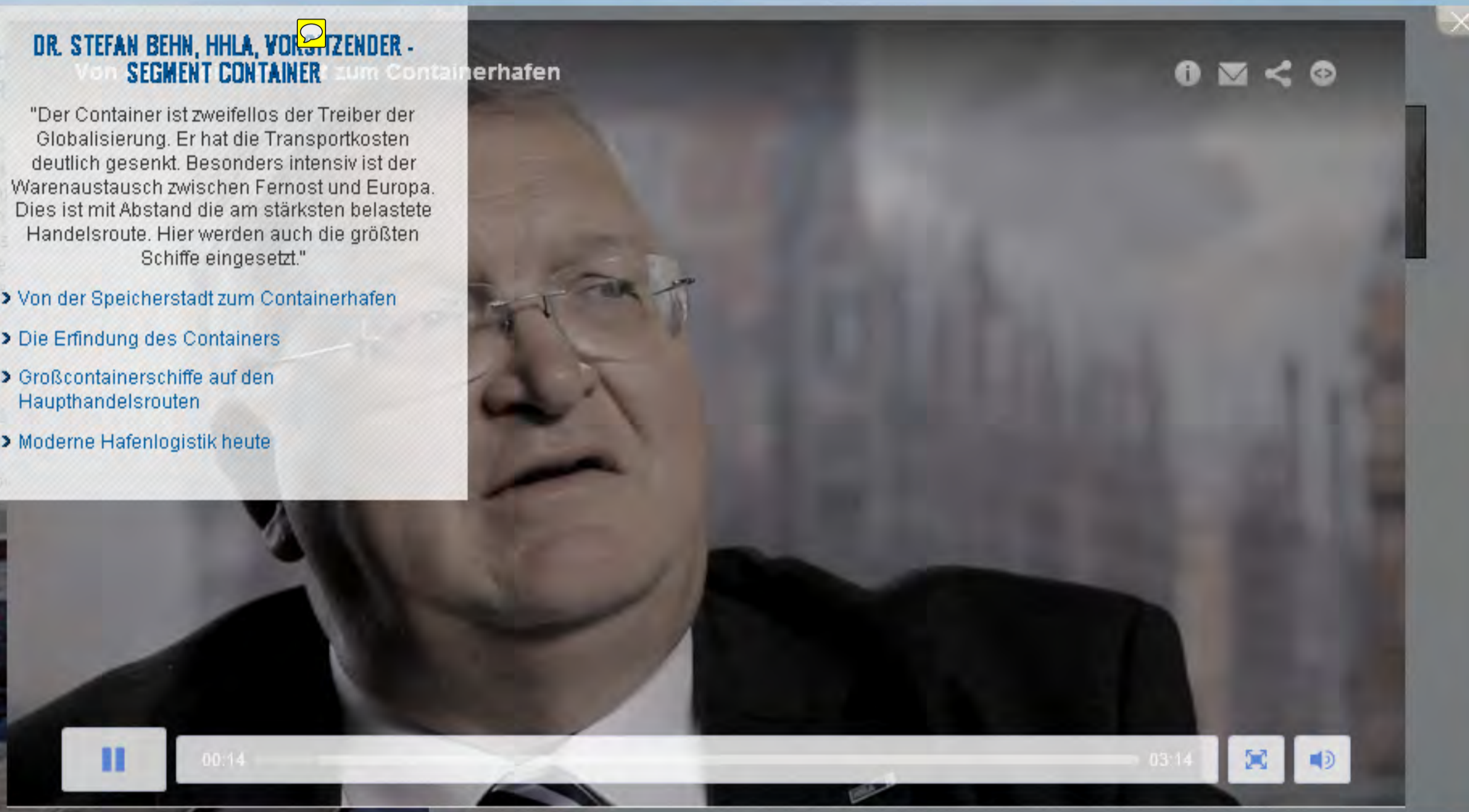


INFOS EINBLENDEN

DR. STEFAN BEHN, HHLA, VORSITZENDER - Von SEGMENT CONTAINER zum Containerhafen

"Der Container ist zweifellos der Treiber der Globalisierung. Er hat die Transportkosten deutlich gesenkt. Besonders intensiv ist der Warenaustausch zwischen Fernost und Europa. Dies ist mit Abstand die am stärksten belastete Handelsroute. Hier werden auch die größten Schiffe eingesetzt."

- > Von der Speicherstadt zum Containerhafen
- > Die Erfindung des Containers
- > Großcontainerschiffe auf den Haupthandelsrouten
- > Moderne Hafenlogistik heute



Video player controls: play/pause, 00:14 / 03:14, full screen, volume

TORE ZUR WELT

Um den Zuwachsraten des Welthandels und des Containertransportwachstums gerecht zu werden, setzen die großen Linienreedereien auf den langen Haupthandelsrouten mit hohem Ladungsaufkommen vermehrt Großcontainerschiffe der Super-Post-Panamax-Klasse ein. Der Asien-Nordeuropa-Dienst ist eine typische Fahrtroute eines 13.100-TEU-Schiffes.

HAFENSTÄDTE DER HAUPTHANDELSROUTE

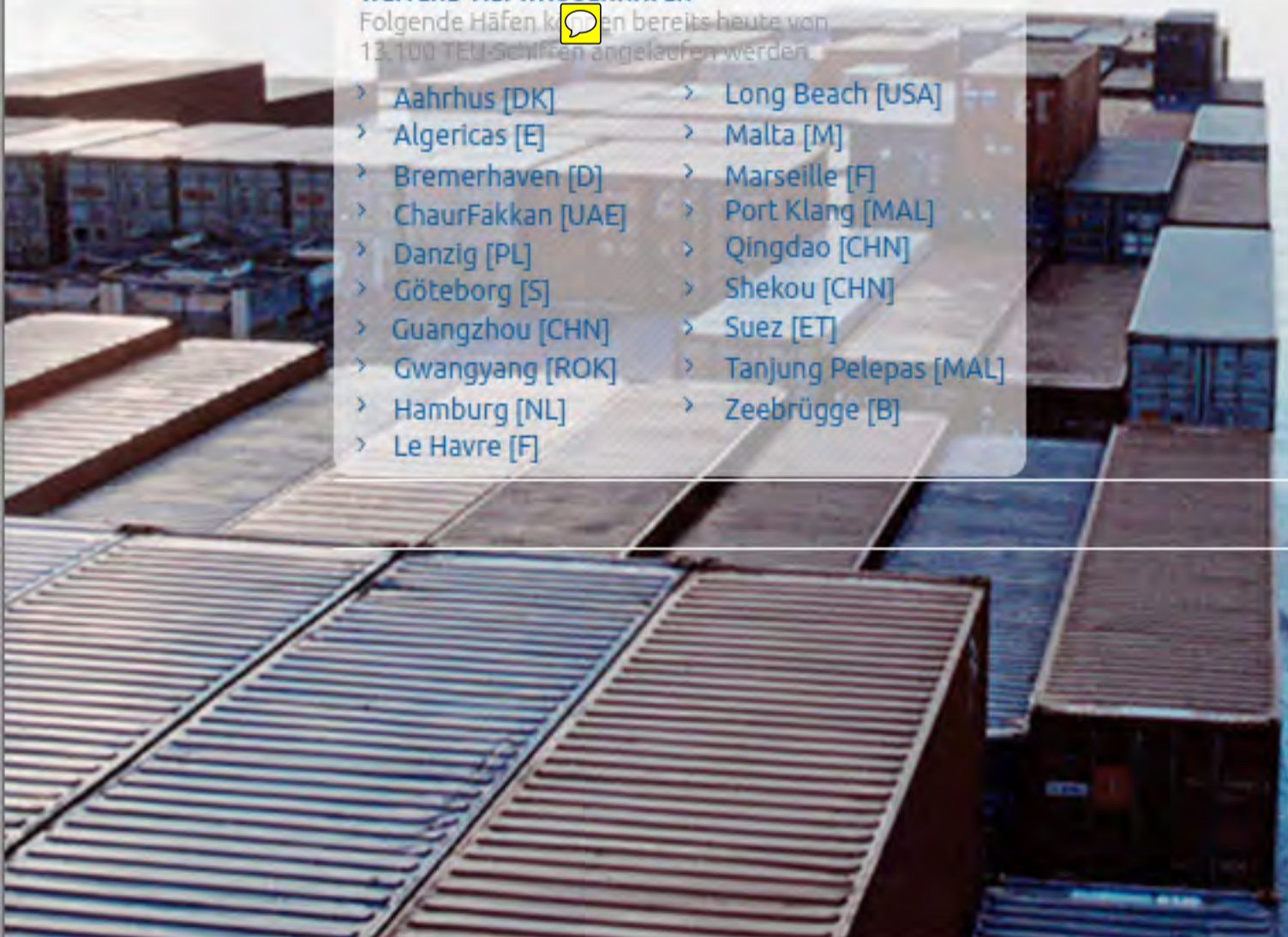
- > Singapur [SGP]
- > Dschabal Ali [UAE]
- > Valencia [E]
- > Antwerpen [E]
- > Rotterdam [NL]
- > Felixstowe [GBR]
- > Tianjin [CHN]
- > Shanghai [CHN]
- > Ningbo [CHN]
- > Xiamen [CHN]
- > Shenzhen [CHN]
- > Hong Kong [CHN]

> Standort Panamakanal

WEITERE TIEFWASSERHÄFEN

Folgende Häfen können bereits heute von 13.100 TEU-Schiffen angefahren werden.

- > Aarhus [DK]
- > Algericas [E]
- > Bremerhaven [D]
- > ChaurFakkan [UAE]
- > Danzig [PL]
- > Göteborg [S]
- > Guangzhou [CHN]
- > Gwangyang [ROK]
- > Hamburg [NL]
- > Le Havre [F]
- > Long Beach [USA]
- > Malta [M]
- > Marseille [F]
- > Port Klang [MAL]
- > Qingdao [CHN]
- > Shekou [CHN]
- > Suez [ET]
- > Tanjung Pelepas [MAL]
- > Zeebrügge [B]



GIGANTEN DER MEERE



BREITE 0 M
LÄNGE 0 M
KAP. MAX 0 TEU
KAP. PLUS 0 %





DIE ZUKUNFT IST DA - STATE OF THE ART IM CONTAINERSCHIFFBAU

"Der technische Fortschritt ermöglicht es, die Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Schiffe zu erhöhen und sie dadurch effizienter zu machen. Die höhere Effizienz bringt Kostenvorteile, besonders auf den Haupttrouten mit hohem Ladungsaufkommen. Daher haben die großen Super-Post-Panamax-Schiffe eine besondere strategische Bedeutung."

- > E.R. Schifffahrt
- > Professionelles Schiffsmanagement
- > Effizienzvorteile von Großcontainerschiffen
- > Strategische Partnerschaft: MSC
Mediterranean Shipping Company

WILLEM DEKKER, E.R. SCHIFFFAHRT, GESCHÄFTSFÜHRER - NEUBAUTEN

ENTWICKLUNG VON GROßCONTAINERSCHIFFEN

Der technische Fortschritt ermöglicht es, die Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Schiffe zu erhöhen und sie dadurch effizienter zu machen. Die höhere Effizienz bedingt Kostenvorteile, besonders auf den Haupttrouten mit hohem Ladungsaufkommen.



EFFIZIENZVORTEILE: MEHR LADUNG BEI GLEICHEM VERBRAUCH

Vergleicht man die Transportleistung eines 13.100-TEU-Schiffes mit der eines 8.500-TEU-Schiffes, wird deutlich, dass das größere Schiff 50 % mehr Transportleistung bei kaum erhöhtem Treibstoffverbrauch aufweist. Die Treibstoffkosten pro Containerstellplatz werden so um rund 30 % reduziert.

SUPER-POST-PANAMAX: GREEN SHIPS DER ZUKUNFT

Der Transport von Containern ist mit einem Super-Post-Panamax-Schiff wie der "E.R. Benedetta" deutlich umweltfreundlicher als mit kleineren Schiffen. So ist der CO₂-Ausstoß bei einem 13.100-TEU-Schiff pro Container rund 30 % geringer als bei einem 8.500-TEU-Schiff. Darüber hinaus verfügt der Containerriese über den sogenannten Environmental Passport des Germanischen Lloyd. Dieser zertifiziert gesetzlich vorgeschriebene sowie freiwillig erfüllte Maßnahmen zum maritimen Umweltschutz.

QUALITÄTSNEUBAU VOM MARKTFÜHRER

Die "E.R. Benedetta" wird auf der südkoreanischen Werft Hyundai Heavy Industries gebaut. Die im Jahr 1972 gegründete Werftgruppe ist der

EFFIZIENZVERGLEICH



TREIBSTOFFVERBRAUCH PRO JAHR		8.500 TEU	13.100 TEU
TRANSPORTLEISTUNGSFÄHIGKEIT			
TREIBSTOFFKOSTEN PRO TEU			
JÄHRLICHER KOSTENVORTEIL			
BZGL. TREIBSTOFFKOSTEN PRO SCHIFF			

Annahmen: 250 Seetage, 12.000 Seemeilen Fernost-Europa, 7 Rundreisen pro Jahr, 90 % Auslastung, Treibstoffpreis US\$ 600/t.

DIE DIMENSIONEN ZU WASSER, ZU LANDE UND IN DER LUFT



	M.S. ER BENEDETTA	AIRBUS A380	EIFFELTURM
LÄNGE/HÖHE	0 M	0 M	0 M
BREITE	0 M	0 M	0 M
GEWICHT	0 T	0 T	0 T





13.100 TEU
Die Zukunft ist da

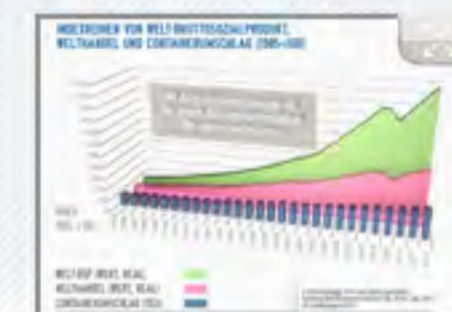
MARKTUMFELD – STARKES WACHSTUM IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT

> Das Marktumfeld – Containerschiffahrt als Treiber der Globalisierung

DAS MARKTUMFELD – CONTAINERSCHIFFFAHRT ALS TREIBER DER GLOBALISIERUNG

CONTAINERSCHIFFFAHRT ALS TREIBER DER GLOBALISIERUNG

Kaffee aus Kolumbien, Früchte aus Südafrika, High-Tech-Produkte aus Asien – die Vorzüge der Globalisierung erleben wir jeden Tag, und der dynamische Verlauf ist ungebrochen: Weltwirtschaft und Welthandel haben sich aus dem Tal der Wirtschaftskrise mit beeindruckender Geschwindigkeit zurückgemeldet. Für das enorme Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel werden zuverlässige, schnelle, preiswerte und energieeffiziente Transportmittel für Vorprodukte und Fertigwaren benötigt.

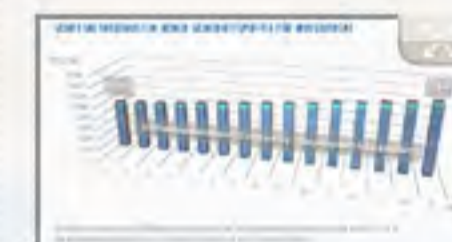


STARKES WACHSTUM DER CONTAINERSCHIFFFAHRT

Diesen Anforderungen werden Containerschiffe mit nachhaltigem Erfolg gerecht. Während der Welthandel und die Weltwirtschaft seit 1982 um 5,8 % p.a. bzw. 3,6 % p.a. gewachsen sind, stieg der Containerverkehr jährlich im Durchschnitt um 9,5 %. Im Jahr 2010 waren es sogar historisch hohe 14,5 %. Und Marktexperten sehen weiterhin eine steigende Nachfrage nach Containertransporten. Laut einer Prognose von Ocean Shipping Consultants (OSC) soll sich das Containerverkehrsaufkommen in den kommenden zehn Jahren auf insgesamt ca. 1 Mrd. TEU verdoppeln.

GRÖÖE IST TRUMPF

Um den Zuwachsraten des Welthandels und des Containertransportwachstums gerecht zu werden, setzen die großen Linienreedereien auf den langen Haupthandelsrouten mit hohem Ladungsaufkommen vermehrt Großcontainerschiffe der Größenklasse von 40.000 Standard-Containern (TEU) und mehr ein. Das Flotten...

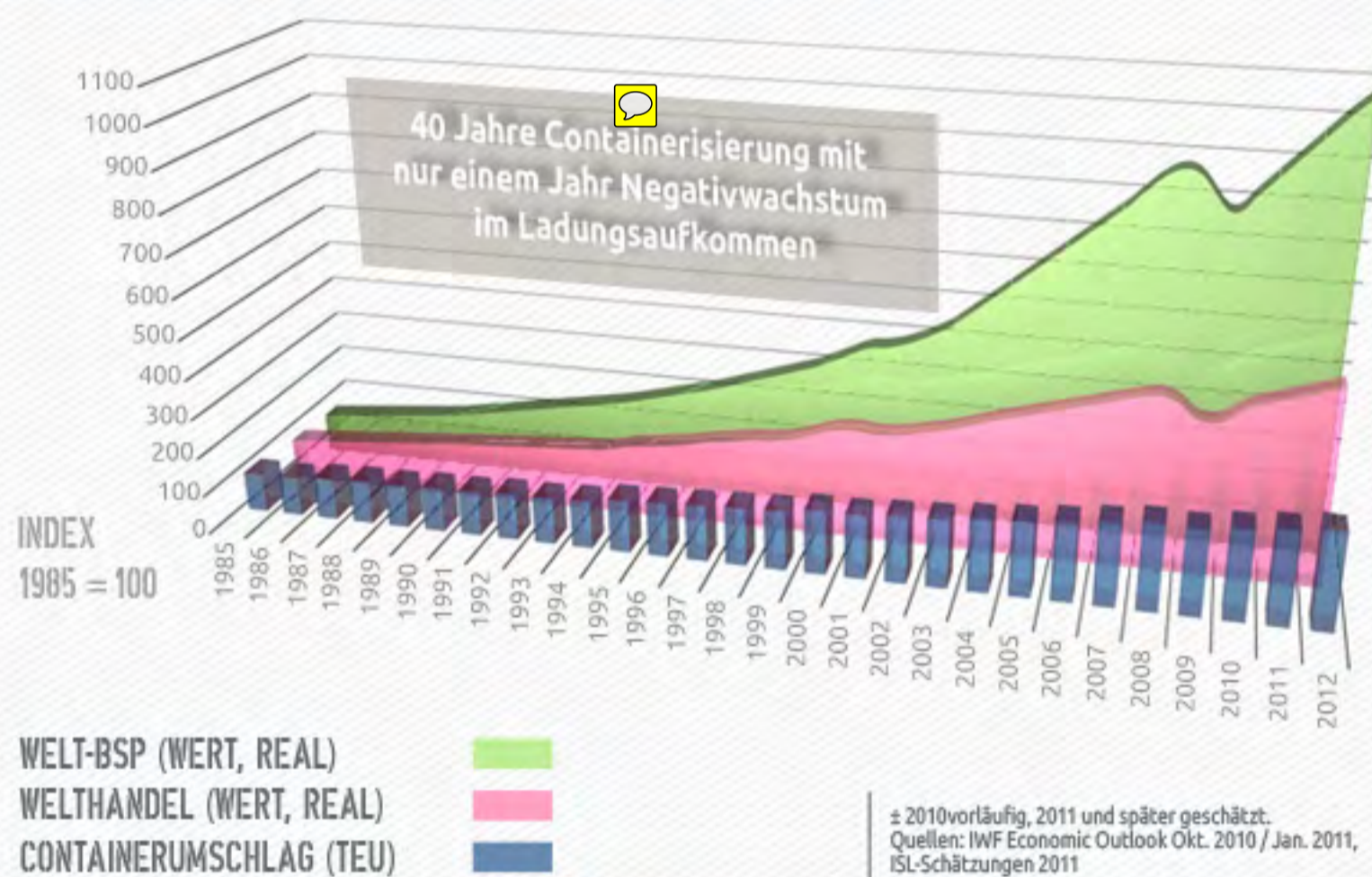


DAS MARKTUMFELD – STARKES WACHSTUM IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT

Das Marktumfeld – Containertreiber der Globalisierung

DAS MARKTUMFELD – CONTAINERSCHIFFFAHRT ALS TREIBER DER GLOBALISIERUNG

INDEXREIHEN VON WELT-BRUTTOSOZIALPRODUKT, WELTHANDEL UND CONTAINERUMSCHLAG (1985=100)



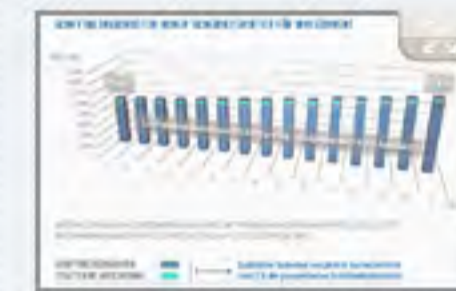


DAS MARKTUMFELD – STARKES WACHSTUM IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT

> Das Marktumfeld – Containerschiffahrt als Treiber der Globalisierung

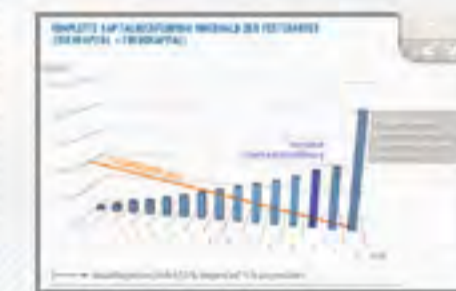
GRÖßE IST TRUMPF

Um den Zuwachsraten des Welthandels und des Containertransportwachstums gerecht zu werden, setzen die großen Linienreedereien auf den langen Haupthandelsrouten mit hohem Ladungsaufkommen vermehrt Großcontainerschiffe der Größenklasse von 10.000 Standardcontainern (TEU) und mehr ein. Der Einsatz dieser Containerriesen ist vor allem aus wirtschaftlicher Sicht für Reedereien äußerst vorteilhaft.



HOHE KOSTENEINSPARUNGEN PRO CONTAINERSTELLPLATZ

So führt die hohe Stellplatzkapazität zu signifikanten Kosteneinsparungen pro Containerstellplatz. Die wichtigste Kostenposition stellen dabei die Treibstoffkosten dar. Ein Vergleich zwischen einem 13.100-TEU-Schiff und einem 8.500-TEU-Schiff zeigt: Der Treibstoffbedarf steigt bei zunehmender Schiffsgröße kaum noch an. Gleichzeitig erhöht sich jedoch die Transportleistungsfähigkeit erheblich – auf einer typischen Fernost-Europa-Reise um ca. 50 %.



Damit sinken die Treibstoffkosten pro Containerstellplatz signifikant: Bei einem 13.100-TEU-Schiff können pro Jahr ca. US\$ 19 Mio. an Treibstoffkosten eingespart werden.

VON STRATEGISCHER BEDEUTUNG FÜR LINIENREEDEREIEN

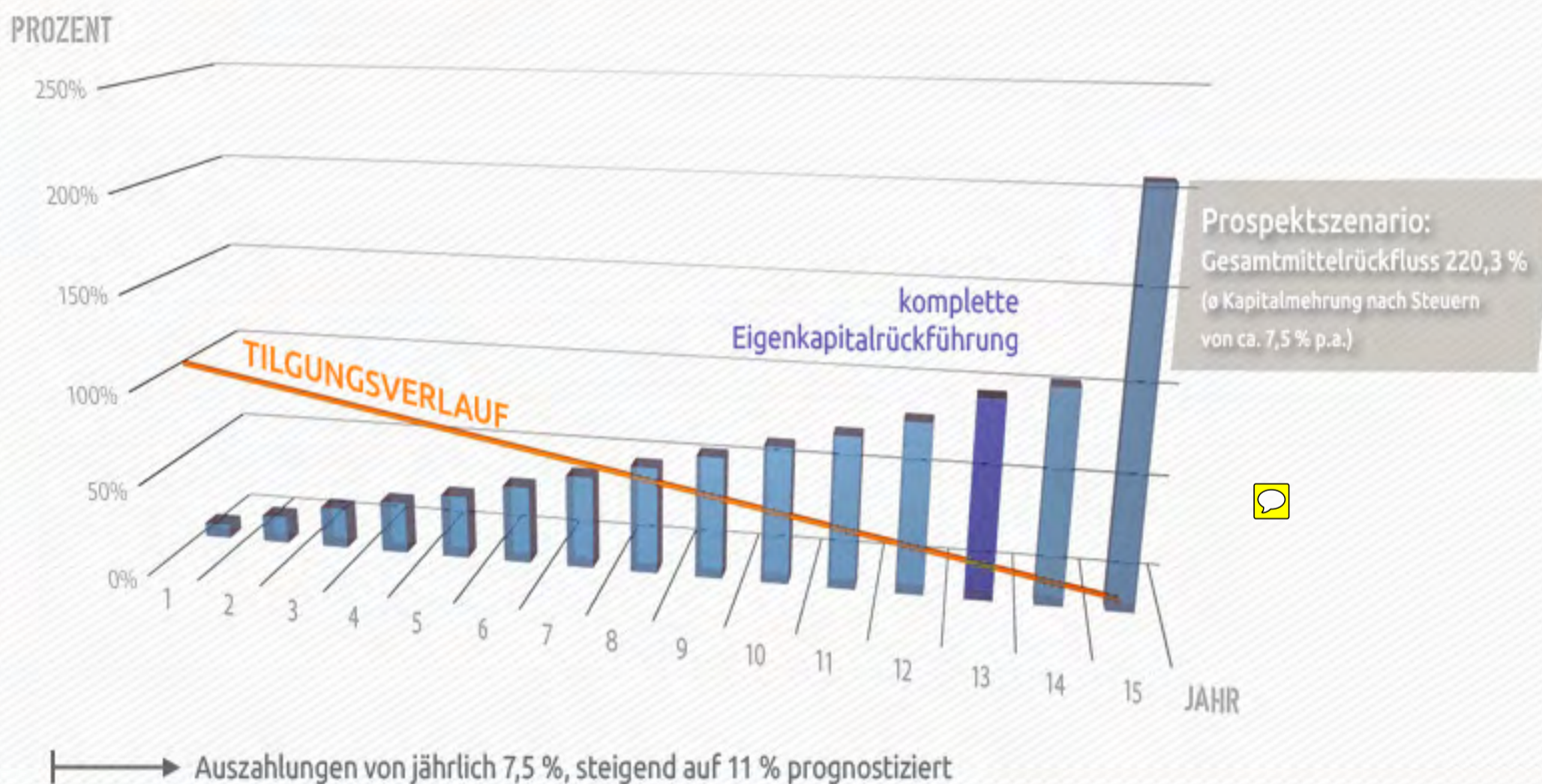
Im ständigen Wettbewerb um Marktanteile begründen die erheblichen Kostenvorteile, die inzwischen viele Linienreeder nutzen, die strategische Bedeutung dieser Schiffsklasse. Aufgrund der deutlich erhöhten Wirtschaftlichkeit werden mittel- und langfristig vor allem diejenigen Reedereien auf den Hauptrouten wettbewerbsfähig bleiben, die Großcontainerschiffe wie die "E.R. Benedetta" einsetzen.

DAS MARKTUMFELD - STARKES WACHSTUM CONTAINERSCHIFFFAHRT

GRÖßE IST TRUMF

> Das Markt Treiber d

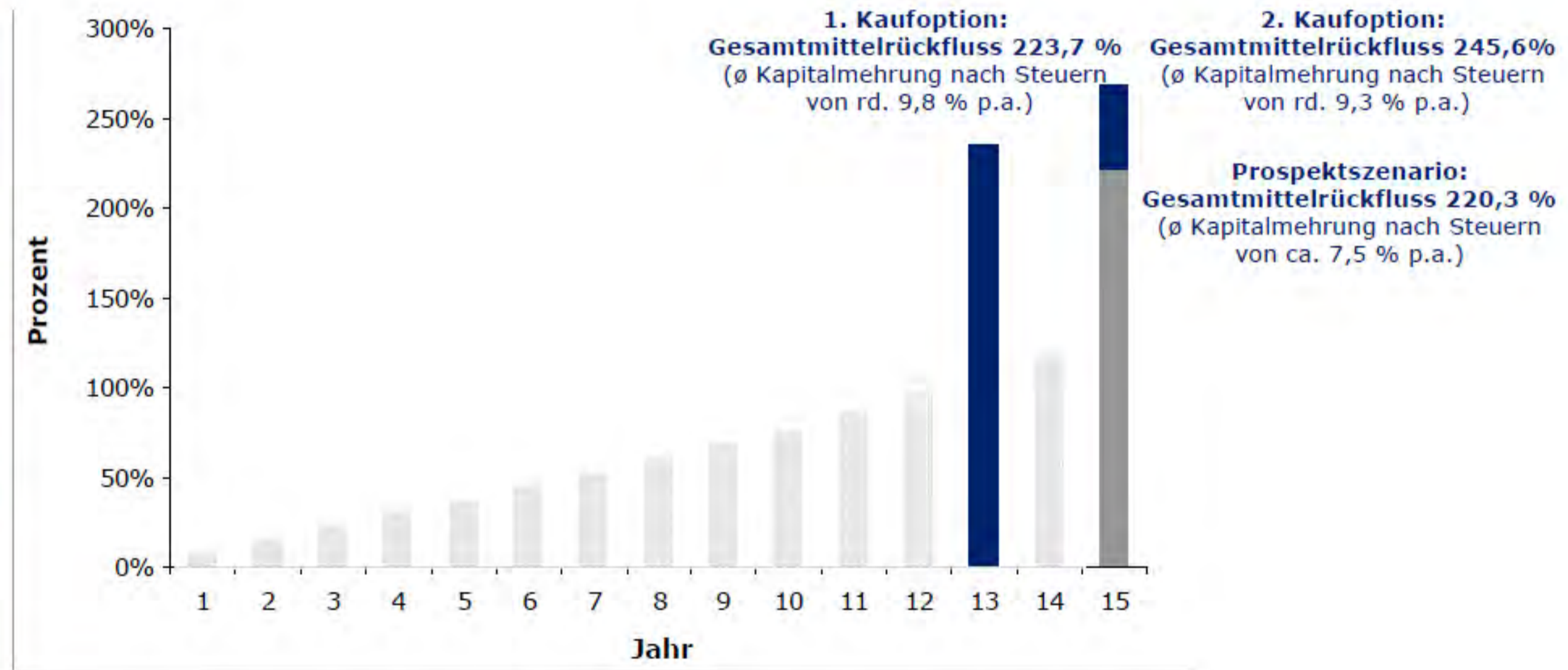
KOMPLETTE KAPITALRÜCKFÜHRUNG INNERHALB DER FESTCHARTER (EIGENKAPITAL + FREMDKAPITAL)





Nordcapital Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta"

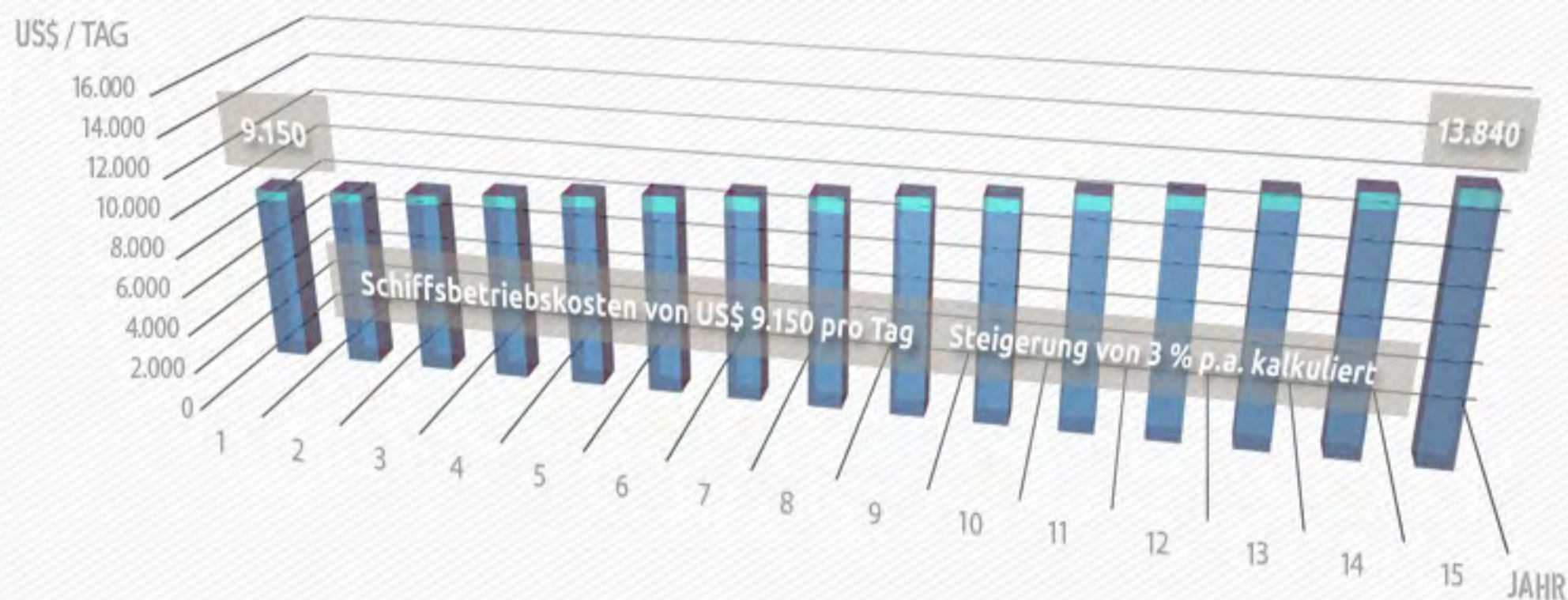
Upside-Potential trotz Kaufoptionen



DAS MARKTUMFELD - STARKES WACHSTUM CONTAINERSCHIFFFAHRT

GRÖßE IST TRUMPF

SCHIFFSBETRIEBSKOSTEN: HOHER SICHERHEITSPUFFER FÜR INVESTOREN



Bei Überschreitung der Schiffsbetriebskosten trägt der Vertragsreeder die Kosten in Höhe von bis zu 30 % der Bereederungsgebühr (ø rd. US\$ 600 pro Tag bzw. rd. US\$ 220.000 pro Jahr).

SCHIFFSBETRIEBSKOSTEN (blau) | **Zusätzliche Absicherung** (grün) → **Zusätzliche Sicherheit von jährlich durchschnittlich rund 5 % der prospektierten Schiffsbetriebskosten.**

NORDCAPITAL



13.100 TEU

Die Zukunft ist da

HOME | CONTAINERSCHIFFFAHRT | 13.100 TEU | INVESTMENT

AKTUELLES | DOWNLOADS | MEDIA | KONTAKT

DAS SCHIFF – "E.R. BENEDETTA" – DIE ZUKUNFT IST DA

> Das Schiff – "E.R. Benedetta" – die Zukunft ist da

DAS SCHIFF – "E.R. BENEDETTA" – DIE ZUKUNFT IST DA

DIE ZUKUNFT IST DA

Die "E.R. Benedetta" gehört zu den größten und modernsten Großcontainerschiffen unserer Zeit. Mit einer Stellplatzkapazität von 13.100 TEU gehört es zur neuen Klasse der Super-Post-Panamax-Schiffe und entspricht den neuesten technischen und ökologischen Anforderungen. Die moderne Hauptmaschine hat eine Leistung von rund 100.000 PS und ermöglicht dem Schiff eine Servicegeschwindigkeit von bis zu 25 Knoten. Ohne aufwendige Umbauten kann das Schiff mithilfe einer elektronischen Motorensteuerung auch problemlos mit einer langsameren Servicegeschwindigkeit (Slow Steaming) fahren und damit den Treibstoffverbrauch weiter verringern.

Die innovative Konstruktion mit der Trennung von Maschinenraum und Deckshaus ermöglicht eine optimale Ausnutzung des Frachtraums.

OPTIMIERT FÜR DEN EINSATZ AUF WICHTIGSTEN HANDELROUTEN

Das Schiff ist mit einer Länge von 366 Metern, einer Breite von 48,2 Metern und einem Tiefgang von 15,5 Metern optimal auf die Abmessungen der neuen Schleusen des Panama-Kanals nach seinem Ausbau im Jahr 2014 / 2015 abgestimmt. Somit kann es später neben den großen Ost-West-Verkehren auch auf dieser Passage eingesetzt werden.

"E.R. BENEDETTA": GREEN SHIP DER ZUKUNFT

Der Transport von Containern ist mit einem Super-Post-Panamax-Schiff wie der "E.R. Benedetta" deutlich umweltfreundlicher als mit kleineren Schiffen. So ist das CO₂-Ausstoß bei diesem 13.100 TEU Schiff...



Sitemap | Impressum | Nordcapital 2011 ©



DAS SCHIFF – "E.R. BENEDETTA" – DIE ZUKUNFT IST DA

> Das Schiff – "E.R. Benedetta" – die Zukunft ist da

"E.R. BENEDETTA": GREEN SHIP DER ZUKUNFT

Der Transport von Containern ist mit einem Super-Post-Panamax-Schiff wie der "E.R. Benedetta" deutlich umweltfreundlicher als mit kleineren Schiffen. So ist der CO₂-Ausstoß bei einem 13.100-TEU-Schiff pro Container rund 30 % geringer als bei einem 8.500-TEU-Schiff.* Darüber hinaus verfügt der Containerriese über den sogenannten Environmental Passport des Germanischen Lloyd. Dieser zertifiziert gesetzlich vorgeschriebene sowie freiwillig erfüllte Maßnahmen zum maritimen Umweltschutz.



NEUBAU VON FÜHRENDER QUALITÄTSWERFT

Die "E.R. Benedetta" wird auf der südkoreanischen Werft Hyundai Heavy Industries gebaut. Die im Jahr 1972 gegründete Werftengruppe ist der weltweit größte Schiffbaukonzern. Hyundai ist spezialisiert auf den Bau sehr großer Schiffe und bekannt für herausragende Bauqualität, was sich positiv auf den späteren Verkaufserlös des Schiffes und auf die Unterhaltskosten im laufenden Betrieb auswirkt.



GÜNSTIGER KAUFPREIS

Mit ca. US\$ 155 Mio. erwirbt die Beteiligungsgesellschaft den Neubau mehr als US\$ 20 Mio. unter den ursprünglich geplanten Anschaffungskosten. Zusammen mit dem bereits im April 2008 zu attraktiven Konditionen abgeschlossenen Chartervertrag wurden damit beste Voraussetzungen für ein nachhaltig ertragsstarkes Investment geschaffen.



* Annahmen: 250 Seetage, 12.000 Seemeilen Fernost – Europa, sieben Rundreisen pro Jahr, 90 % Auslastung, Treibstoffpreis US\$ 600 pro Tonne.



DER CHARTERER UND DER REEDER - LANGFRISTIGE EINNAHMESICHERHEIT UND ANTEILIGE SCHIFFSBETRIEBSKOSTENGARANTIE

"Professionelles Schiffsmanagement spielt eine sehr große Rolle - für unsere Investoren, die sich darauf verlassen können, das wir ihr Investment bestmöglich managen und unsere Kunden, die Linienreedereien, für die wir jederzeit eine erstklassige Performance garantieren. Für unseren zuverlässigen Schiffsbetrieb und unsere hohen Standards sind wir vom Germanischen Lloyd mit dem GL Excellence-Zertifikat ausgezeichnet worden."

- > Der Charterer und der Reeder - Langfristige Einnahmesicherheit und anteilige Schiffsbetriebskostengarantie
- > E.R. Schifffahrt
- > Professionelles Schiffsmanagement
- > Effizienzvorteile von Großcontainerschiffen
- > Strategische Partnerschaft: MSC Mediterranean Shipping Company

DER CHARTERER UND DER REEDER - LANGFRISTIGE EINNAHMESICHERHEIT UND ANTEILIGE SCHIFFSBETRIEBSKOSTENGARANTIE

15 JAHRE EINNAHMESICHERHEIT DURCH MSC

Die "E.R. Benedetta" ist nach Übernahme von der Werft, voraussichtlich im November 2011, für die gesamte Fondslaufzeit von 15 Jahren zu US\$ 60.275 pro Tag an die Schweizer Linienreederei MSC Mediterranean Shipping Company SA verchartert.

MSC ist die zweitgrößte Containerlinienreederei weltweit und betreibt derzeit eine Flotte von 448 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,95 Mio. TEU. MSC und die Nordcapital-Gruppe arbeiten seit vielen Jahren vertrauensvoll, partnerschaftlich und erfolgreich zusammen.



PROFESSIONELLE BEREEDERUNG UND ANTEILIGE SCHIFFSBETRIEBSKOSTENGARANTIE

Die Bereederung der "E.R. Benedetta" erfolgt durch die zum Konzern der Nordcapital-Gruppe gehörende Reederei E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG. Mit einer modernen Flotte von 110 in Fahrt und in Bau befindlichen Schiffen zählt die international operierende Reedereigruppe zu den führenden deutschen Schifffahrtsunternehmen in den Bereichen Container-, Massengut- und Offshoreschifffahrt.



E.R. Schifffahrt dokumentiert ihr Vertrauen in das Projekt, indem sie bei einer Überschreitung der geplanten Schiffsbetriebskosten grundsätzlich Mehrkosten in Höhe von bis zu 30 % der Bereederungsvergütung übernimmt. Das Beteiligungsangebot kalkuliert Schiffsbetriebskosten von US\$ 9.150 pro Tag mit einer jährlichen Steigerung von 3 %. Durch die anteilige Absicherung des Vertraasreeders entsteht für Investoren



DER CHARTERER UND DER REEDER - LANGFRISTIGE EINNAHMESICHERHEIT UND ANTEILIGE SCHIFFSBETRIEBSKOSTENGARANTIE

"Professionelles Schiffsmanagement spielt eine sehr große Rolle - für unsere Investoren, die sich darauf verlassen können, das wir ihr Investment bestmöglich managen und unsere Kunden, die Linienreedereien, für die wir jederzeit eine erstklassige Performance garantieren. Für unseren zuverlässigen Schiffsbetrieb und unsere hohen Standards sind wir vom Germanischen Lloyd mit dem GL Excellence-Zertifikat ausgezeichnet worden."

- > Der Charterer und der Reeder - Langfristige Einnahmesicherheit und anteilige Schiffsbetriebskostengarantie
- > E.R. Schiffahrt
- > Professionelles Schiffsmanagement
- > Effizienzvorteile von Großcontainerschiffen
- > Strategische Partnerschaft: MSC Mediterranean Shipping Company

ALBERT SCHUMACHER, E.R. SCHIFFAHRT, CEO

E.R. SCHIFFAHRT

E.R. Schiffahrt ist ein maritimer Dienstleister für die Container-, Massengut- und Offshore-Schiffahrt. Derzeit disponiert E.R. Schiffahrt 110 Schiffe in Fahrt und im Bau.

Die Schiffe werden von führenden Linien- und Massengutreedereien und der Offshore-Industrie eingesetzt, mit denen E.R. Schiffahrt eine enge strategische Partnerschaft verbindet. Als integraler Bestandteil der logistischen Netzwerke der Partner trägt E.R. Schiffahrt eine große Verantwortung für ihre Servicequalität.



PROFESSIONELLES SCHIFFSMANAGEMENT

Die Bereederung umfasst das technische und wirtschaftliche Management der Schiffe. Hierzu gehören unter anderem die Vercharterung, Auswahl und Einsatz der Besatzung, die technische Wartung und Instandhaltung, die Versicherung der Schiffe sowie das Liquiditäts-, Währungs- und Kreditmanagement der Beteiligungsgesellschaft.

Für den zuverlässigen Schiffsbetrieb und die Einführung und Einhaltung überdurchschnittlicher Sicherheits-, Umwelt- und Qualitätsstandards wurde die E.R. Schiffahrt vom Germanischen Lloyd mit dem GL Excellence-Zertifikat ausgezeichnet.

EFFIZIENZVORTEILE VON GROßCONTAINERSCHIFFEN

Der Einsatz von Großcontainerschiffen auf den langen

DAS FONDSKONZEPT - HOHE AUSZAHLUNGEN UND ENTSCULDUNG DES SCHIFFES WÄHREND DER FESTCHARTER

> Das Fondskonzept - Hohe Auszahlungen und Entschuldung des Schiffes während der Festcharter

DAS FONDSKONZEPT - HOHE AUSZAHLUNGEN UND ENTSCULDUNG DES SCHIFFES WÄHREND DER FESTCHARTER

HOHE AUSZAHLUNGEN UND ENTSCULDUNG DES SCHIFFES WÄHREND DER FESTCHARTER

Im Anschluss an die Vorzugsauszahlung von 2 % p.a. ab Einzahlung sind bereits ab 1. Januar 2012 Auszahlungen von 7,5 % p.a. steigend prognostiziert. Das Fondskonzept sieht vor, allein durch die Festchartereinnahmen das Schiff vollständig zu entschulden. Zudem summieren sich die laufenden Auszahlungen für Anleger bereits nach Ablauf der Festcharter auf rund 129 %.

Inklusive Verkauf wird während der 15-jährigen geplanten Fondslaufzeit ein Mittelrückfluss von insgesamt rund 220 % erwartet, was einer durchschnittlichen Kapitalmehrung nach Steuern von 7,5 % pro Jahr entspricht.

Sollte der Charterer MSC seine Kaufoption nach 12 bzw. 15 Jahren ausüben, erhöht sich die durchschnittliche Kapitalmehrung auf 9,8 % pro Jahr bzw. 9,3 % pro Jahr. Dies verdeutlicht zum einen den konservativ prospektierten Verkaufserlös, zum anderen das zusätzliche Upside-Potential für Investoren.

FONDSDATEN IM ÜBERBLICK

Investorenkapital	US\$ 72 Mio.
Mindestbeteiligung	US\$ 20.000 zzgl. 5 % Agio
Auszahlungen	7,5 % ab Januar 2012, dann 9 % p.a.



DAS FONDSKONZEPT - HOHE AUSZAHLUNGEN UND ENTSCULDUNG DES SCHIFFES WÄHREND DER FESTCHARTER

> Das Fondskonzept - Hohe Auszahlungen und Entschuldung des Schiffes während der Festcharter

FONDSDATEN IM ÜBERBLICK

Investorenkapital	US\$ 72 Mio.
Mindestbeteiligung	US\$ 20.000 zzgl. 5 % Agio
Auszahlungen	7,5 % ab Januar 2012, davor 2 % p.a. Gewinnvorab; Gesamtmittelrückfluss rd. 220 % geplant
Steuern	Auszahlungen weitgehend steuerfrei (Tonnagesteuer)
Fondslaufzeit	Bis 31. Dezember 2026 geplant



Nordcapital Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta":
Ihre Vorteile – auf den Punkt gebracht

- > Qualitätsneubau vom weltweit führenden Schiffbaukonzern Hyundai
- > Größte Schiffsklasse profitiert von hohen Kostenvorteilen
- > Chartereinnahmen über 15 Jahre gesichert mit der weltweit zweitgrößten Linienreederei
- > Kaufpreis über US\$ 20 Mio. unter den ursprünglich geplanten
- > Absicherung der Schiffsbetriebskosten durch den Vertragsreeder
- > Durchschnittliche Kapitalmehrung von jährlich 7,5 % nach Steuern prognostiziert



AKTUELLES

Hier finden Sie aktuelle Informationen zur Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta".

ERSTER INVESTOR

Franz Beckenbauer hat sich als Erster entschieden. Für eine Beteiligung an der "E.R. Benedetta".



POSITIONEN: EIN MAGAZIN ZUR KLASSE DER SUPER-POST-PANAMAX-SCHIFFE VON NORDCAPITAL

PDF | 34 Seiten | 4,6 MB [download](#) [download](#)

Die Zukunft ist da. Gewichtige Argumente von strategischer Bedeutung sprechen für die neue Generation von Großcontainerschiffen, die nun zur Ablieferung kommt.



NEWSLETTER 1: CONTAINERSCHIFFFAHRT - DIE ERFOLGSGESCHICHTE GEHT WEITER

PDF | 2 Seiten | 209 KB [download](#)

Hintergründe zur Erfolgsgeschichte der Containerschiffahrt und warum gerade Großcontainerschiffe bei Linienreedereien hoch im Kurs stehen.



NEWSLETTER 2: MS "E.R. BENEDETTA" – AUF GROßER FAHRT

PDF | 2 Seiten | 446 KB [download](#)



MEDIA

In Filmen, Experten-Interviews und interaktiven Grafiken finden Sie interessante Hintergrundinformationen rund um die Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta".

ERSTER INVESTOR

Franz Beckenbauer hat sich als Erster entschieden. Für eine Beteiligung an der "E.R. Benedetta".



INTERVIEW MIT PROF. BERTHOLD VOLK, JADEHOCHSCHULE ELSFLETH

"Für das enorme Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel werden zuverlässige, schnelle, preiswerte und energieeffiziente Transportmittel benötigt. Großcontainerschiffe werden diesen Anforderungen mit nachhaltigem Erfolg gerecht: Während der Welthandel und die Weltwirtschaft seit 1982 um 5,8 % p.a. bzw. 3,6 % p.a. gewachsen sind, stieg der Containerverkehr jährlich im Durchschnitt um 9,5 %. Im Jahr 2010 waren es sogar historisch hohe 14,5 %."

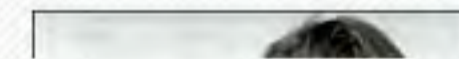


INTERVIEW MIT DR. STEFAN BEHN, HHLA, VORSITZENDER - SEGMENT CONTAINER

"Der Container ist zweifellos der Treiber der Globalisierung. Er hat die Transportkosten deutlich gesenkt. Besonders intensiv ist der Warenaustausch zwischen Fernost und Europa. Dies ist mit Abstand die am stärksten belastete Handelsroute. Hier werden auch die größten Schiffe eingesetzt."



INTERVIEW MIT WILLEM DEKKER, E.R. SCHIFFFAHRT.



NORDCAPITAL

13.100 TEU
Die Zukunft ist da

HOME | CONTAINERSCHIFFFAHRT | 13.100 TEU | INVESTMENT

AKTUELLES | DOWNLOADS | MEDIA | KONTAKT

JETZT ENTSCHEIDEN

> Erster Invest

> Logo Größe max. 500*58 -> overflow:hidden und
tag width

Mit allen Einzelheiten, die sich aus einer Beteiligung ergeben, steht Ihnen unser Beraterteam gern zur Verfügung. Mit Wissen um den Markt und seine besonderen Chancen beantworten wir Ihre Fragen.

Rufen Sie und gerne an.



Nordcapital Emissionshaus
Hohe Bleichen 12
20354 Hamburg
Telefon: +49 (40) 3008 - 2100
Fax: +49 (40) 3008 - 2121

vertrieb@nordcapital.de
www.nordcapital.com

INFORMATIONSPAKET ANFORDERN

Bitte schicken Sie mir unverbindlich mein Infopaket zu.

RÜCKRUF SERVICE

Bitte rufen Sie mich zurück am:

Datum Uhrzeit von Uhrzeit bis

Vorname*

Name*

Straße*

PLZ* Ort*

Telefon*

E-Mail*

Nachricht*

*Pflichtfelder

Senden

SiteMap Impressum | Nordcapital 2011 ©