



**NOCH
VERFÜGBAR!**

Schnäppchenfonds III

Zwischenbericht Juni 2011

Oltmann Gruppe Dachfonds Nr. 4 GmbH & Co. KG



Inhalt

- 03** Der Markt: Entwicklung und Ausblick
- 05** Der Dachfonds und die Eckdaten
- 06** Die aktuellen, bereits gekauften „Schnäppchen“



Der Markt: Entwicklung und Ausblick

Ziel des Fonds ist es, Marktchancen zu nutzen und gleichzeitig eine Streuung der Investitionen in verschiedene Segmente und Größenklassen zu erreichen. Dabei legt der Fonds Schwerpunkte auf Investitionen im Segment der kleineren Containerschiffe, der Mehrzweck- und Schwergutfrachter.

Die Marktentwicklung

Die Schifffahrtsmärkte sind eng an die Entwicklung des Welthandels gekoppelt. Dieser hat seit der Finanzkrise wieder deutlich an Fahrt aufgenommen und wächst so stark wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Die Welthandelsorganisation (WTO) nennt für das Jahr 2010 ein Wachstum von 13,5 %. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2011 ein weltweites Wirtschaftswachstum von 4,4 %, was deutlich über den Wachstumsraten der letzten Jahre liegt und angesichts der immer noch zunehmenden Globalisierung zu erheblichen Zuwächsen des Welthandels führen sollte.

In einigen Schifffahrtssegmenten konnten in den ersten Monaten des Jahres 2011 steigende Charraten beobachtet werden. Dazu mag auch beigetragen haben, dass im Jahr 2010 über 1.200 Schiffe verschrottet wurden, während die geplanten Neubauten teilweise storniert wurden. Dies gilt im Besonderen für kleinere Schiffe, die im Fokus der Investitionstätigkeit des Dachfonds stehen.

Mehrzweck- und Schwergutfahrt

In diesem Marktsegment war angesichts des Orderbuches, des Flottenalters und des prognostizierten Frachtaufkommens eine

vergleichsweise stabile Ratenentwicklung vorhergesagt worden. Jedoch hat die Insolvenz der Reederei Beluga zu einem Einbruch der Charraten geführt. Über 50 Schiffe der Reederei wurden im März 2011 beschäftigungslos. Die Notwendigkeit, diese Schiffe kurzfristig weiterzubeschäftigen, hat es Befrachtern leicht gemacht, niedrige Frachtraten durchzusetzen. Allerdings ist diese Ratenentwicklung aus Sicht renommierter Marktbeobachter fundamental nicht gerechtfertigt. Das britische Analysehaus Drewry beispielsweise prognostiziert einen positiven Trend in der Projektschiffahrt. So soll die Nachfrage nach Mehrzweck- und Projektgutfrachtern (zu denen insbesondere die Schwergutfrachter zählen) bis 2015 um jährlich 7 % zunehmen. Auch einer aktuellen Studie des Institutes für Seewirtschaft und Logistik (ISL) zufolge sind die Aussichten positiv. Offensichtlich haben nicht Marktentwicklungen, sondern Managementprobleme zu der Insolvenz der Reederei Beluga geführt.

Containerschiffahrt

Die bereits Ende 2010 zu verzeichnende erhöhte Nachfrage nach Containertransportkapazität und die damit einhergehende Verbesserung der Charraten hat sich zu Beginn des Jahres 2011 fortgesetzt.

Im Segment der Feederschiffe (500 - 1.500 TEU) ist eine zwar langsame, aber kontinuierliche Steigerung der Charraten zu verzeichnen. Lagen die Charterabschlüsse der 850-TEU-Schiffe im II. Quartal 2010 bei rund 3.200 EUR/Tag, wird aktuell eine Rate von rund 6.600 EUR/Tag erzielt. Besonders erfreulich entwickelten sich die etwas größeren Schiffe der SSW-1000-Klasse.

Hier stiegen die Charterraten seit 2009 bis Mai 2011 von 3.700 EUR/Tag auf 8.300 EUR/Tag, was in beiden Fällen eine Ratensteigerung von über 100 % bedeutet.

In diesem Segment zeigte sich im Vergleich zu den Auslieferungen von Neubauten eine deutlich höhere Zahl verschrotteter Schiffe, was bereits zu einer rückläufigen Flottengröße führte. Dieser Trend hält zudem an. Es stehen hier nur 84 Schiffe in den Orderbüchern der Werften. Das entspricht bis 2013 einem Neubauvolumen von lediglich rund 6 % der vorhandenen Stellplätze. Die Feederflotte zeigt aber den höchsten Altersschnitt der gesamten Containerflotte, was zu deutlichen Abwrackungszahlen führen sollte. Im Gegensatz dazu ist bei den Großcontainerschiffen mit einer Tragfähigkeit von über 10.000 Containern eine Stellplatzsteigerung von fast 93 Prozent der derzeit fahrenden Flotte zu erwarten, der wegen der insgesamt sehr jungen Flotte keine Abwrackungen gegenüberstehen.

Bulkschifffahrt

Was sich Ende 2010 nach einem zwischenzeitlichen Ratenanstieg abzeichnete, hat sich 2011 teilweise fortgesetzt. Nach einer leichten, aber sehr volatilen Aufwärtsbewegung konnte der Bulker-Chartermarkt das Niveau nicht lange halten und erreichte somit im April 2011 für die Klasse der Capesize-Bulker seinen Tiefpunkt mit Raten um die 5.000 USD/Tag. Das ist gerade ein Sechstel der durchschnittlichen Charterrate in 2010 – ganz zu schweigen von den durchschnittlich fast 100.000 USD/Tag, die diese Schiffe 2008 erzielen konnten.

Erklärt wird diese Entwicklung mit dem überproportionalen Flottenwachstum, der momentanen Zurückhaltung insbesondere der Chinesen mit Importen von Eisenerz, und mit den durch Unwetter bedingten Abfertigungsproblemen in den australischen Häfen.

Mittlerweile haben die Marktexperten vom ISL einen Ratenanstieg im Capesize-Segment beobachten können. Ende Juni verdoppelten sich die Reisecharterraten auf immerhin 11.000 USD/Tag.

Vergleichsweise stabil zeigen sich in diesem Segment die kleineren Einheiten. Bei Handysize-Bulkern konnte im ersten Halbjahr 2011

eine Durchschnittsrate von ca. 10.000 USD/Tag beobachtet werden. Im Verlauf stiegen sie bis auf 12.000 USD/Tag an, was mehr als das Doppelte als bei den viel größeren Einheiten bedeutet.

Der Marktausblick

Aus Sicht des Fonds werden sich die Charterraten in naher Zukunft rational entwickeln. Die durch die Insolvenz der Beluga ausgelösten Unsicherheiten am Mehrzweck- und Schwergutschiffmarkt werden bald überwunden sein, was angesichts des steigenden Frachtvolumens trotz mäßigen Flottenwachstums deutlich steigende Frachtraten erlauben sollte. Für die Containerfeederschiffe werden nachhaltige Charterratensteigerungen prognostiziert, während bei den Großcontainerschiffen keine Steigerungen erwartet werden. Bei den Schüttgutfrachtern wird ein stärkerer Einfluss externer Faktoren wie zum Beispiel Umweltkatastrophen und damit eine höhere und weniger gut vorhersagbare Schwankungsbreite in der Ratenentwicklung vermutet.

Die Strategie 2011/2012

Der Fonds wird weiterhin sein Hauptaugenmerk auf günstig zu erwerbende Schiffe richten. Angesichts der immer noch sehr angespannten Situation zahlreicher Schiffsgesellschaften ist damit zu rechnen, dass die finanzierenden Banken im zweiten Halbjahr 2011 verstärkt Schiffe verwerten könnten, wenn dies ohne oder mit geringem Verlust für die betreffende Bank möglich sein sollte. Hieraus sollten sich attraktive Investitionsmöglichkeiten ergeben. Aber auch bei Werften könnten sich Möglichkeiten ergeben, stornierte Schiffe zu übernehmen. Schließlich könnten auch einige Reeder einen erheblichen Verkaufsdruck angesichts hoher finanzieller Verpflichtungen verspüren. Insgesamt ist die Geschäftsführung des Fonds davon überzeugt, weitere attraktive Einstiegsmöglichkeiten zu finden.

Hinsichtlich des bestehenden Portfolios wird ebenfalls ständig auf gewinnbringende Verkaufssituationen geachtet. Die Erlöse etwaiger kurzfristiger Veräußerungen werden dann aber wieder investiert werden, um das Gesamtergebnis des Fonds zu optimieren. Konkrete Verkaufsabsichten bestehen derzeit aber nicht.

Der Dachfonds und die Eckdaten

Eckdaten

Investitionsquote	100 % sind aktuell investiert
Mindestbeteiligung	15.000 EUR
Ausschüttung	ab 2012 geplant
Agio	entfällt

Mittelverwendung (Stand Juli 2011)

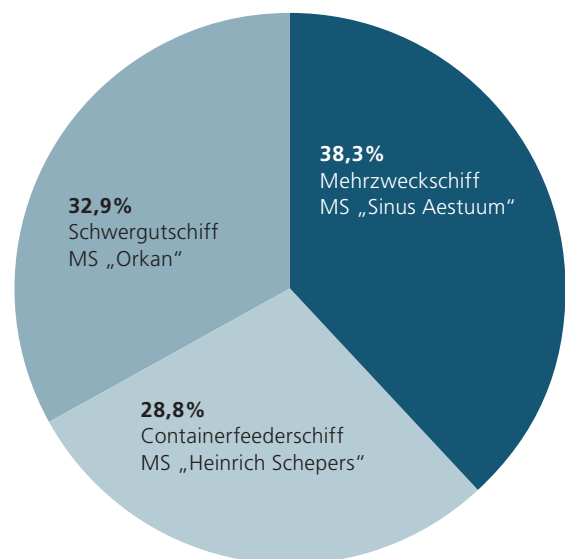
MS „Sinus Aestuum“	Mehrzweckfrachter	MarShip	5.450.000 EUR
MS „Orkan“	Schwergutschiff	Briese	4.680.000 EUR
MS „Heinrich Schepers“	Containerfeederschiff	Schepers	4.100.000 EUR
gesamte Mittelverwendung für Investitionen			14.230.000 EUR

Das Schiffportfolio des Dachfonds

Neben der günstigen Einstiegsmöglichkeit hat auch die Diversifikation der Investitionsgüter hohe Priorität. So stellt sich die Streuung über verschiedene Schiffstypen bereits jetzt wie aus nebenstehendem Diagramm ersichtlich dar.

Obwohl der Fonds bevorzugt mit nur wenigen Reedern zusammenarbeitet, wird jedes der Fondsschiffe von einem anderen Vertragsreeder betreut, so dass sich auch hier eine ausreichende Diversifikation ergibt.

Sinnvolle Angaben zu Fremdwährungseinflüssen lassen sich zum aktuellen Stand der Investitionen noch nicht machen. Voraussichtlich wird von den drei getätigten Investitionen nur das Schwergutschiff Einnahmen in USD haben. Dieses Schiff ist aber in USD finanziert, was die Währungseinflüsse auf das Ergebnis des Dachfonds begrenzt.



Die aktuellen, bereits gekauften „Schnäppchen“ Kaufpreisvorteil bis zu 30 Prozent

Die wichtigsten Daten der Schiffe des Oltmann Gruppe Dachfonds Nr. 4 des Geschäftsjahres 2011

	MS „Sinus Aestuum“	MS „Orkan“	MS „Heinrich Schepers“
Typ	Mehrzweckfrachter	Schwergut/ Mehrzweckfrachter	Container- Feeder
Baujahr	2011	2011	2011
Werft	Jiangsu Changbo Shipyards	Xingang Shipyards	Sainty Marine
Tragfähigkeit	9.800	9.600	13.200
Eisklasse	E3	-	1A
Antrieb	Bergdiesel 3.840 kW	MaK 7M43, 6.300 kW	MAN 8C 48/60 9.000 kW
Geschwindigkeit	15,5 kn	16,5 kn	18,5 kn
Container (in TEU)	474	660	1.036
Anmerkung	* Beide Mehrzweckfrachter verfügen über ein variables Zwischendeck und sind verstärkt für Schwerlast * Das Containerschiff ist optimiert für 45-Fuss Container		
Krane	2 x 60 to	2 x 350 to	-

Anschaffungskosten auf Ebene der Zielfonds

In der nachfolgenden Tabelle sind die geplanten Anschaffungskosten der einzelnen Einschiffsgesellschaften in Euro aufgeführt.

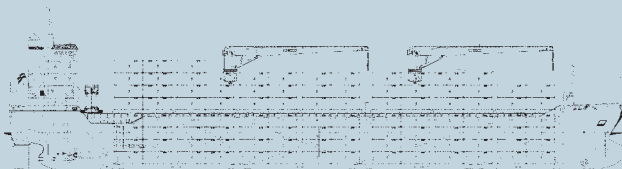
	MS „Sinus Aestuum“	MS „Orkan“	MS „Heinrich Schepers“
Anschaffungskosten inkl. Nebenkosten	15.150.000	21.800.000	17.850.000
Erstausrüstung	370.000	200.000	200.000
Bauaufsicht	0	500.000	200.000
Dienstleistung der Reederei	150.000	130.000	250.000
Anlaufkosten	70.000	125.000	155.000
Liquiditätsreserve	60.000	150.000	245.000
Gesamt	15.800.000	22.905.000	18.900.000
Darlehen	10.200.000	14.485.000	14.500.000
Beteiligung Reederei (in %)	150.000 2,7 %	620.000 7,4 %	300.000 6,8 %
Beteiligung Dachfonds Nr. 4 (in %)	5.450.000 97,3 %	4.680.000 55,6 %	4.100.000 93,2 %
Beteiligung weiterer Oltmann Fonds (in %)	0 0,0 %	3.120.000 37,1 %	0 0,0 %
Gesamt	15.800.000	22.905.000	18.900.000

MS „Sinus Aestuum“

MS „Sinus Aestuum“ Shipping GmbH & Co. KG

Das MS „Sinus Aestuum“ ist ein Mehrzweckfrachter mit einer Tragfähigkeit von 9.800 tdw. Er ist mit Zwischendecks und zwei bordeigenen 60 to.-Kränen für Stückgut, Massengut und Containerladungen ausgerüstet. Das Schiff wird zur Zeit auf der chinesischen Werft Jiangsu Changbo Shipyard gebaut. Das Schiff soll im September 2011 abgeliefert werden. Der Schiffstyp entspricht den anspruchsvollsten Marktanforderungen. Die Vielseitigkeit des Schiffes mit Spezialisierung auf den wachsenden Projektladungsmarkt lässt ein besonders hohes Auslastungspotenzial erwarten. Das Schiff wird durch die Reederei MarShip, Haren, bereedert.

- Übernahme des Schiffes: September 2011 (Prognose)
- Charter: ab 09/2011: Zeitcharter mit Thorco Shipping A/S
- Aktuelle Charrate: EUR 7.100,00 netto pro Tag
- Laufzeit: bis 09/2012
- Option 1 Jahr zu EUR 8.500,00 netto pro Tag



MS „Orkan“

Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG MS „Orkan“

Der Mehrzweckfrachter und Heavy Lifter MS „Orkan“ hat eine Tragfähigkeit von 9.600 tdw. Das Schiff ist verstärkt für Ladungen höherer Gewichtsklassen und hat eine sehr hohe Hebefähigkeit der Kräne von 2 x 350 to. Das Besondere ist die Kombination mit dem sehr niedrigen Tiefgang des Schiffes, das damit auch in Flachwassergebieten einsetzbar ist. Dies macht den Schiffstyp einzigartig. Das MS „Orkan“ ist mit vollständigen Zwischendecks ausgerüstet, welche horizontal in verschiedenen Höhen verstellbar sind. Zudem ist es ausgerüstet für den Transport von Gefahrgütern. Der günstige Baupreis beträgt TEUR 21.800. Der Mehrzweckfrachter wird in der weltweiten Projektfahrt eingesetzt. Die Bereederung erfolgt durch die renommierte Reederei Briese.

- Übernahme des Schiffes: September 2011 (Prognose)
- Charter: ab 08/2011: Zeitcharter mit BBC Chartering & Logistic GmbH & Co. KG
- Charrate: USD 13.250,00 netto pro Tag
- Laufzeit: bis 03/2013

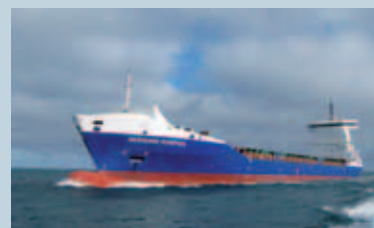


MS „Heinrich Schepers“

HS Schifffahrts GmbH & Co. KG MS „Heinrich Schepers“

Bei dem MS „Heinrich Schepers“ handelt es sich um ein schnelles Container-Feederschiff der 1.000-TEU-Klasse. Bei einer Kapazität von rd. 13.200 tdw erreicht es rd. 18,5 Knoten. Neben der hohen Stellplatzkapazität an 14 to. TEU homogen verfügt das Schiff über die hohe Eisklasse 1A. Dieser sog. „SSW Super 1000“-Schiffstyp ist international bekannt und bei Charterern beliebt. Die Ablieferung von der chinesischen Werft Sainty Marine ist für den Oktober 2011 geplant. Das Schiff wird durch die HS Bereederungs GmbH & Co. KG, Haren, bereedert.

- Übernahme des Schiffes: Oktober 2011 (Prognose)
- nach Überfahrt, Einsatz in einem SSW-1000-Einnahme-Pool, mit geplant über 10 Containerschiffen





Jan Luiken
Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG
Ledastraße 17
26789 Leer

Tel.: (04 91) 9 12 20 45
Fax: (04 91) 9 12 20 46

info@oltmanngruppe.de
www.oltmanngruppe.de