

MARITIM EQUITY



Maritim Equity Leistungsbilanz

2010



Vorwort	5
Das Unternehmen	6 - 9
Portrait des Managements	6
Maritim Equity	7
Salomon Invest	8
Treuhandgesellschaften	9
Marktumfeld	10 - 11
Weltwirtschaft und Welthandel	10
Containerschiffahrt	10
Bulkschiffahrt	11
Tankschiffahrt	11
Schiffsinvestitionen	12 - 15
MS „JOHN WULFF“	12
MS „TASMAN STRAIT“ und MS „TORRES STRAIT“	13
MS „JPO VULPECULA“	15
Maritim Equity-Fonds	16 - 21
Maritim Equity I	16
Hesse Newman Private Shipping I	18
Maritim Equity III	20



DAS ARCHITEKTENHAUS

GANZ IHR TYP



Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

wir freuen uns, Ihnen die Maritim Equity-Leistungsbilanz für das Geschäftsjahr 2010 vorlegen zu können.

Nach den Turbulenzen des Jahres 2009 hat sich die Weltwirtschaft und damit verbunden die Nachfrage auf den Schiffahrtsmärkten im Jahre 2010 spürbar erholt. Hiervon hat insbesondere die Containerschiffahrt profitiert. So reduzierte sich der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe von knapp 12 % der weltweiten Containerflotte Anfang 2010 auf rund 2,3 % Ende 2010. Auch die Charraten wiesen deutliche Wachstumsraten auf.

Dies hatte allerdings auch einen z. T. erheblichen Anstieg der Preise für Secondhandtonnage zur Folge. Dabei standen unseres Erachtens bei den Investoren, unabhängig von der Beschäftigungssituation, primär kurzfristige Spekulationen auf steigende Preise im Vordergrund. Da Maritim Equity mit Anlegergeldern arbeitet, verbietet es sich Risiken einzugehen in der Hoffnung, angekaufte Schiffe kurzfristig mit Gewinn verkaufen zu können. Ziel ist es vielmehr, als Finanzierungspartner gemeinsam mit Reedereien Schiffe nachhaltig mit Erfolg zu betreiben.

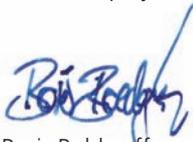
Vor diesem Hintergrund haben wir in 2010 keine Ankäufe getätigt und zunächst weiteres Kapital im Rahmen des Fonds Maritim Equity III akquiriert, der Ende des Jahres mit einem Volumen von EUR 12,4 Mio. geschlossen worden ist. Angesichts der nach wie vor starken Zurückhaltung der Banken bei der Kreditvergabe und der Forderung nach höherem Eigenkapital von den Reedern kommt Finanzierungskonzepten wie Maritim Equity eine besondere Bedeutung zu, da mit vorhandenem Eigenkapital kurzfristig Investitionsmöglichkeiten genutzt werden können. So hat sich Maritim Equity in diesem Jahr an einem ein Jahr alten 4.250 TEU Containerschiff beteiligt.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung bei den bestehenden Investments ermöglichte es bei allen Fonds – obwohl noch nicht voll investiert – Auszahlungen für 2010 vorzunehmen. Auch für das laufende Jahr werden ebenfalls alle Fonds Auszahlung leisten.

Unseren Geschäftspartnern und Investoren danken wir herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen im vergangenen und in diesem Jahr. Wir freuen uns auf eine weiterhin angenehme und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Hamburg, Dezember 2011

Maritim Equity Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG



Boris Boldyreff
(Geschäftsführer)



Dr. Werner GroBekämper
(Geschäftsführer)

Das Unternehmen

■ Portrait des Managements



Boris Boldyreff

Boris Boldyreff ist Partner der Unternehmensgruppe Salomon Invest und seit 2009 Geschäftsführer des Emissionshauses Maritim Equity. Hier ist er verantwortlich für das Ressort Vertrieb. Zuvor hat Herr Boldyreff als Mitglied des Vorstandes den Vertrieb und das Marketing eines börsennotierten Wealth und Asset Managers verantwortet. Bis 2005 war der gelernte Bankkaufmann und Betriebswirt acht Jahre für einen der weltweit größten Vermögensverwalter tätig, zuletzt in Deutschland als Leiter für den Vertrieb von Vermögensanlage- und Bankprodukten.



Dr. Werner Großekämper

Dr. Werner Großekämper ist Gründungsgesellschafter und Geschäftsführer von Maritim Equity. Zuvor leitete er das Emissionshaus Norddeutsche Vermögensanlage, wo er elf Jahre als Geschäftsführer und insgesamt 26 Jahre in der Konzeption und im Vertrieb von geschlossenen Beteiligungen tätig war.

Promoviert hat der studierte Wirtschaftswissenschaftler am Lehrstuhl für Marketing an der Universität Dortmund.

■ Maritim Equity

Maritim Equity konzipiert und vertreibt Kapitalanlagen, die in die Schifffahrt investieren. Ziel ist es, innovative Anlage- und Finanzierungsalternativen im Bereich der Schifffahrt zu offerieren. Bisher sind drei Beteiligungsgesellschaften mit einem Eigenkapital von insgesamt rund EUR 42,0 Mio. realisiert worden.

Maritim Equity kooperiert als Partner sowohl mit schiffsfinanzierenden Banken als auch mit Reedereien direkt und erhält so Zugang zu interessanten Finanzierungsprojekten. Dabei ist das Ziel, durch die Übernahme von Anteilen an mehreren Schiffsgesellschaften mit unterschiedlichen Schiffstypen und -größen ein diversifiziertes Schiffsportfolio aufzubauen. Jeder Reeder bleibt dabei wirtschaftlicher Miteigentümer seiner Tonnage. So sind Anleger und Reeder dauerhaft und unmittelbar am Erfolg der finanzierten Schiffe beteiligt.

Gegründet wurde Maritim Equity im Jahre 2007 von der Unternehmensgruppe Salomon Invest, deren Gesellschafter seit über 30 Jahren erfolgreich in der Schifffahrt tätig sind. Maritim Equity profitiert nicht nur von der umfassenden Erfahrung in der Konzeption und Finanzierung von Schifffahrtsbeteiligungen mit einem Investitionsvolumen von mehreren Milliarden Euro, sondern auch von der exzellenten Vernetzung der Partner im Schifffahrtsmarkt.

Gesellschaft:	Maritim Equity Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG
Sitz:	Zippelhaus 2, 20457 Hamburg
Telefon:	040 - 33 44 15 18 - 0
Telefax:	040 - 33 44 15 18 - 99 info@maritim-equity.de www.maritim-equity.de
Handelsregister:	Amtsgericht Hamburg, HRA 106436
Gründung:	2007
Gegenstand des Unternehmens:	Konzeption von Vermögensanlageprojekten im Bereich Schifffahrt sowie deren Vertrieb und Portfolioverwaltung
Kommanditkapital:	€ 2.000.000,00
Komplementär:	Verwaltungsgesellschaft Maritim Equity mbH
Handelsregister:	Amtsgericht Hamburg, HRB 101690
Kommanditisten:	Salomon Invest GmbH , Hamburg Dr. Werner Grobökämper, Hamburg
Geschäftsführer:	Boris Boldyreff Dr. Werner Grobökämper

■ Salomon Invest

Unter dem Motto „Bindeglied zwischen gewerblicher Investition und privatem Kapital“ konzipieren die Gesellschafter von Salomon Invest seit über 30 Jahren attraktive Kapitalanlagen in den Kernbereichen Schifffahrt und Immobilien. Mehrere Milliarden Euro wurden in diesem Zeitraum über Eigeninvestitionen und öffentliche Beteiligungsfonds investiert.

Mit der Fondsserie Maritim Invest legte Salomon Invest im Jahr 2003 den Grundstein für einen liquiden Zweitmarkt im Anlagesegment Schiffsbeteiligungen.

Maritim Equity setzt diese Erfolgsgeschichte gemeinsam mit leistungsfähigen Reedereien in Form von Direktinvestitionen im Erstmarkt fort.

Gesellschaft:	Salomon Invest GmbH
Sitz:	Zippelhaus 2, 20457 Hamburg Telefon 040 - 303 729 - 0 Telefax 040 - 303 729 - 99 www.salomon-invest.de
Handelsregister:	Amtsgericht Hamburg, HRB 103482
Gründung:	2004 als Salomon & Partner Invest GmbH & Co. KG; 2007 Umwandlung in Salomon Invest GmbH
Gegenstand des Unternehmens:	Beratungstätigkeiten für private, gewerbliche und öffentliche Auftraggeber, die die Konzeption und die Durchführung von Vermögensanlagen in den Bereichen Schifffahrt, Immobilien und Zweitmarkt für geschlossene Fonds betreffen.
Stammkapital:	€ 2.800.000,-
Geschäftsführer:	Jürgen Draabe Frank Moysich

■ Treuhandgesellschaften

Die OTV Ocean Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH sowie die PTV Pacific Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH sind die Kommunikationsschnittstellen für die Anleger der Maritim Equity Fonds. Über die gesamte Laufzeit der jeweiligen Beteiligungsgesellschaft vertreten sie die Interessen der Anleger. In ihren Verantwortungsbereich fallen die treuhänderische Abwicklung neu konzipierter Beteiligungsangebote und die Führung der jeweiligen Treuhandkonten.

Darüber hinaus sind die Treuhänder Ansprechpartner der Anleger in allen fondsbezogenen wirtschaftlichen und steuerlichen Fragen. Sie überprüfen die Ergebnisse der Beteiligungsgesellschaften und geben diese ihren Treugebern bekannt. Zu den Aufgaben gehören ebenfalls die Organisation der Gesellschafterversammlungen und die Durchführung von Beschlussfassungen der einzelnen Beteiligungsgesellschaften.

Kernkompetenz der Treuhänder ist die regelmäßige, zeitnahe und fundierte Information der Anleger über den Stand der jeweiligen Beteiligungsgesellschaften. Dazu erstellen sie Dokumentationen, die aus dem Jahresabschluss sowie den Berichten der Geschäftsführung und des Beirates bestehen. Die kompetente und schnelle Beantwortung aller Fragen der Anleger zählt zum Qualitätsanspruch und Qualitätsbewusstsein der Treuhänder.

Gesellschaft:	OTV Ocean Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Sitz:	Zippelhaus 2, 20457 Hamburg
Handelsregister:	Amtsgericht Hamburg, HRB 89874
Gründung:	2004
Stammkapital:	€ 111.150,-
Geschäftsführer:	Günter Franke Jan Semmerow
Gesellschaft:	PTV Pacific Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Sitz:	Zippelhaus 2, 20457 Hamburg
Handelsregister:	Amtsgericht Hamburg, HRB 106040
Gründung:	2008
Stammkapital:	€ 50.000,-
Geschäftsführer:	Günter Franke Jan Semmerow

Marktumfeld

■ Weltwirtschaft und Welthandel

Nach den Turbulenzen des Jahres 2009 mit einem Rückgang des weltweiten Wirtschaftswachstums stand das Jahr 2010 im Zeichen einer wirtschaftlichen Erholung. Auch für 2011 gehen sowohl der Internationale Währungsfonds (IWF) als auch die OECD trotz der Katastrophe in Japan und den Unruhen in Nordafrika und Mittelost von einer positiven Wirtschaftsentwicklung aus. In seinem aktuellen World Economic Outlook prognostiziert der IWF für 2011 und 2012 einen Anstieg des Weltwirtschaftswachstums von ca. 4 %, das damit moderater ausfallen wird als in 2010 mit ca. 5 %.

Viele globale Risikofaktoren bleiben auch 2011 virulent. Hervorzuheben sind hier einerseits weiterhin hohe Rohstoffpreise, ein verzögerter Aufschwung in Japan sowie eine Reduzierung des Wirtschaftswachstums in China und einigen anderen Schwellenländern. Andererseits gehören die hohe Staatsverschuldung im Euroraum, in den Vereinigten Staaten und in Japan sowie schwache Handelsbilanzen in einer Reihe von Industrieländern zu den wichtigsten Herausforderungen. Die Rückführung der hohen Staatsverschuldung durch eine strikte Sparpolitik, insbesondere in einigen europäischen Ländern und den USA, trägt aktuell in nicht unerheblichem Maße zur Dämpfung des Wachstums bei.

In der Prognose der für die Schifffahrtsmärkte wichtigen Entwicklung des Welthandelsvolumens geht der IWF weiterhin von einem überproportionalen Wachstum im Verhältnis zur Weltwirtschaftsleistung aus. Für 2011 wird ein Anstieg des Handels mit Gütern in Höhe von rd. 7,5 % prognostiziert. Die Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation in den einzelnen Schifffahrtsmärkten werden dabei jedoch recht unterschiedlich bewertet. Während die Märkte im Bereich der Massengut- und Tankschifffahrt weiterhin volatil bleiben werden, geht die überwiegende Zahl der Analysten und Experten ab etwa 2013/2014 von einem verbesserten Marktumfeld im Containerschiffmarkt aus.

■ Containerschifffahrt

Containerschiffe waren die Gewinner im Jahr 2010. Vor dem Hintergrund der historischen Baisse in 2009 und der Tatsache, dass viele Charraten die Zins- und Tilgungsleistungen nicht deckten, bleibt für 2010 festzuhalten, dass sich die Raten erfreulich entwickelt haben. Der größte Zuwachs war im Bereich der 4.000 bis 5.000 TEU Containerschiffe mit einem Plus von 223 % auf 21.000 USD im Vergleich zum Anfang des Jahres mit 6.500 USD zu verzeichnen. Sehr erfreulich entwickelte sich auch die Zahl der mangels Nachfrage aufgelegten Schiffe. Nachdem zu Beginn des Jahres 2010 noch ca. 11 % der Flotte unbeschäftigt waren reduzierte sich die Aufliegertonnage zum Ende des Jahres auf 2,3 %.

In diesem Jahr zeigt sich der Markt für Containerschiffe zweigeteilt. Während die Frachtraten für Container im ersten Halbjahr 2011 z. T. einen deutlichen Rückgang aufwiesen, konnten die Charraten für Containerschiffe bis 4.500 TEU ihre Erholung zunächst fortsetzen. Seit Mitte des Jahres ist die geringere Dynamik der globalen Wirtschaft allerdings auch in der Containerschifffahrt zu spüren. Dies hat zu einer deutlichen Reduzierung der Charraten geführt. Hinzu kommen die Ablieferung einer Vielzahl neuer Schiffe und die recht umfangreiche Ordertätigkeit, vor allem der Linienreedereien, so dass das Erholungspotenzial vorerst gebremst ist. Vor diesem Hintergrund hat sich die Zahl der aufliegenden Schiffe per Anfang Dezember 2011 auf 210 Einheiten erhöht, was einem Anteil von rd. 3,4 % der bestehenden Flotte entspricht.

Insgesamt gehen die Analysten aber von einer weiterhin positiven Entwicklung der Containerverkehre aus. So prognostiziert Clarkson Research in der Dezember-Ausgabe ihres „Container Intelligence Monthly“ für 2011 ein Wachstum des globalen Containerumschlags von ca. 8,7%, was rund 550 Mio. TEU bedeutet und einen neuen Rekord darstellt. Bei einem Anstieg der Containerflotte um ca. 7,6% in diesem Jahr weist dies mittelfristig auf ein relativ stabiles Marktumfeld im Containerschiffmarkt hin.

■ Bulkschiffahrt

Die Entwicklung des Bulk-Carrier-Marktes lässt sich im Jahresverlauf 2010 in zwei Phasen unterteilen. In der ersten Phase, die bis Mai andauerte, stiegen die Charraten mit Jahreshöchstständen im Mai leicht an bzw. zeigten sich weitestgehend stabil. Direkt daran anschließend begann die zweite Phase, die sich gerade zum Jahresende hin durch deutlich sinkende Charraten auszeichnete. Dies verdeutlichte auch der Baltic-Dry-Index, der zu Beginn des Jahres einen Punktestand von knapp über 3.000 aufwies, im Mai einen Höchststand von über 4.000 erreichte und zum Jahresende deutlich unter 2.000 Punkte notierte. Obwohl ein erhebliches Wachstum im Massengutmarkt zu verzeichnen war, trug eine Vielzahl von Neubaublieferungen zu dieser Entwicklung bei.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Beschäftigungssituation auch in diesem Jahr recht schwierig dar, wobei gegenwärtig eine leichte Erholung der Raten erkennbar ist. Der Markt im Bereich der Bulk-Carrier wird allerdings weiterhin sehr volatil bleiben. Trotz dieser Entwicklung wurden weitere Neubauten kontrahiert. Laut Clarkson beläuft sich der aktuelle Auftragsbestand auf ca. 44% der bestehenden Flotte. Auch wenn eine stabile bzw. wachsende Transportnachfrage für trockene Massengüter prognostiziert wird, ist aufgrund des starken Flottenwachstums mit einem weiterhin schwierigen Marktumfeld zu rechnen.

■ Tankschiffahrt

Im Jahr 2010 befanden sich die 1-Jahres-Charraten in den wichtigsten Tankschiffklassen auf einem insgesamt sehr niedrigen Niveau und lagen zum Teil weit unter dem Durchschnitt der letzten Jahre. Obwohl die Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten einen Zuwachs aufwies, wurden die Charrtermärkte durch ein kontinuierliches Flottenwachstum belastet.

In diesem Jahr zeigten sich die Raten bis Mitte Mai relativ moderat, bevor sie im weiteren Jahresverlauf wieder unter Druck gerieten. Der Tankermarkt befindet sich weiterhin in stürmischen Gewässern und wird noch einige Zeit brauchen, um sich nachhaltig zu erholen. Neben der Unsicherheit über die Entwicklung der Weltwirtschaft trägt hierzu auch die nach wie vor hohe Anzahl von Neubaublieferungen bei. Nach Angaben von Clarkson befinden sich aktuell noch ca. 900 Tankschiffe in den Orderbüchern, was etwa 22,5% der bestehenden Tonnage entspricht. Dies wird auch noch 2012 zu Überkapazitäten beitragen, sodass unter Berücksichtigung der zu verschrottenden Einhüllentanker wohl erst ab 2013 mit dem Einsetzen einer Erholungsphase zu rechnen ist.

Schiffsinvestitionen

Maritim Equity hat in den vergangenen drei Jahren, z.T. gemeinsam mit Reedern, eine Vielzahl von Schiffsprojekten geprüft. In der Mehrzahl der Fälle zeigte sich jedoch, dass die Kaufpreise unter Berücksichtigung der vor dem Hintergrund der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erzielbaren Charraten einen nachhaltigen Cash-Flow nicht ermöglichen würden. Eine Investition hätte damit in erster Linie spekulativen Charakter gehabt, ein Aspekt, der nicht das primäre Ziel der Maritim Equity Fonds ist.

Maritim Equity hat gemeinsam mit den jeweiligen Reedereien in die folgenden Schiffe investiert, die von Beginn an Schiffsbetriebskosten, Zins und Tilgung verdienen und eine Auszahlung auf das Eigenkapital ermöglichen. Dabei wird der überwiegende Teil des von den Anlegern zur Verfügung gestellten Kapitals bevorrechtigt, d.h. nach Kosten sowie Zinsen und Tilgung des Fremdkapitals, bedient.

■ MS „JOHN WULFF“

Schiffstyp:	Bulk-Carrier	
Größe:	92.500 tdw	
Ablieferung und Übernahme des Schiffes:	Oktober 2010	
Baupreis:	USD 59,0 Mio.	
Vertragsreeder:	Reederei Hermann Wulff John-Peter Wulff GmbH & Co. KG, Glückstadt	
Fremdkapital:	USD 45,0 Mio.	
Eigenkapital:	EUR 15,0 Mio., davon: Anleger: EUR 7,5 Mio. Vorrangkapital EUR 3,75 Mio. Standardkapital Reederei: EUR 3,75 Mio. Standardkapital	
Auszahlungen:	9,5 % p.a. auf Vorrangkapital, verbleibende Liquidität zu je 50 % auf das Standardkapital von Anleger und Reederei	
Charterer:	Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL)	
Charrate:	USD 32.000/Tag bis Oktober 2015	

Das Fahrtgebiet:

Das MS „JOHN WULFF“ fährt vorwiegend zwischen China und Australien sowie Süd-Ost-Asien und den USA bzw. Süd-Amerika und transportiert Kohle, Eisenerz und Getreide.

Verlauf der Investition:

Das Schiff ist ein gemeinsam mit der Reederei Hermann Wulff John-Peter Wulff GmbH & Co. KG finanzierter Bulk-Carrier, an dem Beteiligungsfonds der Unternehmensgruppe Salomon Invest und der Hesse Newman Capital AG mit EUR 11,25 Mio. sowie die Reederei mit EUR 3,75 Mio. beteiligt sind. Das MS „JOHN WULFF“ wurde im Oktober 2010 abgeliefert und ist für fünf Jahre zu einer Tagesrate von USD 32.000 an den japanischen Schifffahrtskonzern Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) verchartert. MOL gilt als einer der Marktteilnehmer mit der besten Bonität.

Sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht verläuft der bisherige Einsatz problemlos. Die Reederei ist mit der Performance des Schiffes sehr zufrieden. Im Jahr 2010 ist auf das jeweils von den Fonds investierte Kapital 2,22 % ausgezahlt worden. In 2011 wurde das Fremdkapital plangemäß mit USD 2,295 Mio. getilgt. Auf das Vorrangkapital werden für 2011 Auszahlungen in Höhe von 9,5 % und auf das Standardkapital von 20 % vorgenommen.

■ MS „TASMAN STRAIT“ und MS „TORRES STRAIT“

Schiffstyp:	Containerschiffe (baugleich)	
Größe:	je 1.713 TEU mit Ladegeschrir	
Kaufpreis:	je USD 21,5 Mio.	
Übernahme der Schiffe:	September 2009	
Vertragsreeder:	Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg	
Fremdkapital:	jeweils USD 9,450 Mio.	
Eigenkapital:	jeweils EUR 11,348 Mio., davon: Anleger: EUR 8,452 Mio. Vorrangkapital EUR 1,448 Mio. Standardkapital Reederei: EUR 1,448 Mio. Standardkapital	
Auszahlungen:	9,0 % p. a. auf Vorrangkapital, verbleibende Liquidität zu je 50 % auf das Standardkapital von Anleger und Reederei	
Charterer:	A.P. Möller-Maersk, Dänemark, bei MS „TASMAN STRAIT“; MCC Transport, Singapur, bei MS „TORRES STRAIT“	

Das Fahrtgebiet:

Das MS „TASMAN STRAIT“ verkehrt zurzeit in einem Dienst zwischen der Südküste der USA und Mittelamerika. Dabei werden u. a. die Häfen New Orleans, Houston, Panama und Cartagena angefahren. Das MS „TORRES STRAIT“ wird in Südostasien eingesetzt und bedient u. a. die Häfen Singapur, Port Kelang und Shanghai.

Verlauf der Investition:

Die MS „TASMAN STRAIT“ und MS „TORRES STRAIT“ sind im September 2009 gemeinsam mit der Reederei Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG zu dem sehr günstigen Preis von jeweils USD 21,5 Mio. übernommen worden. An den Schiffen sind Beteiligungsfonds der Unternehmensgruppe Salomon Invest und der Hesse Newman Capital AG mit jeweils EUR 9,9 Mio. und die Initiatoren mit jeweils EUR 1,448 Mio. beteiligt.

Die Schiffe haben sich seit ihrer Übernahme sowohl technisch als auch wirtschaftlich hervorragend bewährt und befinden sich planmäßig im Einsatz. Im Jahr 2010 fielen keine offhire Tage an. Beide Schiffe waren im gesamten Jahr an STX Pan Ocean Co., Ltd., Korea, zu einer Nettorate von USD 16.400/Tag verchartert. Die Charterraten wurden seit Übernahme pünktlich und in voller Höhe gezahlt.

Nach planmäßiger Rücklieferung aus der STX Charter ist das MS „TASMAN STRAIT“ Ende April 2011 für 10 Monate zu einer Bruttoreate von USD 12.500/Tag und einer anschließenden 1-Jahres-Option zu USD 16.500/Tag an Maersk verchartert worden. Das MS „TORRES STRAIT“ ist nach Rücklieferung Anfang Juli für 3 Monate zu USD 12.750/Tag an die NYK-Line, Japan, verchartert worden und hat im Anschluss eine 6-monatige Charter bei MCC Transport Singapore Pte. Ltd., eine Tochter von Maersk, zu USD 9.975/Tag angetreten.

Aufgrund der sehr guten Einnahmesituation haben sowohl das MS „TASMAN STRAIT“ als auch das MS „TORRES STRAIT“ 2010 neben den Regeltilgungen von jeweils USD 800.000 Sondertilgungen in Höhe von USD 4,25 Mio. bzw. USD 4,15 Mio. leisten können. Darüber hinaus sind Auszahlungen von 10,46 % auf das jeweils von den Fonds investierte Kapital erfolgt. Im laufenden Jahr sind die Regeltilgungen und weitere Sondertilgungen vorgenommen worden, so dass die Schiffe per Ende September 2011 nur noch mit jeweils USD 2,8 Mio. verschuldet sind.

Vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung werden die Schiffe für 2011 auf das Vorrangkapital 9 % auszahlen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der Preis für vergleichbare Neubauten derzeit bei rd. USD 30,0 Mio. liegt und für entsprechende Secondhandschiffe Preise um USD 22,0 - 23,0 Mio. geboten werden. Somit verfügen die Schiffe bereits über erhebliche stille Reserven.

■ MS „JPO VULPECULA“

Schiffstyp:	Containerschiff
Größe:	4.258 TEU
Ablieferung:	Mai 2010
Kaufpreis:	USD 60,2 Mio.
Übernahme des Schiffes:	Juli 2011
Vertragsreeder:	Schiffahrtsgesellschaft Oltmann mbH & Co. KG, Stade
Fremdkapital:	USD 37,75 Mio. YEN 1,16 Mrd.
Eigenkapital:	USD 13,00 Mio., davon: Anleger: USD 8,175 Mio. Vorrangkapital USD 2,725 Mio. Standardkapital Reederei: USD 2,100 Mio. Standardkapital
Auszahlungen:	9,5 % p. a. auf Vorrangkapital, verbleibende Liquidität zu 56,5 % auf das Standardkapital der Anleger und zu 43,5 % auf das Standardkapital der Reederei
Beschäftigung:	4.200 TEU Döhle Pool
Poolrate:	September 2011: USD 26.136/Tag



Das Fahrtgebiet:

Das MS „JPO VULPECULA“ fährt in einem Liniendienst zwischen Süd-Ost-Asien und der West- und Ostküste Mittelamerikas. Es werden u. a. die Häfen Hongkong, Shanghai, Pusan, Manzanillo (Mexiko), Panama und Salvador bedient.

Verlauf der Investition:

Das MS „JPO VULPECULA“ ist ein gemeinsam mit der Reederei Schiffahrtsgesellschaft Oltmann mbH & Co. KG, Stade, finanziertes Containerschiff, an dem Beteiligungsfonds der Unternehmensgruppe Salomon Invest mit USD 10,9 Mio. und die Reederei mit USD 2,1 Mio. beteiligt sind.

Das Schiff fährt mit insgesamt 20 vergleichbaren Containerschiffen im 4.200 TEU Döhle Pool, der von dem angesehenen Hamburger Befrachtungsmakler Peter Döhle Schiffahrts-KG disponiert wird. Die vom Haus Döhle betreute Flotte umfasst derzeit eine Anzahl von rund 400 Schiffen. Ziel des Pools ist es, auch in stark schwankenden Märkten ein hohes Maß an Einnahmesicherheit für die Mitglieder zu gewährleisten, also Markthöhen und -tiefen zu glätten. Darüber hinaus bietet eine Poolbeschäftigung Vorteile in Form gemeinsamer Vermarktung der Tonnage.

Im bisherigen Einsatz hat sich das Schiff sehr gut bewährt. Obwohl das Schiff erst im Juli 2011 übernommen worden ist, sind für das Jahr 2011 bereits Auszahlungen in Höhe von 6,12 % auf das Vorrangkapital der Beteiligungsfonds vorgenommen worden.

Maritim Equity-Fonds

Ziel der Maritim Equity-Fonds ist es, gemeinsam mit leistungsfähigen Reedereien in verschiedene Schiffsprojekte zu investieren. Dabei ist die jeweilige Reederei nennenswert am Eigenkapital der Investitionen beteiligt. Dies führt zu einer hohen Interessensgleichheit zwischen dem Anleger- und dem Reederkapital. Der überwiegende Teil des von den Anlegern zur Verfügung gestellten Kapitals wird bevorzugt, d. h. nach Kosten sowie Zinsen und Tilgung des Fremdkapitals bedient.

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat seit 2008 auch die Platzierung von Eigenkapital im Rahmen geschlossener Fonds erheblich beeinträchtigt. Dies gilt für nahezu alle Anlageklassen, wobei insbesondere Schiffsbeteiligungen überproportional betroffen waren und sind. Vor diesem Hintergrund haben auch die Maritim Equity-Fonds die ursprünglich geplanten Eigenkapitalvolumina nicht platzieren können und sind mit einem geringeren Eigenkapital geschlossen worden.

Die wirtschaftliche Entwicklung der bisherigen Fonds wird nachfolgend dargestellt.

■ Maritim Equity I

FONDSDATEN PER 31.12.2010:

Beteiligungsgesellschaft:	Maritim Equity Beteiligungsfonds I GmbH & Co. KG
Komplementärin:	Verwaltungsgesellschaft Maritim Equity mbH
Treuhänderin:	OTV Ocean Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Anschrift:	Zippelhaus 2, 20457 Hamburg
Handelsregister:	HRA 106437, Amtsgericht Hamburg
Emissionsjahr:	2007/2008
Schließung des Fonds:	31.12.2008
Einkunftsart:	Gewerbebetrieb
Eigenkapitalvolumen:	€ 23,515 Mio.
Anzahl der Investitionen:	3 (4*)
Anzahl der Investoren:	353
Investitionsstand:	81,6 % (100 %*)

* Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Erstelldatum der Leistungsbilanz.

MITTELHERKUNFT- UND -VERWENDUNG (IN TEUR):

Mittelherkunft	Plan	Ist
1) Kommanditkapital	100.000	23.515
2) Agio (5 %)	5.000	1.176
3) Kontokorrent	5.000	–
Summe	110.000	24.691
Mittelverwendung		
4) Gründungs- und Beratungskosten	300	225
5) Kosten der Investitionsphase (Aufbau Portfolio, Einrichtung Treuhand- und Portfolioverwaltung)	2.900	681
6) Eigenkapitalvermittlung, Werbung Marketing etc. (inkl. Agio)	12.500	2.939
7) Liquiditätsreserve	–	750
8) Investitionskapital	94.300	20.098
Summe	110.000	24.691

PORTFOLIOÜBERSICHT:

(Details unter „Schiffsinvestitionen“ S. 12 ff.)

Schiffsname:	Nominal-beteiligung:	Vorrang-kapital:	Standard-kapital:
MS „TASMAN STRAIT“	€ 4,7 Mio.	€ 4,013 Mio.	€ 0,687 Mio.
MS „TORRES STRAIT“	€ 4,7 Mio.	€ 4,013 Mio.	€ 0,687 Mio.
MS „JOHN WULFF“	€ 7,0 Mio.	€ 4,667 Mio.	€ 2,333 Mio.
Investiertes Kapital per 31.12.2010:	€ 16,4 Mio.	€ 12,693 Mio.	€ 3,707 Mio.
Investition in 2011: MS „JPO VULPECULA“	US\$ 5,6 Mio. *	US\$ 4,200 Mio.	US\$ 1,400 Mio.

* Bei einem Umrechnungskurs von 1,4367 für den USD entspricht dies einem Nominalkapital von EUR 3,898 Mio.

17

AUSZAHLUNGEN:

Jahr	Soll	Ist	Ist absolut
2008	–*	5 %	447.418 €
2009	–*	3 %	705.450 €
2010	–*	3 %	705.450 €
Gesamt	–*	11 %	1.858.318 €

* Es ist über die Laufzeit des Fonds eine durchschnittliche Auszahlung in Höhe von 6 – 8 % p. a. zzgl. Kapitalrückzahlung (ohne Agio) geplant. Im Jahre 2008 hat eine pro rata temporis Vorzugsverzinsung auf die Einzahlungsraten für Beitritte bis zum 30.06.2008 stattgefunden. Obwohl das Kapital in den Jahren 2009 und 2010 noch nicht voll investiert war, konnte aufgrund der getätigten Investitionen bereits jeweils 3 % auf das Fondskapital ausbezahlt werden.

STEUERLICHE ERGEBNISSE:

2007:	- 1,30 %
2008:	+ 0,99 %
2009:	+ 0,49 %

Die steuerlichen Ergebnisse basieren (unter dem Vorbehalt der Nachprüfung) auf der Veranlagung des Finanzamtes vom Juli 2011. Für 2010 hat noch keine Veranlagung stattgefunden.

LIQUIDITÄTSENTWICKLUNG:

Liquiditätsstand 31.12.2009	€	12.008
Erlöse aus Beteiligungen	€	1.138.653
Zinserträge	€	47.382
Kosten der Gesellschaft (inkl. MwSt.)*	€	816.269
Liquiditätsergebnis nach Kosten	€	369.766
Auszahlungen an Anleger	€	705.450
Bildung Liquiditätsreserve	€	750.000
Liquiditätsstand 31.12.2010**	€	426.324

* Enthalten sind Kosten der Gesellschaft in Höhe von € 427.318 aus den Vorjahren

** Einschließlich Liquiditätsreserve

AUSBLICK 2011 UND AUSZAHLUNGEN:

Mit der im Juli 2011 erfolgten Beteiligung an dem 4.250 TEU Containerschiff MS „JPO VULPECULA“ ist der Fonds voll investiert. Neben den noch bis Oktober 2015 an Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Japan, vercharterten Massengutfrachter MS „JOHN WULFF“ und den weitestgehend entschuldeten und zu aktuell guten Raten vercharterten Containerschiffen MS „TASMAN STRAIT“ und MS „TORRES STRAIT“ verfügt der Fonds damit über ein attraktives Beteiligungsportfolio. Die wirtschaftliche Situation der vier Schifffahrtsgesellschaften stellt sich derzeit positiv dar. Für das Jahr 2011 erfolgt eine Auszahlung in Höhe von 6 % an die Anleger.

■ Hesse Newman Private Shipping I

Exklusivvertrieb durch das Emissionshaus Hesse Newman Capital AG

FONDSDATEN PER 31.12.2010:

Beteiligungsgesellschaft:	Hesse Newman Private Shipping I GmbH & Co. KG
Komplementärin:	Verwaltungsgesellschaft Hesse Newman Private Shipping I mbH
Treuhänderin:	OTV Ocean Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Anschrift:	Gorch-Fock-Wall 3, 20354 Hamburg
Handelsregister:	HRA 108377, Amtsgericht Hamburg
Emissionsjahr:	2008/2009
Schließung des Fonds:	31.12.2009
Einkunftsart:	Gewerbebetrieb
Eigenkapitalvolumen:	€ 5,754 Mio.
Anzahl der Investitionen:	3
Anzahl der Investoren:	213
Investitionsstand:	70 %

MITTELHERKUNFT- UND -VERWENDUNG (IN TEUR):

Mittelherkunft	Plan	Ist
1) Kommanditkapital	20.000	5.754
2) Agio (5 %)	1.000	288
3) Kontokorrent	1.000	–
Summe	22.000	6.042
Mittelverwendung		
4) Gründungs- und Beratungskoste	219	179
5) Kosten der Investitionsphase (Aufbau Portfolio, Einrichtung Treuhand- und Portfolioverwaltung)	580	168
6) Eigenkapitalvermittlung, Werbung Marketing etc. (inkl. Agio)	2.400	690
7) Liquiditätsreserve	–	235
8) Investitionskapital	18.801	4.770
Summe	22.000	6.042

PORTFOLIOÜBERSICHT:

(Details unter „Schiffsinvestitionen“ S. 12 ff.)

Schiffsname:	Nominal- beteiligung:	Vorrang- kapital:	Standard- kapital:
MS „TASMAN STRAIT“	€ 1.000.000	€ 853.800	€ 146.200
MS „TORRES STRAIT“	€ 1.000.000	€ 853.800	€ 146.200
MS „JOHN WULFF“	€ 1.500.000	€ 1.000.000	€ 500.000
Investiertes Kapital per 31.12.2010:	€ 3.500.000	€ 2.707.600	€ 792.400

Die Gesellschafterversammlung 2010 hat beschlossen, neben den Direktinvestitionen in Einzelschiffe u. a. auch den Erwerb von Anteilen an bestehenden Schifffahrtsgesellschaften auf dem Zweitmarkt für geschlossene Fonds zu ermöglichen. Auf dieser Basis sind im Laufe des Jahres 2011 Zweitmarktanteile mit einem Nominalkapital in Höhe von EUR 1.530.565 zu einem Bruttopreis in Höhe von EUR 1.446.632 (zzgl. rd. EUR 8.000 für Notarkosten und Handelsregistereintragen) angekauft worden.

AUSZAHLUNGEN:

Das Kapital der Gesellschaft teilt sich auf in EUR 1,197 Mio. Vorzugskapital und EUR 4,537 Mio. Klassikkapital. Aus freier Liquidität erhält zunächst das Vorzugskapital 6 % p. a. Die verbleibende Liquidität wird bis zu 8 % p. a. dem Klassikkapital zugewiesen. Weitere zur Verfügung stehende Liquidität wird entsprechend der quotalen Aufteilung des Eigenkapitals an das Vorzugs- und Klassikkapital ausgezahlt.

Jahr	Klassik-Kapital			Vorzugs-Kapital		
	Soll	Ist	Ist absolut	Soll	Ist	Ist absolut
2008*	8 %	8 %	€ 5.460	6 %	6 %	€ 496
2009*	8 %	8 %	€ 89.647	6 %	6 %	€ 18.468
2010	8 %	1 %	€ 45.570	6 %	6 %	€ 71.820
Gesamt	24 %	17 %	€ 140.677	18 %	18 %	€ 90.783

* In den Jahren 2008 und 2009 hat eine Auszahlung auf das jeweils zum Jahresende bereits eingezahlte Kapital stattgefunden. Der überwiegende Teil des Kapitals ist erst im Jahre 2010 eingezahlt worden. Da das Kapital im Jahr 2010 erst zu rd. 70 % investiert war und zu dem das MS „JOHN WULFF“ erst im Oktober abgeliefert worden ist, konnten aus der erhaltenen Liquidität plangemäß 6 % auf das Vorzugskapital, hingegen nur 1 % auf das Klassikkapital ausgezahlt werden.

STEUERLICHE ERGEBNISSE:

2008:	0,00 %
2009:	+ 0,03 %

Die steuerlichen Ergebnisse basieren (unter dem Vorbehalt der Nachprüfung) auf der Veranlagung des Finanzamtes vom Juli 2011. Für 2010 hat noch keine Veranlagung stattgefunden.

LIQUIDITÄTSENTWICKLUNG:

Liquiditätsstand 31.12.2009	€ 157.796
Erlöse aus Beteiligungen	€ 242.502
Zinserträge	€ 24.827
Kosten der Gesellschaft (inkl. MwSt.)*	€ 157.398
Liquiditätsergebnis nach Kosten	€ 109.931
Auszahlungen an Anleger	€ 114.070
Bildung Liquiditätsreserve	€ 235.000
Liquiditätsstand 31.12.2010**	€ 388.657

* Enthalten sind Kosten der Gesellschaft in Höhe von € 32.238 aus den Vorjahren

** Einschließlich Liquiditätsreserve

AUSBlick 2011 UND AUSZAHLUNGEN:

Mit den im Jahre 2011 erworbenen Zweitmarktanteilen ist das Kapital des Fonds Hesse Newman Private Shipping I vollständig investiert. Neben den noch bis Oktober 2015 an Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Japan, vercharterten Massengutfrachter MS „JOHN WULFF“ und den weitestgehend entschuldeten und aktuell zu guten Raten vercharterten Containerschiffen MS „TASMAN STRAIT“ und MS „TORRES STRAIT“ verfügt der Fonds damit über ein attraktives Beteiligungsportfolio.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligungen verläuft bisher erwartungsgemäß. Im Februar 2012 werden Auszahlungen auf das Vorzugskapital in Höhe von 6 % und auf das Klassikkapital in Höhe von 5 % für das Jahr 2011 an die Anleger erfolgen.

■ Maritim Equity III

FONSDATEN PER 31.12.2010:

Beteiligungsgesellschaft:	Maritim Equity Beteiligungsfonds III GmbH & Co. KG
Komplementärin:	Verwaltungsgesellschaft Maritim Equity mbH
Treuhänderin:	PTV Pacific Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Anschrift:	Zippelhaus 2, 20457 Hamburg
Handelsregister:	HRA 109189, Amtsgericht Hamburg
Emissionsjahr:	2009/2010
Schließung des Fonds:	31.12.2010
Einkunftsart:	Gewerbebetrieb
Eigenkapitalvolumen:	€ 12,406 Mio.
Anzahl der Investoren:	313
Anzahl der Investitionen:	2 (3*)
Investitionsstand:	28,5 % (56,2 % *)

* Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Erstelldatum der Leistungsbilanz.

MITTELHERKUNFT- UND -VERWENDUNG (IN TEUR):

Mittelherkunft	Plan	Ist
1) Kommanditkapital	50.000	12.406
2) Agio (5 %)	2.500	620
3) Kontokorrent	2.000	–
Summe	55.000	13.026
Mittelverwendung		
4) Gründungs- und Beratungskosten	172	112
5) Kosten der Investitionsphase (Aufbau Portfolio, Einrichtung Treuhand- und Portfolioverwaltung)	2.000	497
6) Eigenkapitalvermittlung, Werbung Marketing etc. (inkl. Agio)	7.000	1.737
7) Liquiditätsreserve	–	150
8) Investitionskapital	45.828	10.530
Summe	55.000	13.026

PORTFOLIOÜBERSICHT:

(Details unter „Schiffsinvestitionen“ S. 12 ff.)

Schiffsname:	Nominal- beteiligung:	Vorrang- kapital:	Standard- kapital:
MS „TASMAN STRAIT“	€ 1,5 Mio.	€ 1,28 Mio.	€ 0,22 Mio.
MS „TORRES STRAIT“	€ 1,5 Mio.	€ 1,28 Mio.	€ 0,22 Mio.
Investiertes Kapital per 31.12.2010:	€ 3,0 Mio.	€ 2,56 Mio.	€ 0,44 Mio.
Investition in 2011: MS „JPO VULPECULA“	USD 4,2 Mio.*	USD 3,15 Mio.	USD 1,05 Mio.

* Bei einem Umrechnungskurs von 1,4367 für den USD entspricht dies einem Nominalkapital von EUR 2,923 Mio.

AUSZAHLUNGEN:

Jahr	Soll	Ist	Ist absolut
2009	—*	6,0 % **	23.180 €
2010	—*	6,0 % + 1,5 % **	362.510 €
Gesamt:	—*	13,5 %	385.690 €

* Es ist über die Laufzeit des Fonds eine durchschnittliche Auszahlung in Höhe von 6 – 8 % p. a. zzgl. Kapitalrückzahlung (ohne Agio) geplant.

** Anleger, die bis zum 31. Oktober 2009 dem Fonds beigetreten sind, haben für die Jahre 2009 und 2010 bezogen auf die jeweiligen Einzahlungsraten pro rata temporis eine Vorzugsverzinsung in Höhe von 6 % p. a. (2010 einschl. der 1,5 %igen Auszahlung aus freier Liquidität) von der Maritim Equity Beteiligungsgesellschaft erhalten. Obwohl das Kapital des Fonds im Jahr 2010 erst zu ca. 29 % investiert war, konnte aufgrund der getätigten Investitionen im Februar 2011 bereits eine Auszahlung in Höhe von 1,5 % an alle Anleger vorgenommen werden.

STEUERLICHE ERGEBNISSE:

2009: - 0,02 %

Das steuerliche Ergebnis basiert (unter dem Vorbehalt der Nachprüfung) auf der Veranlagung des Finanzamtes vom Juli 2011. Für 2010 hat noch keine Veranlagung stattgefunden.

LIQUIDITÄTSENTWICKLUNG:

Liquiditätsstand 31.12.2009	€ 8.421
Erlöse aus Beteiligungen	€ 313.878
Zinserträge	€ 12.373
Kosten der Gesellschaft (inkl. MwSt.)*	€ 67.666
Liquiditätsergebnis nach Kosten	€ 258.585
Auszahlungen an Anleger	€ –
Liquiditätsstand 31.12.2010*	€ 267.006

* Enthalten sind Erträge (Steuererstattungen etc.) der Gesellschaft in Höhe von € 16.644 aus den Vorjahren

AUSBLICK 2011 UND AUSZAHLUNGEN:

Im Juli 2011 hat sich der Fonds an dem 4.250 TEU Containerschiff MS „JPO VULPECULA“ beteiligt. Zusammen mit den weitestgehend entschuldeten und aktuell zu guten Raten vercharterten Containerschiffen MS „TASMAN STRAIT“ und MS „TORRES STRAIT“ verfügt Maritim Equity III damit bereits über ein attraktives Beteiligungsportfolio. Im gegenwärtigen Marktumfeld gibt es nach wie vor interessante Angebote. Angesichts des noch zur Verfügung stehenden Kapitals von rd. EUR 4,5 Mio. befindet sich der Fonds in einer ausgezeichneten Position, die es erlaubt, die weitere Entwicklung zu beobachten und bei lukrativen Projekten die noch vorhandenen Mittel zu investieren.

Die wirtschaftliche Entwicklung der bisherigen Beteiligungen verläuft positiv, sodass – obwohl das Kapital erst zu lediglich 60 % investiert ist – für 2011 eine Auszahlung in Höhe von 2 % an die Anleger erfolgt.

MARITIM EQUITY

Maritim Equity Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG

Zippelhaus 2 · 20457 Hamburg

Telefon: 040-33 44 15 18-0 · Telefax: 040-33 44 15 18-99

info@maritim-equity.de · www.maritim-equity.de