

# Shipping Opportunity

PORTFOLIO-UPDATE  
1. QUARTAL 2010

**HESSE NEWMAN**  
CAPITAL

PLANUNG  
WEITERHIN ÜBERTROFFEN

## Lohnendes Investment Zweitmarktfonds

Jetzt einsteigen und vom kommenden Aufschwung profitieren: Die Konditionen, zu denen Schiffsbeteiligungen am Zweitmarkt gehandelt werden, bieten unverändert außergewöhnlich günstige Einstiegschancen.

Der Hesse Newman Shipping Opportunity hat diese Marktchancen ergriffen und dabei strenge Investitionskriterien für einen optimalen Mix aus Sicherheit und Chance angelegt: Gekauft wurden ausschließlich stabile Schiffsgesellschaften mit vercharterten Schiffen, weitgehender Entschuldung und guter Einnah-

mesituation. Auf 104 Beteiligungen an über 50 Fonds ist das Zweitmarktportfolio inzwischen angewachsen. Angekauft wurden Fondsanteile aus allen relevanten Schiffsegmenten – Containerschiffe, Tanker, Bulker und Spezialschiffe – zu einem Nominalwert von rund 5,7 Mio. Euro.

### Stabile Schiffsfonds günstig erworben

Portfolio-Durchschnitt gewichtet



#### Gesamtportfolio

Kaufpreisvorteil*:	47,8 %
Infahrtsetzung:	11/2000
Charter bis:	7/2012
Entschuldet:	2012



#### Bulker

Kaufpreisvorteil*:	24,7 %
Infahrtsetzung:	12/1997
Charter bis:	6/2012
Entschuldet:	2010



#### Tanker

Kaufpreisvorteil*:	55,3 %
Infahrtsetzung:	10/2001
Charter bis:	8/2011
Entschuldet:	2014



#### Containerschiffe

Kaufpreisvorteil*:	47,0 %
Infahrtsetzung:	12/2000
Charter bis:	11/2012
Entschuldet:	2011



#### Spezialschiffe

Kaufpreisvorteil*:	34,7 %
Infahrtsetzung:	7/1998
Charter bis:	5/2011
Entschuldet:	2009

### Würden Sie in dieses Schiff investieren?

- Containerschiff 4.620 TEU
- Infahrtsetzung 2001
- Schiffspreis 30,5 Mio. US-Dollar, rund 55 % unter Secondhand-Schiffspreisen von 2008
- Festcharter bis 2012, rund 22.000 US-Dollar am Tag
- Tilgung der Darlehen bereits 2011
- Prognostizierte Auszahlungen von 8 % p.a. steigend auf 20 %
- Gesamtauszahlung bis 2020 rund 207 %

Hier stimmen die Eckdaten:

Günstiger Kaufpreis, solide Einnahmen bei früher Entschuldung und attraktive Auszahlungen.

Das Containerschiffsportfolio unseres Hesse Newman Shipping Opportunity weist im Durchschnitt exakt diese Kennzahlen auf.

Auch in den Segmenten Tanker, Bulker und Spezialschiffe konnten attraktive Portfolios günstig zusammengestellt werden (s. Darstellung links).

Über alle Fondsanteile liegt die erwartete Zielrendite daher aktuell bei deutlich über 10 Prozent p.a. und übertrifft damit die Planung.

Ihre  
Hesse Newman Capital AG

\* Abschlag gegenüber Höchstkursen 2008 in Prozentpunkten

# Starkes Portfolio: Günstig erworben, breit gestreut, früh entschuldet

Mit durchschnittlich 20 Prozent unter ihrem Nennwert und einem Preisvorteil von durchschnittlich rund 50 Prozent gegenüber den Höchstpreisen am Zweitmarkt 2008 wurden

die Schiffsfondsanteile sehr günstig erworben. Zusätzlich punktet das Portfolio mit einer vollbeschäftigten Flotte, die darüber hinaus weitgehend entschuldet ist.

## Unter Charter durch die Krise steuern

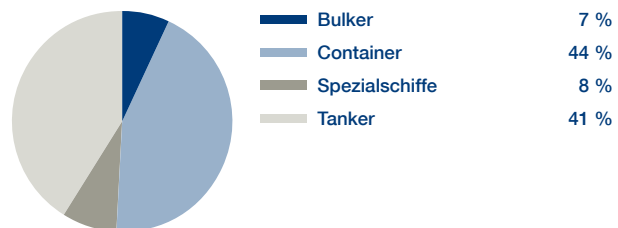
Alle Schiffe verfügen über eine Beschäftigung. Alle Beteiligungen fahren derzeit gute Erträge ein. Sicherheit bietet die Festcharter der Schiffe bis durchschnittlich Juli 2012. Nach Einschätzung von Schifffahrtsexperten wird die Erholung der Chartermärkte ab 2011/2012 beginnen, um sich dann in den Folgejahren wieder auf ein ausgeglichenes Niveau von Angebot und Nachfrage einzupendeln. Der Shipping Opportunity hat somit beste Aussichten, bis dahin stabile Einnahmen zu erwirtschaften und danach von der erwarteten Markterholung zu partizipieren.

## Frühe Entschuldung ermöglicht hohe Einnahmen

Eine wichtige Handlungsmaxime der Hesse Newman Zweitmarkt-Experten ist: „Kaufe nicht nur preiswerte, sondern vor allem stabile Schiffsfonds“. Das erhöht die Sicherheit signifikant. Stabil sind Schiffsgesellschaften mit einer hohen Liquiditätsreserve und einem niedrigen Schuldenstand. Auch hier überzeugt der Shipping Opportunity: Rund jedes fünfte Schiff ist bereits heute entschuldet. Im Durchschnitt sind die Portfolioschiffe prognosegemäß im Jahr 2012 entschuldet.

## Ausgewogene Streuung

Portfolioaufteilung nach Segmenten

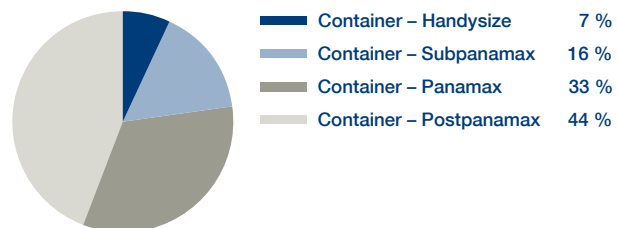


### Breit diversifiziertes Portfolio

Das Portfolio ist über alle relevanten Schiffsegmente breit gestreut.

## Mittlere Größen vorn

Portfoliostruktur im Containersegment

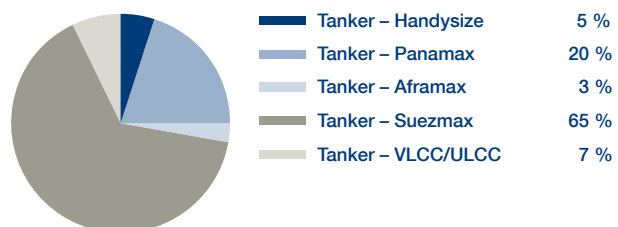


### Containerschiffe

Investiert wurde in kleinere und mittlere Klassen, für die eine rasche Markterholung erwartet wird, sowie in langfristig vercharterte Pana- und Postpanamax mit entsprechender Einnahmesicherheit.

## Gepoolte Stärke

Portfoliostruktur im Tankersegment



### Tankschiffe

Jeder zweite Tanker fährt im Pool, sodass Einnahmeschwankungen ausgeglichen werden können. Zudem sind sämtliche Schiffe moderne Zweihüllentanker, die von der steigenden Marktnachfrage durch das Phase-out der Einhüllentanker profitieren werden.

## Portfolio mit Sicherheitsvorteil

- **Breite Diversifikation**  
Aktuell 104 Anteile an 53 Fonds
- **Günstiger Erwerb**  
Rund 50 Prozentpunkte unter Höchstkursen von 2008
- **Stabil auch in schwacher Marktphase**  
Flotte ist durchschnittlich bis 2012 verchartert
- **Starke Einnahmen**  
Weitgehend entschuldete Schiffe, Entschuldung durchschnittlich 2012 erwartet
- **Renditeplanung übertroffen**  
Mindestrendite von 10 Prozent p.a. bei allen Beteiligungen deutlich übererfüllt

## Hesse Newman Shipping Opportunity

Portfolio: 104 Beteiligungen an 53 Fondsgesellschaften, Stand 4. März 2010

Fondsname	Schiffsgröße	Infahrtsetzung	Charterer	
<b>Bulker</b>				
1	HCI Shipping Select XII	160.000 tdw	07/1996	Cargill
2	Paguera	53.609 tdw	01/2003	Eitzen Bulk A/S
3	Palinuro*	70.218 tdw	01/1996	Intermare (Toepfer)
4	Paiute	70.293 tdw	05/1995	Intermare (Toepfer)
			<b>12/1997</b>	
<b>Containerschiffe</b>				
5	Elbe Schifffahrt	1.679 TEU	09/2000	Wan Hai Lines
6	Antje Wulff	2.732 TEU	05/2002	UASC
7	Atlas	4.545 TEU	06/1997	Hanjin
8	Brüssel	5.618 TEU	05/2000	Hanjin
9	Buxcliff	6.450 TEU	06/2001	CMA CGM
10	Chicago	5.752 TEU	07/2003	Hanjin
11	Commodore	2.732 TEU	08/2001	NYK
12	E.R. Amsterdam*	5.514 TEU	09/2000	MSC
13	E.R. Kobe	5.762 TEU	06/2001	CSCL
14	E.R. London	5.762 TEU	08/2000	MSC
15	E.R. Long Beach	7.500 TEU	05/2005	COSCO
16	E.R. Los Angeles	5.762 TEU	06/2001	CSCL
17	E.R. Melbourne	3.400 TEU	10/1998	CMA CGM
18	E.R. New York	4.250 TEU	07/2003	CMA CGM
19	E.R. Canada	5.762 TEU	12/2001	NOL
20	E.R. India	5.762 TEU	05/2002	NOL
21	Elbwolf	2.732 TEU	05/1999	UASC
22	Euro-Max	2.732 TEU	08/2002	CMA CGM
23	Northern Decency	3.963 TEU	04/2003	MSC
24	Northern Delicacy	3.963 TEU	05/2003	MSC
25	Northern Glance*	4.890 TEU	11/2000	APL
26	Northern Glory	4.890 TEU	11/2000	APL
27	Northern Grace	4.890 TEU	08/2000	APL
28	Northern Magnum	6.750 TEU	10/2003	Hapag Lloyd
29	Phoenix	4.379 TEU	01/2002	Hanjin
30	Pohang	4.545 TEU	01/1998	CSAV
31	Ville de Taurus	3.940 TEU	07/1997	CMA CGM
			<b>12/2000</b>	
<b>Spezialschiffe</b>				
32	Anna Rickmers	1.816 TEU	02/1998	Meridian
33	Caroline Russ	7.280 tdw	03/1999	Transfennica
34	Elisabeth Russ*	7.430 tdw	03/1999	Transfennica
35	Lara Rickmers	1.816 TEU	12/1997	Meridian
36	Pauline Russ	7.280 tdw	09/1999	Transfennica
37	Valdivia	1.816 TEU	04/1998	CCNI
			<b>07/1998</b>	
<b>Tanker</b>				
38	Kaspar Schulte	73.000 tdw	02/2004	ST Shipping & Transport
39	American Sun	72.365 tdw	01/2004	Startankers Pool
40	Astra	149.991 tdw	02/2002	Dynacom
41	Four Sun	160.000 tdw	06/2003	Gemini Suezmax Pool
42	Front Chief	311.224 tdw	01/1999	Saffron Rose Shipping
43	Front Crown*	311.176 tdw	07/1999	Saffron Rose Shipping
44	Hellespont Pride	73.400 tdw	11/2006	Seatram Tankers Inc.
45	Hellespont Tatina	105.535 tdw	11/1999	Hellenic Tanker Inv. Corp.
46	Johann Jacob	73.083 tdw	09/2000	Jacob Panamax Pool
47	Kim Jacob	157.327 tdw	05/1998	Gemini Suezmax Pool
48	Liguria	35.841 tdw	06/1999	San Bernard Shipping
49	Sophie	37.000 tdw	01/2004	Maersk Tanker Pool
50	Navalia 3 MT Port Russel	37.808 tdw	09/2002	ST Shipping & Transport
51	Navalia 4 MT Port Stanley	45.999 tdw	02/2003	ST Shipping & Transport
52	Suezmax-Tanker Flottenfonds II	159.062 tdw	10/2005	Roanoke Shipping
53	Front Commander	311.168 tdw	07/1999	Saffron Rose Shipping
			<b>10/2001</b>	
<b>Gesamtportfolio</b>			<b>11/2000</b>	

Laufzeit der Charter	Jahr der Entschuldung Prognose	Nominalkapital in EUR	Kaufpreis Ø in Prozent	Preisabschlag ggü. Höchstkurs 2008 in %-Punkten
01/2011	2012	50.000		
11/2014	2013	90.000		
09/2011	2010	25.565		
07/2011	entschuldet	127.823 **		
<b>06/2012</b>	<b>2010</b>	<b>293.388</b>	<b>100,09 %</b>	<b>- 24,65 %</b>
10/2010	2014	220.000 **		
09/2010	2011	110.000		
02/2014	entschuldet	130.000		
11/2015	2010	300.000 **		
05/2012	2011	100.000		
07/2014	2016	40.000		
10/2010	2010	37.000		
03/2013	entschuldet	138.049		
04/2011	2013	100.000		
04/2013	2013	40.903		
07/2014	2021	85.000 **		
07/2011	2013	140.000		
06/2011	2010	127.823		
07/2011	2019	30.000		
11/2011	2013	40.000		
04/2012	2014	20.000		
10/2010	entschuldet	153.388		
10/2011	2012	25.000		
07/2016	2014	50.000		
07/2016	2014	80.000		
01/2016	2010	40.000		
01/2016	2010	40.000		
10/2015	2010	20.000		
11/2011	2016	150.000		
12/2013	2012	100.000		
02/2013	entschuldet	65.000		
05/2010	entschuldet	115.000		
<b>11/2012</b>	<b>2011</b>	<b>2.497.163</b>	<b>74,67 %</b>	<b>- 46,97 %</b>
Einnahmenpool	entschuldet	204.517		
12/2011	2012	81.807 **		
12/2010	2011	153.388		
Einnahmenpool	entschuldet	178.952		
12/2011	2011	20.452		
Einnahmenpool	entschuldet	10.226		
<b>05/2011</b>	<b>2009</b>	<b>649.341</b>	<b>56,06 %</b>	<b>- 34,73 %</b>
02/2011	2015	120.000 **		
Einnahmenpool	entschuldet	85.000 **		
12/2011	2017	25.000		
Einnahmenpool	2015	750.000		
12/2010	2016	200.000 **		
12/2010	2016	30.000		
09/2013	2020	50.000		
04/2012	2016	100.000		
Einnahmenpool	2012	200.000		
Einnahmenpool	2013	341.880		
03/2011	2014	100.000		
Einnahmenpool	2013	15.000		
Einnahmenpool	2017	25.000		
Einnahmenpool	2016	50.000		
08/2012	2019	100.000		
12/2010	2016	25.000		
<b>08/2011</b>	<b>2014</b>	<b>2.216.880</b>	<b>91,45 %</b>	<b>- 55,34 %</b>
<b>07/2012</b>	<b>2012</b>	<b>5.656.772</b>	<b>80,43 %</b>	<b>- 47,76 %</b>

\* in finaler Vertragsabwicklung  
\*\* anteilig in finaler Vertragsabwicklung

## Doppelter Preisvorteil

Historisch günstige Schiffe, niedrige Zweitmarktkurse

Das antizyklische Investitionskonzept des Hesse Newman Shipping Opportunity ist aufgegangen: Einerseits konnten die Zweitmarktanteile zu einem sehr günstigen Kursniveau erworben werden. Im gewichteten Mittel liegen die Aufkaufpreise des Portfolios rund 50 Prozentpunkte unter den Höchstkursen von 2008.

Darüber hinaus hat sich der Zweitmarktfonds an Schiffen beteiligt, die einst sehr günstig erworben wurden. Das Durchschnittsalter der Portfolioschiffe liegt bei rund zehn Jahren. Das Baujahr 2000 fiel in eine Phase historisch günstiger Wertpreise (s. Grafik).

## Schiffsfonds mit guten Ergebnissen

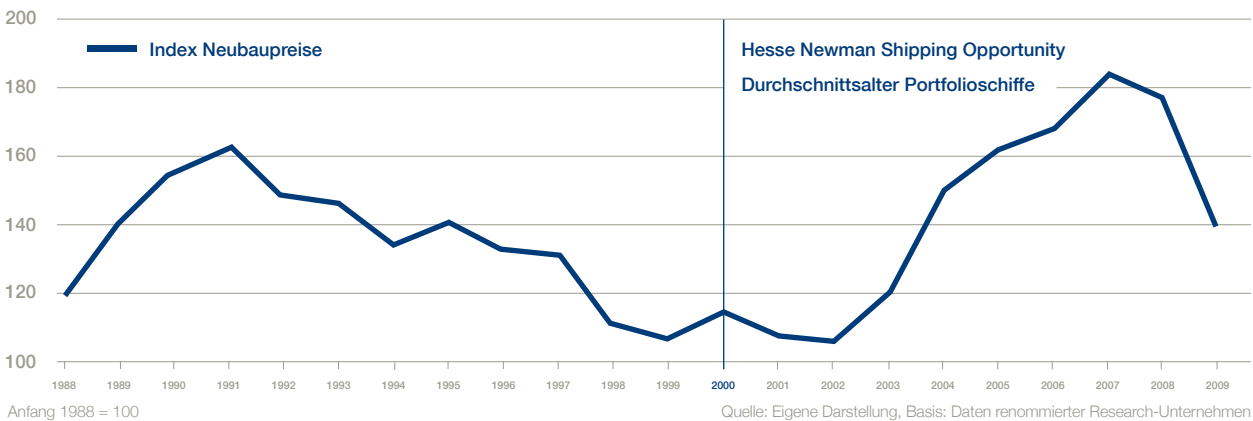
Studie: Performance liegt bei 6,7 Prozent Rendite pro Jahr

Mit Schiffsfonds haben Anleger laut einer Anfang 2010 veröffentlichten Studie des Hamburger Analysehauses FondsMedia durchschnittlich 6,7 Prozent im Jahr nach Steuern verdient. Der Untersuchung liegen 534 Beteiligungsmodelle von 24 Initiatoren zugrunde, die zwischen 1969 und 2007 aufgelegt wurden und deren Schiffe inzwischen verkauft sind.

Von den 534 untersuchten Fonds brachten stolze 494 ihren Anlegern einen Gewinn, gemessen am Investitionsvolumen waren damit 92,5 Prozent aller Schiffsfonds erfolgreich. Die besten 25 Prozent der Fonds erzielten sogar einen Vermögenszuwachs von durchschnittlich 16,6 Prozent im Jahr.

## Historisch günstige Schiffe

Schiffspreisindex und Durchschnittsalter der Portfolioschiffe



## Anleger und Anbieterin in einem Boot

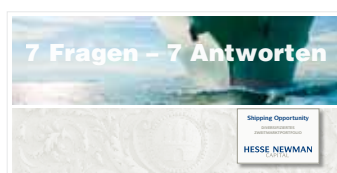
Vorteil Vorzugsauszahlung

Anleger erwarten von einem Fondsanbieter mehr als Rendite: Glaubwürdigkeit und Transparenz sind die zusätzlichen Anforderungen von heute. Der Hesse Newman Shipping Opportunity überzeugt hier mit einer transparenten und fairen Vergütungsstruktur. Seine Investitionsquote ist überdurchschnittlich hoch, hingegen ist das vom Anleger zu zahlende Agio mit 3 Prozent niedrig.

Gemäß konservativer Prospektprognose summiert sich der Gesamtrückfluss auf 175 Prozent, Anleger erhalten Auszahlungen von 7,5 Prozent p.a. bevorrechtigt. Die Vergütung des Initiators erfolgt zum großen Teil erfolgsorientiert, d.h. erst nachdem die Anleger diese Auszahlung erhalten haben. Dadurch sitzen alle Beteiligten in einem Boot – mit gleichem Interesse: Maximale Rendite für den Anleger.

## Fondseckdaten

<b>Geplantes Fondsvolumen</b>	EUR 15,0 Mio. (reiner Eigenkapitalfonds)
<b>Mindestbeteiligung</b>	EUR 20.000 zzgl. 3 % Agio
<b>Laufzeit</b>	bis 31.12.2019, geplant
<b>Auszahlungen</b>	7,5 % p.a. durchschnittlich (Prognose)
<b>Sonderkündigungsregel</b>	In wirtschaftlichen Notlagen Kündigung möglich



Ihre Fragen, unsere Antworten

[www.7-fragen.de](http://www.7-fragen.de)

# Optimaler Mix aus Sicherheit und Chance

Dr. Guido Komatsu, Vorstand der Hesse Newman Zweitmarkt AG, zur Portfolio-Strategie und den außergewöhnlichen Chancen des Hesse Newman Shipping Opportunity am Zweitmarkt



Dr. Guido Komatsu  
Vorstand der Hesse Newman Zweitmarkt AG

*Herr Dr. Komatsu, Sie und Ihr Team haben das Portfolio Ihres Shipping Opportunity inzwischen auf 104 Beteiligungen an über 50 Fonds aufgestockt. Konnten Sie Ihre Investitionsziele erreichen?*

Eindeutig ja. Unsere Investitionsstrategie folgt grundsätzlich dem Ansatz eines optimalen Mix aus Sicherheit und Chance. Wir kaufen nur Anteile an stabilen Schifffahrtsgesellschaften. Und nur zu einem Preis, der eine entsprechende Zielrendite von mindestens 10 Prozent verspricht. Das ist uns mit allen Aufkäufen gelungen. Unsere Renditeplanung haben wir sogar deutlich übertroffen.

*Wie lässt sich „Sicherheit“ heutzutage in einen Fonds einbringen? Worauf achten Sie als Aufkäufer am Zweitmarkt besonders?*

Streuung ist wesentlich. Das Portfolio muss sinnvoll allokiert, also verteilt sein – auf die verschiedenen Segmente, also Containerschiffe, Bulker, Tanker und Spezialschiffe sowie in den Schiffsgrößen, die wir für aussichtsreich erachten. Ferner sind natürlich die Kennzahlen des jeweiligen Zielfonds entscheidend: Liquiditätssituation, Einnahmesituation, Bonität des Charterers, etc.

*Ist der Zweitmarkt unverändert ein Käufermarkt?*

Ja, das Kursniveau ist auch für solide Schiffsfonds günstig. Unser Portfolio haben wir im Durchschnitt 50 Prozentpunkte unter den Höchstkursen von 2008 eingekauft.

*Ihr Portfolio ist über alle relevanten Segmente gestreut. Containerschiffe sind mit rund 40 Prozent vergleichsweise untergewichtet. Warum?*

Die Containerschiffahrt ist unbestritten am heftigsten von der Krise getroffen worden. Auskömmliche Charraten wird es wieder geben, wenn der Markt sein Gleichgewicht zurückgefunden hat und die Überkapazitäten abgebaut sind. Besonders für die sehr großen Postpanamax-Schiffe erwarten wir einen Aufschwung erst ab 2014. Anders ist dies bei den kleinen und mittleren Schiffsgrößen. Weitgehend entschuldete Schiffe dieser Größenklassen, die über eine sichere Charter verfügen, werden früher von dem Marktaufschwung profitieren. In diese Größenklassen investieren wir daher verstärkt. Außerdem ist im Bereich der Containerschiffe das Angebot auf dem Zweitmarkt sehr groß, hier läuft uns nichts weg.

*Tanker sind mit rund 40 Prozent aktuell stark vertreten, warum?*

Das wird sich im Zuge der Investitionen ein wenig relativieren, aber wir werden mindestens ein Drittel des Portfolios in Tanker investieren. Insgesamt schätzen wir die Chancen auf dem Tankermarkt gut ein. Dies liegt zum einen daran, dass bis 2015 sämtliche Einhüllentanker verschrottet werden müssen, zum anderen fahren Tanker überwiegend in großen Pools. Dadurch werden Risiken gestreut. Vor allem haben diese oft sehr großen Tankerpools eine deutlich bessere Verhandlungsposition gegenüber den Charterern als etwa die typischen Ein-Schiffs-KGs im Containerschiffsbereich.

*Hesse Newman begreift den Shipping Opportunity als einen Fonds neuer Generation. Warum? Und was hat der Anleger davon?*

Unser Shipping Opportunity überzeugt sowohl unter dem Sicherheitsaspekt als auch durch sein enormes Chancenpotenzial. Der Anleger erwartet heute aber mehr: Transparenz und Glaubwürdigkeit sind bei Entscheidungen für ein Finanzprodukt oft ausschlaggebend. Diesen Kundenanspruch haben wir im Fondskonzept konkret umgesetzt: Gewinn und Risiko werden durch ein Profitshare zwischen Anleger und Hesse Newman fair verteilt. Die Anleger erhalten bevorrechtigt 7,5 Prozent p.a., wir partizipieren erst nachrangig. Damit haben alle das gleiche Interesse: einen guten Fonds mit guter Performance. Zudem ist unsere Kostenstruktur außergewöhnlich günstig und damit sehr anlegerfreundlich.

## FAX-ANTWORT

**Ja, ich interessiere mich für den Hesse Newman Shipping Opportunity.**

Bitte senden Sie mir die Fondsunterlagen zu.

Firma: \_\_\_\_\_

Name, Vorname: \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse: \_\_\_\_\_

Ich bitte um Rückruf in der Zeit von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ Uhr

Telefon: \_\_\_\_\_

Straße, Haus-Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Mit freundlicher Empfehlung

**Bitte senden Sie diese Seite per Fax oder per Post an Ihren Berater. Natürlich steht er Ihnen auch gern telefonisch zur Verfügung.**

### HESSE NEWMAN CAPITAL AG

Gorch-Fock-Wall 3, 20354 Hamburg  
Telefon (040) 3 39 62-444, Telefax (040) 3 39 62-448  
capital@hesse-newman.de, www.hesse-newman.de

HINWEIS: Dies ist eine unvollständige und unverbindliche Kurzinformation zum Hesse Newman Shipping Opportunity. Stand März 2010. Eine Anlageentscheidung kann ausschließlich auf Grundlage des Verkaufsprospektes in seiner jeweils gültigen Fassung getroffen werden. Dieser enthält ausführliche Informationen zu den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Einzelheiten sowie insbesondere auch zu den Risiken der Vermögensanlage. Der Verkaufsprospekt kann bei Hesse Newman Capital AG, Gorch-Fock-Wall 3, 20354 Hamburg, angefordert werden und wird auch im Internet unter [www.hesse-newman.de](http://www.hesse-newman.de) bereitgehalten.