



Nur noch bis 31.12.



Antizyklisch in Sachwerte investieren

Schnäppchenfonds III – voll investiert in günstige Schiffe

Zum Jahresende schließt der aktuelle Schnäppchenfonds, der in diesem Jahr platziert wurde und parallel drei Schiffe mit erheblichen Preisvorteilen erworben hat. Damit haben Anleger einen guten Überblick über das Portfolio und die Vorteile des Fonds.

- Volle Transparenz / höchstmöglicher Investitionsgrad
- Risikostreuung durch ein Portfolio mehrerer Schiffe aussichtsreicher Marktsegmente und namhafter Reedereien
- Sehr gute Einkaufsbedingungen: günstige Schiffspreise und niedrige Zinssätze
- Top-Preisvorteile: Bei einem Schiff konnte vor der erfolgten Ablieferung eine weitere Kaufpreis-Reduzierung erzielt werden, Gesamt-Anschaffungskosten für den Neubau jetzt nur noch EUR 14,6 Mio. (Baugleiche Schiffe kosteten 2007 über EUR 20 Mio.)
- Im Dezember Ablieferung des zweiten und dritten Schiffes geplant
- Geplante Ausschüttungen ab 2012

Dieser antizyklische Fonds ist noch bis 31.12. ohne Agio erhältlich.

Ausschüttungen der Vorgängerfonds 2011

Die Schnäppchenfonds I und II können im „Krisenjahr“ 2011 Ausschüttungen vornehmen:

Schnäppchenfonds I: 9 % (Juni)

Schnäppchenfonds II: 2 % (Dezember, geplant)



Liebe Leserinnen und Leser,
Investoren müssen sich auf niedrige oder gar negative Realrenditen einstellen. In Fachkreisen wird immer mehr damit gerechnet, dass höhere Inflationsraten der einzige Weg sind, aus der enormen Staatsschuldenspirale herauszukommen. Niedrige Zinsen und hohe Inflation sind eine Bedrohung für Ihre Geldwerte.

Sachwerte – reale Werte – hingegen können einen weitgehenden Inflationsschutz bieten. Sie sind anfassbar und haben einen Nutzwert. Viele Substanzwerte wie klassische Immobilien und Gold haben schon extreme Preisanstiege zu verzeichnen, da seit der letzten Weltwirtschaftskrise eine Flucht in Sachwerte stattfindet. Dagegen finden sich noch günstige Sachwert-Investments in ausgewählten Schifffahrtssegmenten.

Im Jahr 2011 hat die Oltmann Gruppe ihr 25. Jubiläum begangen. Das Jubiläumsjahr war kein einfaches Jahr. Weltweit haben viele Bereiche der Schifffahrt mit großen Herausforderungen zu kämpfen, aber es gibt immer noch lohnende Investitionsmöglichkeiten.

Mein Team und ich wünschen Ihnen eine schöne Adventszeit, ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches Jahr 2012.

Ihr André Tonn
Geschäftsführender Gesellschafter

Aktuell in der Presse: Schnäppchenfonds III

„Oltmann Gruppe - gute Deals“ | Der FondsBrief, 25. November 2011

„Die Oltmann Gruppe zählt zu den wenigen Schiffsfonds-Initiatoren, die auch in diesen Zeiten platzen. Für 14 Millionen Euro Eigenkapital hat das Emissionshaus einen Mehrzweckfrachter, ein Schwergutschiff und einen Containerfeeder mit 30 Prozent Preisabschlag für einen Fonds gekauft. Im Jahr 2010 hat die Oltmann Gruppe außerdem acht Schiffe verkauft und eine Durchschnittsrendite von 27 Prozent pro anno dadurch erzielt.“



Börsenzeitung, 24. November 2011

„[...] Kaufgelegenheiten gibt es in diesem Umfeld vor allem für antizyklische Anleger und Schnäppchenjäger. [...] Die Qualitätsführer der Branche operieren ohne Agio, legen keine überzogenen Fondskonzipierungskosten auf überlange Laufzeit um, damit sie nicht so auffallen, sie arbeiten nicht mit überzogenen Treuhandgebühren und halten auch bei den Vertriebskosten nicht beide Hände auf. Bei solchen Anbietern stimmt immer noch die Rendite. [...]“

Börsen-Zeitung
Zeitung für die Finanzwirtschaft

„Oltmann has an eye for a bargain“ | Lloyds List, 30. November 2011

Opportunity funds specialist Oltmann has snapped up several newbuildings at bargain prices [...] (Oltmann hat ein Auge für Schnäppchen, Opportunity-Fonds Spezialist Oltmann hat sich mehrere Neubauten zu Schnäppchenpreisen geschnappt)

Lloyd's List

Fonds professionell, 14. November 2011

„[...] Die Oltmann Gruppe hat die niedrigen Schiffspreise genutzt, um für ihren aktuellen Schnäppchenfonds einzukaufen. [...] Bei der Anschaffung konnten Preisvorteile von bis zu 30 % erzielt werden. [...] 2010 konnte das Fondsmanagement neun Schiffe kaufen und acht verkaufen, wobei im Durchschnitt eine IRR-Rendite von ca. 27 Prozent nach Steuern erzielt wurde. [...]“

FONDS
professionell

Drei Marktsegmente, drei Reedereien

Diversifiziertes Portfolio des Schnäppchenfonds III

Mehrzweckfrachter MS „Sinus Aestuum“



Der Schiffsneubau mit einer Tragfähigkeit von 9.800 Tonnen (tdw) ist bereits erfolgreich in Fahrt. Vor Ablieferung konnte eine weitere Kaufpreis-Reduzierung erzielt werden, die Gesamt-Anschaffungskosten liegen nur noch bei EUR 14,6 Mio.

- Aktuelle Charrate: EUR 7.100 netto pro Tag
- Laufzeit: bis 09/2012, Option: 1 Jahr zu EUR 8.500 netto pro Tag

Schwergutfrachter MS „Orkan“



Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 9.600 Tonnen (tdw). Es ist verstärkt für schwere Ladungen und hat eine sehr hohe Hebefähigkeit der Kräne von 2 x 350 to. Der günstige Baupreis liegt bei 21,8 Mio. Euro. Die Bereederung erfolgt durch die renommierte Reederei Briese aus Leer.

- Charrate: USD 13.250 netto pro Tag
- Laufzeit: bis 03/2013

Feederschiff MS „Heinrich Schepers“



Das Schiff der 1.000-TEU-Klasse mit einer Tragfähigkeit von rd. 13.200 Tonnen (tdw) erreicht eine hohe Geschwindigkeit von ca. 18,5 Knoten. Dieser sog. „SSW Super 1000“-Schiffstyp ist bei Charterern beliebt. Der günstige Baupreis liegt bei 17,8 Mio. Euro.

- Einsatz in einem SSW-1000-Einnahme-Pool mit geplant über 10 Schiffen



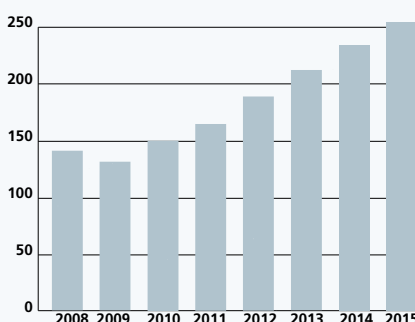
Die Schiffahrtsmärkte machen momentan vor allem aufgrund der enormen Überkapazitäten bei Großtonnage von sich reden. Anleger, die in Schwergutschiffe investieren, müssen nicht befürchten, demnächst von einer Überangebotswelle überrollt zu werden.

Denn die Markteintrittsbarrieren sind auf Grund des erforderlichen Spezial-Know-hows vergleichsweise hoch. Und die Transportkapazitäten lassen sich nicht so leicht vermehren wie beispielsweise bei Containerschiffen, Tankern oder Massengutfrachtern. Im Gegenteil: Fachleute rechnen damit, dass sich die Flottengröße aufgrund von anstehenden Verschrottungen nicht vergrößern wird. Ein Drittel der vorhandenen Mehrzweck-Schwerguttonnage ist älter als 25 Jahre, und die Neubautätigkeit ist überschaubar. Das Research-Unternehmen Dynamar erwartet, dass die bestellten Schiffe die zur Verschrottung anstehenden Schiffe nicht kompensieren können.

Die Hauptfracht von Schwergutschiffen

sind kostspielige Investitionsgüter. Die Planung der jeweiligen Vorhaben dauert in der Regel mehrere Jahre und wird nur schwach von Konjunkturzyklen beeinflusst. Ein vergleichsweise großer Teil des Transportaufkommens wird zudem über staatliche Investitions- und Konjunkturprogramme generiert. Das heißt: Auch wenn die Wirtschaft schwächelt, gibt es im Schwergutbereich noch immer Fracht. Überdies sorgen der Offshore-Boom und das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern für eine gute Nachfrage nach Transportkapazitäten.

Potenzielles Wachstum im Projekt-ladungsmarkt/Schwergutmarkt
(in Mio. Tonnen)



Allein in China sind beispielsweise über 400 neue Kraftwerke in den kommenden zehn Jahren geplant.

Vorteile des Schwergutschiffs MS „Wiltshausen“

- Mobiler Sachwert – börsenunabhängiges Investment
- Aussichtsreicher Markt für Mehrzweck-Schwergutschiffe, keine Überkapazitäten
- Renommierete Reederei Briese mit sehr guter Leistungsbilanz
- Erfolgreiche Kooperation Reederei Briese und Oltmann Gruppe seit über 20 Jahren
- Marktführender Schwergutcharterer BBC Chartering & Logistic
- Prognostizierter Gesamtmittlerückfluss i. H. v. rund 230 Prozent der Beteiligungssumme
- Weitestgehend steuerfreie Auszahlungen dank Tonnagesteuer
- Kein Agio – niedrige Nebenkosten



Aktuelles aus der Presse

„Multipurpose-Schiffe trotzen der Krise“ | Analysehaus Scope, 8. November 2011

„[...] Der Begriff „Multipurpose“ beschreibt ein vielseitig einsetzbares Schiff. Gemeint sind jedoch vor allem Schwergutschiffe [...] ist die Nachfrage nach diesem Schiffstyp vergleichsweise unabhängig vom aktuellen wirtschaftlichen Geschehen. [...]“



„Gute Schiffe finden noch Investoren“ | DVZ, Deutsche Verkehrs- und Logistikzeitung, 22.10.2011

„[...] genießen einige deutsche Schwergutreedereien weiterhin das Vertrauen der Investoren. In Zusammenarbeit mit dem Leeraner Emissionshaus Oltmann werben die Reedereien Briese aus Leer und Jüngerhans aus Haren/Ems dieses Jahr wieder hohe Kommanditeinlagen bei privaten Anlegern ein. [...]“



„Auf den Weltmeeren lässt sich immer noch Geld verdienen“ | Vermögen und Steuern, September 2011

„[...] Als Investitionsgüter sind Schiffe Sachwerte, die auch in Krisenzeiten ihren inneren Wert nicht verlieren. Investoren schätzen sie als renditestarke Anlageklasse, die wenig mit den Hauptanlagemärkten wie dem Aktien- oder Anleihemarkt korreliert [...] So hat die Oltmann Gruppe beispielsweise in den 25 Jahren ihres Bestehens Schiffe nach durchschnittlich 5,6 Jahren verkauft und dabei im Schnitt eine IRR-Rendite von 26,6 % pro Jahr erzielt [...]“



Immer mehr und immer größere Schiffe

Preiskampf der Containerreedereien

Die weltweite Flotte von Containerschiffen war mit rund 6.000 Frachtern noch nie so groß wie heute. Dennoch wurden weitere rund 650 Schiffe mit zusätzlichen 30 Prozent des bereits jetzt sehr hohen Transportvolumens bestellt. Zahlreiche Containerschiff-Neubauten drängen auf den Markt, vor allem in die obere Größenklasse von 10.000 Containern und mehr. Um Containerriesen mit bald 18.000 Containern zu betreiben, kämpfen die Reedereien um Marktanteile. Dafür akzeptieren sie auch Charraten, die nicht kostendeckend sind, was zu einem Verfall der Charraten in der zweiten Jahreshälfte geführt hat. Zudem

wird mit den bestellten Großcontainerschiffen ein gravierendes Überangebot geschaffen, da eine entsprechende Verschrottung älterer Schiffe nicht erfolgt.

So erwartet die führende Container-Liniereederei Maersk für 2011 einen Verlust, resultierend aus den niedrigeren Einnahmen speziell auf den Routen zwischen Asien und Europa. Sie liefert sich mit der Schweizer Reederei MSC seit einem Jahr einen erbitterten Preiskampf um Marktanteile. „Einen Container von Halle nach Hamburg fahren zu lassen ist teurer, als ihn anschließend von dort nach Shanghai zu verschiffen“, wird

ein Speditionsmanager in den Medien zitiert. Dadurch werden auch die Raten der übrigen Größenklassen belastet.

Dieser Entwicklung im Containersegment konnten sich auch einige Schiffe der Oltmann Gruppe nicht entziehen. Mehrere Containerschiffe sind in schwereres Fahrwasser geraten. Rund zwei Drittel der fahrenden Flotte der Oltmann Gruppe sind allerdings nicht im Containersegment, sondern im vergleichsweise stabilen Mehrzweck- bzw. Schwergutmarkt unterwegs.

Überreicht durch:

Schmidtner
Finanzdienstleistungen

Postfach 13 08 84
20108 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 - 325 07 14 - 0
Fax: +49 (0) 40 - 325 07 14 - 50

Info@Schmidtner-GmbH.de
www.Schmidtner-GmbH.de