

Ocean Partners Shipping Invest 3

CHANCEN ERKENNEN UND RECHTZEITIG WAHRNEHMEN, MIT SUBSTANZ UND GESPÜR FÜR DEN AUGENBLICK –
DIE ZU ALLEN ZEITEN GELTENDE VORAUSSETZUNG FÜR UNTERNEHMERISCHEN ERFOLG ERFÄHRT EINE NEUAUFLAGE.



Chancen erkennen,
Chancen wahrnehmen.

Ocean Partners Shipping Invest 3: Chancen erkennen, Chancen wahrnehmen.

Ocean Partners Shipping Invest 3 ist ein antizyklisch investierender Fonds, der die aktuell sehr niedrigen Schiffspreise nutzt, um einen maximalen Wertzuwachs auf das eingesetzte Kapital der beteiligten Anleger zu erzielen. Privatanleger, die diese Marktchance erkennen, haben jetzt die Gelegenheit, sich an Ocean Partners Shipping Invest 3 zu beteiligen.

Historisch niedrige Einstandspreise

2010 – ein günstigerer Einstiegszeitpunkt scheint kaum vorstellbar. Die besonderen Chancen ergeben sich aus den derzeit historisch niedrigen Schiffspreisen. Gegenüber dem Preisniveau von Anfang 2008 können Containerschiffe auf Second-Hand-Basis aktuell rund 50 % günstiger erworben werden. Selbst bei neuwertigen Schiffen liegt der heutige Marktpreis deutlich unter dem Herstellungspreis einer Werft. Daher ist bis auf weiteres nicht mit weiteren Neubestellungen zu rechnen. Während sich Charraten und Schiffspreise noch in der Nähe ihrer Tiefpunkte bewegen, hat sich der Ausblick auf das Weltwirtschaftswachstum 2010 deutlich erhellt. Auch der weltweite Containerhafenumschlag nimmt seit Februar 2009 wieder signifikant zu.

– 49 % – 57 % – 61 % – 59 %

Entwicklung der Second-Hand-Preise für 5 Jahre alte Schiffe Preise in US-Dollar für charterfreie Schiffe, Finanzierung auf Eigenkapitalbasis

5 Jahre altes Schiff	1.100 TEU	1.700 TEU	2.500 TEU	3.500 TEU
Durchschnittspreis April 2008	24,80 Mio.	37,50 Mio.	57,00 Mio.	65,30 Mio.
Durchschnittspreis Dezember 2009	12,75 Mio.	16,00 Mio.	22,00 Mio.	27,00 Mio.
Preisvorteil in US-Dollar	12,05 Mio.	21,50 Mio.	35,00 Mio.	38,30 Mio.
Preisvorteil in % ca.	– 49 %	– 57 %	– 61 %	– 59 %

Quelle: Howe Robinson Marine Evaluations, Dezember 2009

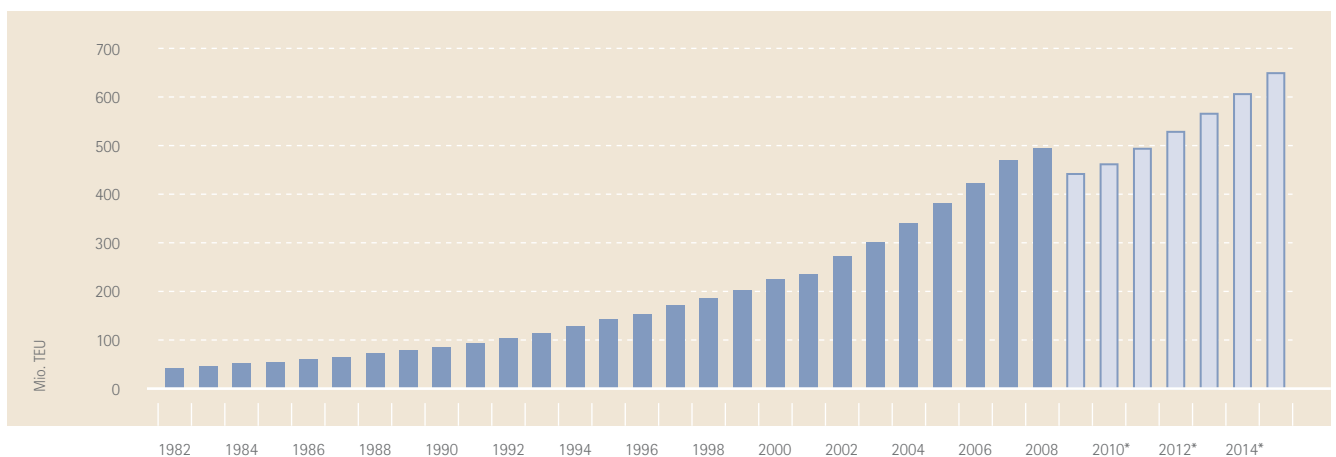
Unsere Welt dreht sich schneller

Die Weltwirtschaft wird von weltweiter Arbeitsteilung bestimmt. Zwischen Herstellung und Verbrauch der Waren unseres täglichen Lebens liegen Welten – im wahrsten Sinne des Wortes. Kontinente und Länder, vor allem aber die dynamischen Wachstumszentren dieser Welt, sind ohne planmäßige Verbindungen praktisch nicht mehr existent. Verbindungen herstellen zwischen Angebot und Nachfrage, zwischen Produktion und Konsum, zwischen natürlichen Vorkommen und den Schauplätzen der Veredelung und Verarbeitung ist eine logistische Herausforderung unserer Zeit. Keine anderen Transportmittel können dieser Herausforderung auch nur annähernd so gut begegnen wie leistungsfähige Schiffe, die unter ökonomischen Rahmenbedingungen zuverlässig aus aller Welt in alle Welt liefern.

Der Container – Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte

Seit Beginn der kommerziellen Containerschifffahrt im Jahr 1966 hat das Transportsystem Container einen fast ungebrochenen und sehr dynamischen Aufschwung erlebt. Viele Indikatoren weisen auf ein auch künftig überproportionales Wachstum des Containerverkehrs hin. Das Bevölkerungswachstum von jährlich über 80 Millionen Menschen weltweit lässt weiterhin einen Konsumzuwachs und damit die Ausweitung des Welthandels erwarten. Hinzu kommt die positive Prognose der Wirtschaftsentwicklung in exportorientierten Ländern, vor allem in Südostasien. Aufgrund der hohen Exporteinnahmen steigen auch die Importe dieser Länder. Und schließlich werden auf immer mehr Schifffahrtsrouten konventionelle Stückgutverkehre durch Containerverkehre ersetzt. Heute werden jährlich rund 450 Millionen Container in den Häfen weltweit umgeschlagen. Nach Expertenmeinung soll dieses Volumen bis zum Jahr 2015 auf über 650 Millionen Container anwachsen.

Weltweiter Containerumschlag in den Häfen im Zeitraum 1982 bis 2008, Prognose bis 2015



Quellen: Daten basierend auf Clarkson Research Services "Container Intelligence Monthly 10/2009", London, verschiedene Jahrgänge;
 Daten 1982 bis 1995 aus verschiedenen Marktberichten und Datenerhebungen, Berechnungen und Annahmen von Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Niefünd; * Prognose

Containerschifffahrt – im Welthandel von tragender Bedeutung

Rund 90 % aller Gütertransporte erfolgen über den Wasserweg. Die anhaltende Globalisierung sowie eine erwartete Erholung der Weltwirtschaft werden zu einem Anstieg des Welthandelsvolumens führen. Hiervon werden Containerschiffe der Größenordnung 1.000 TEU bis 3.500 TEU voraussichtlich im besonderen Maße profitieren. Für dieses kleine bis mittelgroße Größensegment sehen Schifffahrtsanalysten die besten Chancen für eine frühzeitige Markterholung. Der Grund ist in dem rückläufigen Tonnagezulauf dieses Größensegmentes sowie in der vielseitigen Einsatzmöglichkeit dieser Schiffe in den Interregional-, Nordsüd- und Verteilerdiensten zu sehen.

Die Investitionsstrategie

Das Beteiligungsangebot Ocean Partner Shipping Invest 3 eröffnet privaten Anlegern Chancen auf eine hohe Wertschöpfung mit gezielten Investitionen in einem Weltmarkt, der derzeit stark unterbewertet ist. Die Strategie sieht vor, das aktuell sehr niedrige Preisniveau für Investitionen in mittelgroße Containerschiffe zu nutzen, diese zu betreiben und künftige Marktchancen für die Weiterveräußerung wahrzunehmen.

Schiffstypen mit Chancenpotenzial

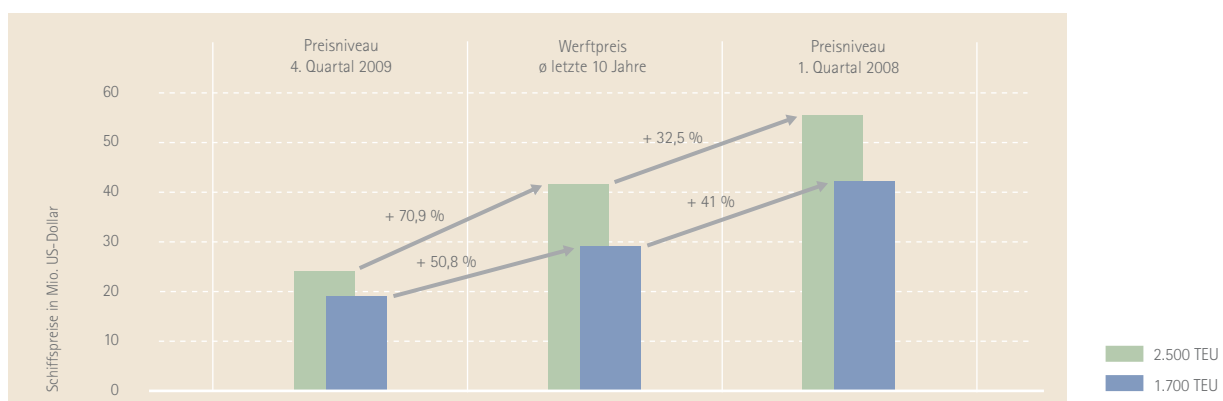
Im Fokus stehen marktgängige Containerschiffe der Größenordnung 1.000 TEU bis 3.500 TEU. Für dieses kleine bis mittelgroße Größensegment sehen Schifffahrtsanalysten die besten Chancen für eine frühzeitige Markterholung. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen erwartet ab den

Jahren 2011 / 2012 eine ausgeglichene Angebots- und Nachfragesituation im Bereich der kleinen und mittelgroßen Containerschiffe. Für die Charraten und die Schiffspreise kann das die zeitnahe Rückkehr auf ein Niveau im Bereich der langfristigen Mittelwerte bedeuten.

Zahlreiche Transaktionen

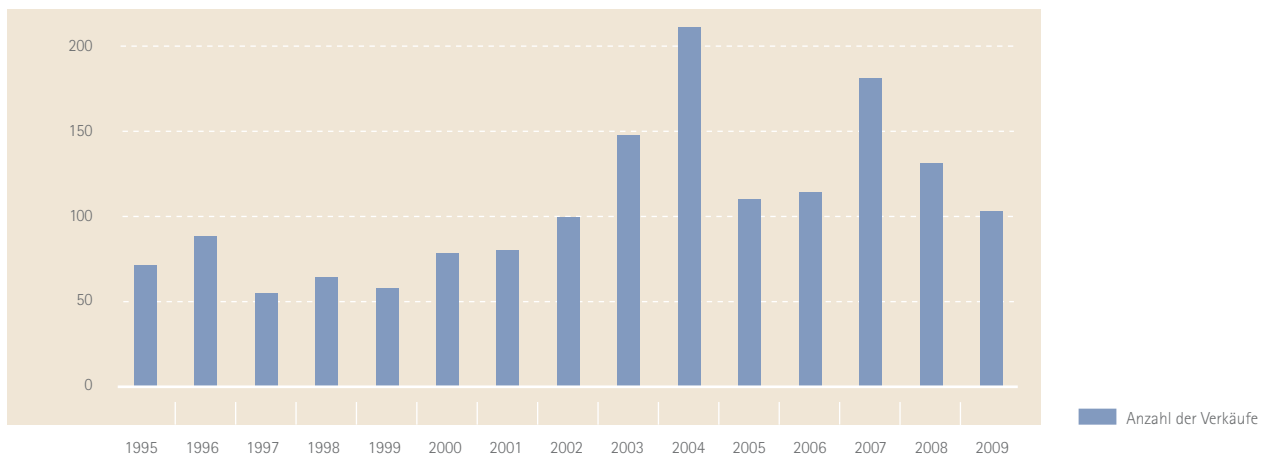
Zum Anlagespektrum zählen zeitnah abzuliefernde Neubauten, sogenannte Resales, sowie bereits in Fahrt befindliche Schiffe, die nach dem 1. Januar 1998 in Dienst gestellt wurden. Der Anlageschwerpunkt liegt bei möglichst neuen bzw. neuwertigen Containerschiffen, die auf Second-Hand-Basis

Preisentwicklungspotenzial für neuwertige mittelgroße Containerschiffe



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten von Clarkson und Howe Robinson, November 2009

Anzahl der Verkaufstransaktionen bei Containerschiffen



Quelle: Clarkson, November 2009

zu aktuellen Marktkonditionen erworben werden können. An möglichen Transaktionen mangelt es nicht. Zwischen 100 und 200 Containerschiffe wechseln jährlich den Besitzer. Allein im Jahr 2009 wurden bis Ende November über 100 Containerschiffe verkauft – und das auf einem gegenüber dem Vorjahre um rund 50 % reduzierten Preisniveau.

Preissteigerungen erwartet

Seit Oktober 2008 ist weltweit kaum ein Containerschiff neu bestellt worden. Im gleichen Zeitraum wurden dem Großsegment bis 3.000 TEU mehr Schiffe durch Verschrottung entzogen, als in den letzten fünf Jahren vor Oktober 2008 zusammen. Beide Faktoren könnten bei einem erwarteten Marktaufschwung zu einer Verknappung der Tonnage und damit zu einem Anstieg der Charterraten und der Schiffspreise führen.

Verkaufschancen wahrnehmen

Nach Abschluss der vorgesehenen Investitionstätigkeit des Fonds werden während der Betriebsphase der Schiffe regelmäßig die sich ergebenden Veräußerungsmöglichkeiten überprüft. Hierbei sollen die sich aus einer etwaigen Preissteigerung der Containerschiffe ergebenden Chancen zeitnah für den Verkauf einzelner Schiffe wahrgenommen werden.

Überschaubare Laufzeit

Die Laufzeit des Fonds ist auf 10 Jahre bis zum 31. Dezember 2020 ausgelegt. Der möglicherweise vorzeitige Verkauf einzelner oder sämtlicher Schiffe kann zu einer entsprechenden Verkürzung der geplanten Fondslaufzeit führen.

Niedrige Steuerbelastung

Bei allen zu erwerbenden Containerschiffen ist vorgesehen, zur pauschalen Gewinnermittlung – der so genannten "Tonnagesteuer" – zu optieren. Mit der pauschalen Gewinnermittlung sind nicht nur die laufenden Gewinne eines Schiffsbetriebs, sondern auch ein etwaiger Gewinn aus einem Veräußerungserlös abgegolten.

Renditechancen für den Anleger

Eine Beteiligung an Ocean Partners Shipping Invest 3 eröffnet aussichtsreiche Renditeperspektiven. Die möglichen Mittelrückflüsse einer Beteiligung lassen sich aus der auf dieser Seite abgebildeten Renditechancenmatrix ableiten. Die Matrix bezieht sich beispielhaft auf Investitionen in Schiffe der Größenklasse 1.700 TEU und 2.500 TEU.

Auf Basis von unterschiedlichen Annahmen hinsichtlich eines möglichen Ankaufspreises des jeweiligen Schiffes und unterschiedlichen Erwartungen hinsichtlich der Charratenerwartungen lassen sich je nach Einschätzung optimistische und weniger optimistische Szenarien des Gesamtmittelrückflusses nach Steuern entwickeln.

In Abhängigkeit des Kaufpreises eines 1.700 TEU Containerschiffes liegt der prognostizierte Gesamtmittelrückfluss bei einer Charratenerwartung von durchschnittlich US-Dollar 13.500 pro Tag im Bereich von 187 % bis 242 % (Mid-Case Szenario).

Renditechancen-Matrix (Prognose)

Ergebnis für den Anleger unter Zugrundelegung unterschiedlicher Szenarien bei Erwerb und Betrieb eines Schiffes über zehn Jahre

Gesamtmittelrückfluss nach Steuern und Ergebnisbeteiligung der Anbieterin bei Verkauf des Schiffes nach zehn Jahren zum 10-Jahresmittelwert

1.700-TEU-Schiff	Kaufpreis in US-Dollar	Durchschnittliche Charrate in US-Dollar pro Tag	Kumulierter Gesamtmittelrückfluss in % auf das Eigenkapital
	18.000.000	12.000	203,3 %
	18.000.000	13.500	242,6 %
	18.000.000	15.000	281,9 %
	20.000.000	12.000	176,1 %
	20.000.000	13.500	212,5 %
	20.000.000	15.000	248,2 %
	22.000.000	12.000	148,7 %
	22.000.000	13.500	187,6 %
	22.000.000	15.000	220,2 %
2.500-TEU-Schiff	26.000.000	15.000	203,8 %
	26.000.000	18.000	259,4 %
	26.000.000	21.000	315,1 %
	28.000.000	15.000	184,5 %
	28.000.000	18.000	236,4 %
	28.000.000	21.000	288,3 %
	30.000.000	15.000	164,6 %
	30.000.000	18.000	216,3 %
	30.000.000	21.000	264,9 %

Starke Partner

Howe Robinson

Im Jahr 1883 wurde die Howe Robinson & Company in London gegründet, um sich in der britischen Handelsschifffahrt Ende des 19. Jahrhunderts als Schiffsmakler und Befrachter zu betätigen. Seither entwickelte sich das Unternehmen zu einem der größten unabhängigen Schiffsmaklergesellschaften im Bereich der Massengutfrachter und später auch in der Containerschifffahrt mit einem weltumspannenden Netzwerk über alle Kontinente.

Über 125 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt

Mit Howe Robinson & Co. Ltd. steht den Anlegern ein starker Partner mit mehr als 125 Jahren Erfahrung in der Schifffahrt zur Seite. Das Dienstleistungsspektrum umfasst die Vermittlung von Charterverträgen, die Vermittlung von An- und Verkaufstransaktionen

von Second-Hand-Tonnage und Neubaukontrakten sowie die Erstellung von Wertgutachten für zahlreiche Schiffstypen.

Vom hervorragenden Marktzugang profitieren

Durch die enge Zusammenarbeit mit Howe Robinson eröffnet sich ein hervorragender Zugang zum Markt der Containerschifffahrt. Zugang zu aktuellen Daten und Informationen wie tägliche Markteinschätzungen, Übersichten der zum Verkauf stehenden Containerschiffe und Charterperspektiven für konkrete Schiffstypen. Zugang zu technischen Daten, Wartungshistorie, Charter- und Befrachtungshistorie von einzelnen Containerschiffen, Informationen über die Möglichkeiten der Wiederveräußerung von Schiffen, Reports über erfolgte Verkaufstransaktionen sowie aktuelle Research-Informationen.

Dem Vorreiter bei opportunistischen Schiffsbeteiligungen vertrauen

Chancen erkennen und wahrnehmen zum Zeitpunkt ihres Entstehens – mit dieser Kernphilosophie wurde 2008 nicht nur der erste Fonds des Emissionshauses Ocean Partners Shipping aufgelegt, sondern gleichzeitig auch ein neues Kapitel der antizyklisch orientierten Fonds im Bereich der Containerschifffahrt aufgeschlagen. Der erste Fonds der Serie Shipping Invest wurde 2009 mit über US-Dollar 29 Mio. Eigenkapital geschlossen. Die hervorragende Resonanz bestätigt die Strategie von Ocean Partners Shipping, jetzt die historisch niedrigen Schiffspreise zu nutzen, um einen maximalen Wertzuwachs für private Anleger zu erwirtschaften. Mit dem hier vorliegenden Beteiligungsangebot Ocean Partners Shipping Invest 3 wird die bisherige Erfolgsgeschichte fortgesetzt.

Fondsplandaten Ocean Partners Shipping Invest 3

Art der Beteiligung	Kommanditbeteiligung an der OPS Ocean Partners Shipping Invest 3 GmbH & Co. KG (Dachfonds)
Eigenkapital	US-Dollar 25 Mio. geplant. Eine Erhöhung steht im Ermessen der Komplementärin. Die endgültige Höhe des Beteiligungskapitals wird nach Schließung des Fonds ermittelt und kann nach oben und unten abweichen.
Investitionsstrategie	Die Strategie sieht vor, das aktuell sehr niedrige Preisniveau für Investitionen in mittelgroße Containerschiffe zu nutzen, diese zu betreiben und künftige Marktchancen für die Weiterveräußerung wahrzunehmen.
Investitionsobjekte	Neuwertige und neue Second-Hand-Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 1.000 TEU bis 3.500 TEU sowie in zweiter Linie auch Beteiligungen an einzelnen Schifffahrtsgesellschaften der genannten Größenordnung, insbesondere im Rahmen von Co-Investitionen und Kapitalerhöhungen.
Marktzugang	Bei der Auswahl und Durchführung der geplanten Investitionen ist Howe Robinson & Co. Ltd., die weltweit größte unabhängige Schiffsmaklergesellschaft für Containerschiffe mit mehr als 125 Jahren Erfahrung in der Schifffahrt, als Partner eingebunden.
Investitionsbeginn	Die Investitionstätigkeit wird bereits während der Eigenkapitaleinwerbung, spätestens nach Ende der Platzierungsfrist aufgenommen.
Renditechancen	Gesamtmittelrückfluss gemäß Renditechancenmatrix (Prognose) im Bereich von 187 % bis 242 % im Mid-Case Szenario für ein 1.700 TEU-Schiff in Abhängigkeit des Kaufpreises prognostiziert.
Laufzeit	Die Laufzeit ist auf rund 10 Jahre ausgelegt. Eine frühere Veräußerung der Schiffe kann auch zu einer kürzeren Beteiligungsdauer als 10 Jahre führen.
Beteiligungsmöglichkeit	Die Mindestzeichnungssumme beträgt US-Dollar 25.000. Ein Agio wird nicht erhoben.
Einzahlungsmodalitäten	50 % der Zeichnungssumme nach Annahme der Beitrittserklärung durch die Treuhänderin sowie 50 % bei Investitionsbeginn, spätestens nach Beendigung der Platzierungsfrist.
Einzahlungswährung	Es besteht die Wahlmöglichkeit, die Einzahlung in US-Dollar oder in Euro zu leisten.
Frühzeichnerbonus	5 % p.a. auf die erste Einzahlungstranche in Höhe von 50 % der Zeichnungssumme sowie auf weitere Einzahlungstranchen, die bereits während der Platzierungsphase für erste Investitionen abgerufen werden.
Steuerliche Aspekte	Aufgrund der geplanten Option zur Tonnagesteuer werden möglichen Auszahlungen geringe Steuerzahlungen gegenüberstehen. Auch ein etwaiger Veräußerungsgewinn ist durch die Tonnagesteuer abgegolten.

Wichtige Hinweise: Diese Kurzinformation ist kein Verkaufsprospekt. Sie dient der Information über die darin beschriebene unternehmerische Beteiligung. Die hier gemachten Angaben stellen keine Anlageberatung dar. Eine Anlageentscheidung kann auf Basis dieser Information nicht begründet werden. Maßgeblich ist allein der Verkaufsprospekt des Beteiligungsangebotes OPS Ocean Partners Shipping Invest 3 GmbH & Co. KG, welcher auch ausführliche Informationen zu den Risiken der Beteiligung enthält. Den veröffentlichten Verkaufsprospekt stellt Ihnen Ihr Berater gerne zur Verfügung. Zeichnungen können nur in Verbindung mit dem veröffentlichten Verkaufsprospekt erfolgen. Dem Anleger wird empfohlen, vor einer Beteiligung die steuerlichen Folgen mit seinem Steuerberater zu erörtern. In die Zukunft gerichtete Aussagen und Angaben basieren auf Annahmen und enthalten daher Risiken und Unsicherheiten, auch ein Totalverlust des eingesetzten Kapitals ist möglich. Die Annahmen können auch nicht als Garantie verstanden werden, dass die tatsächliche Entwicklung den Planungen entspricht. Der veröffentlichte Verkaufsprospekt, der Gesellschaftsvertrag, der Treuhand- und Verwaltungsvertrag, die sonstigen Unterlagen sowie alle weiteren Informationen betreffend des Beteiligungsangebotes OPS Ocean Partners Shipping Invest 3 GmbH & Co. KG stehen einen Werktag nach der Veröffentlichung des Verkaufsprospektes gemäß § 9 Abs. 1 Verkaufsprospektgesetz bei der OPS Ocean Partners Shipping GmbH & Co. KG, Ferdinandstraße 25–27, D-20095 Hamburg, zur Verfügung. Stand: 8. Februar 2010

OPS Ocean Partners Shipping
GmbH & Co. KG
Ferdinandstraße 25 - 27
D - 20095 Hamburg
Telefon +49 (40) 411 11 37 - 0
Telefax +49 (40) 411 11 37 - 229
info@op-shipping.com
www.op-shipping.com

