

Et skibsprojekt i nærskibsfart

v/ Jan Mayland

Opstart af skibsprojektet

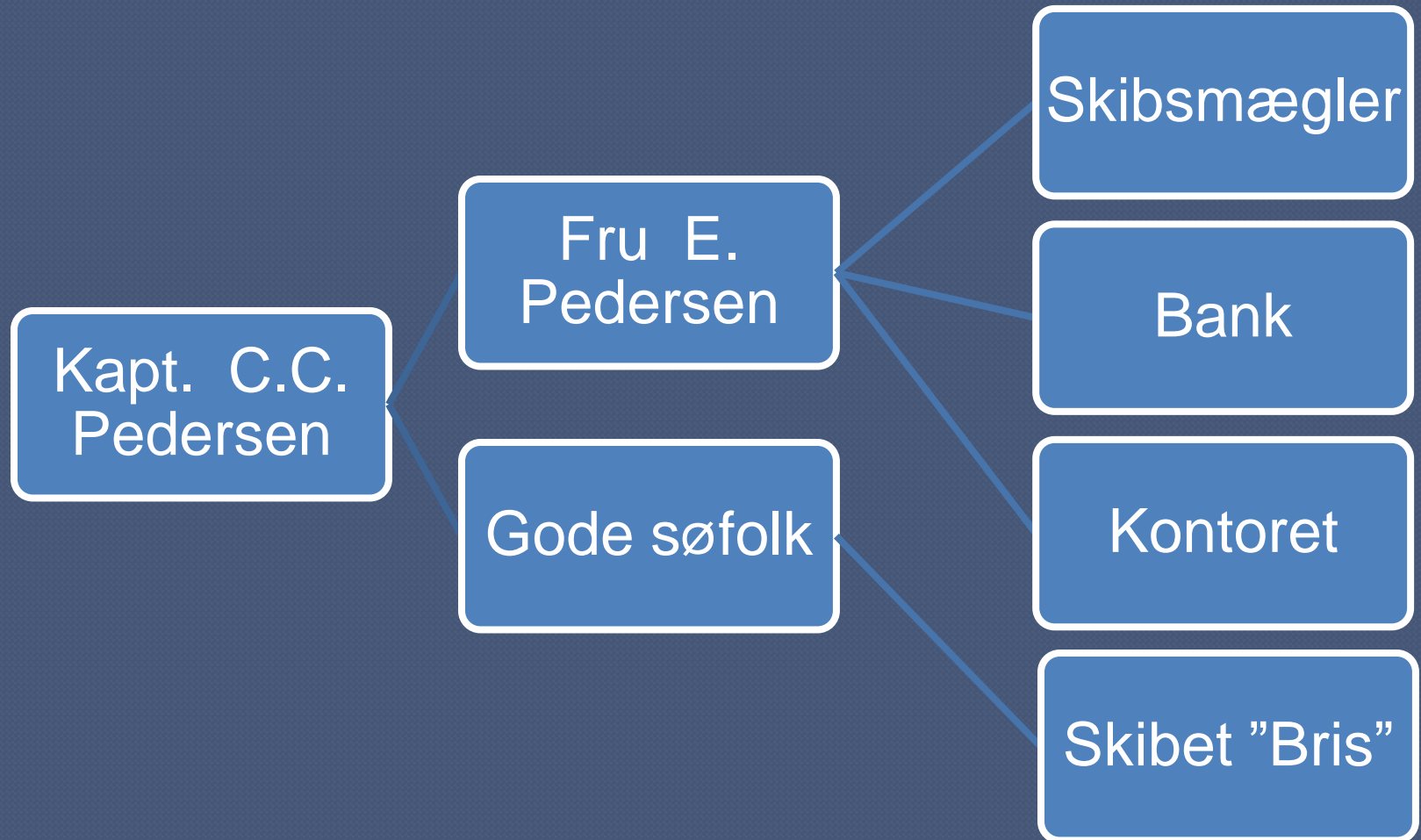
- - Megatrends
- - C.C. Pedersens Rederi
- - Fremtiden
- - Skibstyperne
- - Markedet med den gode historie.
- - Finansieringen - mulighederne
- - Optimeringen af projektet
- - Sammenligningen
- - Den attraktive investering

Megatrends i nærtrafikken & facts

- ⦿ - Prisen på brændstof stiger.
- ⦿ - El-energi fra andre kilder end fossile brændstoffer er på vej.
- ⦿ - Der skal fragtes mere last til søs i EU.
- ⦿ - De store havne har pladsproblemer.
- ⦿ - Naturen skal værnes om – Økologi.
- ⦿ - Elmotoren har ikke ændret sig siden den blev opfundet for mere end 100 år siden.

C.C. Pedersens Rederi

1x3000 dwt tørlast coaster



C.C. Pedersens Rederi

1x3000 dwt tørlast coaster

- - Skibet "Bris" er fra 1980
- - Kapt. C.C. Pedersen, 48 år, har måske € 0,5 mio. i kapital hvis "Bris" bliver solgt.
- - Fru E. Pedersen vil give sin mand et nyt skib i 50 års gave.
- - Banken er lokal med ringe kendskab til skibsdrift.

C.C. Pedersens Rederi

Fremtiden

- - Rederiet har ikke nok kapital til køb af nyt skib.
- - Tilgangen af tonnage for skibstypen er marginal.

I 2010 eller 2011 forventes underkapacitet af skibe i denne størrelse og for mindre skibe.

- - Skibet "Bris" har nået den gennemsnitlige alder for skrotning. Den er 29 år.
- - Elastisk efterspørgsel i skibets marked.
- - Finansiering er barrieren.

Skibstyperne

Fru Pedersen, som er bankuddannet, mener at hendes mand vil være glad for at få et nyt skib i samme størrelse som "Bris" dog ser hun på mulighederne for at købe en nybygning blandt 3 forskellige skibstyper med ca. samme besætning.

Fru Pedersen har hørt at værfterne har ledig kapacitet og priserne er attraktive. Finanskrisen har frembragt nogle muligheder hun gerne vil prøve af.

Skibstyperne

Nybygning 3000 dwt Coaster

- - Pris € 7,5 mio
- - Levetid 29 år
- - Type: Stykgods-/containerskib
- - TEU: 250-300
- - BT/NT: 2.500/1.200
- - Længde: ca. 90 meter
- - Bredde: ca. 16 meter
- - Dybgang: 5 meter
- - Motor: WASA 8R32 3.280 kW ved 750 rpm
- - IFO 180 motor, traditionel brændstof .
- - Hastighed 11-14 knob på 9-12 tons lfo 180 eller MGO
- - 3000 dwt cc – 150.000 cbf bale
- - Lugelængde 60 m – 2ho/1ha
- - Minimumsbesætning: 8 som "Bris"
- - Design findes.
- - Behov for skibsstørrelsen grundet aldrende flåde.



Skibstyperne

2000 dwt Øko-Coaster

- - Pris € 7 mio. IRR ca. 10 pct.
- - Levetid 40 år
- - Type: Stykgods/containerskib/PSV
- - TEU: 175-225
- - BT/NT: 1.599/999
- - Længde: 70-80 meter
- - Bredde: ca. 13 meter
- - Dybgang: 5 meter
- - 4 x Diesel Gensets modificeret til rapsolie hver ca. 550 kW
- - 2 x Azimut propeller tilsluttet Elmotor på hver ca. 1000 kW - DP1
- - Hastighed 0,5-13,5 knob på 0,3-9 tons rapsolie eller MGO
- - 1900 dwt cc – 110.000 cbf /bale
- - Lugelængde 60 m – 2ho/1ha
- - Minimumsbesætning: 4-5 som ikke behøver maskinmester cert.
- - Design findes ikke
- - Stort behov for skibsstørrelsen grundet MEGET aldrende flåde.
- - OPEX omkring € 1200/dag excl. dokning og teknisk mgmt.
- - Skibet kan tilføres andre energiformer afhængig af udviklingen.



Skibstyperne

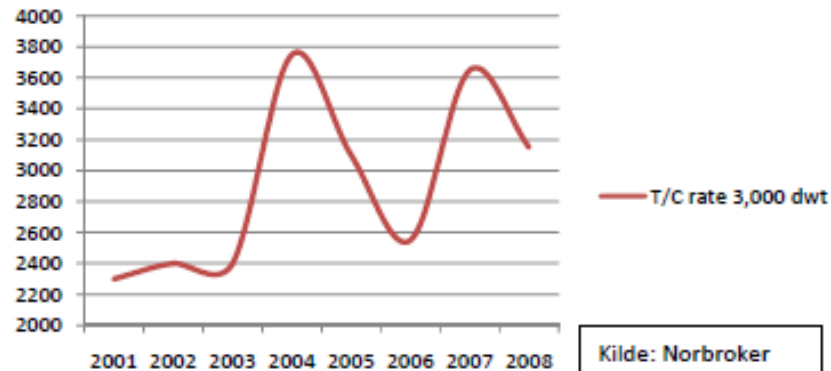
Nybygning Vagtskib

- - Nybygning Vagtskib til servicering af ubemandede olie platforme i Nordsøen
 - - Levetid 35 år mulighed for ombygning til en lille ERRV .
 - - Pris ca. € 5 mio.
 - - Bemanning 4-5 mand
 - - Skibet's længde ca. 35-40 meter
 - - 350 – 499 GT
 - - 2 x Azimut propel via Gensets og Elmotor – DP1
 - - Hastighed 0,5 – 12 knob på 0,3 – 2,5 ts MGO
 - - OPEX ca. € 1600/dag
 - - Charter rate 5 års kontrakt til Statoil på € 3900/dag
 - - Design findes.
-
- - IRR beregnet til ca. 12 pct. basis 70 pct. finansiering.



Markedet for coaster 3000 dwt diesel motor

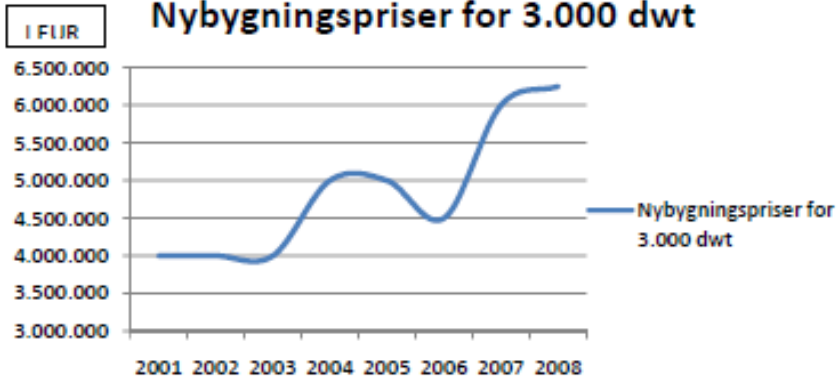
T/C rate 3.000 dwt in EUR



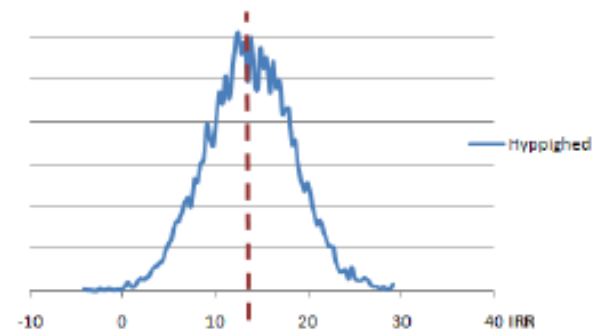
Nøgletal for Investering i 3.000 dwt
markedet:

Historisk IRR	13,51 %
Standardafvigelse	4,72 %
Sharpe Ratio	2,07

Nybygningspriser for 3.000 dwt



IRR for investering i 3.000 dwt



Kilde: SIC

Markedet for coaster 3000 dwt diesel motor

Fru Pedersen har beregnet en sharpe ratio
for rederiets skibstype til:

+ 2,07

Sharpe ratio for andre skibssegmenter:

Bulk 50 % Handysize /Handymax	+ 1,44
Tank Panamax	+ 1,66
(Kilde – difko).	

Sharpe ratio for andre typer investeringer:

MSCI Growth Danmark	+ 0,50
MSCI Healthcare	- 0,14
MSCI Telecom	+ 0,05

(Afkast minus Risikofrit afkast ca.4 pct. pa) / Standardafvigelsen = Sharpe Ratio

Markedet for coaster

Sharpe Ratio

En sharpe ratio er et mål for risiko præmien i investeringen over en længere periode, og er et udtryk for, hvor godt investor er præmieret for hans risiko.

En sharpe på 1 er betragtet som godt.

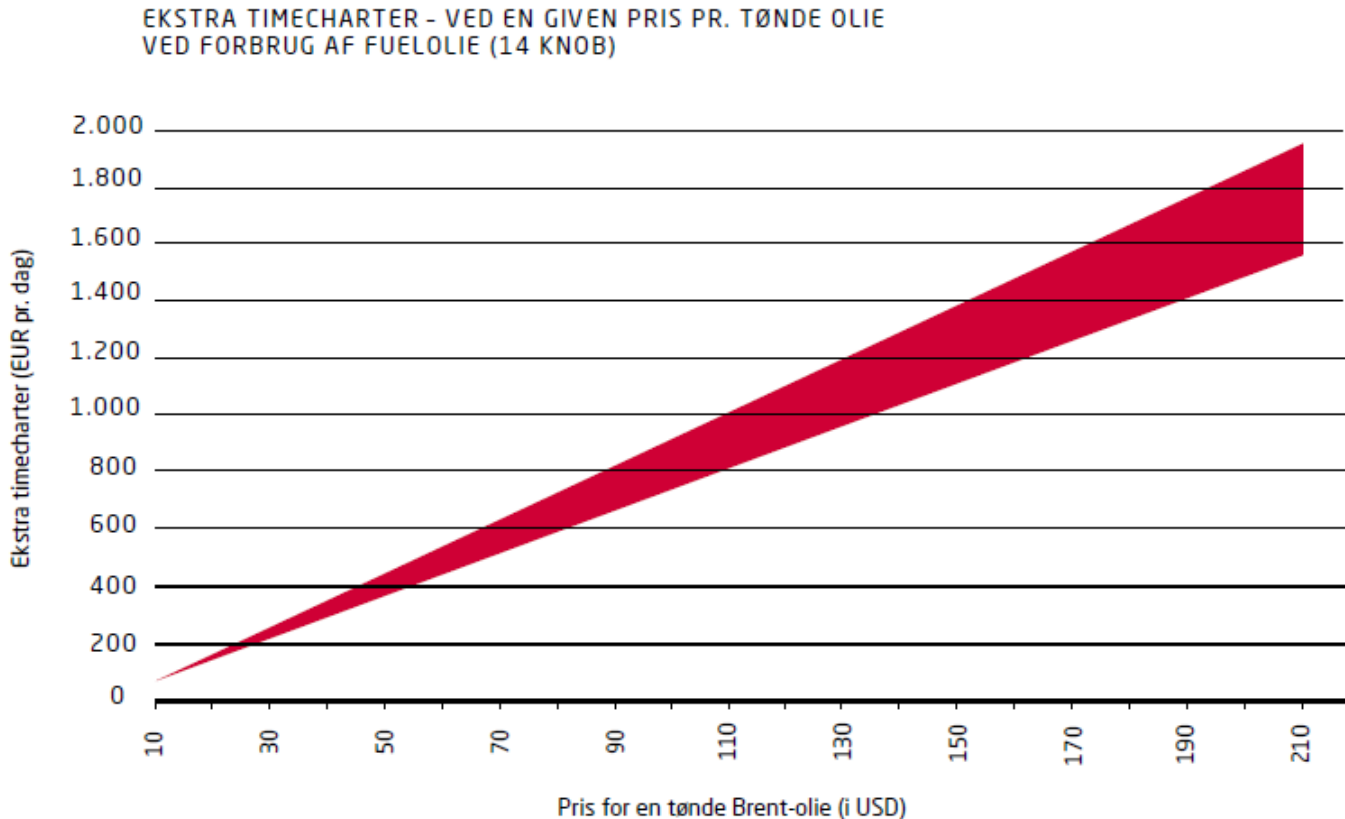
Fru Pedersen kan se at mindre skibe, lige nu, ikke kan sælges hurtigt. Hun bedømmer at sharpe ratio i dag ligger lidt lavere end de 2,07 fra 2008, men det er stadig et rigtigt fint niveau og kapitalen (Banken) kan forholde sig til det.

Markedet for coaster Brent Faktoren – IFO/Diesel

Det noget billigere brændstof, den svovlfattige tunge fuel olie, vil understøtte det nye skibs fremtidige indtjening i forhold til rederiets gamle skib. (diesel)

Fru Pedersen har beregnet hvor meget dags tallet for et 3000 dwt. skib kan øges ved en given pris på tønde råolie ref. listepriisen på Brent-olie.

Markedet for coaster Brent Faktoren – IFO/Diesel



Kilde: Difko Invest A/S med assistance fra Malik Supply A/S, Aalborg. Tallene er baseret på en distance på 3.000 sømil med to dages lastning og to dages losning. Det markerede område er udsvingsforskellene i den historiske pris på fuelolie ved en given pris på Brent-olie.

Markedet for coaster Brent Faktoren – IFO/Diesel

Rederiets beregner en merindtægt ved at anvende en anden billigere energitype til det nye skibs fremdrift. Den merindtægt, set i historisk perspektiv, gav en sharpe ratio på:

+ **3,75** samt IRR på **15,6** pct

Et usædvanligt højt sharpe tal. Finansieringen som fru Pedersen har baseret beregningen på, er et senior lån på **70** pct. af skibets indkøbspris med en margin på **5,5** pct. fra den lokale bankrøver.

Grafen viste et tillæg på dagstal, baseret på en brent pris på \$ 50 per tønde, til ca. € 400/dag.

Finansieringen dagens marked

- - I Banken finansieres måske 50 % - 60 % af skibets byggepris som senior lån. Margin på Euribor + 4-6 procent.
- - Hos Danmarks Skibskredit finansieres måske 50 % - 60 % af skibets byggepris som senior lån. (rente+ margin ukendt)
- - Hos K/S udbyderne, hvis de kan finde Investorerne, kan der findes 2 prioritets kapital, men rederiet skønnes for eksponeret på omkostnings og indtægtssiden.

C.C. Pedersens Rederi har 5-10 % kapital og mangler 20-25 % af Kapitalen, samt penge til at servicere nybygningskontrakten i nybygningsperioden.

Margin på låne-renten er 4-6 procent og rentefaldet fra EU's side får rederiet ingen nytte af, desværre. (er spist af "bankrøvere"),

Finansieringen i morgendagens marked

Rederiet har hørt at der i kredse omkring Rederiforeningen arbejdes med en eller flere shipping kapital investerings fonde.

Der er nyligt oprettet et ny netværk for finansiering via EMUC som Fru Pedersen vil tilmelde sig.

På Danmarks Skibskredits hjemmeside kan man læse noget omkring mezzanin finansiering.

Fru Pedersen tænkte om ikke en IRR på ca. 13-15 procent og en sharpe ratio på omkring 2 var sikkert og attraktivt nok til at udstede en 10 års obligation på 2 prioritets kapitalen.

Rederiets bank kan måske være behjælpelig med lån og med at udstede og formidle "Rederi" obligationer.

Optimeringen af skibsprojektet

Tonnageskatteordningen giver fortsat muligheder for investorer i veldrevne skibsselskaber.

I dag vil kapitalen have sikkerhed.

Så C.C. Pedersens Rederi skal optimeres for at strukturen omkring indtjening og omkostninger i det nye skib er mest optimale uanset markedsforholdene.

Skibssprog skal måske omsættes til finanssprog.

Optimeringen af skibsprojektet

- Det er vigtigt at optimere indtægterne og sikre udjævning ved at deltage i pool eller andet rederi-samarbejde gennem større kommerciel organisation med speciale for skibs-størrelsen. Eventuel charter i længere tid.
- Det bør undersøges om OPEX kan reduceres. En coasters OPEX er ca. € 1500/dag (excl.dokninger og teknisk fee) og ca. 50 pct. deraf er lønninger. Reduktion gøres ved automatisering eller service fra land eller bedre ved teknisk samarbejde.

Optimeringen af skibsprojektet

- - Det nye skibet bør være designet til at sejle i flere segmenter for at optimere indtjeningen.

F.eks.

- - Coaster i tørlast og containere
- - Coaster i tørlast, som PSV, Vagtskib og evt. Container trade
- - Vagtskib til ERRV

Optimeringen af skibsprojektet

Fru Pedersen mener at hun nok skal få den bedste kommercielle aktør med et nyt skib i hånden. Hun har henvendt sig til sine konkurrenter om samarbejde i forbindelse med Teknisk Ledelse.

Kaptajn Pedersen er stadig kaptajn og skibsreder i morgen, hvis det lykkes at få finansieringen på plads til et nyt skib..

Sammenligningen

	Coaster 3000 dwt.	Øko-coaster 2000 dwt.	Vagtskib
IRR	15 pct	10 pct	12 pct
Sharpe	Over 2	mellem 1 og 2	n/a
Charter	Nej	Ja	Ja
K/S Investor attraktiv.	Ja måske	Nej for lille afkast	Ikke idag
Banken	Tja!	Ja - hvis i charter som Vagtskib.	Ja
Marked nr. 2	Containere	PSV, Containere, Vagtskib	ERRV
Anden energi	Nej	Ja	Ja

Den attraktive investering

- - Bør være en god historie.
- - Bør være likvid med et exit.
- - Downside beskrives godt.
- - Mulighed for upside.
- - Investeringslængde skal være overskuelig.
- - Rigelig med information hele vejen.
- - Miljørigtigt aktiv.

Gaven til kaptajnen

Fru Pedersen har med udgangspunkt i de trends og facts hun så, valgt at fortsætte med projekt Øko-Coaster, den må give det bedste afkast på den lange bane. Rederiet får rimelig charter med en super kunde i de første år til at tilfredsstille banken.

Men.....

Gaven til kaptajnen

Banken mener at afkastet umiddelbart er for lavt og foreslår Vagtskibet – her har Rederiet mere egenkapital og en charter med en super kunde og mere likviditet.

Men

Gaven til kaptajnen

Investoren mener at afkastet for Vagtskibet er for lavt i forhold til andre investeringer. Han vil samtidig gerne score upsiden om et par år, fordi han også tror på at prisen på skibet er attraktiv og at energiprisen stiger.

Sååå....

Gaven til kaptajnen

Det blev et Vagtskib og
kaptajnen lærte at spille
kort mens de var på vagt.

Medmindre

At kredse omkring Rederiforeningerne
finder en løsning til oprettelse af nogle
skibsinvesterings kapital fonde.

det haster