



Beslissingsparameter

VLOOTFONDS HANZEVAST 3 Handysize Opportunity Fund C.V.

Let op! U belegt buiten AFM-toezicht. Geen vergunning-
en prospectusplicht voor deze activiteit.



Vlootfonds Hanzevast 3
Handysize Opportunity Fund C.V.
Facts & Figures



INHOUDSOPGAVE

1. WAAROM JUIST NU INVESTEREN IN SCHEEPVAART?	2
2. HANDYSIZE BULKCARRIERS: EEN VEELBELOVEND SEGMENT	4
STIJGENDE VRAAG NAAR TONNAGE	4
STIJGENDE VRAAG NAAR TONMIJLEN	4
VLOOTONTWIKKELING	5
RENDABELE CHARTERTARIEVEN	6
3. WAAROM BELEGGEN BIJ HANZEVAST?	7
4. FONDSKENMERKEN EN PROPOSITIE	8
PROPOSITIE	8
VERWACHT RENDEMENT	8
INVESTEREN IN HET HANDYSIZE OPPORTUNITY FUND	8
DE SCHEPEN	9
DE EXPLOITATIE	9
RENDEMENTSSCENARIO'S	10
RISICO'S	11
SAMENVATTEND	13
DEELNEMEN?	13
BIJLAGE	14

1. Waarom juist nu investeren in scheepvaart?

Gestage groei wereldeconomie en transport over zee

Wist u dat 90% van het wereldwijde goederenvervoer over zee gaat en dat het de meest duurzame manier van transport is? En dat circa 50% daarvan bulkgoederen zijn?¹ Voor bulkgoederen is er geen alternatief dan vervoer over zee.

Historisch gezien is er een sterke correlatie tussen de groei van de wereldeconomie en de vraag naar transport over zee² (figuur 1.1). De groei van de wereldeconomie lag sinds 1991 gemiddelde bij 3,4% per jaar. In lijn daarmee ontwikkelde zich de groei van het zeetransport met gemiddeld 3,1% en het droge bulksegment met gemiddeld 3,2% per jaar.

De wereldwijde economische groei komt naar verwachting de komende vijf jaar uit op 3,1%, aldus het IMF³.



+3,1%
gemiddelde groei van de wereldeconomie komende 5 jaar

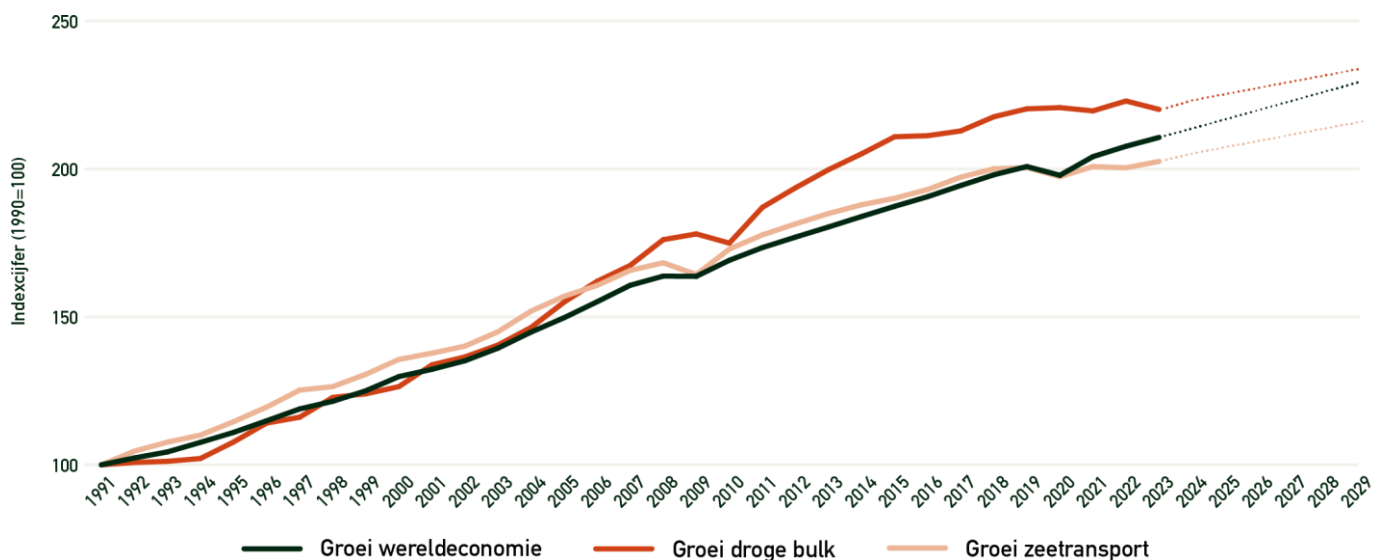
Voor de groei van het droge bulksegment wordt een vergelijkbare positieve ontwikkeling in ogenschouw genomen.

De internationale handel wordt onder andere versterkt door de wereldwijde bevolkingsgroei, toenemende welvaart met name in Azië en globalisering in combinatie met een grotere geografische spreiding van productielanden en consumentencentra.

China groei bulkgoederen 2024

- **IMPORT +7,2%**
- **EXPORT +7%**

Figuur 1.1 – Ontwikkeling wereldeconomie en zeetransport

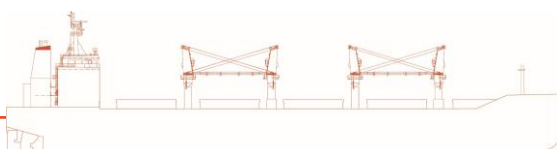


Bron: IMF, World economic outlook, mei 2024, Clarkson Research Services, 2023, UNCTAD mei 2024

¹ Clarkson Research Services

² Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

³ IMF, mei 2024



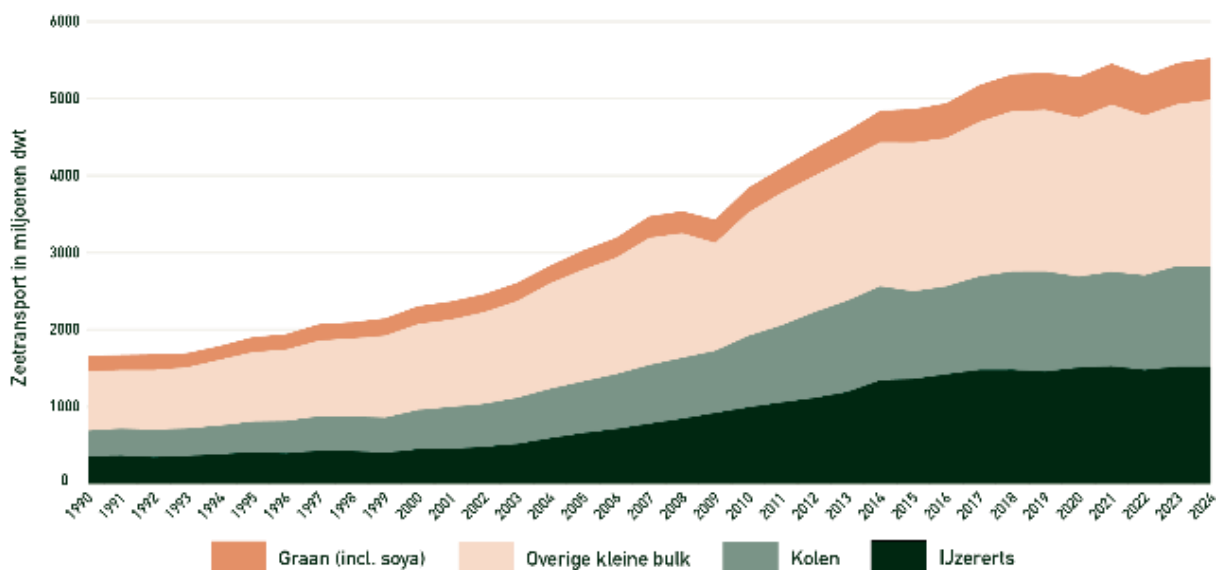
Droge bulkgoederen zijn grondstoffen die voorzien in primaire levensbehoefte van de mens, bijvoorbeeld:

- Bulklading zoals graan, soja, bauxiet, kolen en ijzererts;
- Stukgoederen zoals staalproducten, houtproducten en goederen op pallets; en,
- Goederen in zakken zoals cement, suiker en rijst.

China is wereldwijd de grootste importeur en exporteur van droge bulkgoederen. De toenemende vraag naar ijzererts, kolen en sojabonen zijn een belangrijke drijver. Daarnaast stijgt het droge bulk volume, met name steenkool, naar landen als Zuid-Korea, Taiwan, Japan en India.

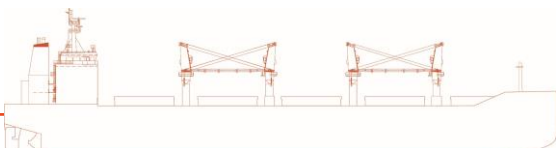
In 2023 werd circa 5.500 miljoen ton aan droge bulkgoederen vervoerd. De vraag naar transport van droge bulkgoederen toont een gestage groei. Voor 2024 wordt een groei van 5.0% voorspeld⁴. De verwachting voor 2025, ten opzichte van 2023, is dat ijzererts (3%), steenkool (1,5%) en granen (2%) zullen groeien.

Figuur 1.2 – Samenstelling en ontwikkeling droge bulktransport sinds 1990



Bron: Clarkson Research Services Limited 2023

⁴ Dry Bulk Shipping Market Overview & Outlook, BIMCO, juli 2024



2. Handysize bulkcarriers: een veelbelovend segment

De Handysize bulkcarriers uit de Hanze G-serie schepen, zijn uniek gepositioneerd om te profiteren van de actuele marktontwikkelingen. De schepen zijn zeer breed inzetbaar. Met hun relatief geringe diepgang, breedte en lengte alsmede het eigen laad en los gerei, kunnen zij wereldwijd (bijna) elke haven bevaren. Verder hebben zij vier laadruimen waarin verschillende soorten bulkgoederen tegelijk kunnen worden vervoerd. Dit maakt deze schepen veelgevraagd en zeer flexibel inzetbaar.

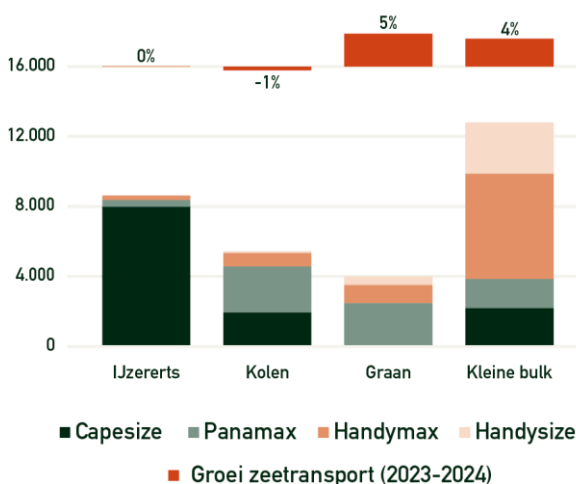
Stijgende vraag naar tonnage

Binnen de bulkgoederen worden twee (2) categorieën onderscheiden:

1. Groot bulk (zoals ijzererts, steenkool en granen), voornamelijk vervoerd door de Capesize en Panamax bulkcarriers; en
2. Kleine bulk (zoals sojabonen, graan, rijst, suiker, kunstmest, bauxiet, staal- en houtproducten en cement).

De focus van de Handysizers ligt op de kleine bulk (figuur 2.1). Een segment dat sneller groeit dan de droge bulkmarkt in zijn geheel.

Figuur 2.1 – Samenstelling en ontwikkeling droge bulktransport per type bulker in 2024

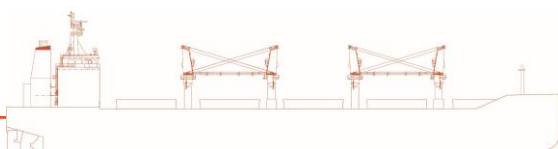


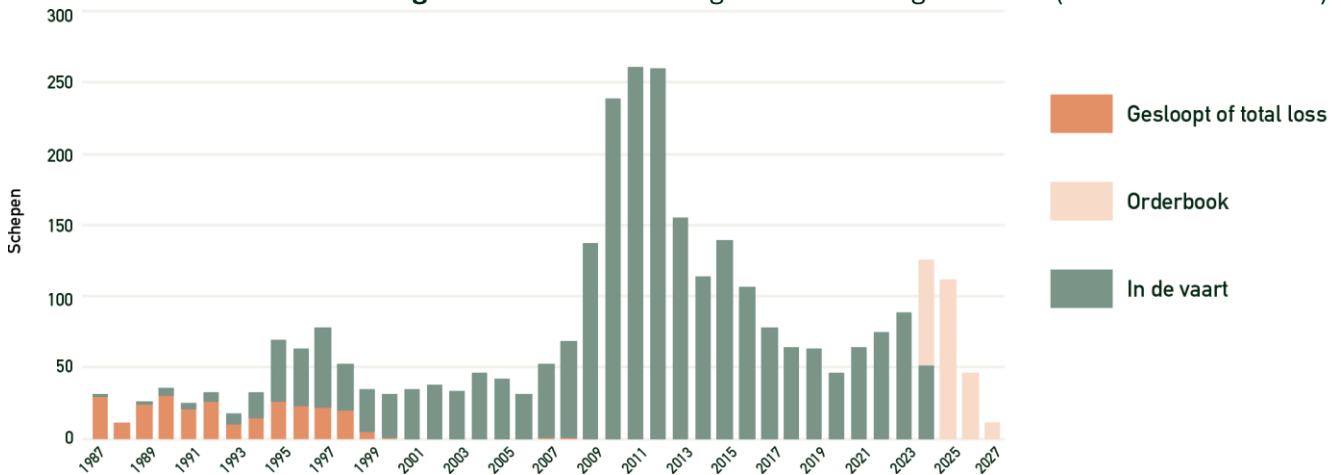
Bron: Danish Ship Finance 05-2024, Clarksons Research Services Limited 2023

 **+4-5%** verwachte groei in zeetransport van graan en kleine bulk

Stijgende vraag naar tonmijlen

Meer of minder tijdelijke verstoringen van de vaarroutes zorgen voor stijgende vraag naar tonmijlen. Recente verstoringen waren de 1aanhoudende droogte van het Panamakanaal en de Houthi aanvallen in de Rode Zee. Het overgrote deel van de schepen vaart om en zijn tot wel 10 dagen langer heen en 10 dagen langer terug onderweg. Dit leidt tot beperkter aanbod van scheeps capaciteit.



Figuur 2.2 – Samenstelling en ontwikkeling bulkvloot (20.000- 43.000 DWT)


Bron: Banchemo Costa 06-2024, Clarksons Research Services Limited 2023

Vlootontwikkeling

Wereldwijd varen momenteel 2.577 Handysize bulkcarriers met een laadvermogen tussen de 20.000-43.000 DWT. De technische levensduur is circa 25-30 jaar, waarbij milieueisen in toenemende mate voor sloop vanaf 25 jaar zorgen. De komende vijf jaar is circa 17% van de huidige vloot aan vervanging toe.

Dit terwijl de nieuwbouw in dit segment gering was en voor de komende drie jaar slechts circa 240 schepen (9% van de huidige vloot) in de orderboeken staan.

Meerdere factoren liggen ten grondslag aan de terughoudendheid in de nieuwbouw:

- beperkt beschikbare bouwcapaciteit;
- hoge bouwpreizen;
- onzekerheid omtrent milieueisen en de toekomstige aandrijving.

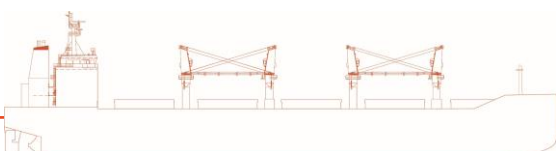
De sloop van ouder tonnage met geringe nieuwbouw draagt naar verwachting bij aan een krapte in aanbod in het handysize segment de komende jaren.

De flexibele inzetbaarheid van de Handysize schepen, betekent dat men nu zou moeten weten welke alternatieve brandstof waar ter wereld beschikbaar wordt in voldoende kwantiteit en kwaliteit. De nieuwbouw die wel plaats vindt, baseert nog op traditionele aandrijving.

Bron: Hanzevast

Figuur 2.3 – Hanze G-Schepen: 176 havens de afgelopen 3 jaar

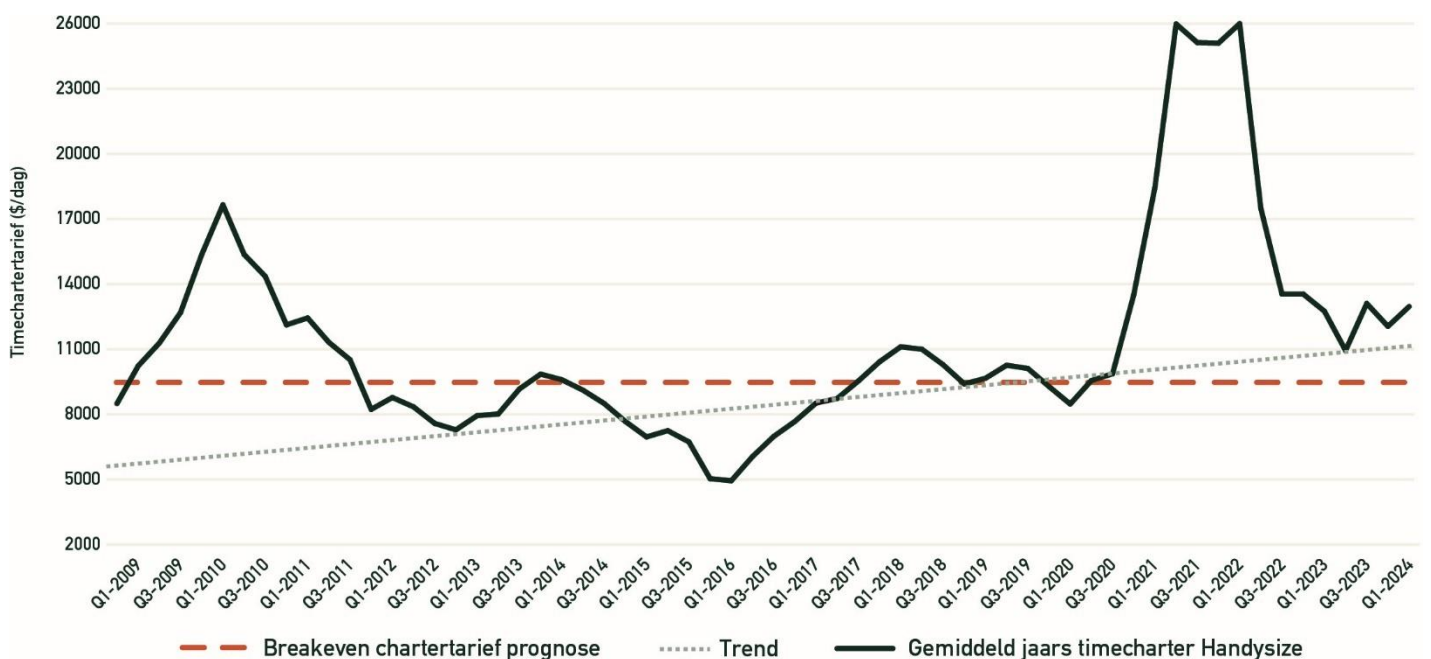
Aalborg	Bahia Blanca	Burnside	Contrecoeur	Georgetown, Guyana	Incheon	Lazaro Cardenas	Mumbai	Pecem	Puerto Quetzal	San Nicolas	Soderhamn	Tripoli	Vitoria
Abidjan	Balboa	Busan	Corinto	Ghent	Isdemir	Macapa	Naoshima	Pertigalete	Qingdao	Santa Marta	St. Petersburg	Tuapse	Weifang
Abu Qir	Barra Dos Coqueiros	Caldera	Dakar	Gijon	Iskenderun	Manzanillo	Nemrut Bay	Piombino	Richards Bay	Santarem	Stockholm	Tuxpan	Willemstad
Acajutla	Barranquilla	Caleta Michilla	Dalian	Great Yarmouth	Itaguai	Manzanillo	Newport, Wales	Point Lisas	Richmond	Santo Domingo	Stockton	Ust-Luga	Xingang
Agadir	Baton Rouge	Callao	Darica	Greenore	Iwakuni	Marghera	Nikolayev	Pointe A Pitre	Riga	Santos	Suape	Uusikaupunki	Yuzhny
Alexandria	Beaumont	Camden	Deendayal	Guanta	Jorf Lasfar	Marina Di Carrara	Novorossiysk	Pori	Rijeka	Sao Francisco Do Sul	Taichung	Valparaiso	Yuzhny
Altamira	Becancour	Campana	Diliskilesi	Guayaquil	Kaliningrad	Matane	Nueva Palmira	Port Alfred	Rio De Janeiro	Sao Luis	Taranto	Vancouver	Zarate
Antonina	Belfast	Cartagena	Dordrecht	Haifa	Kandalaksha	Matarani	Odessa	Portland. Or	Rio Grande	Savannah	Tarragona	Vancouver B.C.	
Antwerp	Bilbao	Ceuta	Dunkirk	Hereke	Klaipeda	Mikawa	Oran	Poti	Rio Haina	Sete	Tavsancil	Varna	
Arroyo Seco	Bremen	Chimbote	El Ferrol	Heroya	Kohsichang	Montevideo	Oulu	Praia Mole	Rizhao	Shanghai	Thessaloniki	Venice	
Arzew	Brooklyn	Colombo	Foynes	Houston	La Plata	Morehead City	Pajaritos	Puerto Barrios	Rotterdam	Sheet Harbor	Three Rivers	Vera Cruz	
Ashdod	Brunsbüttel	Conakry	Gdansk	Huelva	Laem Chabang	Mormugao (Goa)	Paradip Port	Puerto Cabello	Salaverry	Sipitang	Tilbury	Vila Do Conde	
Aveiro	Buenaventura	Constantza	Gdynia	Immingham	Lake Charles	Mukran	Paranagua	Puerto Cortes	San Lorenzo	Sluiskil	Topolobampo	Visakhapatnam	



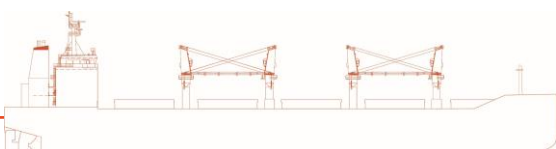
Rendabele chartertarieven

De ontwikkelingen van de timecharter tarieven bieden uitzicht op een rendabele exploitatie. Op basis van de historische handysize timecharter tarieven, ziet men dat het absorberen van de “nieuwbouw boom” tussen 2010-2013 tot 2016 heeft geduurd, waarna het gerealiseerde herstel een balans tussen vraag en aanbod in het segment laat zien. De 1-jaars timecharter tarieven, over de afgelopen 5 jaar bedroegen gemiddeld USD 14.562 per dag. Dit in combinatie met de verwachte oplopende krapte aan capaciteit, leidt tot de verwachting dat de timecharter tarieven voor het handysize segment zich naar een cyclisch tarief van gemiddeld USD 12.000,- per dag ontwikkelen, met een jaarlijkse stijging van 1% met ingang van 2026.

Figuur 2.4 – 1-jaars timecharter Handysize Bulkers (38.000 DWT) tussen 2009 - juni 2024



Bron: Banchemo Costa 06-2024, Clarksons Research Services Limited 2023



3. Waarom beleggen bij Hanzevast?

Hanzevast is een familiebedrijf met bijna 30 jaar ervaring en een toonaangevende aanbieder van niet-beursgenoteerde vastgoed- en scheepsfondsen. Sinds oprichting in 1995 is voor meer dan €3,4 miljard in vastgoedfondsen en ca. €600 miljoen in 31 scheepsfondsen geïnvesteerd.

Hanzevast Shipping

De kernactiviteiten van Hanzevast zijn complementair opgebouwd. Hanzevast Shipping doet de inkoop, bouwbegeleiding, exploitatie en verkoop van haar schepen voornamelijk zelf. Hierdoor kan het door u geïnvesteerde vermogen optimaal beheerd worden.

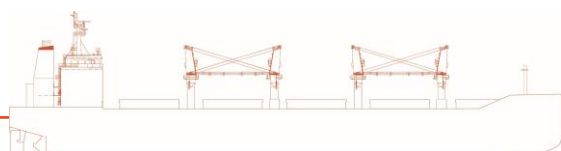
Hanzevast en de familie brengen hun vertrouwen in dit fonds tot uitdrukking door mee te investeren met u.

Hanzevast Shipmanagement

De rederij Hanzevast Shipmanagement opgericht in 2002 en 100% dochter van Hanzevast Shipping richt zich op het exploiteren, bevrachten en verhuren haar internationale vloot van bulkcarriers. Zij verzorgt als sinds oplevering het technisch, commercieel en financieel management van de Hanze G-serie schepen.

Risicospreiding in uw portefeuille

Besloten fondsen correleren nagenoeg niet met andere beleggingsvormen zoals aandelen. Verder bieden scheepsfondsen een aantrekkelijk lange termijn rendementspotentieel en is dit scheepsfonds uniek in de markt. Er is geen ander vergelijkbaar fonds beschikbaar voor particuliere beleggers. Een investering in het Handysize Opportunity Fund is derhalve een goede aanvulling voor een verdere spreiding van uw beleggingsportefeuille.



4. Fondskennmerken en propositie

Propositie

Met een investering in Vlootfonds Hanzevast 3 - Handysize Opportunity Fund C.V. verkrijgt u (samen met 100+ andere investeerders) een meerderheidsbelang in vier hoogwaardige dubbelwandige Handysize bulkcarriers uit de Hanze G-serie.

De Hanze G-serie betreft een vloot van vier zusterschepen die tussen 2012 en 2015 op initiatief en onder begeleiding van Hanzevast Shipping B.V. zijn gebouwd en de afgelopen 10+ jaar in vier separate scheepsfondsen zijn geëxploiteerd:

- Vlootfonds Hanzevast 3 – ms Hanze Gendt N.V.
- Vlootfonds Hanzevast 3 – ms Hanze Gdansk N.V.
- Vlootfonds Hanzevast 3 – ms Hanze Göteborg N.V.
- Vlootfonds Hanzevast 3 – ms Hanze Genua N.V.

De scheepsfondsen hebben als doel een zo hoog mogelijk rendement uit de langjarige exploitatie en uiteindelijke verkoop van het Schip te genereren.

Door de schepen niet apart, maar in één vlootfonds onder te brengen, worden niet alleen de inkomstenstromen stabiel, maar tevens de kosten beter beheersbaar.

Verwacht rendement

Het geprognosticeerde totaalrendement bedraagt 14,9% per jaar. Naar verwachting vindt de eerste dividenduitkering plaats in 2025. De totale geprognosticeerde uitkering per participant bedraagt EUR 253.915 per deelname van EUR 100.000. De waarde van uw belegging kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst.

De beschouwingsperiode van het Fonds is circa 11 jaar, waarbij de verkoop van de vier

schepen successievelijk plaatsvindt: ms Hanze Gendt in 2032, ms Hanze Gdansk en ms Hanze Göteborg in 2033 en ms Hanze Genua eind 2035. Het geprognosticeerde totaalrendement is inclusief de verwachte verkoopopbrengst.

Investeren in het Handysize Opportunity Fund

De totale eigen vermogen emissie bedraagt EUR 11.100.000,-, waarmee het Fonds een meerderheidsbelang van gemiddeld >70% in bovengenoemde scheepsfondsen verkrijgt.

Participanten kunnen deelnemen door het verkrijgen van minimaal vier (4) Participaties à EUR 25.000, tezamen EUR 100.000 exclusief 3% administratievergoeding.

Binnen de vier scheepsfondsen wordt de opbrengst van de emissie aangewend om een achtergestelde bondlening af te lossen en de Loan-to-Value (hierna: LTV) te verlagen naar gemiddeld 39,1%. Er wordt een bancaire lening aangetrokken ter hoogte van circa USD 24.000.000. Hier staat een waarde van USD 60.600.000 van de vier schepen tegenover.

Belangrijkste kenmerken van het Fonds



Geprognosticeerd **IRR-rendement** van **14,9% per jaar**.



Conservatieve financiering met **LTV 39,1%**¹.



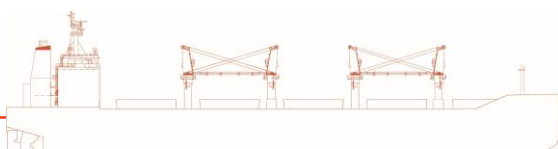
Risicospreiding door investering in **meerderheidsbelang** in een vloot van vier Schepen.



Lage fondskosten, geringe initiatiekosten.



Eigen rederij die al 10+ jaar het commercieel en technisch management van de Schepen verzorgt.



Op dit moment is het fonds 80% voltekend en is er door meer dan 74 investeerders, EUR 8.500.000 toegezegd. Momenteel is nog circa 20% vrij voor u beschikbaar.

Ook Hanzevast Shipping en de familie brengen hun vertrouwen tot uitdrukking door deel te nemen in de emissie.

De schepen

De vier handysize bulkcarriers zijn tussen 2012 en 2015 opgeleverd. Drie van de vier hebben onlangs hun 10-jaar special survey ondergaan waarbij het laadvermogen is verhoogd. De optimale verhouding tussen geringe diepgang en laadvermogen maakt dat de schepen kunnen aanmeren in vrijwel elke haven. Door de vier kranen kunnen de schepen in havens met een beperkte infrastructuur zelfstandig laden en lossen. De schepen varen onder Nederlandse vlag.

Figuur 4.1 – De schepen in cijfers

Scheepstype	Handysize Bulkcarrier
Classificatie	DN.V. +1A1 Bulk Carrier ES(D), CSR, BC-A(Holds 2 & 4 may be empty), GRAB(20), ESP, EO, HA(+), TMON, BIS, Fuel(380cst, 991kg/m ³ , -1515Deg), BWM-E(S,F), COAT-PSP-C(b), ICE-1C
Oplevering	ms Hanze Gendt – 2012 ms Hanze Gdansk – 2013 ms Hanze Göteborg – 2013 ms Hanze Genua – 2015
Hoofdafmetingen	
Lengte over alles	180,0 m
Lengte tussen de hoofdlijnen	176,8 m
Diepgang	10,2 m
Breedte	30,0 m
Laadcapaciteit	
Laadvermogen	35.859 DWT
Laadruimen	5
Totale inhoud laadruimen	47.176m ³
Aantal Kranen	4
Hefvermogen per kraan	30 ton ³
Light Ship	10,275mt
Hoofdmotor	MAN 5S50 MC-C7.1, 120.6 RPM, 7,500 kW
Snelheid Eco/Beladen	13Kn/12.3Kn



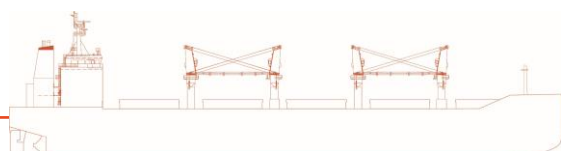
Voorbeeld werking profitshare Hanze Gdansk

De BHSI-index bedraagt USD 14.000.
De herziene index (na afslag van 6%) bedraagt dan USD 13.160.

Over het meerdere boven het vaste dagtarief van USD 11.000 krijgt het schip 30%, oftewel USD 648 per dag extra.

De exploitatie

De vier schepen worden thans ingezet op basis van timecharter-overeenkomsten, waarbij de beide charteraars een vaste dagprijs betalen. Naast een vast dagtarief, kennen de contracten een, in de markt minder gebruikelijke, profitshare structuur waardoor er alsnog (mee) geprofiteerd kan worden van een stijgende markt. Tevens is in de timecharter contracten vastgelegd dat de kosten voor de ETS emissierechten voor rekening van de charteraar komen.



Rendementsscenario's

Om u een beeld te geven over de gevoeligheid van het fonds voor rendementsafwijkingen zijn hierna verschillende scenario's uitgewerkt. Hierbij is voornamelijk gekeken naar de risico's die de winstgevendheid van de onderliggende scheepsfonds het meest beïnvloeden: de bevrachtingsinkomsten, de rente van de financiering en de uiteindelijke verkoopopbrengst.

Hieronder vindt u de uitwerking van de financiële impact op de uitkering en het totaalrendement.

Bevrachtingsinkomsten

Op dit moment varen de vier schepen tot in 2025 op vaste timechartercontracten voor een gemiddelde dagopbrengst van USD 11.500 per schip per dag. In de prognoses wordt **geen** rekening gehouden met een eventuele upside op basis van de afgesproken profitshare.

Vanaf 2026 bedraagt de geprognosticeerde dagopbrengst per schip USD 12.120. De dagopbrengsten worden jaarlijks met 1% geïndexeerd.

Figuur 4.2 toont het scenario van een 10% hoger gemiddeld bevrachtingstarief en tevens een daling van 15% wat gelijk is aan het break-even niveau, waarbij het gemiddelde jaarlijks rendement naar 0% zou dalen.

BHSI-index op 22-10-2024
USD 13.125 per dag



Afwijkende rentevoet

De bancaire financiering kent een variabele rentecomponent, de SOFR. In de prognose is een geprognosticeerde SOFR rente van 4,4% +3,7% rentemarge over de gehele financieringsperiode tot 2032 meegenomen. De uitgewerkte scenario's (figuur 4.3) tonen dat een stijging of daling van 1,5% van de SOFR, een 1,2% daling respectievelijk stijging van het totaalrendement betekent.

5-jaar renteswap SFOR
per 10-09-2024 bedroeg 3,35%

Figuur 4.2 – Overzicht van scenario afwijkend bevrachtingstarief

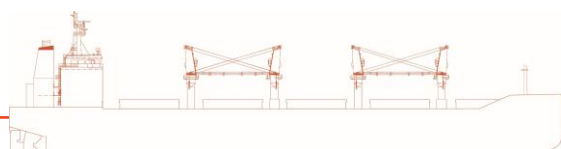
	Gunstig scenario	Basis scenario	Break-even scenario
Afwijkend bevrachtingstarief per dag	10,00%	0%	-15,0%
Totaal uitkeringen per Participatie [EUR 100.000]	356.601	253.915	99.886
IRR	27,0%	14,9%	0,0%

Figuur 4.3 – Overzicht scenario afwijkende rente

	Gunstig scenario	Basis scenario	Pessimistisch scenario
Rente	-1,5%	0%	1,5%
Totaal uitkeringen per Participatie [EUR 100.000]	263.010	253.915	244.820
IRR	16,1%	14,9%	13,7%

Figuur 4.4 – Overzicht scenario afwijkende verkoopopbrengst

	Gunstig scenario	Basis scenario	Pessimistisch scenario
Verkoopwaarde Schip	20%	0%	-20%
Totaal uitkeringen per Participatie [EUR 100.000]	281.869	253.915	225.961
IRR	16,3%	14,9%	13,3%



Verkoopopbrengst

In het prospectus zijn wij uitgegaan van een verkoopopbrengst per schip van USD 7,0 miljoen, in lijn met de fiscale afschrijving. Dit is na een USD 1,0 miljoen investering voor het 20-jaar survey. In het pessimistische scenario wordt een 20% lagere verkoopwaarde aangenomen voor elk van de vier schepen. De lagere verkoopwaarde is dan circa gelijk aan de gemiddelde schrootwaarde van de schepen op dit moment.

Risico's

Beleggen in dit fonds brengt risico's met zich mee, zoals het marktrisico, kredietrisico, valutarisico, operationele risico's, wijzigingen in wet- en regelgeving en duurzaamheidsrisico's. Het intreden van deze risico's kan de financiële positie van het fonds negatief beïnvloeden. Uw rendement kan lager uitvallen dan het geprognosticeerde rendement, zie ook eerder getoonde scenario's. De kans bestaat dat u minder terugkrijgt dan u heeft ingelegd. Uw risico is beperkt tot uw inleg.

Marktrisico's

De scheepvaart is een cyclische markt waarbij vraag en aanbod de vrachtprijzen en waarde van een schip bepalen. Het kan gedurende de Beschouwingsperiode voorkomen dat minder dan de geprognosticeerde bevrachtingsopbrengst wordt gerealiseerd, wat leidt tot lagere inkomsten voor de scheepsfondsen, met een negatief effect op het Fonds resultaat. Door een combinatie van middel- tot langjarige timecharter contracten af te sluiten met vaste vrachttarieven, streeft het Fonds ernaar de volatiliteit te verminderen.

Daarnaast kan de gerealiseerde verkoopopbrengst van de schepen lager uitvallen dan geprognosticeerd. De waarde van tweedehands schepen is afhankelijk van de marktomstandigheden ten tijde van verkoop. Hoewel het Fonds in beginsel zelf een opportuun moment kan kiezen voor de

verkoop van de schepen, kan het voorkomen dat de opbrengst lager uitvalt dan geprognosticeerd. Hierdoor kan het verwachte rendement lager uitkomen.

Kredietrisico

De scheepsfondsen waarin het Fonds een belang neemt maken gebruik van een hefboomfinanciering. Dit komt het rendement ten goede, echter verhoogt dit ook het risicoprofiel van het Fonds. De bancaire LTV van de scheepsfondsen bedraagt na de emissie <40%.

De leningvoorwaarden kennen variabele aspect(en), zoals bijvoorbeeld een (gedeeltelijk) variabele rentevoet. Mochten de variabele voorwaarden tijdens de financieringsperiode ongunstig wijzigen (zoals een verhoging van de rente), dan kan dit een negatief effect hebben op uw rendement.

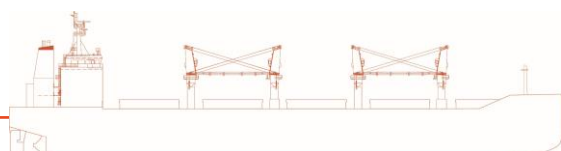
Valutarisico

Het Fonds is gestructureerd in Euro's en de uitkeringen naar participanten vinden in Euro's plaats. De inkomsten en de meeste uitgaven, alsmede de financiering van de scheepsfondsen, zijn in USD. Een versterking van de EUR ten opzichte van de USD zou leiden tot een lager rendement (gemeten in EUR).

Operationele risico's

Schaderisico

Gedurende de investeringsperiode bestaat het risico dat een of meerdere van de Schepen averij oploopt. Als gevolg hiervan kan het aantal vaardagen lager uitvallen en/of er kunnen er onverwachte kosten ontstaan. In het uiterste geval kan de schade zo ver oplopen dat een Schip verloren gaat, een zogenoemd "total loss" scenario. Het Fonds heeft voor de Schepen de gebruikelijke verzekeringen afgesloten om de financiële gevolgen zoveel als mogelijk te mitigeren.



Afwijkende kosten

Tijdens de Beschouwingsperiode kunnen de exploitatiekosten hoger uitvallen dan geprognoseerd. De operationele kosten zijn onderhevig aan macroeconomische ontwikkelingen zoals inflatie en aan de ontwikkelingen binnen de scheepvaart. Hogere kosten hebben een negatieve invloed op de winstgevendheid en financiële positie van het Fonds

Duurzaamheidsrisico's

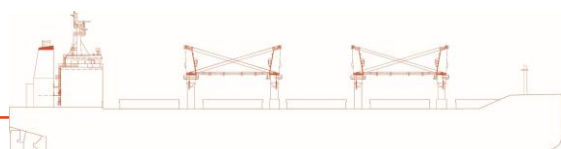
Wijzigingen (toekomstige) wet- en regelgeving

De Handysize bulkschepen opereren wereldwijd en zijn in beginsel gebouwd om grote hoeveelheden zware lading bij lage snelheden te vervoeren. Dat maakt het binnen de wereldwijde scheepvaart een segment met relatief een lage CO₂-uitstoot per tonmijl. Het is echter mogelijk dat de Schepen en daarmee het Fonds in de toekomst worden geconfronteerd met een (nu nog onbekende) wijziging van internationale wet- en regelgeving omtrent milieu c.q. duurzaamheid.

Het Fonds kan hierdoor te maken krijgen met hogere (onderhouds)kosten of aanvullende (technische) investeringen die een nadelig effect hebben op de winstgevendheid van het Fonds.

Wijziging milieueisen en perceptie 'charteraars'

Het Fonds kan te maken krijgen met strengere eisen (of wensen) ten aanzien van de duurzaamheid voor transport door de charteraars of ladingontvangers, waardoor de Schepen minder eenvoudig vercharterd kunnen worden indien duurzamere alternatieven voor transport beschikbaar komen. Dit zou tot lagere bevrachtingsopbrengsten kunnen leiden. Gezien het gebrek aan alternatieve wijzen van internationaal transport in het algemeen en duurzamere opties voor internationaal transport in het bijzonder, wordt dit risico door de Beheerder als gering ingeschat.



Samenvattend

Als achtergrondinformatie voegen wij bij deze beslissingsparameter een korte selectie uit recente publicaties.

Tot slot vatten wij hierbij kort de kernkarakteristieken en voordelen van deelname in het Vlootfonds Hanzevast 3-Handysize Opportunity Fund C.V. voor u samen.

Waarom investeren in het Handysize Opportunity Fund?

- Hoog geprognosticeerd totaalrendement van 14,9% per jaar
- Stabilisatie inkomsten door vlootfondsstructuur en gebruik vaste timecharters
- Conservatieve bancaire financiering (LTV<40%)
- Financiering in 2032 volledig afgelost
- Eerste uitkering verwacht in 2025
- Exclusief fonds en unieke spreidingskansen voor uw beleggingsportefeuille
- Flexibel en zeer breed inzetbaar scheepstype met eigen kranen
- Toenemende vraag naar droge bulkschepen
- Bovengemiddeld verwachte groei van kleine droge bulk segment
- Achterblijvende nieuwbouw door hoge prijzen, geringe werfcapaciteit en onzekerheid toekomstige aandrijving
- Bestaansrecht Handysize bulkcarriers bevestigd. Segment geen voorloper in duurzame nieuwbouw - beschikbaarheid en kwaliteit van alternatieve brandstof in 5.000+ havens wereldwijd onduidelijk.

Waarom is deze investering extra interessant voor u als ...

...bestaande belegger in de Hanze G-serie?

Als certificaathouder in één of meerdere van de scheepsfondsen is uw rendement driedelig:

1. U ontvangt rendement over uw initiële investering in de scheepsfonds(en).
2. Door deelname in dit fonds ontvangt u 14,9% verwacht IRR, en
3. U verhoogt met de investering de negatieve verkrijgingsprijs van uw fictief aanmerkelijk belang in één of meer van de scheepsfondsen.

...huidige achtergestelde leninggevers?

Als leninggever wordt u de mogelijkheid geboden om uw openstaande (JSB-) leningbedrag (inclusief premium) aan te wenden als deel van de kapitaalstorting. Dit betekent dat uw bestaande obligaties een deel van de nieuwe investering kunnen financieren, hetgeen uw initiële kapitaalbehoefte vermindert.

Deelnemen?

Inmiddels is er door meer dan 74 investeerders, inclusief Hanzevast en de familie, EUR 8.500.000 toegezegd.

Er zijn nog ongeveer 20 participaties vrij voor u beschikbaar. VOL = VOL.

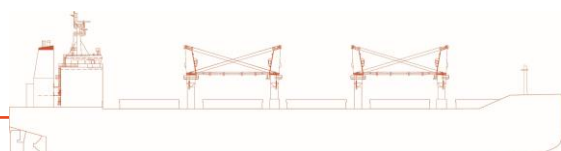
De inschrijving vindt digitaal plaats via de website en wordt toegekend op volgorde van binnenkomst.

Heeft u vragen en/ of opmerkingen, neem dan contact met ons op. Dat kan via participanten@hanzevast.nl of telefonisch via 085-1300 200. Wij helpen u graag!

Naar de website

Maak een persoonlijke afspraak

Download prospectus



Bijlage

Hanzevast

21 september 2024

Internationaal award bemanning Gronings vrachtschip voor redding drenkelingen Atlantische Oceaan

Op 28 december 2022, heeft de bemanning van het ms Hanze Göteborg, midden op het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan vier Amerikaanse drenkelingen gered.

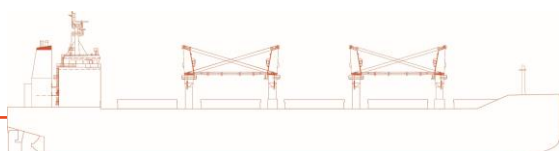
Na meer dan twee uur zoeken in de ondertussen ingevallen nacht, had de bemanning het reddingsvlot, waarin de drenkelingen zich bevonden, in vizier gekregen. Nadat het 180 meter lange ms Hanze Göteborg zich op ruwe zee in het donker langs zij dit slechts 4m2 grote vlot wist te manoeuvreren, konden de vier mannen via een Jacobs ladder van het vlot worden gered. Ze hadden toen 22 uur stuurloos op de oceaan rondgedobberd.



Direct na de redding van de laatste opvarende zonk het half ondergelopen reddingsvlot. In het kader van de Nationale Week van de Zeevaart in de Filipijnen, heeft het Filipijnse Ministerie van Transport besloten om aan de bemanning van ms Hanze Göteborg de volgende award toe te kennen: MARINA Honours Exceptional Bravery at Sea, als erkenning voor hun exceptionele inzet bij deze reddingsoperatie.

“Wij zijn ontzettend trots op deze erkenning en waardering voor onze Filipijnse zeevarenden”, aldus Anita van der Laan, directeur van Hanzevast Shipping. “Het is een mooie bevestiging van de kwaliteit en de belangrijke rol die Filipijnse zeevarenden op de wereldzeeën hebben.”

Het ms Hanze Göteborg, een Handysize bulkcarrier van 35.000 BRT is onderdeel van de vier bulkers uit het Vlootfonds Hanzevast 3. De Hanze G-serie vaart onder Nederlandse vlag en heeft Groningen als thuishaven.



Financieele Dagblad

7 augustus 2024

Glencore neemt toch geen afscheid van steenkolen

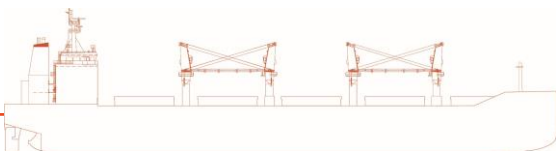
Grondstoffenhandelaar Glencore ziet, na consultatie van zijn aandeelhouders, af van het afsplitsen van zijn steenkoolmijnen. Dat maakte Glencore woensdag bekend bij de presentatie van zijn halfjaarcijfers. De reden is dat de aandeelhouders geen afscheid willen nemen van de winstgevende steenkooltak van het bedrijf.

Bulk carrier asset prices continue to rise as sellers hold the upper hand

Values of five-year-old bulkers have risen by almost 30% year-on-year while those of 10-year-old ships have increased by up to 41%

Robust freight rates have translated into healthy profits for owners, reducing their incentive to sell vessels unless they get their desired price, said Xclusiv Shipbrokers

Lloyd's list - 9 augustus 2024



Genral Partner Vlootfonds Hanzevast 3 B.V.

Hoge der A 17
9712 AD Groningen

T: 085-1300 200
E: participanten@hanzevast.nl

www.hanzevast.nl