



## **Weltwirtschaft: Talsohle durchschritten?**

**Optimisten freuen sich, die Pessimisten warnen vor weiteren Risiken: Die wirtschaftliche Erholung setzt sich zu Beginn des neuen Jahres fort.**

Die Stimmung der globalen Wirtschaft hellt sich zum Jahresanfang weiter auf. Nachdem Presse- und Marktberichten zufolge die Wirtschaftskrise in Asien schon längere Zeit überwunden ist, scheinen auch die übrigen Kontinente aus dem Wirtschaftstief aufzutauchen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat seine Prognose für das Wachstum der Wirtschaft in der Euro-Zone auf ein Plus von einem Prozent gegenüber zuvor 0,3 Prozent angehoben. Für die Vereinigten Staaten prognostizieren die IWF-Analysten sogar ein Wachstum von 2,7 Prozent. Ursprünglich waren 1,5 Prozent prognostiziert. Die Vorhersage für die Wachstumsrate der Weltwirtschaft wur-

de von 3,1 Prozent deutlich auf 3,9 Prozent angehoben. Trotz der guten Prognose sieht der IWF enorme Probleme und Gefahren. So sei der Ausstieg aus der Politik des lockeren Geldes und der Konjunkturprogramme ein Punkt, bei dem Zeit und Abstimmung eine entscheidende Rolle zum Gelingen beitragen. Dies ist eine schwierige Aufgabe, die nun auch der US-Notenbank-Chef Ben Bernanke in seiner neuen Amtszeit zu bewältigen hat. Für Deutschland geht der IWF von einem Wachstum von 1,5 gegenüber 0,3 Prozent aus. Auch der Ifo-Geschäftsklima-Index bewertet sowohl die aktuelle Lage als auch die Aussichten für das kommende halbe Jahr spürbar besser. Der Ifo-Index für die gewerbliche Wirtschaft in Deutschland stieg überraschend deutlich auf 95,8 Punkte von 94,6 im Vormonat. Volkswirte hatten im Schnitt nur einen Anstieg auf 95,1 Punkte erwartet. „Die wirtschaftliche Erholung setzt sich zu Beginn des neuen Jahres fort“, so Ifo-Chef Hans-Werner Sinn. Die Stimmung verbesserte sich vor allem bei den Industrie-

firmen merklich, im Großhandel hat sich das Geschäftsklima ebenfalls aufgehellt, während es sich im Einzelhandel kaum veränderte. Der Ifo-Index gilt als wichtigster Indikator für die Entwicklung der deutschen Wirtschaft und wird monatlich durch eine Befragung von 7000 Unternehmen ermittelt. Die Wirtschaftsleistung in Deutschland und Frankreich hatte sich schon im zweiten Quartal 2009 merklich erholt. In dieser Woche veröffentlichte Zahlen zeigen, dass sich nun auch Großbritannien im vierten Quartal 2009 aus dem Rezessionstal bewegt hat. Die britische Wirtschaftsleistung ist im vierten Quartal 2009 mit einem Plus von 0,1 Prozent zum dritten Vierteljahr wieder leicht gewachsen. Großbritannien ist die letzte große Ökonomie der Industrieländer, die aus der Rezession zurückkehrt.

Nachfolgend werden die wichtigsten Märkte der Schifffahrt beschrieben. Deutlich wird dabei, dass in einigen Segmenten schon eine Erholung eingesetzt hat, die aber noch weit unter dem Niveau der letzten Jahre liegt.

## **Tankschiffe warten auf Nachfrage, Ölmenge noch nicht auf Niveau von 2008**

**Am Ende des Monats Januar 2010 steht wieder ein leichter Abschwung.**

Die Nachfrage nach Rohöl aus den Nicht-OECD-Ländern – allen voran China – war zunächst ein erheblicher Stützungsfaktor für den weltweiten Ölbedarf und hat dann in den letzten Monaten die Erholung maßgeblich beeinflusst, so dass insgesamt im vergangenen Jahr sogar noch ein Plus verbucht werden konnte. Was Tankereigner aufatmen liess, denn zuletzt waren die Charterern zumin-

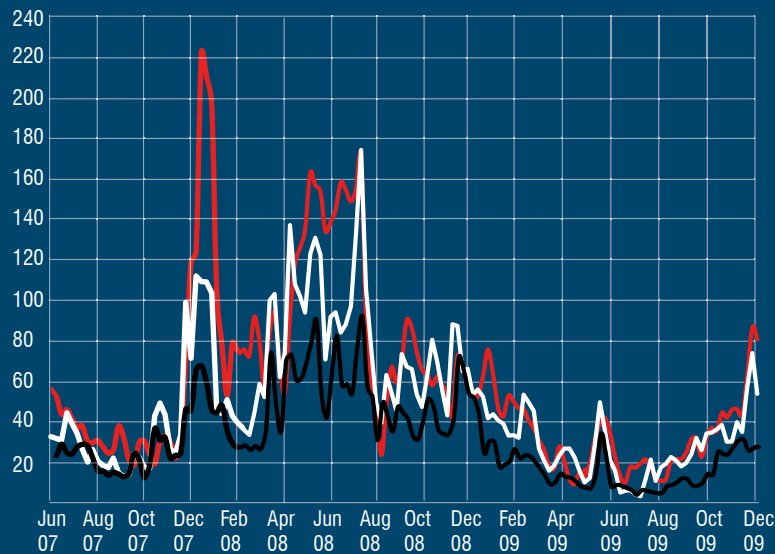
dest im Spotmarkt wieder auskömmlich. Ein Blick auf die Orderbücher der großen Werften lässt hier und da Sorgenfalten aufkommen: In der Klasse der größten Tanker, der VLCC (Very Large Crude Carrier, >200.000 tdw Tragfähigkeit) sind um die 195 Neubauten im Anmarsch, das bedeutet immerhin nochmal 38% Zuwachs auf die vorhandene Flotte. Auch die etwas kleineren Suezmax-Schiffe vermehren sich prächtig: Von den 120.000-200.000-tdw-Tankern sind auch noch 150 im Zulauf, auch das sind knappe 40% Zuwachs. Zuviel bestellt? Falsch vorhergesagt? Eines der wichtigsten Argumente für Neubauten waren schwere Tankerunglücke in der Vergangenheit, die zu erheblichen Umweltverschmutzungen führten. So hat die International Maritime Organisation (IMO),

eine Untereinheit der UNO, für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Tankschiffen strenge Vorschriften erlassen. Zunächst mussten Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsmerkmale erfüllen, womit eine Ölverschmutzung im Falle einer Havarie verhindert werden soll. Allerdings hat sich – sehr zur Freude der Eigner alter Einhüllenschiffe – die IMO bis 2015 eine ganze Reihe von Sonderausnahmen einfallen lassen. In der Folge fahren auch jetzt noch diverse alte Einhüllentanker auf den Meeren.

**Fazit: Ob Angebot an Schiff und Transportmengennachfrage im Lot bleiben, hängt von vielen wirtschaftlichen und politischen Faktoren ab. Die Volatilität der Vergangenheit wird uns erhalten bleiben.**

**Crude Tanker Spot Earnings (\$,000 's/day)**

VLCC  
Suezmax  
Aframax



Quelle: Clarkson

## Bulk-Schifffahrt: Aufwärts – aber wirklich nachhaltig?

Die Massengutmärkte gelten als Frühindikator für die Industrielleistung. Während bei den kleinen und mittleren Bulkergrößen ein stetiger Aufwärtstrend herrscht, ist die Königsklasse mit den Capesizern im stetigen Wechselbad der Gefühle. Indikatoren hin oder her, die Lager in Asien mussten nach langer Durststrecke aufgefüllt werden, was

zunächst immense Nachfrage auslöste. Es reicht aber nicht, den Blick nur nach China zu wenden, ein Blick aufs Orderbuch lässt weiteres Ungemach ahnen: Bei den Capern ab 100.000 tdw kommen zu der vorhandenen Flotte gehörige 86% dazu, bei den etwas kleineren Handy- und Panamaxen (40.000 bis 100.000 tdw) auch ordentliche 56%. Ob das kompensiert werden kann?

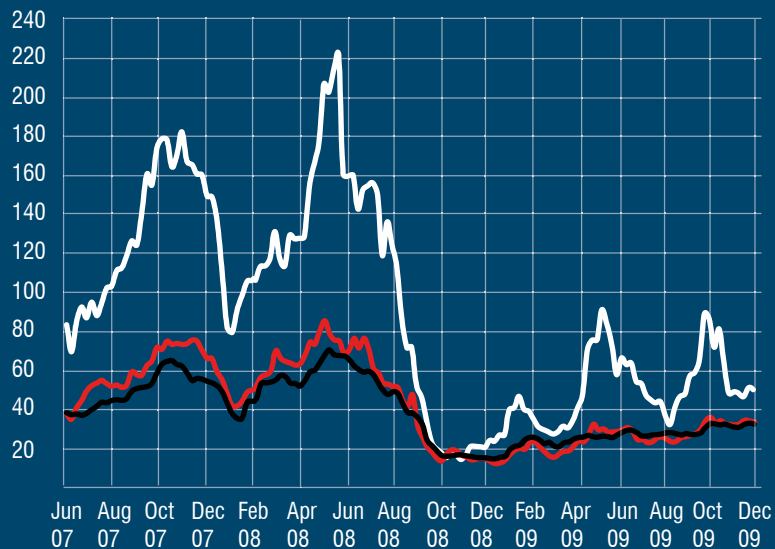
Noch nicht eingerechnet sind diverse Besteller großer Containerschiffe, die derzeit die Werften mit der Frage plagten, ob denn die Containerorder nicht in einen Bulker gewandelt werden kann. Etwas besser sieht es bei

den kleinen Bulkergrößen aus, hier sind a) die Chartern schon wieder stabil auskömmlich, und b) gibt es immer noch genügend Trades und Naturhäfen, die mit einem Schiff von 12 Metern Tiefgang schlicht nicht zu bedienen sind.

**Fazit: Sollte die Nachfrage nach Rohstofftransporten im Endeffekt nicht dauerhaft steigen, bleibt für alle Bulkergrößen zu wenig Transportvolumen. Also: Rosenkränze raus und fleissig gebetet.**

**Bulkcarrier Spot Earnings (\$,000 's/day)**

Capesize  
Panamax  
Handymax



Quelle: Clarkson

## Containerschiffe: David schlägt Goliath

Ein Blick zurück in der Schifffahrt: Traditionell wurden Güter als Stückgut auf Paletten, in Säcken, in Fässern oder in Holzkisten in den Schiffsrümpfen über die Weltmeere befördert. Bei jedem Wechsel des Transportmittels fiel eine zeit- und kostenintensive Umladung der Güter an. Nicht selten kam es zu Beschädigungen, Diebstahl und Verlust der Ladung und Liegezeiten der Schiffe von mehreren Wochen waren keine Seltenheit. Mit der Einführung des 20-Fuß-Standard-Containers ergaben sich erhebliche Produktivitätssteigerungen.

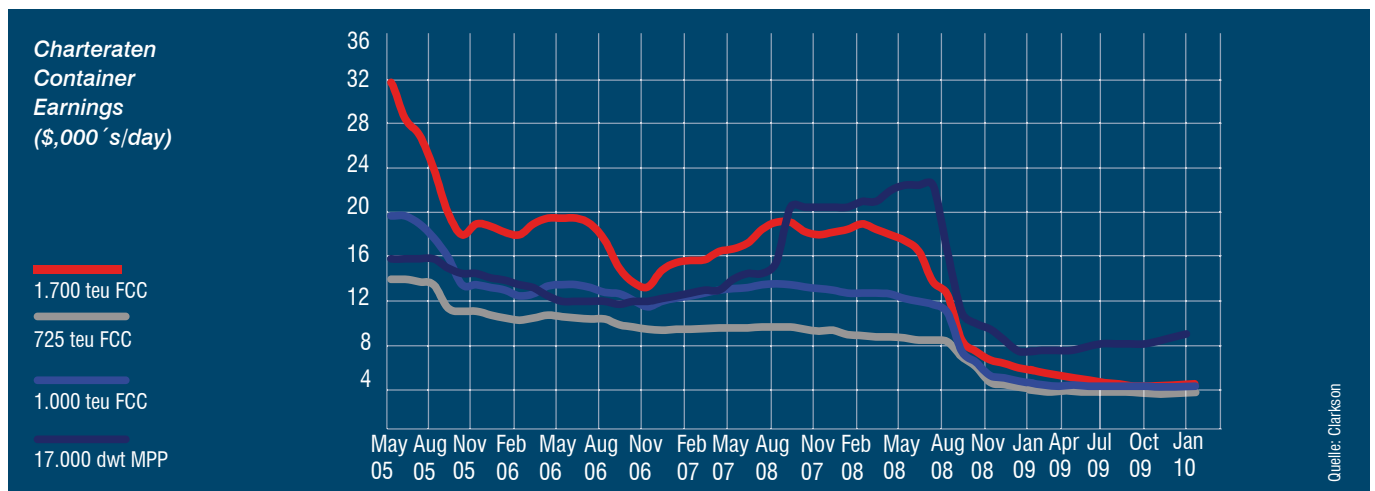
Umladungen können heute um ein vielfaches schneller, günstiger und zuverlässiger durchgeführt werden. Die Liegezeiten der Schiffe in den Häfen haben sich auf wenige Stunden reduziert – maximal auf ein bis zwei Tage – und Beschädigungen und Diebstahl beschränken sich auf ein Minimum. Gleich-

zeitig werden die Transportsysteme für Container ständig weiter optimiert. Nun ist das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage allerdings empfindlich gestört worden: Zum einen durch die Gebrüder Lehman, deren gleichnamige Bank einen Finanzcrash erster Klasse ausgelöst hat, aber auch durch die Bestellwut diverser Reeder, die – angetrieben durch Emissionshäuser und Banken – Schiffe nicht einzeln, sondern im Dutzend bestellt haben. Je größer, desto besser.

Die Folge: Ohne Netz und doppelten Boden fielen die Chatteraten im Rekordtempo, zu Spitzenzeiten lagen 600 Schiffe beschäftigungslos vor Anker, in der Fachsprache „Auf-liegen“ genannt. Die gute Nachricht zuerst: Die Containertransporte steigen schon wieder, die Auslastung der Schiffe ebenfalls. Im wichtigen Ost-West-Verkehr sind die fahren-

den Schiffe schon wieder zu über 90% ausgelastet. Die schlechte Nachricht hinterher: Für jedes aufliegende Schiff, was wieder in Fahrt kommen könnte, kommt ein Neubau aus der Werft. Zumindest derzeit. Insbesondere die Flotte der Schiffe über 5.000 TEU verdoppelt sich derzeit in zwei Jahren. Das kann nicht gesund sein. Profiteur: die kleinen Feeder-Containerschiffe. Da kein einziger Neubau in 2011 abgeliefert wird, aber das durchschnittliche Schiffsalter bei 20 Jahren liegt, tritt hier die Erholung schon ein. Sichtbar wird das an dem Verhalten der Charterer, die sich derzeit eindecken wollen mit niedrigen Raten auf lange Zeit. Kluge Reeder warten ab: Die Optionen fürs nächste Jahre sind schon auf zweifachem Niveau von heute.

**Fazit: Klein schlägt Gross.**



## Erdölförderung: Die Tiefseevorkommen müssen noch warten

Die Offshore-Multis wie Exxon, Chevron, BP und Petrobras stecken in einem Dilemma: Erstmals seit Jahrzehnten sank der Weltverbrauch an Erdöl. Gleichzeitig kannten die Ölpreise nur eine Richtung: Nach unten. Zu Beginn des Jahres hatten die Ölpreise wieder die Marke von 80 USD/Barrel hinter sich gelassen, doch für einen weiteren Preisanstieg reichte die Luft nicht. Dann gerieten die Notierungen unter Abwärtsdruck, so dass sich diese derzeit gut oberhalb der 70 USD/Barrel bewegen. Auslöser für den Kursrückgang ist die erneut gestiegene Unsicherheit, wie sich die Weltwirtschaft weiter entwickelt.

China – die Hauptstütze der Konjunktur im vergangenen Jahr und der maßgebliche Treiber der aktuellen wirtschaftlichen Erholung – hat zuletzt einige Maßnahmen implementiert, um seine ausufernde Kreditvergabe einzuschränken und damit die Wirtschaftsexpansion einzudämmen. Die Angst vor einem schwächeren chinesischen Wachstum, aber auch vor einer holprigen Erholung in anderen Regionen, drückt damit auf die Ölpreise. Im zweiten Halbjahr könnte die Dynamik der Ölnachfrage etwas höher ausfallen, da sich die Konjunkturerholung weiter festigt. Entsprechend dürften die Ölpreise dann weiter

aufwärts tendieren. Zum Jahresende 2010 rechnen die Analysen daher mit Ölpreisen um die 85 USD/Barrel. Von der Angebotsseite gehen 2010 noch keine Knappheitsängste aus, da zum einen die Ölnachfrage nur knapp die Niveaus vor der Finanzmarktkrise erreicht und zum anderen die OPEC über hohe freie Kapazitäten verfügt. Was bedeutet das für die Offshore-Schiffe?

Offshore-Schiffe versorgen alle Bauten auf hoher See. Das sind nicht nur fest installierte Öl- und Gas-Bohrinseln, die während des Baus, ihrer Einsatzzeit und der Abwrackung die Versorger-Schiffe benötigen, sondern

zunehmend auch mobile Plattformen. Zum einen die Jack-Ups, die auf mehreren Beinen auf dem Meeresgrund stehen, und zum anderen schwimmende Plattformen, die vor allem für Erkundungen und Bohrungen in der Tiefsee eingesetzt werden. „Über rund 20 Jahre lag die Zahl der Ölplattformen zwischen 400 und 500“, sagt Rita Bollinger vom norwegischen Research-Unternehmen R.S. Platou. „2005 ging dann der Boom los. Mittlerweile gibt es über 600 Plattformen.“ Bollinger erwartet, dass die Zahl bis 2012 auf 750 steigt. Gründe für den Boom sind schnell gefunden: der hohe Ölpreis und der technische Fortschritt. Öl-Multis haben mit dem steigenden Ölpreis immer mehr Geld in Forschung und Entwicklung gesteckt, ebenso in die Erkundung neuer Ölvorkommen. Sie bohren in immer größeren Meerestiefen. Davon profitiert auch die Offshore-Schifffahrt. Die Formel ist simpel: Je höher der Ölpreis, desto mehr Plattformen werden gebaut und

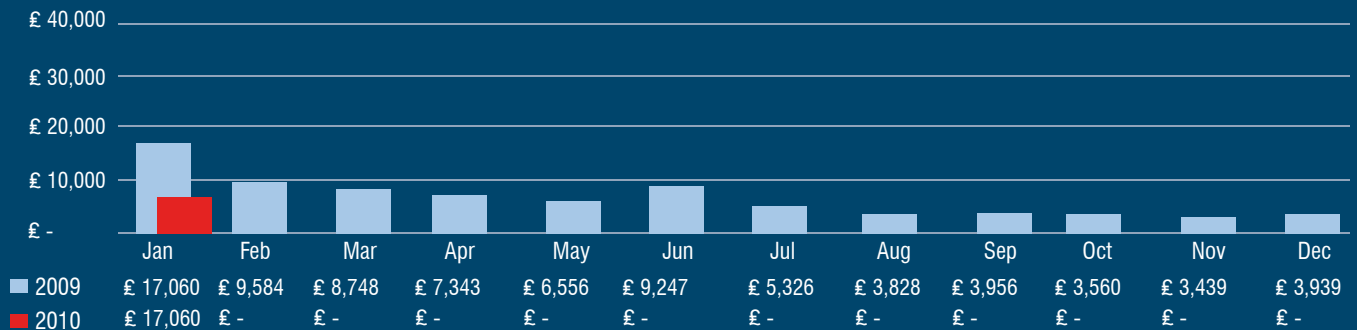
umso mehr Schiffe werden benötigt, um diese Plattformen zu versorgen.

Warten auf den großen Boom? 2009 war ein verlorenes Jahr. Das müssen alle Eigner von Plattformversorgern und Anchorhandlern feststellen. Die Charraten waren mau und deckten gerade die Betriebskosten. Lediglich Petrobras hielt den Markt in Atem durch eine Serie von spektakulären Charterverträgen, teilweise bis zu fünf Jahre decken sich die halbstaatlichen Ölförderer Brasiliens ein. Wie sieht es auf Bestellerseite aus: Laut Clarksons Research erhielten Werften in den Boomjahren 2006 und 2007 Bestellungen für 588 und 565 Offshore-Schiffe. 2008 reagierte der Markt bereits auf die drohende Krise und orderte nur noch 221 Schiffe. In 2009 wurden lediglich 11 in Auftrag gegeben. Ocean Shipping Consultants rechnete noch in seiner Ende 2007 erstellten Studie „Offshore Support Vessels: Global Prospects to 2020“ da-

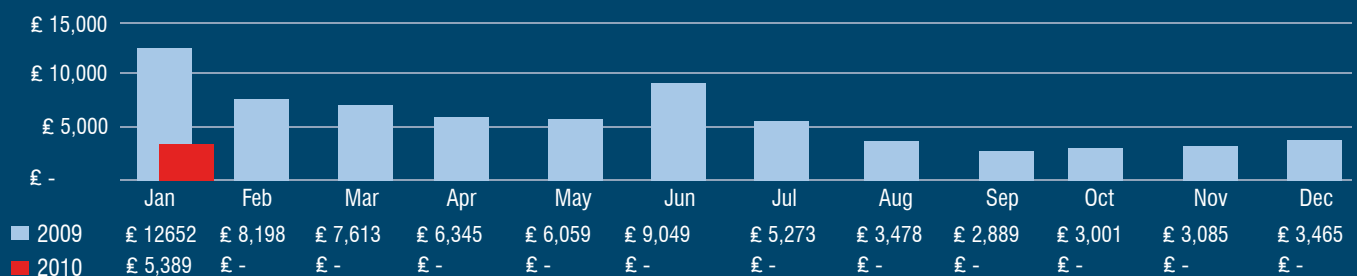
mit, dass die Zahl der PSV von 457 auf 840 Schiffe im Jahr 2020 steigt. Diese Prognose ist bereits getoppt: Im Februar 2009 zählte Berthold Volk, Seefahrts-Professor an der Fachhochschule Oldenburg, über 900 PSV. Die Flotte ist zwar groß - aber viele der Schiffe sind zu alt, zu klein und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. „Im Durchschnitt sind die Schiffe 14 Jahre alt“, sagt Bollinger. Gefragt seien vor allem mittelgroße und große Schiffe. Viele neue Plattformen liegen weiter draußen auf dem Meer, dafür seien größere Schiffe erforderlich.

**Fazit: Langfristig stimmen die Rahmenbedingungen für Offshore-Schiffe also. Kurzfristig wird die See für die Offshore-Schiffe jedoch etwas unruhig bleiben, fehlen doch die Impulse für deutlich erstarkende Aktivitäten.**

## Wenig auskömmliche Spotchartern für Offshore-Transporte (Cargo Runs)



## Flaute in 2009: Plattformversorger um 800 m<sup>2</sup> verdienten mager



## Der Krise zum Trotz: Schiffsbeteiligungen performen seit zwei Jahrzehnten überdurchschnittlich

Um es gleich vorweg zu sagen: Es ist angesichts einiger leidender Schiffsfonds nicht leicht, eine widersprüchliche Botschaft von guter statistischer Performance zu transportieren. Die Tragik liegt in der seit Jahren bekannten Verschiebung der Marktzyklen und deren Auswirkungen beim Anleger. Selbst bei schon wieder aufsteigenden Märkten flattern dem Anleger Schreiben ins Haus, wo von fehlender Liquidität und möglichen Rückzahlungen die Rede ist. Sind Schiffe deshalb schlechte Anlageprodukte? Möglicherweise Groschengräber auf hoher See?

Seit einigen Jahren untersucht die Researchfirma Fondsmedia aus Hamburg die historischen Ergebnisse aus hunderten von Beteiligungen. Die neueste Studie zur „Historischen Performance von Schiffsbeteiligungen“ wird hier in Auszügen wiedergegeben. „Tausende von Schiffsinvestoren stehen vor der Frage, ob sie sich an unausweichlichen Kapitalerhöhungen aufliegender Containerschiffen beteiligen sollen“, so Peter Castell von Fondsmedia. Längerfristig beschäftigungslose Schiffe benötigen in aller Regel eine Brückenfinanzierung, ansonsten drohen Insolvenz und damit der Verlust des Assets Schiff. Kaum befinden sich diverse Schiffsfonds in einer existentiellen Krise, mehren sich mediale Untergangsnachrichten von ungeahntem Ausmaß. Es entsteht schnell der Eindruck, dass Schiffsfonds schon im-

mer schwimmende Kapitalgräber waren, die massenhaft an ahnungslose Investoren unter Vorhaltung unzutreffender Behauptungen verschertelt wurden. Berater sehen sich zusehends in der Situation, getroffene Investitionsentscheidungen sachlich begründen zu müssen. Sofern die Berater denn überhaupt mit „ihren“ Anlegern über Schiffsfonds kommunizieren - was von vielen Emissionshäusern mittels geeigneter Kommunikationsinstrumente zu selten gefördert wird.

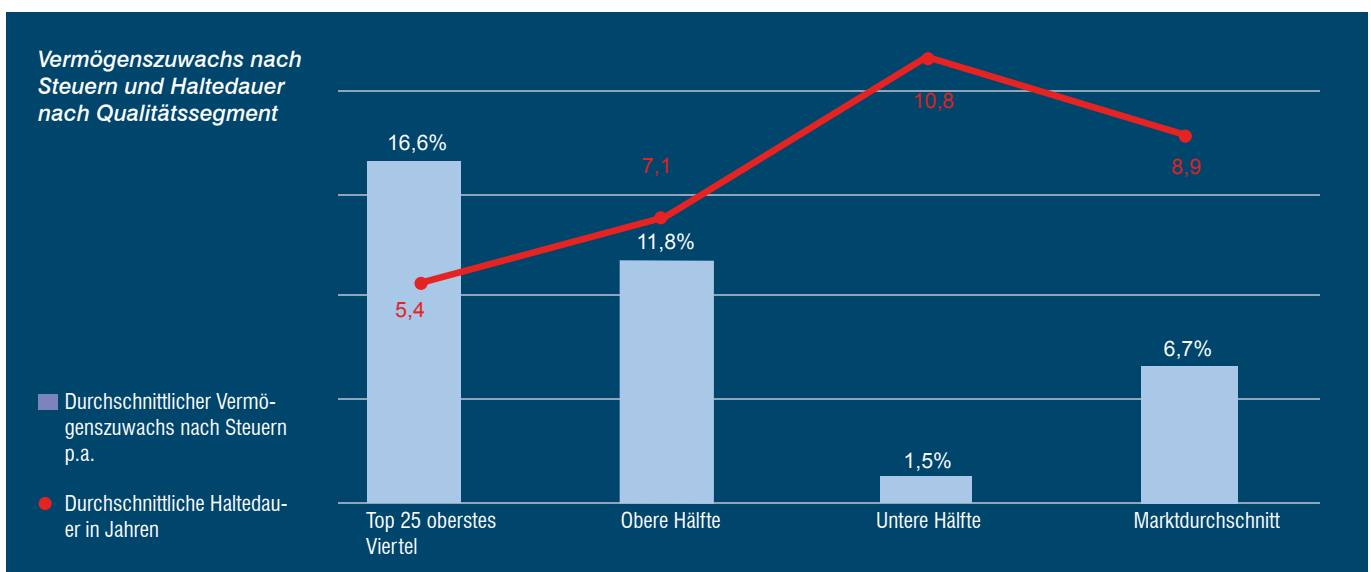
Da niemand sicher sagen kann, wann sich die Containerschiffahrt erholen wird und wie die finalen Ergebnisse vieler Anleger aussehen werden, lohnt sich ein Blick auf die Performance historischer Schiffsfonds umso mehr. Handelt es sich um ein ohnehin unzuverlässiges Asset mit überwiegend negativer Performance? Oder konnten bislang aufgrund eines rationalen Markttings überwiegend vernünftige Ergebnisse für die Anleger eingefahren werden?

Die untersuchten 534 Schiffsbeteiligungen mit über € 9,3 Milliarden halten einer kritischen Überprüfung mehr als stand: Das Top25-Segment historischer Schiffsfonds hat mit einem Vermögenszuwachs von 16,6% p.a. bezogen auf die Nomineleinlage bei einer Laufzeit von ca. 5,4 Jahren einen überdurchschnittlichen Anlageerfolg zu verbuchen. Auch die obere Hälfte zeigt bei einem

Vermögenszuwachs von 11,8% p.a. innerhalb von durchschnittlich ca. sieben Jahren ansehnliche Ergebnisse. Die Erfolgsquote historischer Schiffsfonds, d.h. der Anteil der historischen Schiffsfonds mit einem finalen Vermögensüberschuss auf Anlegerebene, liegt bei 92,5%. Historische Schiffsfonds können insofern eine äußerst robuste Performance vorweisen. Die Marktperformance der ausgewerteten 534 historischen Schiffsfonds liegt im Schnitt inklusive aller Schiffsfonds mit negativen Endergebnissen bei einem soliden Vermögenszuwachs von durchschnittlich 6,7% p.a. nach Steuern.

Das Allerwichtigste: Die bislang soliden Ergebnisse stellen keinen Zufall dar, sondern hängen eindeutig mit den jeweiligen Marktentwicklungen zusammen. Die günstigen Preisentwicklungen ab dem Jahr 2004 bis 2007 haben insgesamt 250 Fondsgesellschaften genutzt. Damit entfallen rund 70% aller Schiffverkäufe sinnvollerweise auf die Hochpreisphase. Insofern ist festzustellen, dass die Performance historischer Schiffsfonds rationalen Erwägungen folgt. Die historische Performance von Schiffsfonds weist für Bestandsinvestoren eindeutig daraufhin, dass sich ein Aussitzen der Krise und anschließender Verkauf in einem Markthoch auszahlen kann.

Nicht zu unterschätzen ist die Rolle einer korrekten und umfassenden Beratung: „Be-



Vermögenszuwachs nach Steuern und Haltedauer nach Marktsegmenten: Wer in der oberen Hälfte investiert ist, kann kaum klagen

rater sollten Investoren auf der Risikoseite auf diese Facette der langfristigen Marktperformance eindeutig hinweisen. Investoren, die ein unternehmerisches Risiko scheuen, gehören nicht in das Anlagensegment Schiff. Der Grundsatz „Keine Chance ohne Risiko“ stellt im Kapitalmarkt eine Maxime dar, die ebenso für Schiffsfonds gilt. Emissionshäuser und Berater, die hier lieber Schönwetterstimmung verbreiten, tragen mit dazu bei, das Anlagensegment Schiffsfonds nachhaltig zu diskreditieren“, so Peter Castells deutliche Worte.

**Fazit:** Von der überaus stabilen Performance historischer Schiffsfonds können sich andere Anlageklassen getrost eine Scheibe abschneiden. Nicht der Sachwert Schiff hat Milliardenverluste produziert, sondern schwer durchschaubare „struk-

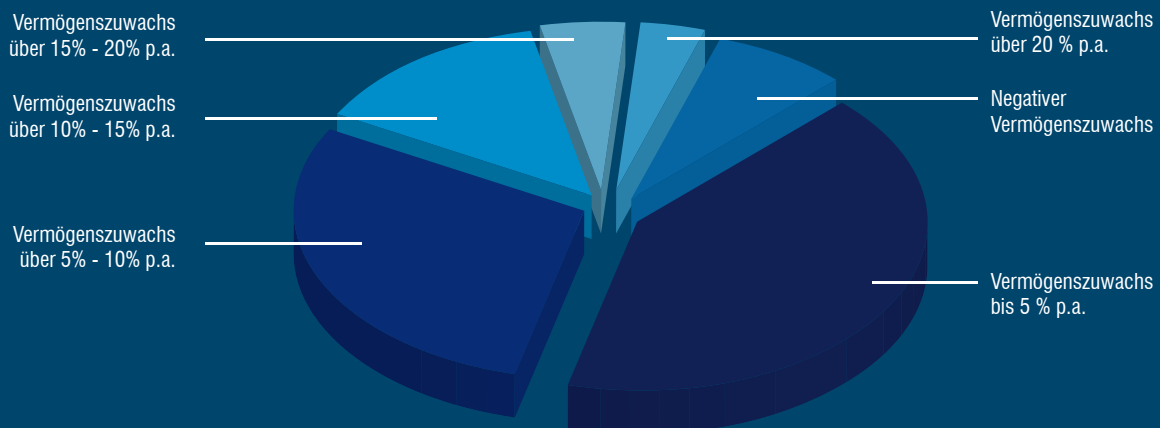
turierte Finanzmarktprodukte“. Wer es immer noch nicht glaubt, kann anhand dieser Studie erkennen, dass Schiffsfonds ihr Geld wert waren. Wir reden nicht mehr über „Zahnarztsschiffe“, die Zielgruppe hat sich durch den Wegfall steuerlicher Anreize verbreitert und die Verantwortung, ein à la long zuverlässiges und glaubwürdiges Asset anzubieten, hat sich nochmals intensiviert.

Schiffsfonds stellen eine komplexe Anlageklasse dar und erfordern seitens der Berater ein hohes Maß an Spezialwissen. Hinzu kommt, dass sich Schiffsfonds nur für Investoren eignen, die sich die Vorteile des Sachwertes Schiff leisten können und hierfür eine langjährige Kapitalbindung bewusst in Kauf nehmen.



Die Studie zum Schiffmarkt kann bei Solanos unter [info@solanos.de](mailto:info@solanos.de) kostenfrei bezogen werden.

## Vermögenszuwachs nach Steuern nach Ergebnisklassen p.a. und Portfolio - Anteil (aus 534 Fonds)



Vermögenszuwachs nach Zeiträumen sortiert: Nur 7,5% aller Beteiligungen haben nicht performt



**Vorankündigung:**

## **GLOBAL INNOVATION I: Hightech für die Windkraft**

Wollen Sie mit den innovativen deutschen Global Playern *Beluga* und *HOCHTIEF*, an der voraussichtlich sehr profitablen Errichtung und Verkabelung von Windkraftanlagen durch innovative Spezialschiffe in der Nordsee teilhaben - *ohne die typischen Risiken von Schiffsfonds?* In einem Joint Venture der Firmen *HOCHTIEF* und *Beluga* mit dem Namen *Beluga-HOCHTIEF-Offshore (BHO)* bündeln zwei der größten Spezialisten in diesem Bereich ihre Kompetenzen zur Errichtung und Verkabelung von Windkraftanlagen.

Geplant ist der gemeinsame Bau und Betrieb von vier *Jack-up-Schiffen*, die ab 2012 auch in Wassertiefen von mehr als 50 Metern unbeeinträchtigt von Wellengang und Dünung bis zu 100 Meter hohe Windkrafttröder installieren können. Mit Investitionen in Höhe von 110 Milliarden EURO will Großbritannien zukünftig 25% seines Energiebedarfs aus Windkraftanlagen in der Nordsee erzeugen. Und da fehlen noch weitere Spezialschiffe: *Kabelleger*. Schon jetzt gibt es Engpässe bei der Verlegung von Unterwasserkabeln für die Distanz von der Windkraftanlage bis zur Verteilerstation an der Küste.

Wollen Sie und Ihre Kunden mit *Beluga* als dem Weltmarktführer für Schwergutschiffahrt am voraussichtlich sehr profitablen Einsatz von neuartigen Super-Heavy-Lift-Carriern mitverdienen – *ohne die typischen Risiken von Schiffsfonds?* Mit 16 *Super-Heavy-Lift-Carriern (P-Schiffe)* im Zulauf erkämpft *Stolberg* sich derzeit eine Marktposition, die auch den Miteigentümern seiner kleineren Schwergutschiffe (z.B. der F-Klasse) zugute kommen wird.



### **Die voraussichtlichen Fakten**

- ✓ Beteiligung am Betriebsvermögen von *Beluga* über einen reinen Eigenkapitalfonds ohne Finanzierungsrisiken:
- ✓ Alleiniger Fondsmanager: *Beluga Shipping*
- ✓ Garantierte Mindestverzinsung: 6%
- ✓ Angestrebte jährliche Ausschüttung: > 6%
- ✓ Ausschüttungsbeginn 2010
- ✓ Garantierte Kapitalrückzahlung: 100%
- ✓ Besteuerung: Tonnagegewinnermittlung
- ✓ Investitionsquote: fast 100%
- ✓ Laufzeit 5 Jahre
- ✓ Sicherheit für die Garantien: *Stolberg* persönlich
- ✓ Mindestanlage 30.000 EURO oder 50.000 USD zzgl. 3% Agio

**Vorankündigung:**

## **„INDUSTRIAL ECHO“: Co-Investition einer der erfolgreichsten Reedereien**

Die Leistungsbilanz der Reederei *Jüngerhans* aus *Haren* an der *Ems* setzt Maßstäbe: In den letzten 30 Jahren wurden mehr als vier Dutzend Schiffsbeteiligungen sehr erfolgreich veräußert: In durchschnittlich 6,8 Jahren wurde jährlich mehr als 24% Rendite nach Steuern erwirtschaftet! Und kein einziger Fonds verlor Geld. Mit Familienunternehmen dieser Kategorie haben Anleger fast schon eine Garantie für erfolgreiche Investments.

Mit dem im Februar 2010 fertiggestellten MS „*Industrial Echo*“ wird der extrem nachgefragte Schwergutsektor mit tragfähigen Kranen bedient: zweimal 250 Tonnen, also zusammen 500 Tonnen Einzellast sind kein Problem für diesen 10.000-Tonner.

Das Private Placement garantiert ab Euro 100.000 Beteiligungssumme eine überschaubare Kommanditistenanzahl. Wichtiges Detail: Nicht nur die Reederei ist exzellent, auch der Charterer ist hoch bonitabel. Die amerikanischen Logistikspezialisten von *Industrial Marine* garantieren für die ersten Jahre Zahlungen in Euro und Dollar, so dass jedes Währungsrisiko ausgeschlossen ist.



### **Investitionsdaten im Überblick**

- ✓ Private Placement ab Euro 100.000
- ✓ 44-55 Monate Festcharter + zwei Jahre Optionen
- ✓ Vorzügliche Reederei mit guter Leistungsbilanz
- ✓ Schiffe mit sehr guter technischer Ausstattung
- ✓ 7% Ausschüttung ab sofort
- ✓ fast steuerfrei durch Tonnagesteuer
- ✓ 15 Jahre Laufzeit, Zahlung ohne Agio, hoher Substanzwert
- ✓ höchste Schiffbauqualität in Europa
- ✓ bereits 12 Schiffe erfolgreich im Einsatz
- ✓ Gesamttrückfluss >250 %

Portrait: Schiffsbeteiligung I

## Plattformversorger 1400 ALPHA & BETA – Giganten der Offshore-Logistik

Mit 1400 m<sup>2</sup> Deckfläche, einem 150-Tonnen-Schwerlastkran mit Wellenausgleich, über 14.000 PS und diversen Sonderausrüstungen werden diese beiden Plattformversorgungsschiffe ab Ende 2010 eine hohe Alleinstellung haben. Bereits jetzt wurden mit den führenden Brokern J. G. Olsen und RS Platou entsprechende Brokerage-Vereinbarungen getroffen. Das ist insofern wichtig, als beide Unternehmen weitaus höhere Charters als die prospektierten für möglich halten. Das hat auch damit zu tun, daß die IPIC (International Petroleum Investment Council) aus Abu Dhabi 70%iger Eigner der Ferrostaal AG ist. IPIC managt ein zweistelliges Milliardenvermögen aus Öl-Erträgen, die jetzt investiert werden, um auch zukünftig in hohem Maß am Öl aus der Tiefsee zu profitieren.

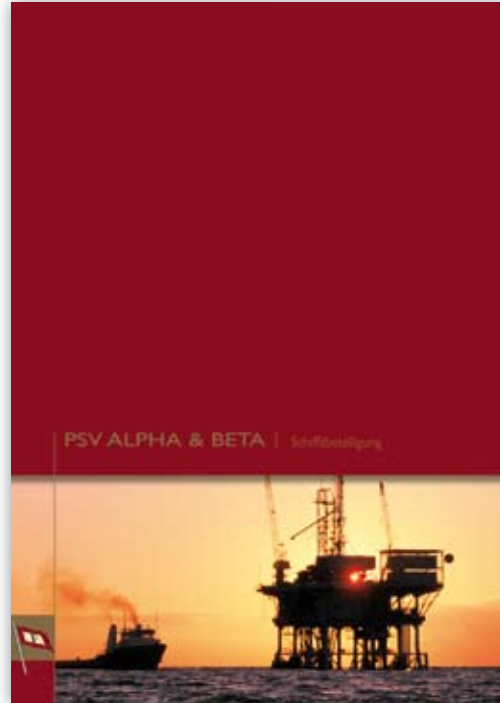
### Der Markt

Der ungebremste Energiehunger der Emerging Markets, die Zunahme der Weltbevölkerung, verbunden mit der auf lange Sicht noch untergeordneten Rolle alternativer Energiequellen, führt voraussichtlich zu einer deutlich höheren Nachfrage nach Öl. In diesem Kontext erscheint die Investition in Offshore-Schiffe, die erst Ende 2010 abgeliefert und eingesetzt werden, als Langfrist-Investition mit hohem Up-side-Potential. Die Fördermengen auf dem Festland nehmen weiter ab - oder die Förderkosten sind so hoch, dass eine Ausbeutung neuer Vorkommen wie beispielsweise der Ölsände in Alaska vorerst keine Priorität haben. Die großen Ölgesellschaften wie Exxon, Shell, Chevron, Petrobras oder Statoil haben Milliardeninvestitionen geplant, um die Tiefseeförderung auszubauen. Die fünf größten Gesellschaften der Welt investieren derzeit 100 Milliarden US-\$ pro Jahr. Vor Neufundland, der brasilianischen Küste, Westafrika und vor Indien sind gigantische Funde lokalisiert worden und werden jetzt erschlossen. Dafür braucht es moderne und leistungsfähige Schiffe, die den ebenfalls dringend benötigten Bohrsinseln („Rigs“) assistieren und die Förderung ermöglichen. Petrobras (die staatliche Ölgesellschaft Brasiliens) kündigte unlängst an, für das neue „Tupi“-Feld ca. 24 Ankerziehschlepper, 140 Plattformversorger und diverse Spezialschiffe einchartern zu wollen.

### Die Schiffe

Bei den Anlageobjekten, den Beteiligungen an der PSV 1400 Alpha GmbH & Co. KG und PSV 1400 Beta GmbH & Co. KG handelt es sich um Beteiligungen an modernen und leistungsfähigen Plattformversorgern mit 1400 m<sup>2</sup> Decksfläche mit sehr guter Ausstattung. Die beiden Plattformversorger werden in Zusammenarbeit mit der MAN Ferrostaal AG und der Bharati Shipyard in Indien gebaut und voraussichtlich im September und im Dezember 2010 fertig gestellt und an die Zielgesellschaften übergeben.

Wie in der Offshore-Schiffahrt üblich, erfolgt die Beschäftigung der Plattformversorger im Spotmarkt. Nichtsdestotrotz verfolgt das Fondsmanagement im Rahmen einer Risikostreuung die Strategie, eines der beiden Schiffe längerfristig zu verchartern. In der Prognoserechnung wird mit einer Netto-Charterrate von EUR 35.900,00 pro Tag bei einer erwarteten Auslastung an 320 Einsatztagen kalkuliert.



### Ausschüttungen

Die Gesamtausschüttungen sind als Minimumszenario mit ca. 202% kalkuliert. Es ist geplant, bei ausreichender Liquidität Ausschüttungen zu entnehmen. Ab einer möglichen Ausschüttung von 9% des Kommanditkapitals p.a. greift ein Profitsharing mit dem Anbieter dieser Beteiligung im Verhältnis: 10% Emissionshaus, 90% Anleger.

### Die Rahmendaten des PSV 1400 ALPHA & BETA

- ✓ Plattformversorgungsschiffe / Construction Vessel (MAN Ferrostaal AG) für Ölplattformen
- ✓ Ausschüttung p.a.: Basis-Szenario: 7% – 15%, Alternativ-Szenario: 11,5% - 21,5%
- ✓ auch als Private Placement ab € 200.000 verfügbar
- ✓ hohe Reserven in der Kalkulation (Fremdkapitalzinsen/Betriebskosten der Schiffe) von ca. 3% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital
- ✓ Platzierungsgarantie durch FMMH Offshore Fondshaus
- ✓ Mindestbeteiligung: 50.000 € zzgl. 5% Agio (Auf Anfrage auch darunter)
- ✓ Einzahlung 15% + 5% Agio nach Annahme, 42,5% erst zum 15.6.2010, 42,5 % erst zum 15.9.2010
- ✓ hoher Substanzwert
- ✓ 15% + 5% Agio nach Beitritt, 42,5 % nach zum 15.06.2010, 42,5 % zum 15.09.2010
- ✓ Restvolumen vermutlich zügig platziert



Portrait: Schiffsbeteiligung II

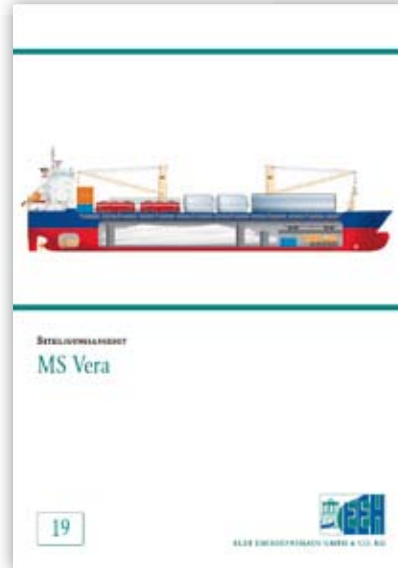
## MS „VERA“: Sperrige Güter, stabile Charter, günstiger Kaufpreis

Das hochmoderne, flexible und für Schwergutladung gut einsetzbare Multi-Purpose-Schiff lässt beste Gewinnaussichten in einem Marktsegment erwarten, welches nicht überbaut ist. Nach vorliegendem ISL-Gutachten ist eine Überbauung des betreffenden Marktsegments durch Neuablieferungen nicht zu erwarten. Viele Schiffe werden altersbedingt in wenigen Jahren den Markt verlassen. Das innovative Schiffdesign sorgt für zusätzliche Marktattraktivität.

Das variabel einsetzbare Einlukenschiff MS „VERA“ mit 7.950 tdw (444 TEU, zwei NMF-Kräne à 80t Hebekraft, Eisklasse E3) verfügt als Alleinstellungsmerkmal über eine 87 m lange und 12,80 m breite durchgehende Luke. Somit lassen sich sehr sperrige Ladungen (z.B. Off-Shore-Windkraftanlageanteile) auch unter Deck transportieren. Der Laderaum ist dank variablem Zwischendeck und Schotten sehr flexibel einteilbar und für den (gleichzeitigen) Transport verschiedenster Ladungsarten (Stückgut, Bulk, Schwergut, Container) geeignet. Durch seine leistungsstarken Kräne ist das Schiff MS „VERA“ in der Lage, unabhängig von landseitigen Ladeeinrichtungen zu laden und zu löschen.

Durch die hohe Eisklasse können ganzjährig alle weltweiten Fahrtgebiete bedient werden. Das gesamte Design ist auf einen besonders kostengünstigen Schiffsbetrieb ausgelegt, die Ablieferung des MS „VERA“ erfolgt im November 2010. Übrigens: Die Reedereien H. Bröhan und HHR Shipping aus Jork sowie die Reederei Schepers aus Haren/Ems lassen bei Dongfang Shipbuilding in Wenzhou (China) eine Serie von zehn Mehrzweckfrachtern mit Schwergut-Ladegerüst bauen, baugleich zum MS „VERA“. Bereits im März/April 2010 sollen die ersten beiden der netto jeweils 12,81 Millionen Euro kostenden Einheiten in Fahrt kommen, voraussichtlich im April 2011 wird das zehnte Schiff die Werft verlassen.

Ein besonderer Einsatzbereich ist der Transport von Anlageteilen der Windkraftindustrie – vorteilhaft ist hier die lange Ladelupe. Die Auftragsbücher in der Windkraftindustrie sind bis 2011 gefüllt. Es erfolgt aktuell ein deutlich erkennbarer Sinneswandel und die massive öffentliche Förderungen von alternativen Energien, beispielsweise in den USA. Auch werden Milliardeninvestitionen in Infrastruktur im Zuge internationaler Konjunkturmaßnahmen vorgenommen. Mittelfristig ergeben sich schon allein daraus sehr positive Beschäftigungsperspektiven in den Markt Bereichen Massenguttransporte und flexible Schiffskonzepte. Weltweit sind z.B. rund 300 Kraftwerke, 20 Gasverflüssigungsanlagen, 60 neue Häfen und 40 Hafenerweiterungen im Bau bzw. geplant (insgesamt ca. US\$ 50 Mrd. Investitionsvolumen).



### Investitionsdaten im Überblick

- ✓ Mindestbeteiligung 15.000 € zzgl. 3% Agio
- ✓ moderate Einzahlungen 30% + 3% Agio nach Annahme, 70% am 15. Juli 2010
- ✓ vorzeitige Einzahlungen der zweiten Rate: Sonderauszahlung in Höhe von 4 %
- ✓ vollständige Euro-Kalkulation, keine Wechselkursrisiken
- ✓ 4 Jahre Festcharter zu 8.200 €, dann Einnahmepool
- ✓ Sondertilgungen: Vollständige Entschuldung bereits nach 7,75 Jahren
- ✓ laufende Ausschüttungen von 4% p.a. während Tilgung
- ✓ Ausschüttungen nach Tilgung ansteigend auf 20% p. a.
- ✓ Gesamtauszahlungen ca. 319% inkl. Kapitalrückführung
- ✓ Vollplatzierungsgarantie des EEH Elbe Emissionshauses
- ✓ sehr marktgängiger Schiffstyp mit vielseitiger Ausstattung

### IMPRESSUM

Der Newsletter maritim. ist eine Publikation der Solanos GmbH in Hamburg. Die Weitergabe erfolgt an eigene Partner und Kunden. Der Inhalt ist urheberrechtlich geschützt und darf nur nach Rückfrage verwendet werden, selbst bei teilweiser Nutzung.

Verantwortlich für den Inhalt und Konzeption:

Solanos GmbH  
An der Alster 36  
20099 Hamburg

Thomas K. Rogalla: 040 - 280 503 86  
Bendix Todsen: 040 - 280 503 85  
Knut Weitkamp: 02536 - 343 10

[www.solanos.de](http://www.solanos.de)