

Persönlich/Vertraulich

Herr
Daniel Mustermann
Musterallee 11
99999 Musterhausen

Dialog-Center

Durchwahl:
+49 (0)40 325678-400

E-Mail:
dialog-center@lloyd-treuhand.de

Datum:
16.07.2014

Best of Shipping III -Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG
Daniel Mustermann
Kunden-Nr.: 99999

Zwischeninformation 2014
Aufruf zur Beiratskandidatur

Sehr geehrter Herr Mustermann,

in der beigefügten Zwischeninformation berichtet die Fondsgeschäftsführung über das allgemeine wirtschaftliche Umfeld der Schifffahrtsmärkte sowie die Entwicklungen Ihrer Fondsgesellschaft und gibt einen Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr.

Geschäftsbericht 2014

Voraussichtlich im vierten Quartal dieses Jahres werden wir Ihnen den Geschäftsbericht mit den Unterlagen zur Gesellschafter- und Treugeberversammlung 2014 zur Verfügung stellen. Der Geschäftsbericht wird umfassend über den wirtschaftlichen Verlauf des abgelaufenen Geschäftsjahres 2013 und über die Entwicklung des Jahres 2014 informieren.

Aufruf zur Beiratskandidatur

In diesem Jahr steht die Neuwahl Ihres Beirats an. Ausführliche Informationen zu den Aufgaben des Beirats finden Sie im Gesellschaftsvertrag unter § 6 Ziffer 4 und § 10. Sollten Sie Interesse an einer Beiratskandidatur haben, bitten wir Sie, uns bis zum 30.08.2014 eine kurze Beschreibung Ihrer Person (bitte maximal 20 Zeilen bei Schriftgröße 10) zuzusenden, gern auch an die im Briefkopf genannte E-Mail-Adresse. Die Kurzdarstellungen aller Kandidaten werden wir zusammen mit dem Geschäftsbericht und der Einladung zur ordentlichen Gesellschafter- und Treugeberversammlung 2014 an alle Gesellschafter versenden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Lloyd Treuhand GmbH

Marktsituation

In den ersten Monaten des Jahres 2014 hat die Weltkonjunktur an Dynamik gewonnen. Insbesondere die Industrieländer, wie z.B. die USA, haben ihren Anteil dazu beigetragen. Da hier der Konsum einen wesentlichen Beitrag zum Wachstum leistet, dürften davon auch die Schwellenländer (vor allem Emerging Asia) profitieren. Vor diesem Hintergrund kann mit stärkeren Nachfrageimpulsen für die Containerschifffahrt gerechnet werden. Trotzdem hat der IWF seine Prognose für das Weltbruttoinlandsprodukt um 0,1 % auf 3,6 % (Vorjahr 3,3 %), vor dem Hintergrund der Abschwächung in einigen Schwellenländern wie Brasilien, Südafrika oder Russland und den Unruhen in der Ukraine und Irak, abgesenkt. Für den Welthandel wird 2014 ein Wachstum von 4,3 % prognostiziert.

Für die Dry Bulk- und Tankschifffahrt bleibt China mit seinem Rohstoffhunger (v.a. Eisenerz, Kohle und Rohöl) Dreh- und Angelpunkt. Die Wirtschaftsdaten und die Finanzmarktreformen der letzten Monate deuten zwar auf eine Verlangsamung des Wachstums hin, allerdings ist der für 2014 erwartete BIP-Zuwachs von 7,2 % immer noch relativ hoch.

Auch für den Euroraum wird ein leichtes Wirtschaftswachstum von 1,2 % (Vorjahr: -0,4 %) erwartet. Dies soll vor allem durch die weitere Absenkung des Euro-Leitzinssatzes auf ein historisches Tief von 0,1 % erreicht werden.

Containerschifffahrt

Auch im Jahr 2014 leidet die Containerschifffahrt unter den bestehenden Überkapazitäten. Diese Überkapazitäten und der Wettbewerb der Linienreedereien untereinander führen dazu, dass das Erhöhungspotenzial der Fracht- und Charraten weiterhin begrenzt bleibt. Dementsprechend ist der Charratenindex NewCotex seit Beginn des Jahres nur leicht um 6 Punkte auf aktuell 366 Punkte angestiegen (Anstieg um rd. 1,7 %). Das Rateniveau ist nach wie vor unbefriedigend und reicht bei vielen Schifffahrtsgesellschaften nicht aus, um allen Zahlungsverpflichtungen vollständig nachzukommen.

Problematisch ist weiterhin das Überangebot an Schiffstonnage. Zwar werden viele Schiffe verschrottet (Stand Ende Mai 2014: 87 Schiffe mit einer Stellkapazität von 247.420 TEU) und der Branchendienst Alphaliner prognostiziert für das gesamte Jahr 2014 sogar Verschrottungen von Schiffen mit einer Kapazität von insgesamt ca. 500.000 TEU. Bereits im Jahr zuvor wurden 209 Schiffe mit einer Kapazität von 461.298 TEU dem Markt entzogen. Das durchschnittliche Schiffsalter verschrotteter Schiffe ist dabei auf 22 Jahre gesunken. Im Jahr 2012 betrug das durchschnittliche Alter noch 24 und im Jahr zuvor 29 Jahre. Die vergleichsweise hohen Verschrottungszahlen reichen jedoch nicht aus, um das Überangebot abzubauen.

Die unbefriedigende Situation wird dadurch verschärft, dass weiterhin viele Linienreedereien neue und verbrauchsärmere Schiffe bestellen, mit dem Ziel über ihre Flotte eine Verringerung des Treibstoffverbrauches zu erreichen, der den Hauptkostenfaktor der Linienreedereien ausmacht. Allein in diesem Jahr wurden bereits 89 Schiffe mit 638.723 TEU neu bestellt - das aktuell niedrige Kaufpreisniveau der Werften wird von den Reedereien genutzt, um ihre Flotten zu modernisieren. Im Orderbuch der Werften stehen aktuell insgesamt noch 496 Schiffe mit einer Kapazität von rd. 3,7 Mio. TEU. Dies entspricht 20,9 % der gesamten Flottenkapazität. Bei den bestellten und in der jüngeren Vergangenheit abgelieferten Schiffen handelt es sich vorrangig um Großtonnage, d.h. Schiffen mit Stellkapazitäten von mehr als 10.000 TEU. Durch den Kaskadeneffekt (Verdrängung von Schiffen aus ihren angestammten Routen durch größere Schiffe) ziehen sich die Überkapazitäten jedoch durch alle Größenklassen.

Das bestehende Überangebot führt dazu, dass weiterhin eine erhebliche Zahl an Schiffen ohne Beschäftigung ist. Aktuell liegen 121 Schiffe mit einer Kapazität von 251.000 TEU beschäftigungslos auf.

Saisonbedingt hat sich die Zahl seit Beginn des Jahres um 114 Schiffe bzw. 528.230 TEU reduziert. Alphaliner rechnet jedoch zum Jahresende wieder mit einem Anstieg der Aufliegerzahlen.

Der Wettbewerb um Ladung unter den Linienreedereien wird auch durch die Bildung von größeren Allianzen verstärkt. Die drei größten Linienreedereien Möller-Maersk, MSC und CMA CGM hatten zuletzt sogar einen Zusammenschluss zur sog. „P3-Allianz“ prüfen lassen. Diese Allianz wurde jedoch aus kartellrechtlichen Gründen untersagt. Der Fusion von Hapag-Lloyd und CSAV steht nichts entgegen, so dass damit die viertgrößte Containerreederei weltweit entstehen wird.

Auch die Belebung des Welthandels und die damit verbundene Steigerung des Transportaufkommens werden nicht ausreichen, um das Überangebot schon in diesem Jahr abzubauen. Alphaliner rechnet mit einer Steigerung des Transportaufkommens gegenüber dem Vorjahr um 4,8 % (Vorjahr: 3,8 %) bei einem Flottenwachstum von 5,6 % (Vorjahr: 5,7 %). Andere Analyse- und Brokerhäuser gehen von einem gleich hohen Anstieg des Transportaufkommens und der Flottenkapazität aus. Auch dies dürfte jedoch nicht zu einem Angleichen von Angebot und Nachfrage führen, so dass kurzfristig auch noch nicht mit einer deutlichen Erholung der Chartermärkte gerechnet wird. Mit einer moderaten Steigerung der Charraten wird frühestens im Verlauf des kommenden Jahres gerechnet.

Quelle: Clarkson Research Services, Alphaliner Monthly Monitor, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Stand: Mai/Juni 2014.

Tankschifffahrt

Auch die Tankermärkte bleiben weiterhin unter Druck. Bis Ende 2013 sah es so aus, als würden die Überkapazitäten langsam abgebaut werden können. Die aktuellen Bestellaktivitäten stehen dieser Entwicklung entgegen.

Dies zeigt sich auch an den Frachtraten, die sich von November bis März kräftig erholten, im Anschluss aber stark eingebrochen sind. Der BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) sank von seinem Jahreshöchststand zu Beginn des Jahres 2014 von 1.344 Punkten auf 644 Punkte und liegt aktuell etwas höher bei 747 Punkten. Auch in dem Segment der Produktentanker konnte diese negative Tendenz festgestellt werden. Der BCTI (Baltic Clean Tanker Index) notierte Ende des ersten Quartales die Höchstmarke von 629 Punkten und liegt derzeit nur noch bei 544 Punkten. Ursächlich für den Rückgang ist neben dem Tonnageüberhang vor allem auch der Übergang in die traditionell schwachen Sommermonate.

Nachdem im Jahr 2013 die Internationale Energieagentur (IEA) aufgrund der schwächelnden Weltkonjunktur ihre Prognose der globalen Rohölnachfrage auf 90,6 Mio. Barrel pro Tag herabgesetzt hatte, hat sie ihre Prognose für die weltweite Erdölnachfrage 2014 nach oben revidiert. Grund ist der Anstieg des US-amerikanischen Verbrauchs auf ein Fünfjahreshoch. Die IEA erwartet für 2014 einen Anstieg der täglichen Rohölnachfrage um 1,6 Mio. Barrel auf 92,2 Mio. Barrel. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um 1,8 %.

In der Betrachtung darf nicht die steigende Ölproduktion durch das sog. „Fracking“ in Nordamerika fehlen, das dazu führt, dass die USA weniger Öl importieren und dadurch in deutlich geringerem Umfang Schiffstransporte in die USA benötigt werden. Bis Ende 2013 war ein Rückgang von 11 % zu verzeichnen, nachdem im Jahr 2012 bereits 7 % weniger Ölimporte registriert worden sind. Maßgeblicher Wachstumstreiber bleibt jedoch weiterhin China. Global resultiert daraus insgesamt nur ein leichter Anstieg der Nachfrage nach Transportkapazitäten von 1,2 %.

Die weltweite Flotte der Tanker ist im Vergleich zum Ende des Jahres 2013 leicht gefallen und umfasst per 31.05.2014 insgesamt noch 5.776 Tanker mit einer Tragfähigkeit von 496.800.000 tdw. So haben in den letzten drei Monaten 41 Frachter die Flotte verlassen. Diese relativ hohe Zahl an Verschrottungen mildert den Tonnagezuwachs etwas ab. 2014 wird mit einem Flottenwachstum bei den Rohöltankern von 1,6 % und bei den Produktentankern von 3,2 % gerechnet. Demgegenüber steht

ein Nachfragewachstum von 1,6 % bzw. 4,7 %, sodass die neu auf den Markt kommende Tonnage nahezu absorbiert werden dürfte. Jedoch bleibt auch die Bestellaktivität hoch. Zum 31.05.2014 stehen insgesamt 746 Bestellungen in den Orderbüchern der Werften – das sind rund 13,3 % der fahrenden Flotte und etwa 25 % mehr Bestellungen als noch zum Ende des Vorjahres.

Der Stand des Orderbuchs ist damit eine Belastung für den wenig dynamischen Markt. Der dringend benötigte Abbau des Angebotsüberhangs wird voraussichtlich nur sehr langsam voranschreiten und sich im Jahr 2015 stattdessen wieder leicht erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass die Einjahres-Zeitcharrerraten ihren Seitwärtstrend auf niedrigem Niveau fortsetzen werden. Vor Ende des Jahres wird aller Voraussicht nach keine nachhaltige Wende bei den Charrerraten eintreten. Vor diesem Hintergrund werden nicht alle Tanker eine für den Kapitaldienst ausreichende Charrerate verdienen können.

Quelle: World Economic Outlook des Internationaler Währungsfonds (IWF), Bloomberg, Clarksons Research Services Stand: Mai/Juli 2014.

Massengutfrachter

In den ersten Monaten des Jahres 2014 sind die Frachtraten im Dry Bulk-Markt wieder unter Druck geraten. Der BDI (Baltic Dry Index) sank vom Höchststand Mitte Dezember 2013 von 2.337 Punkten auf aktuell gerade einmal 902 Punkte. Insbesondere die Bulker mit einer Tragfähigkeit von 150.000 tdw bzw. 170.000 tdw waren von dem Rückgang der Frachtraten betroffen. Diese Capesize- und die Panamax-Bulker mussten seit Jahresbeginn Rückgänge von über 50 % hinnehmen. Die kleineren Größenklassen, Handysize-Bulker und Supramax-Bulker, verzeichneten immer noch ein Minus von über 30 %. Im Gegensatz dazu entwickelten sich die Zeitcharrerraten im ersten Quartal 2014 positiv. Zum Ende des zweiten Quartals haben die Charrerraten wieder nachgegeben. Ein wesentlicher Grund für den Nachfrageeinbruch waren teils extreme Unwetter in Australien, die die Verschiffung von Erzen und Kohle stark beeinträchtigten. Dazu hat das indonesische Exportverbot für Nickel und Bauxit, das im Januar in Kraft getreten ist, einen weiteren negativen Effekt ausgeübt.

Sofern die chinesischen Eisenerzimporte weiter anziehen, ebenso wie die von Europa, Südkorea und Japan, dürfte sich dies positiv auf die Nachfrageentwicklung im Markt der Massengutfrachter auswirken. Insgesamt wird für das Jahr 2014 mit einem Anstieg des Seehandels von ca. 6 % gerechnet.

In der gleichen Größenordnung von ca. 6 % dürfte sich auch das Flottenwachstum bewegen. Die Ablieferung neuer Tonnage hält stetig an und wird im zweiten Halbjahr 2014 voraussichtlich noch zulegen, da die Neubauaktivitäten, besonders im Segment der sog. Capesizer, weiter fortgeführt werden. Der seit 2013 bestehende Trend zu immer größeren Schiffen scheint sich weiter fortzusetzen. So wurden 319 neue Schiffe in den Größenklassen ab 160.000 tdw (insgesamt 64,8 Mio. tdw) geordert. Für 2014 sollen insgesamt 70 Capesize-Bulk Carrier in Fahrt gesetzt werden. Die Verschrottungsaktivitäten können dies nur zum Teil kompensieren. Einen Abbau von Überkapazitäten wird es deshalb kaum geben. Das Orderbuch umfasste Ende Mai 2014 164,4 Mio. tdw. Das sind 22 % der aktuellen Flottenkapazität und rund 1,2 Mio. tdw mehr als zu Jahresbeginn.

Clarkson Research Services, Alphabulk, Stand: Mai 2014.

Wirtschaftliche Entwicklung der Fondsgesellschaft

Trotz der weiterhin angespannten Lage auf den Schifffahrtsmärkten ist das Geschäftsjahr 2013 aus Sicht der Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG (Best of Shipping III) weitestgehend positiv verlaufen. Die Fondsgesellschaft konnte im vergangenen Jahr laufende Auszahlungen der Zielgesellschaften in Höhe von insgesamt 517 TEUR vereinnahmen. Ein Schiff aus dem Portfolio – das Containerschiff MS „E.R. MELBOURNE“ aus dem Hause Nordcapital – wurde im April 2013 veräußert (vgl. Geschäftsbericht 2013). Aus dem Verkauf sind dem Best of Shipping III weitere Auszahlungen in Höhe von rund 47 TEUR zugeflossen.

Nach Abzug der laufenden Kosten lag das vorläufige Betriebsergebnis 2013 bei 378 TEUR. Geschäftsführung und Beirat hatten sich darauf verständigt, aus Vorsichtsgründen eine vergleichsweise hohe Liquiditätsrücklage in der Fondsgesellschaft zu belassen, um handlungsfähig zu bleiben, falls weitere Zielfonds in eine finanzielle Schieflage geraten und einen Liquiditätsbeitrag von Seiten ihrer Anleger benötigen. Da es seit dem vergangenen Jahr mit der Beteiligungsgesellschaft MS „SANTA-R Schiffe“ mbH & Co. KG einen ersten Insolvenzfall im Portfolio des Best of Shipping III gibt (vgl. Geschäftsbericht 2013), muss auch dem Risiko des Wiederauflebens der Haftung Rechnung getragen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte hatten sich Geschäftsführung und Beirat darauf verständigt, für das Jahr 2013 eine Auszahlung in Höhe von 4 % des Kommanditkapitals an die Gesellschafter zu leisten. Die Auszahlung erfolgte im Dezember 2013. Die rechnerische Liquidität per 31.12.2013 belief sich auf rund 400 TEUR.

Mittlerweile beeinträchtigt die Dauer der Schifffahrtskrise in zunehmendem Maße die bisher weitestgehend solide Performance der Zielgesellschaften des Best of Shipping III. So wurden im dritten Quartal 2013 für vier Containerschiffe der Norddeutschen Vermögensanlage GmbH & Co. KG – das MS „Pusan“, MS „Pudong“, MS „Pugwash“ und MS „Portugal“ - Vorratsbeschlüsse über den Verkauf der Schiffe zur Abstimmung gestellt. Die Verkäufe waren vorgesehen, sofern es nicht gelingen sollte, auskömmliche Anschlussbeschäftigungen zu finden. Bei zwei der Schiffe ist dieser Fall zwischenzeitlich eingetreten. Beide Schiffe wurden bereits veräußert und an den jeweiligen Verkäufer übergeben. Der Best of Shipping III hat aus den Verkäufen Auszahlungen in Höhe von jeweils 10 % der Beteiligungssumme (in Summe ca. 25 TEUR) erhalten. Für die anderen beiden Containerschiffe konnte eine Verlängerung der Beschäftigung erreicht werden. Die Schiffe sind somit bis mindestens bis zum ersten Quartal 2015 beschäftigt.

Wie bereits berichtet, wurde im Herbst des letzten Jahres über den Verkauf der 14 Containerschiffe der MPC Flottenfonds III Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG abgestimmt. Alle 14 Schiffe wurden im ersten Quartal 2014 zur Verschrottung veräußert. Im April 2014 wurde eine Abschlagszahlung in Höhe von 30 % des Kommanditkapitals an die Anleger ausgezahlt. Auf den Kommanditanteil des Best of Shipping III entfiel ein Auszahlungsbetrag in Höhe von ca. 17 TUSD.

Nach Veräußerung der Schiffe hat die Geschäftsführung der MPC Flottenfonds III Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG mitgeteilt, dass es gerichtliche Auseinandersetzungen mit dem Vertragsreeder, der E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG, gibt. Strittig ist insbesondere eine Gebühr in Höhe von 50 Mio. USD, die der Vertragsreeder fordert. Eine diesbezüglich bereits von Seiten des Reeders erwirkte einstweilige Verfügung wurde zwischenzeitlich vom Landgericht Hamburg wieder aufgehoben. Wann und in welcher Höhe weitere Auszahlungen aus den Schiffsverkäufen geleistet werden können, ist abhängig vom Verlauf der anhängigen Gerichtsverfahren.

Die nach den Schiffsverkäufen im Portfolio verbleibenden Gesellschaften konnten ihre Entschuldung im Jahr 2013 weiter vorantreiben. Von insgesamt 69 Schiffen sind inzwischen 25 vollständig entschuldet. Zum 31.12.2013 belief sich damit der Verschuldungsgrad, gewichtet nach Nominalkapital, auf durchschnittlich 11,3 % (Vorjahr: 13,1 %).

Für zwei weitere Zielfonds, die Flottenfonds Navalia 8 und Navalia 9 aus dem Hause Ideenkapital, wurden Ende des Jahres 2013 erste Restrukturierungskonzepte vorgelegt. Die in den Konzepten vorgesehenen Maßnahmen konnten jedoch nur für einen der vier von den Fonds betriebenen Bulk Carriern umgesetzt werden. Die Konzepte fanden zwar die Zustimmung der Gesellschafter, der zum Weiterbetrieb auch der anderen drei Bulkler benötigte Liquiditätsbeitrag wurde jedoch von Seiten der Anleger nicht zur Verfügung gestellt. Auch dem zeitgleich zur Abstimmung gestellten Vorratsbeschluss über den Verkauf der Schiffe wurde nicht zugestimmt. Trotz der hieraus resultierenden schwierigen Lage ist es gelungen, ein alternatives Finanzierungskonzept für die Schifffahrtsgesellschaften zu erarbeiten, das einen Verkauf der Schiffe an eine von einem Eigenkapitalinvestor gehaltene Zweckgesellschaft beinhalten. Liquiditätsbeiträge von Seiten der Gesellschafter sind somit nicht not-

wendig. Die Gesellschafter haben ihre Zustimmung zur Umsetzung der „Verkaufskonzepte“ bereits erteilt. Eine Mitteilung, ob die Konzepte tatsächlich umgesetzt werden konnten, liegt noch nicht vor.

Ausblick 2014

Gemäß den vorliegenden Informationen sind derzeit alle Schiffe des Portfolios des Best of Shipping III verchartert. Insgesamt 30 Schiffe beziehen ihre Einnahmen über eine Beschäftigung in Einnahme-pools, so dass auch im Falle einer vorübergehenden Nichtbeschäftigung die Einnahmen über die Pools gesichert sind. Bei insgesamt 23 Schiffen des Portfolios laufen die aktuellen Beschäftigungen noch im Laufe des Jahres 2014 ab. Aufgrund des nach wie vor niedrigen Ratenniveaus bleibt abzuwarten, ob es gelingen wird, einträgliche Anschlussbeschäftigungen zu finden. Wie bereits in den vergangenen Jahren werden Chartervereinbarungen meist kurzfristig und nur für kurze Beschäftigungsdauern geschlossen, um sich nicht langfristig auf diesem niedrigen Niveau zu binden.

Trotz der weiterhin schwierigen Entwicklung auf den Schifffahrtsmärkten rechnet der Best of Shipping III für das Geschäftsjahr 2014 mit Einnahmen aus laufenden Auszahlungen in Höhe von rund 270 TEUR. Hinzu kommen Zahlungseingänge in Höhe von 58 TEUR aus den vorstehend beschriebenen Schiffsverkäufen. Beträge in Höhe von 111 TEUR sind bereits auf dem Konto des Best of Shipping III eingegangen.

Unter diesen Annahmen könnte auch für das laufende Geschäftsjahr eine Auszahlung an die Gesellschafter vorgenommen werden. Über die Höhe des auszuzahlenden Betrages werden sich Geschäftsführung und Beirat im Rahmen der im September 2014 stattfindenden Beiratssitzung abstimmen.

Hamburg, im Juli 2014

Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio Verwaltung GmbH

für die

Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG