



ACM

Advanced Capital Management AG

LEISTUNGS- UND ERFOLGSBILANZ

// INHALTSVERZEICHNIS //

Vorwort	4 - 7
Unternehmen	8 - 9
Konzept	10 - 11
Schiffstufen	12 - 13
Schiffahrtsmärkte	14 - 21
Schiffsbeteiligungen	23 - 41
Projektvorausschau 2010	42 - 43
Schlusswort	45
Geschäftsstellen	47
Team	49
Impressum	50



*Schiff
ist nicht gleich
Schiff*



// VORWORT //

Sehr geehrte Kunden und Geschäftspartner,
liebe Freunde der ACM AG,

die Finanzkrise hat es in den vergangenen Monaten gezeigt, dass sich bei Vermögensanlagen nicht nur die Spreu vom Weizen trennt, sondern auch bei der Betreuungsqualität Ihres Dienstleisters. Wir sind davon überzeugt, dass wir uns nicht nur in der Projektplanungsphase vom Wettbewerb abheben, sondern auch während der Betriebs- und Verkaufsphasen unserer Projekte. Seit 2003 bieten wir vornehmlich Exklusivfonds in Form von Private Placements für exklusive Anlegerkreise an. Diese Anlageform hat den maßgeblichen Vorteil, dass man Konzepte und Maßnahmen in einem kleinen Anlegerkreis auf die persönlichen Bedürfnisse des einzelnen Gesellschafters zuschneiden und in eine den Umständen entsprechende Zügigkeit und Transparenz umsetzen kann.

Darüber hinaus haben wir in den vergangenen Jahren in enger Abstimmung mit unseren Kunden gute Märkte genutzt, um Schiffe auch deutlich vor Ablauf der prospektierten Fondslaufzeiten gewinnbringend zu veräußern. Historisch gesehen beliefen sich die Fondslaufzeiten unserer abgewickelten Private Placements zwischen einem Jahr und vier Jahren. Die dabei erzielten Fondsrenditen können Sie den folgenden Seiten unserer Leistungsbilanz entnehmen.

Damit nicht genug! Unsere hauseigenen Fondsanalysten begleiten sämtliche ACM-Projekte neben der jeweiligen Projektierungs- und Verkaufsphase auch während der Betriebsphase. Hierzu gehören neben dem ständigen Dialog

zwischen den Gesellschaftern, dem zuständigen Reeder, der Treuhänderin und dem Steuerberater auch die Stellung von Beiratsmitgliedern, die für die Schifffahrtsgesellschaft eine beratende und mitbestimmende Funktion haben. Diese enge Begleitung hat sich auch in der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise bewährt.

Eines hat die Krise aber auch wieder gezeigt:

Schiff ist nicht gleich Schiff

Während die Containerschifffahrt nach wie vor unter der schwachen Tonnagenachfrage leidet, befinden sich die Charraten in der Massengutschifffahrt bereits wieder deutlich im Aufwind. Rückblickend war unsere Investitionsentscheidung aus 2008 richtig, den Containerbereich unterzugewichten und uns auf die Bulkschifffahrt zu fokussieren. Nähere Informationen zu unseren Hantong-Neubauprojekten finden Sie auf den weiteren Seiten unserer Leistungsbilanz.

Auch wenn die Schifffahrt schon immer ein zyklisches Geschäft war, ein solches Ausmaß einer Wirtschaftskrise hätte sich vor Jahren wohl niemand vorstellen können. Es gibt aber bereits wieder Licht am Ende des Tunnels. Ursächlich durch die riesigen Konjunkturprogramme vieler Regierungen werden vielfach die ersten Anzeichen einer Erholung der Weltwirtschaft registriert. Aus unserer Sicht stellt das aktuelle Umfeld aber auch gleichzeitig eine Chance für die fahrende Flotte dar. In den vergangenen

Monaten ist zunehmend zu beobachten, dass der Markt Überkapazitäten bereinigt. So werden Neubauvorhaben aus dem noch umfangreichen Orderbuch storniert und Alttonnage verschrottet. Insbesondere die Schiffe, die jetzt noch auf auskömmlichen Niveau mittelfristig verchartert sind bzw. über gute Liquiditätsausstattungen verfügen, haben gute Chancen die Finanzkrise überstehen zu können. Gemäß den uns vorliegenden Studien besitzen hier die Feedersegmente bis TEU 1.000 und bis TEU 2.000, in die unsere Kunden vorwiegend investiert sind, die vielversprechendsten Erfolgsaussichten in den nächsten zwei bis vier Jahren in der Containerschifffahrt.

Die ACM stellt sich mit ihren Ressourcen und ihrer Kompetenz der Finanzkrise. So ist es uns in enger Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern gelungen, Schiffe in schwerem Fahrwasser durch aktives Management wieder auf Kurs zu bringen.

In der Gesamtheit sind viele Bausteine notwendig, um ein langfristiges Investment erfolgreich enden zu lassen. Mit der ACM haben Sie den Schlüssel dafür.

Aachen, den 28.01.2010



Hans-Peter Bökmann
Vorstandsvorsitzender ACM AG



// UNTERNEHMEN //

1998 wurde die Wirtschaftsberatung Bökmann in Aachen gegründet und vom Inhaber in die Advanced Capital Management AG (nachfolgend ACM genannt) gewandelt. Alleiniger Vorstand und Aktionär der ACM-Gruppe ist bis heute unverändert Hans-Peter Bökmann.

Als eines der wenigen unabhängigen Wirtschaftsberatungsunternehmen in Deutschland konzentriert sich die ACM auf die umfassende Betreuung von Privatkunden, Freiberuflern und Unternehmen. Um dem Anspruch dieser Kundengruppen gerecht zu werden, werden individuelle Lösungskonzepte entsprechend den Wünschen und Bedürfnissen jedes einzelnen Kunden entwickelt.

Die ACM-Gruppe hat ihren Hauptsitz in Aachen. Desweiteren sind wir durch Niederlassungen in der Schweiz, in Hamburg sowie in Kaisersesch und Monschau (jeweils in der Eifel) vertreten.

Insbesondere verfügt die ACM über eine langjährige Beratungskompetenz bei der Vermittlung von Schiffsbeteiligungen. Seit 1993 werden Publikumsfonds namhafter Emissionshäuser vermittelt, desweiteren wurden 2003 - 2008 acht Private Placements der Emissionshäuser HCI und Trumpp Capital exklusiv durch die ACM platziert. In 2009 befinden sich zwei Neubauprojekte aus der Hantong-Serie (Massengutschiffe) in der Platzierung.

// DIE KERNKOMPETENZEN DER ACM AG //

- Gestaltung von Private Placements
- Vermögensverwaltung
- Vermittlung von Kapitalanlagen
- Vermittlung von Kapital- und Sachversicherungen
- An- und Verkauf von Lebensversicherungspolicen und geschlossenen Fonds
- Übernahme von Treuhandgeschäften
- Vermittlung von Finanzierungen



// KONZEPT //

Bei einer Schiffsbeteiligung handelt es sich um eine unternehmerische Anlageform mit einem hohen Ertragspotenzial, das sich unabhängig von den Aktien- und Rentenmärkten entwickelt. Eine solide konzipierte Schiffsbeteiligung mit einem ausgegogenen Chancen-/ Risikoprofil stellt somit eine sinnvolle und renditestarke Alternative zu traditionellen Anlageformen dar. Die ACM hat in den letzten Jahren zunehmend Schiffsbeteiligungen in Form von Private Placements platziert.

Ein wichtiges Kriterium für ein erfolgreiches Investment ist die Unabhängigkeit der ACM bei der Fondsauswahl. Vor der Festlegung eines Schiffsprojektes sondieren unsere Fondsanalysten den Markt nach den Fonds mit den erfolgversprechendsten Rahmendaten. Gute Schiffsbeteiligungen müssen unsere hohen Ansprüchen an Rendite, Flexibilität und Sicherheit erfüllen. Um diese Ziele zu erreichen, müssen die Fonds folgenden Prüfkriterien standhalten:

- **positive Marktaussichten für das entsprechende Schiffssegment**
- **günstiger Anschaffungspreis**
- **Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner (Reederei und Emissionshaus)**
- **marktgerechte Vercharterung und gute Bonität des Charterers**
- **nachhaltige Fondskalkulation (Zins- und Währungserwartungen, Schiffsbetriebskosten, Verkaufskalkulation)**
- **wirtschaftliches Commitment der Reederei (Zeichnung einer nennenswerten Beteiligung am Fonds)**
- **transparente Darstellung der Fakten (Unterlegung der Fondsdaten durch Wert- und Marktgutachten)**
- **anspruchsvolle Zielrenditen**

Nach Festlegung des Projektes entwickeln wir in enger Abstimmung mit den Emissionshäusern und den Reedereien ein für die Anleger maßgeschneidertes Fondskonzept. Die entsprechenden Rahmendaten können unsere Kunden den sorgsam aufbereiteten Fondsprospekten im Detail entnehmen. Vor jeder Anlageentscheidung erhal-



ten alle Anleger von uns in einem persönlichen Beratungsgespräch ausführliche Informationen über die Chancen und die Risiken des jeweiligen Investments. Die persönlichen Anlageziele unserer Kunden sind dabei ein wesentlicher Baustein der Anlageberatung.

Bei unseren Schiffsprojekten werden zur Wahrung der Anlegerinteressen grundsätzlich Beiräte installiert. Diese Maßnahme hat sich durchaus bewährt: Die Beiräte haben sich als Kontroll- und Beratungsgremium etabliert; aus dem konstruktiven Austausch mit den beteiligten Reedern und Emissionshäusern kann auch in den Bereichen Zins- und Währungsmanagement auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit der beteiligten Partnern zurückgeblickt werden. Schiffsbeteiligungen sind von Natur aus langfristige Kapitalanlagen mit einer erwarteten Fondslaufzeit von ca. 10 – 15 Jahren. Die ACM nutzt jedoch in enger Abstimmung mit den Anlegern und den zuständigen Reedereien die sich in guten Schiffmärkten bietenden Chancen, Schiffe auch vor Ablauf

von prospektierten Fondslaufzeiten gewinnbringend zu veräußern. Die sehr ansprechenden Fondsrenditen bei den bisher durchgeführten Schiffsverkäufen belegen hierbei eindeutig die Investmentphilosophie der ACM. Die detaillierten Informationen zu den bislang abgewickelten Fonds können Sie den Ausführungen unter der Rubrik „Übersicht Schiffsbeteiligungen“ entnehmen.

Selbstverständlich stehen unsere Fondsanalysten allen Anlegern, Geschäftspartnern und sonstigen Interessierten bei Fragen rund um die Schifffahrt und zu unseren Private Placements jederzeit gerne zur Verfügung.

Besteht bei Ihnen der Wunsch, Schiffsbeteiligungen oder sonstige Fonds aufgrund einer veränderten persönlichen Liquiditätsplanung vorzeitig verkaufen zu wollen, bieten wir Ihnen an, Ihre Beteiligung(en) am Zweitmarkt zum bestmöglichen Preis zu vermitteln. In Einzelfällen kaufen wir auch Beteiligungen auf eigene Rechnung an.

Beteiligungsmanagement für die Zweitmärkte Schifffahrt und Immobilien, Private Placements (Fondskonzeption und- analyse) - Ihre Ansprechpartner in Hamburg:

Jens Greuling

jens.greuling@acm-ag.com
Tel. 040/32087699-11

Frank Bühnemann

frank.buehнемann@acm-ag.com
Tel. 040/32087699-12



// SCHIFFSTAUFEN //

ACM HANTONG I (MS HERMANN-S.)

am 10.09.2009 in Nantong (China)

Taufpatin: Andrea Boehmer

Vertreter der Reederei: Jan und Katrin Schepers

Werft: Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd.



... und allzeit

// SCHIFFSTAUFEN //

ACM HANTONG II (MS JPO DORADO)

am 16.12.2009 in Nantong (China)

Taufpatin: Martina Schäfer

Vertreter der Reederei: Jan Oltmann

Werft: Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd.



gute Fahrt!

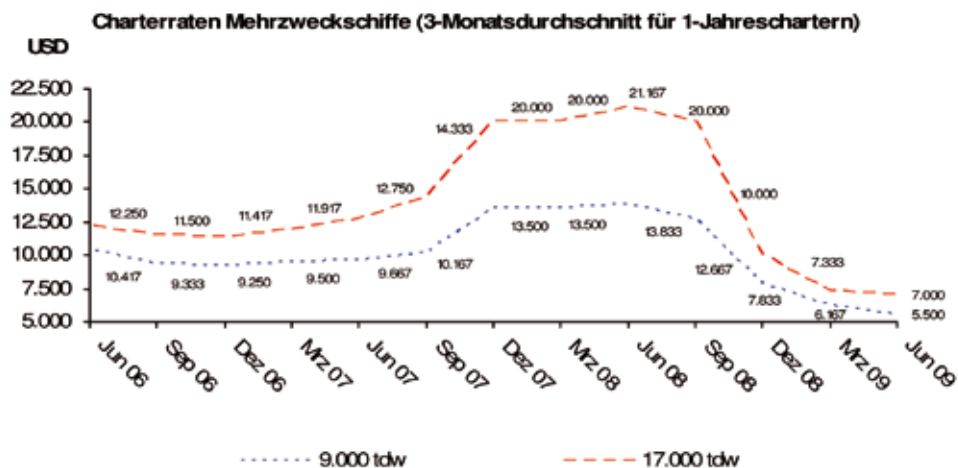
// SCHIFFFAHRTSMÄRKTE //

MARITIME FACTS 1. HALBJAHR 2009

// MEHRZWECKSCHIFFE //

Charterrentenentwicklung / Marktperspektive

Die Charterrenten bei Mehrzweckschiffen entwickelten sich ähnlich wie bei den Containerschiffen nach unten, jedoch in ihrer Ausprägung nicht so deutlich wie in der Containerschiffahrt. Im 1. Halbjahr 2009 fielen die Raten gegenüber Ende 2008 für Schiffe mit 9.000 tdw um rd. 29,8% auf ein Niveau um 5.500 USD/Tag. Für Schiffe mit 17.000 tdw fielen sie um rd. 30,0% auf ein derzeitiges Ratenniveau um 7.000 USD/Tag. Somit liegt das Ratenniveau für die kleineren Mehrzweckschiffe derzeit etwa bei 0,61 USD/tdw und für die größeren Einheiten bei etwa 0,40 USD/tdw. Aktuell liegen weltweit insgesamt etwa rd. 1.400 Schiffe (dies entspricht ca. 9% – 10% der Weltflotte), davon größtenteils Containerschiffe, ohne Beschäftigung auf Wartepositionen. Die Banken zeigen sich restriktiv in der Gewährleistung von Akkreditiven zur Zahlungsabsicherung des Seetransports. Um das Überangebot an Tonnage abzubauen, werden durch die Reedereien verstärkt ältere Schiffe zur Verschrottung nach Indien, China oder Bangladesch verkauft. So wurden im 1. Halbjahr 2009 insgesamt rd. 35.700 TEU zur Abwrackung veräußert. Dies entspricht einer Anzahl von 47 Schiffen. Im Vergleich dazu wurden im gesamten Jahr 2008 etwa 8.900 TEU zur Verschrottung verkauft. Zudem zeigt sich, dass die Reedereien kaum Neubauten in Auftrag geben. So ist beispielsweise die Zahl der Neubaufträge der zweitgrößten Schiffbaunation China in 2009 gegenüber dem Vorjahr um rd. 96% zurückgegangen. Experten erwarten deshalb, dass in den kommenden Jahren etwa die Hälfte der chinesischen Werften in Konkurs gehen werden. In den anderen Schiffbaunationen werden ähnliche Szenariengesehen, so dass die Welt des Schiffbaus in Zukunft ein anderes Gesicht haben wird. Der internationale Währungsfonds (IWF) und die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erwarten derzeit für 2009 eine Schrumpfung der Weltwirtschaft um 1,4% (IWF) bzw. um rd. 2,0% (OECD). Für 2010 geht der IWF dann von einem positiven Wachstum von 2,5% aus. Positive Einschätzungen für dieses Jahr geben die Experten nur für China, Indien und Afrika mit Wachstumsraten zwischen +7,5% und +1,8%.



Quelle: Clarkson Container Intelligence Monthly und Clarkson Shipping Intelligence Weekly

Order- / Flottenentwicklung

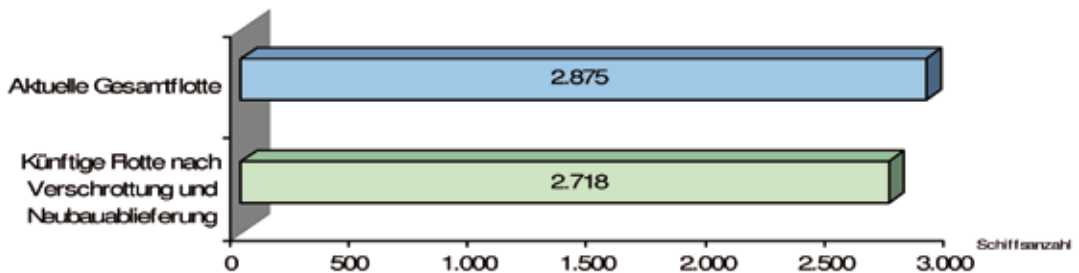
Gegenüber dem Jahresende 2008 hat sich die Anzahl der bestellten Schiffe um 60 auf insgesamt 643 Schiffe reduziert, d.h. einige Reeder gehen aufgrund der künftig erwarteten wirtschaftlichen Situation dazu über, bereits bestellte Schiffe zu stornieren.

Im 1. Halbjahr 2009 wurden 44 Neubauten abgeliefert. Die Flotte verfügt damit zum Ende des Halbjahres insgesamt über 2.875 Schiffe in allen Größenklassen:

Bestellungen	TEU	Anzahl	%	Aktuelle Flotte	TEU	Anzahl	%
Feeder	bis 500	291	45%	Feeder	bis 500	1.954	68%
Feeder	max 500 - 1.000	231	36%	Feedermax	500 - 1.000	773	27%
Handy	> 1.000	121	19%	Handy	> 1.000	148	5%
Gesamt		643	100%				
Gesamt Mio. tdw		8,2	100%	Gesamt		2.875	100%

Etwa 37,1% (Vorquartal: 37,1%) der fahrenden Gesamtflotte ist älter als 20 Jahre, dies entspricht rd. 1.067 Schiffen. Die Anzahl der Neubauten wird die Zahl aller abzuwrackenden Schiffe nur zu rd. 60,3% kompensieren können. Geht man davon aus, dass aufgrund der gegenwärtigen Krise dreiviertel aller über 20 Jahre alten Schiffe in den nächsten Jahren abgewrackt werden, wird die Anzahl der Neubauten die Zahl der Abwrackungen auch nur zu rd. 80% ersetzen. Damit würde die zur Verfügung stehende Tonnage abnehmen und zu einer Entlastung auf dem Markt in diesem Segment führen.

Mögliche Flottenentwicklung nach Verschrottung und Neubaublieferung

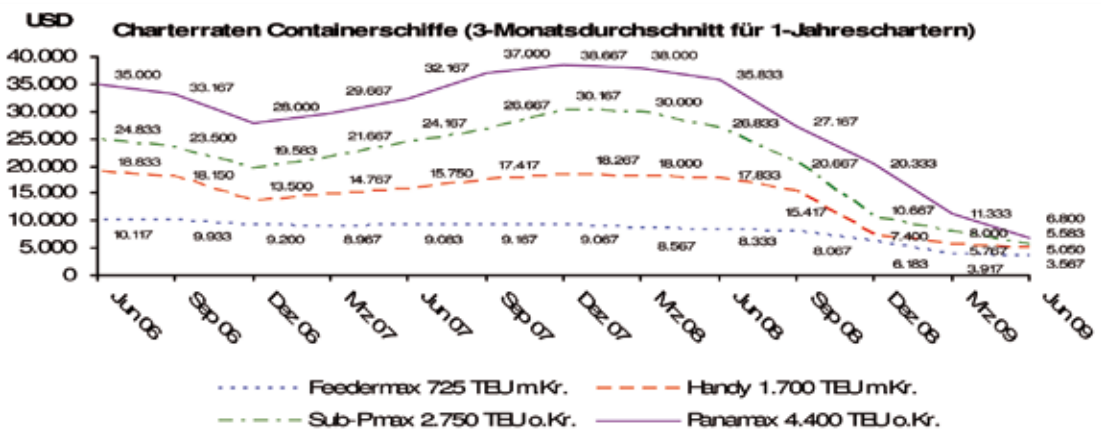


Quelle: Clarkson Container Intelligence Monthly und Clarkson Shipping Intelligence Weekly und eigene Berechnungen

// CONTAINERSCHIFFE //

Charterrentenentwicklung / Marktperspektive

Im 1. Halbjahr 2009 sanken die Charterraten in allen hier betrachteten Größenklassen bis zu rd. 67% gegenüber dem Ende des Jahres 2008 ab. Hierbei verzeichnete die Panamaxklasse (3.500 – 5.000 TEU) mit rd. 66,6% die höchsten Einbußen. Es folgen mit rd. 47,7% die Sub-Panamaxklasse (2.000 bis 3.500 TEU), die Feedermax-Schiffe (bis 1.000 TEU) mit rd. 42,3% und den Abschluss bildet die Handyklasse (1.000 – 2.000 TEU) mit rd. 31,8%. Eine Trendwende und eine Bodensatzbildung scheinen noch nicht erreicht, da die Raten auch im 2. Quartal gegenüber dem 1. Quartal gesunken sind. Aktuell liegen weltweit etwa 550 bis 600 Containerschiffe beschäftigungslos auf Warteplätzen. Die Banken zeigen sich restriktiv in der Gewährleistung von Akkreditiven zur Zahlungsabsicherung des Seetransports. Um das Überangebot an Stellplätzen abzubauen, werden durch die Reedereien verstärkt ältere Schiffe zur Verschrottung nach Indien, China oder Bangladesch verkauft. So wurden im 1. Halbjahr 2009 insgesamt 72 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von rd. 123.700 TEU zur Abwrackung veräußert.



Quelle: Clarkson Container Intelligence Monthly und Clarkson Shipping Intelligence Weekly

Order- / Flottenentwicklung

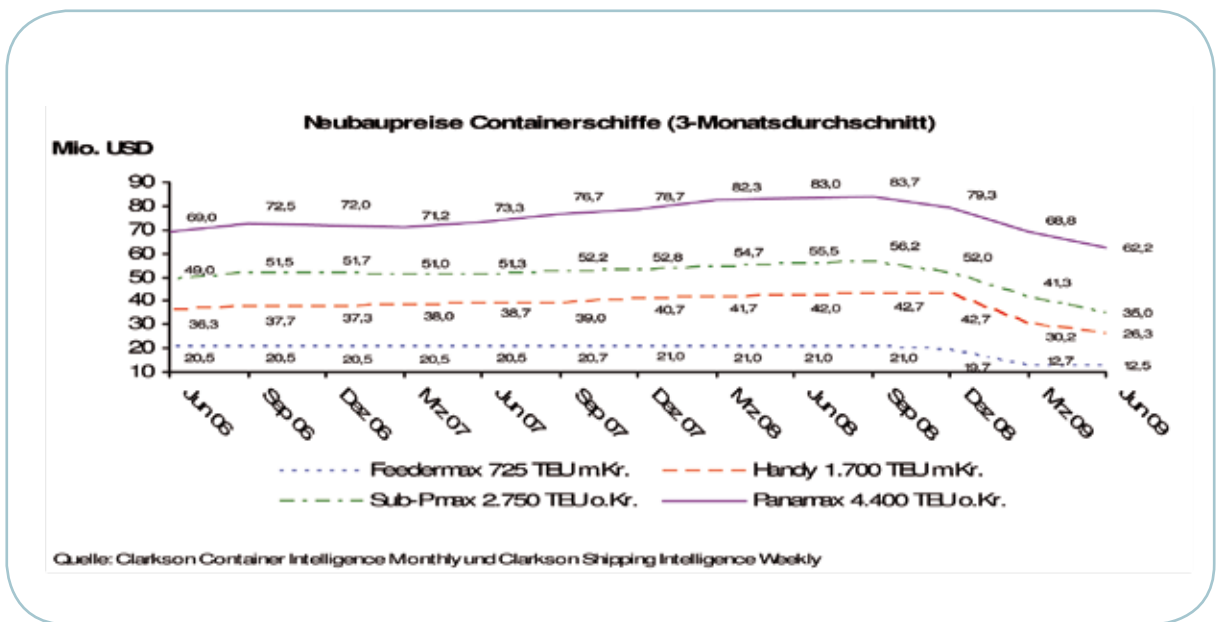
Im 1. Halbjahr 2009 wurde keine einzige Neubaubestellung weltweit bekannt. Abgeliefert wurden 145 neue Vollcontainerschiffe.

Insgesamt besteht die Flotte derzeit aus 4.773 Vollcontainerschiffen aller Größenklassen und sie wuchs damit um 73 Schiffe gegenüber Ende 2008. Die jeweilige Verteilung auf die Größenklassen stellt sich wie folgt dar: Siehe rechts.

Der Blick auf die Altersstruktur der Flotte zeigt, dass rd. 15,1% aller Schiffe älter als 20 Jahre sind und voraussichtlich in den nächsten Jahren durch neue Einheiten ersetzt werden. Dies entspricht rd. 720 Schiffen. Ende 2008 waren noch rd. 17,1%, entsprechend 800 Schiffe, älter als 20 Jahre. Hier zeigt sich, dass die Reeder momentan verstärkt ältere Schiffe verschrotten. Derzeit stehen bis über das Jahr 2010 weltweit über 1.045 Einheiten in den Auftragsbüchern der Werften. Ende 2008 waren es noch 1.240 Einheiten. Diese Reduzierung ist u. a. auf Abbestellungen bestehender Neubaukontrakte zurückzuführen. Zudem gehen viele Reeder dazu über, die Ablieferungstermine bereits bestellter Schiffe in die weitere Zukunft zu verschieben.

Preisentwicklung Neubauten / Gebrauchtschiffe

Die Neubaupreise (basierend auf nicht realisierten Angebotspreisen) bewegten sich gegenüber Ende 2008 deutlich in allen Größenklassen nach unten. Dabei sanken sie mit rd. 38,4% am stärksten in der Handyklasse und am schwächsten mit rd. 21,6% in der Panamaxklasse.

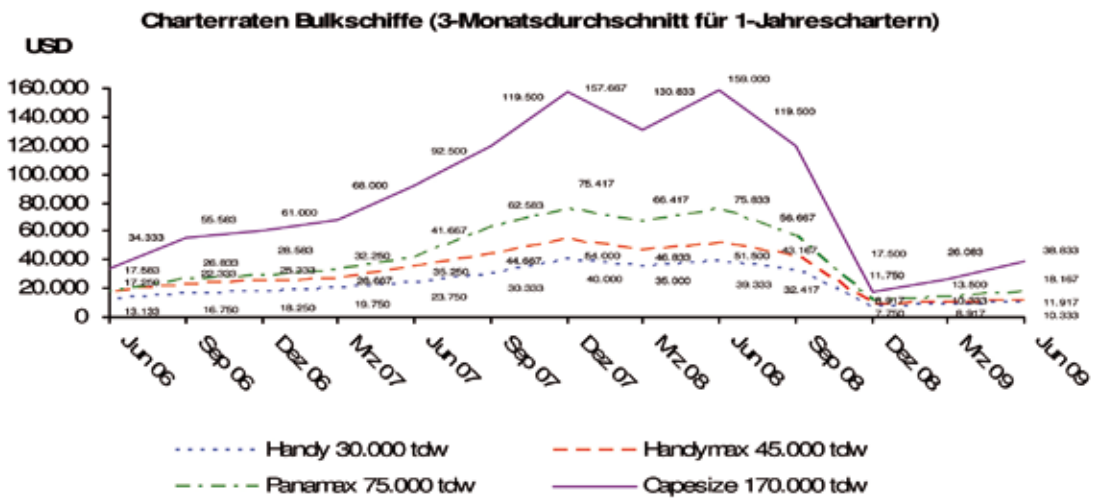


2009 Bestellungen				2009 Ablieferung				Stand 06/2009 Akt. Flotte			
TEU	Anzahl	%		TEU	Anzahl	%		TEU	Anzahl	%	
Feedermax bis 1.000	0	0%		Feedermax bis 1.000	15	10%		Feedermax bis 1.000	1.261	26%	
Handy 1.000 - 2.000	0	0%		Handy 1.000 - 2.000	27	19%		Handy 1.000 - 2.000	1.256	26%	
Sub-Panamax 2.000 - 3.500	0	0%		Sub-Panamax 2.000 - 3.500	18	12%		Sub-Panamax 2.000 - 3.500	720	15%	
Panamax 3.500 - 5.000	0	0%		Panamax 3.500 - 5.000	46	32%		Panamax 3.500 - 5.000	858	18%	
Post-Panamax >5.000	0	0%		Post-Panamax >5.000	39	27%		Post-Panamax >5.000	678	15%	
Gesamt	0	100%		Gesamt	145	100%		Gesamt	4.773	100%	

// BULKSCHIFFE //

Charterrentenentwicklung / Marktperspektive

Seit Ende 2008 haben sich die Raten der Bulkschiffe in allen hier betrachteten Größenklassen erheblich verbessert. Hierbei konnten sich die Raten in der Capesize-Klasse (> 100.000 tdw) mit rd. 121,9% mehr als verdoppeln. In der Panamax-Klasse (60.000 – 100.000 tdw) stiegen die Raten deutlich um rd. 54,6% und in den beiden anderen Klassen (Handymax und Handy) um jeweils rd. 33,5% ebenfalls stark an. Aktuell liegen weltweit insgesamt etwa rd. 1.400 Schiffe (dies entspricht etwa 9% – 10% der Weltflotte), davon größtenteils Containerschiffe, ohne Beschäftigung auf Wartepositionen. Die Banken zeigen sich restriktiv in der Gewährleistung von Akkreditiven zur Zahlungsabsicherung des Seetransports. Um das Überangebot an Tonnage abzubauen, werden durch die Reedereien verstärkt ältere Schiffe zur Verschrottung nach Indien, China oder Bangladesch verkauft. So wurden bei den Bulkschiffen im 1. Halbjahr 2009 insgesamt rd.6,7 Mio. tdw zur Abwrackung veräußert.



Order- / Flottenentwicklung

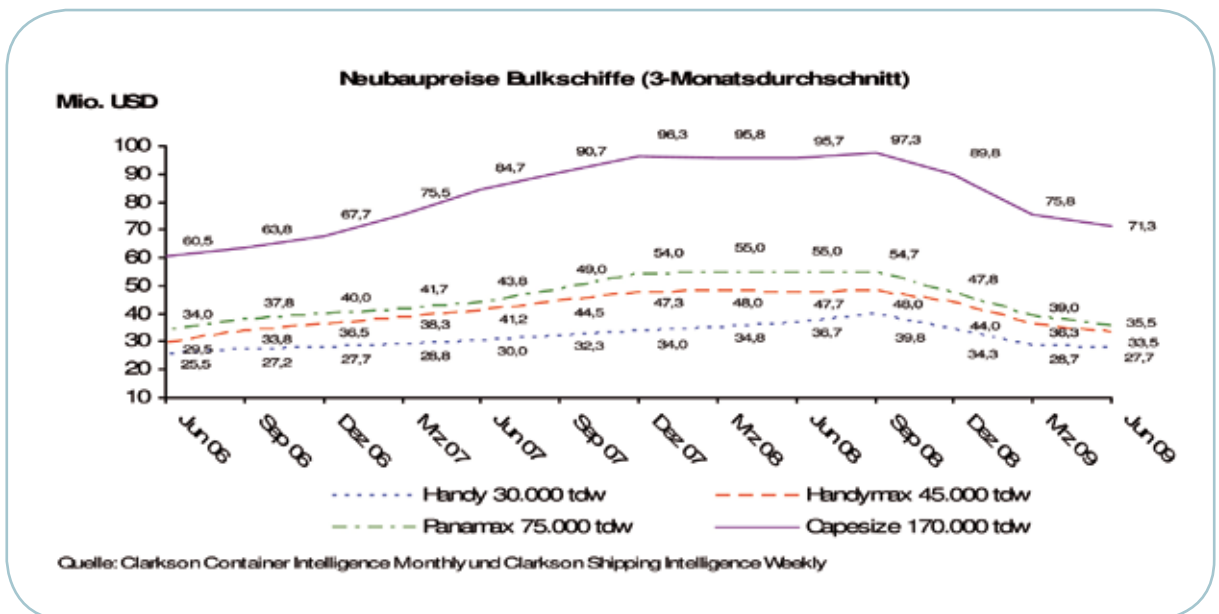
Gegenüber Ende 2008 hat sich die Zahl der bestellten Tonnage um rd. 9,3 Mio. tdw auf insgesamt rd. 285,5 Mio. tdw reduziert. Im 1. Halbjahr 2009 wurden 15,1 Mio. tdw abgeliefert.

Die Flotte verfügt derzeit über 432,4 Mio. tdw in allen Größenklassen. Die jeweilige Verteilung auf die Größenklassen stellt sich wie folgt dar: Siehe rechts.

Der Blick auf die Altersstruktur der Flotte zeigt, dass rd. 25% der Gesamttonnage älter als 20 Jahre sind. Geht man davon aus, dass aufgrund der derzeitigen Wirtschaftskrise dreiviertel aller über 20 Jahre alten Schiffe in den nächsten Jahren abgewrackt werden, ergibt sich bis über das Jahr 2010 – unter der Bedingung, dass alle bestellten Neubauten auch abgeliefert werden - ein künftiger Tonnagezuwachs von insgesamt rd. 203 Mio. tdw, so dass sich die bestehende Flotte um etwa 47% erhöhen wird.

Preisentwicklung Neubauten / Gebrauchtsschiffe

Die Neubaupreise bewegten sich im letzten Halbjahr in allen Größenklassen deutlich nach unten. Dabei fielen die Preise gegenüber dem Jahresende 2008 für Schiffe der Panamax-Klasse (60.000 – 100.000 tdw) um rd. 25,8%, die der Handymax-Klasse (40.000 – 60.000 tdw) um rd. 23,9%, der Capesize-Klasse (> 100.000 tdw) um rd. 20,6% und der Handy-Klasse (bis 30.000 tdw) um rd. 19,2%.



Bestellungen	tdw	Mio tdw	%	Ablieferung 2009	tdw	Mio tdw	%	Bestellungen	tdw	Mio tdw	%
Handy	bis 40.000	28,4	10%	Handy	bis 40.000	1,3	9%	Handy	bis 40.000	75,2	19%
Handymax	40.000 - 60.000	51,3	18%	Handymax	40.000 - 60.000	4,0	26%	Handymax	40.000 - 60.000	86,8	20%
Panamax	60.000 - 100.000	58,9	21%	Panamax	60.000 - 100.000	3,5	23%	Panamax	60.000 - 100.000	117,4	28%
Capesize	>100.000	146,9	51%	Capesize	>100.000	6,3	42%	Capesize	>100.000	153,0	33%
Gesamt		285,5	100%	Gesamt		15,1	100%	Gesamt		432,4	100%

// AUSBLICK AUF DIE SCHIFFFAHRTSMÄRKTE 2010 //

Eine der wichtigsten Quellen für kurz- und mittelfristige Wirtschaftsprognosen ist der „World Economic Outlook“ des Internationalen Währungsfonds (IWF), der regelmäßig zweimal jährlich Aufschluss über die jeweils neuesten Erkenntnisse hinsichtlich der Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels gibt. Seit Oktober 2008 wurden mit der Eintrübung der wirtschaftlichen Lage auch die Prognosewerte für 2009 und 2010 stetig nach unten revidiert. Im Sommer 2009 wurde dann zumindest für 2010 wieder eine leichte Aufwärtskorrektur vermeldet. Für das Jahr 2010 wird demnach mit einer Steigerung des Weltwirtschaftswachstums von 2,5% gerechnet. Darüber hinaus mehrten sich nach Wirtschaftsmeldungen aus dem IV. Quartal 2009 (Steigerung des ifo-Geschäftsklima-Indexes) die Anzeichen, dass sich die Weltwirtschaft schneller erholt, als dies im 1. Halbjahr 2009 prognostiziert wurde. Ursächlich verantwortlich sind die von den Regierungen vieler Staaten auferlegten milliardenschweren Konjunkturpakete (Abwrackprämien/Infrastrukturprogramme). Hervorgetan hat sich dabei in den letzten Monaten vornehmend der Rohstoffhunger Chinas. Die gewachsene Nachfrage nach

Transportmengen ist in der Bulkschifffahrt anhand der deutlich gestiegenen Charraten abzulesen. Lag der Baltic Dry Index Mitte Dezember 2008 lediglich bei 663 Punkten, so stand der Index per 24.11.2009 bereits wieder bei 4.340 Punkten.

In einigen Segmenten, wie in der Containerschifffahrt, wird auch in 2010 die See noch stürmisch bleiben. Hierbei werden sicherlich einige Charterer, Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften die Segel streichen müssen. Wir gehen aber davon aus, dass mit einem weiter zunehmenden Volumen an Verschrottungen als auch an Neubaustornierungen sowie Verschiebungen von Auslieferungen sich der Markt über ein bis zwei Jahre wieder stabilisieren wird. Die dann gut positionierten Schiffe werden wieder an Fahrt gewinnen.

Zurückblickend auf die Schwankungen der letzten 30 Jahre kann festgehalten werden, dass die Schifffahrt jedesmal aus den Krisen gestärkt hervorgegangen ist. Wir von der ACM gehen davon aus, dass sich die Historie auch bei der aktuellen Krise wiederholen wird!



// SCHIFFSBETEILIGUNGEN //

Schiffe in Fahrt

Schiffe im Bau

Verkaufte Schiffe (ACM Private Placements)

Übersicht sonstiger verkaufter Schiffe

Die Angaben zu den Schiffsbeteiligungen stammen ausschließlich von den zuständigen Emissionshäusern. Für die Richtigkeit der Angabe übernimmt die ACM keine Gewähr.



// SCHIFFE IN FAHRT //

MS MAGELLAN METEOR

Quadrant Bereederungs-ges., Hamburg / HCI Treuhand GmbH

Die Magellan Meteor wurde 2002 von der Sietas Werft in Hamburg gefertigt und 2005 von der Gesellschaft übernommen. Per 01.01.2007 hat das Schiff zur Tonnagesteuer optiert. Die Magellan Meteor ist zur Zeit bis Juni 2010 an die Gracechurch Container Line Ltd. zu einer Charrate von 9.400 EUR / Tag verchartert. Die Tilgungsleistungen auf das Schiffshypothekendarlehen und die Ausschüttungen konnten wie prospektiert erbracht werden. Die Magellan Meteor war bis zum 15.04.2009 an Gracechurch Container Line Ltd. zu einer Charrate von 9.400 EUR / Tag verchartert. Im Anschluss ist sie einem Einnahmenpool mit vier baugleichen Schiffen beigetreten.

2008



Typ:	Container-Feederschiff
Bauwerft:	Sietas, Hamburg
Baujahr:	2002
Emissionsjahr:	2005
Infahrtsetzung:	30.06.2005
Stellplatzkapazität in TEU:	735
Tragfähigkeit in tdw:	7.957
Tonnagesteuer:	2007
Bilanz/Vorschau:	Bilanz 2007

Fremdkapital bei Darlehensaufnahme	Soll	Ist
TEUR	10.400	10.400
TUSD	0	0

Kurs USD/EUR

Kapitalbindung für eine Beteiligung von EUR 100.000 zzgl. Agio	Kommanditkapital
Kapitaleinsatz	-105.000
Steuerersparnis	25.719
Steuerbelastung	-134
Ausschüttung kumuliert	24.000
Ausstehende Zahlungen	0
Kapitalbindung	-55.415

Steuerliches Ergebnis	Soll	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-59,71%	-59,95%
zu versteuernde Gewinne	0,28%	0,28%

Finanzierung in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Kommanditkapital	4.900	5.000	100
Stille Beteiligung/Vorzugskapital	900	900	0
Initiatoren	375	375	0
Fremdkapital	10.400	10.400	0
Gesamtinvestitionsvolumen	16.575	16.675	100

Wirtschaftliche Entwicklung Berichtsjahr 2008 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	360	360	-0
Erlöse	3.384	3.383	-1
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	3.215	3.208	-7
Betriebskosten	-754	-1.172	-418
Verwaltungskosten	-239	-195	-44
Zinsen	-510	-494	16
Reedereiüberschuss	1.712	1.347	-365
Tilgungen	938	1.073	135
Liquidität	782	316	-466
Liquiditätsergebnis	788	274	-514
Ausschüttung Kommanditkapital	8,0%	8,0%	0,0%
Ausschüttung Kommanditkapital	392	400	8
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	8,0%	8,0%	0,0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	72	72	0

Wirt. Entwicklung seit Infahrtsetzung kumuliert bis 31.12.2008 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	1.251	1.256	5
Erlöse	10.500	10.540	40
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	10.001	9.992	-9
Betriebskosten	-2.710	-3.273	-563
Verwaltungskosten	-784	-685	99
Zinsen	-1.619	-1.715	-96
Reedereiüberschuss (n. Pool)	4.843	4.270	-573
Tilgungen	2.612	2.815	203
Liquidität	782	316	-466
Liquiditätsergebnis	1.951	696	-1.255
Ausschüttung Kommanditkapital	24,0%	24,0%	0,0%
Ausschüttung Kommanditkapita	1.176	1.200	24
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	26,0%	26,0%	0,0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	234	234	0

Stand Fremdkapital zum 31.12.2008

Darlehensstand TEUR	7.789	7.586	203
Darlehensstand TUSD	0	0	0
Darlehensstand TCHF	0	0	0
Darlehensstand TJPY	0	0	0
Stand (Stichtagskurs) in TEUR	7.789	7.586	203
Stand (Prospektkurs) in TEUR	7.789	7.586	203

// SCHIFFE IN FAHRT //

MS TEAM ATLANTIC

TRUMPP CAPITALBERATUNG GMBH

Allgemeine Bewertung:

Das Schiff wurde am 17. April 2008 übernommen und fährt seit dem zur vollen Zufriedenheit des Charterers. Der Schiffsbetrieb verläuft seit Übergabe plangemäß.

Charterraten:

Die Charter wurde am 02.05.2008 für mind. 20 bis max. 24 Monate geschlossen. Die Rate beträgt USD 11.800 p. d. abzüglich 2,5 % Kommission.

Charterer: OXL-Oldendorff Express Lines N.V.

Charterername des Schiffs: MS "OXL LOTUS"

2008



Technische Daten im Überblick:

Typ:	Multi Purpose/Heavy Lift
Bauwerft:	Peene Werft GmbH, Wolgast
Übergabe:	17. April 2008
Baujahr:	1997
Stellplätze:	501 TEU
Tragfähigkeit:	5.104 dwt
Kommanditkapital:	EUR 8.400.000,00
Fremdkapital:	USD 8.950.000,00

Schiffshypothekendarlehen:

Ursprünglich:	USD 8.950.000,00
Tilgungsstand:	USD 6.100.000,00
	CHF 2.300.625,00
IST-Tilgung:	USD 600.000,00
Plantilgung:	USD 600.000,00

Verzinsung aktuell:

USD 2.100.000,00 zu 3,02 %	p. a. bis 30.03.09
USD 4.000.000,00 zu 4,55 %	p. a. bis 30.09.10
CHF 2.300.625,00 zu 4,37 %	p. a. bis 20.01.09

Am 18.07.2008 wurde eine Konvertierung von USD 2.250.000,00 (Kurs USD/CHF 1,0225) in CHF durchgeführt. Am 06.10.2008 wurde die CHF-Tranche auf Termin zum 20.01.2009 Kurs USD/CHF 1,1347 zurück konvertiert. Hieraus ergibt sich ein Kursgewinn von USD 222.482,00. Die erste Tilgung erfolgte am 30.09.2008. Bei planmäßiger Tilgung wird die Hypothek Jahr 2015 getilgt sein.

Ausschüttung:

Eine erste Ausschüttung in Höhe von 3 % ist im Dezember 2008 erfolgt.

Steuerliche Werte:

Der Antrag zur Anwendung der Tonnagesteuer wurde am 18. Juni 2008 beginnend mit dem Kalenderjahr 2008 gestellt. Der in 2008 pauschal zu versteuernde Gewinn beträgt 0,0603 %.

// SCHIFFE IN FAHRT //

MS BF MARYAM

TRUMPP CAPITALBERATUNG GMBH

Allgemeine Bewertung:

Das Schiff wurde am 14. Februar 2008 übernommen. Die Chartereinnahmen sind in 2008 geringer ausgefallen als geplant. Seit dem 10.12.2008 ist das Schiff ohne Beschäftigung.

Charterraten:

Charterer	Rate in EUR pro Tag	Kommission	Zeitraum
I.M.C.L. Intermarine	5.000,00	4,5%	14.02.-16.04.08
Container Lines Ltd.	5.100,00	4,5%	16.04.-15.09.08
Delphis	4.800,00	4,0 %	15.09.-08.10.08
Team Ship A/S	4.650,00	2,0 %	10.10.-09.12.08 (+ 30 Tage)

Seit dem 10.12.2008 ohne Beschäftigung. Charterername des Schiffs: MS "BF Maryam"



Technische Daten im Überblick:

Typ:	Containerschiff
Bauwerft:	J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH u. Co., Hamburg
Übergabe:	14. Februar 2008
Baujahr:	1993
Stellplätze:	508 TEU
Kommanditkapital:	EUR 4.405.000,00
Fremdkapital:	EUR 3.750.000,00

2008

Schiffshypothekendarlehen:

Ursprünglich:	EUR 3.500.000,00
Darlehen aktuell:	EUR 3.227.200,00
IST-Tilgung:	EUR 272.800,00
Plantilgung:	EUR 409.200,00

Kontokorrentkredit:

Ursprünglich:	EUR 250.000,00
Darlehen aktuell:	EUR 0,00

Verzinsung aktuell

EUR 3.227.200,00 zu 4,62 % p. a. bis 30.03.09

Es wurden in 2008 zwei Regeltilgungen geleistet. Für das IV. Quartal 2008 und für das Gesamtjahr 2009 wurden Tilgungsaussetzungen beantragt.

Ausschüttung:

Aufgrund der geringen Chartereinnahmen wird keine Ausschüttung in 2008 durchgeführt.

Steuerliche Werte:

Der Antrag zur Anwendung der Tonnagesteuer wurde am 23. Dezember 2008 beginnend mit dem Kalenderjahr 2008 gestellt. Der in 2008 pauschal zu versteuernde Gewinn beträgt 0,1278 %.

// SCHIFFE IN FAHRT //

ACM HANTONG I (MS HERMANN-S.)

Werft

Die Hermann S gehört zu einer Serie technisch moderner Supramaxbulker, die von der chinesischen Werft Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd. in der Provinz Jiangsu gebaut werden.



**Infahrtsetzung
2009**



Schiffstyp	Supramaxbulker
Tragfähigkeit	57.000 tdw
Ablieferung	September 2009
Geschwindigkeit	ca. 14,2 kn
Besatzung	20 Personen
Ladegerüst	4 Krane à 35 t
Kaufpreis	35.559.000 USD plus 1.050.000 EUR zzgl. Nebenkosten

Beschäftigung

Die Hermann S fährt seit Übernahme durch die Schiffsgesellschaft in einem neu gegründeten Einnahmenpool der Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg. Dieser Pool ist ein Zusammenschluss von derzeit 14 Schiffsgesellschaften, die über baugleiche oder ähnliche Schiffe verfügen.

Vertragsreeder

Die Bereederung der Hermann S wird durch die Reederei Rudolf Schepers GmbH & Co. KG erfolgen. Das Reedereiunternehmen der Familie blickt auf eine mehrere Generationen währende erfolgreiche Tradition in der internationalen Seeschifffahrt zurück.

Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlage (Emissionskapital)

10.700.000 EUR

Ausschüttungen (Prognose)

4 % für 2009
8 % p.a. ab 2010
9 % p.a. ab 2021
10 % p.a. für 2024 + 2025
Prognostizierte Gesamtausschüttung 231.273 EUR

// SCHIFFE IN FAHRT //

ACM HANTONG II (MS JPO DORADO)

Werft

Die JPO Dorado gehört zu einer Serie technisch moderner Supramaxbulker, die von der chinesischen Werft Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd. in der Provinz Jiangsu gebaut werden.



**Infahrtsetzung
2009**



Schiffstyp	Supramaxbulker
Tragfähigkeit	57.000 tdw
Ablieferung	Dezember 2009
Geschwindigkeit	ca. 14,2 kn
Besatzung	23 Personen
Ladegerüst	4 Krane à 35 t
Kaufpreis	35.559.000 USD plus 1.050.000 EUR zzgl. Nebenkosten

Beschäftigung

Die JPO Dorado fährt seit Übernahme durch die Schiffsgesellschaft in einem neu gegründeten Einnahmenpool der Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg. Dieser Pool ist ein Zusammenschluss von derzeit 14 Schiffsgesellschaften, die über baugleiche oder ähnliche Schiffe verfügen.

Vertragsreeder

Mit den Kapitänen Jan und Peter Oltmann sind erfolgreiche Persönlichkeiten mit der Beereederung des Schiffes betraut. Die Kapitäne Oltmann stammen aus einer Schiffahrtsfamilie, die auf eine erfolgreiche über 145 Jahre währende Tradition zurückblicken kann.

Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlage (Emissionskapital)

11.200.000 EUR

Ausschüttungen (Prognose)

8 % p.a. ab 2010
9 % p.a. für 2023
10 % p.a. für 2024 + 2025
12 % p.a. für 2026
Prognostizierte Gesamtausschüttung 236.098 EUR

// SCHIFFE IN FAHRT //

ACM HANTONG III (MS KILIAN S)

Werft

Die Kilian S gehört zu einer Serie technisch moderner Supramaxbulker, die von der chinesischen Werft Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd. in der Provinz Jiangsu gebaut werden.



geplante
Ablieferung
April 2009



Schiffstyp	Supramaxbulker
Tragfähigkeit	57.000 tdw
Ablieferung (Prognose)	April 2010
Geschwindigkeit	ca. 14,2 kn
Besatzung	23 Personen
Ladegerüst	4 Krane à 35 t und vier Greifer
Kaufpreis	35.559.000 USD zzgl. Nebenkosten

Beschäftigung

Die Kilian S wird nach Übernahme durch die Schiffsgesellschaft in einem neu gegründeten Einnahmenpool der Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg eingesetzt. Der Pool wird 2011 voraussichtlich aus 14 typgleichen Schiffen bestehen.

Prognostizierte Nettopoolrate pro Tag (Prognose):

2010: 19.000 USD

2011 – 2013: 18.500 USD; danach jährlich bis 2020 um 1 % steigend.

Vertragsreeder

Die Bereederung der Kilian S erfolgt durch die H. Schepers Bereederungs GmbH & Co. KG. Das Reedereiunternehmen der Familie Schepers blickt bereits auf eine mehrere Generationen währende erfolgreiche Tradition in der internationalen Seeschifffahrt zurück. Derzeit bereedern sie eine Flotte von insgesamt 15 Schiffen. Neben der Kilian S sind weitere drei Schiffe bestellt, die in den Jahren 2009 und 2010 abgeliefert werden sollen.

Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlage (Emissionskapital)

10.900.000 EUR

Ausschüttungen (Prognose)

3 % für 2010

7 % p.a. ab 2011

Prognostizierte Gesamtausschüttung 181.979 EUR

// SCHIFFE IN FAHRT //

ACM HANTONG IV (MS TASMAN CASTLE)

Werft

Die Tasman Castle gehört zu einer Serie technisch moderner Supramax-bulker, die von der chinesischen Werft Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd. in der Provinz Jiangsu gebaut werden.



geplante
Ablieferung
Jan. 2011



Schiffstyp	Supramaxbulker
Tragfähigkeit	57.000 tdw
Ablieferung (Prognose)	Januar 2011
Geschwindigkeit	ca. 14,2 kn
Besatzung	23 Personen
Ladegerüst	4 Krane à 30 t
Kaufpreis	35.559.000 USD zzgl. Nebenkosten

Beschäftigung

Die Tasman Castle wird nach Übernahme durch die Schiffsgesellschaft in einem neu gegründeten Einnahmenpool der Peter Döhle Schifffahrts-KG, Hamburg eingesetzt. Der Pool wird 2011 voraussichtlich aus 14 typgleichen Schiffen bestehen.

Prognostizierte Nettopoolrate pro Tag (PROGNOSE):

2010: 19.000 USD

2011 – 2013: 18.500 USD; danach jährlich bis 2020 um 1 % steigend.

Vertragsreeder

Die Bereederung der Tasman Castle erfolgt durch die Reederei Karl Schlüter GmbH & Co. KG, Rendsburg. Die Reederei ist seit vielen Jahren erfolgreich in der Seeschifffahrt sowie im Reedereigeschäft tätig und wurde 1950 durch Kapitän Karl Schlüter gegründet.

Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlage (Emissionskapital)

13.000.000 EUR

Ausschüttungen (Prognose)

4 % p.a. ab 2011

6 % p.a. für 2017 + 2018

7 % p.a. ab 2019

Prognostizierte Gesamtausschüttung 178.292 EUR

// VERKAUFTE SCHIFFE //

MS HEINZ-MARTIN

MS „Heinz-Martin“
 Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. Reederei KG
 Intersee, Haren/Ems
 HCI Treuhand GmbH



**VERKAUF
2007**

35,5% p.a. Rendite
 (nach IRR METHODE)



Typ:	Mehrzweckfrachtschiff
Bauwerft:	Bodewes Werft, Niederlande
Baujahr:	2002
Emissionsjahr:	2003
Infahrtsetzung:	31.03.2003
Stellplatzkapazität in TEU:	564
Tonnagesteuer:	2005

Kapitalbindung für eine Beteiligung von EUR 100.000 zzgl. Agio

Kommanditkapital

Kapitaleinsatz	-105.000
Steuerersparnis	62.049
Steuerbelastung	-238
Ausschüttung kumuliert	27.000
Ausstehende Zahlungen	0
Kapitalbindung	-16.189

Steuerliches Ergebnis

Soll

Ist

ausgleichsfähige Verluste	-118,19%	113,38%
zu versteuernde Gewinne	0,54%	0,50%

Finanzierung in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Kommanditkapital	2.800	2.800	0
Stille Beteiligung/Vorzugskapital	1.000	1.000	0
Initiatoren	475	475	0
Fremdkapital	12.160	12.160	0
Gesamtinvestitionsvolumen	16.435	16.435	0

Wirtschaftliche Entwicklung Berichtsjahr 2006 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	360	355	-5
Erlöse	2.577	2.515	-62
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	2.577	2.515	-62
Betriebskosten	-630	-1.010	-380
Verwaltungskosten	-175	-148	27
Zinsen	-534	-470	64
Reedereiüberschuss (n. Pool)	1.229	887	-342
Tilgungen	810	1.215	405
Liquidität	124	-53	-177
Ausschüttung Kommanditkapital	10%	10%	0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	10%	10%	0%

Wirt. Entwicklung seit Infahrtsetzung kumuliert bis 31.12.2006 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	1.346	1.342	-4
Erlöse	9.381	9.332	-49
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	9.381	9.332	-49
Betriebskosten	-2.340	-2.930	-590
Verwaltungskosten	-650	-601	49
Zinsen	-2.341	-1.744	597
Reedereiüberschuss (n. Pool)	3.986	3.993	7
Tilgungen	3.040	3.242	202
Liquidität	124	-53	-177
Ausschüttung Kommanditkapital	27%	27%	0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	29%	29%	0%

Darlehensentwicklung			
Darlehensstand TEUR	9.120	8.917	203
Darlehensstand TUSD	0	0	0
Darlehensstand TCHF	0	0	0
Darlehensstand TJPY	0	0	0
Stand (Prospektkurs) in TEUR	9.120	8.917	203

// VERKAUFTE SCHIFFE //

MS ACM

MS „ACM“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. Reederei KG
 Intersee, Haren/Ems
 HCI Treuhand GmbH



**VERKAUF
2008**

21,4% p.a. Rendite
(nach IRR METHODE)



Typ:	Mehrzweckfrachtschiff
Bauwerft:	Damen Shipyards, Niederlande
Baujahr:	2004
Emissionsjahr:	2004
Infahrtsetzung:	29.06.2004
Stellplatzkapazität in TEU:	675
Tragfähigkeit in tdw:	10.500
Tonnagesteuer:	2006
Betriebsprüfung bis:	2005

Fremdkapital bei Darlehensaufnahme	Soll	Ist
TEUR	12.910	12.910
TUSD	0	0

Kurs USD/EUR

Kapitalbindung für eine Beteiligung von EUR 100.000 zzgl. Agio	Kommanditkapital	
Kapitaleinsatz	-105.000	
Steuerersparnis	38.239	
Steuerbelastung	-248	
Ausschüttung kumuliert	24.000	
Ausstehende Zahlungen	0	
Kapitalbindung	-43.009	

Steuerliches Ergebnis	Soll	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-94,42%	-76,26%
zu versteuernde Gewinne	0,52%	0,52%

Finanzierung in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Kommanditkapital	3.000	3.000	0
Stille Beteiligung/Vorzugskapital	800	800	0
Initiatoren	250	250	0
Fremdkapital	12.910	12.910	0
Gesamtinvestitionsvolumen	16.960	16.960	0

Wirtschaftliche Entwicklung Berichtsjahr 2007 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	360	355	-5
Erlöse	2.645	2.574	-71
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	2.645	2.574	-71
Betriebskosten	-657	-775	-118
Verwaltungskosten	-179	-172	7
Zinsen	-526	-485	41
Reedereiüberschuss (n. Pool)	1.283	1.142	-141
Tilgungen	920	1.102	182
Liquidität	301	500	199
Liquiditätsergebnis	363	222	-141
Ausschüttung Kommanditkapital	8,0%	8,0%	0,0%
Ausschüttung Kommanditkapital	240	240	0
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	8,0%	8,0%	0,0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	64	64	0

Wirt. Entwicklung seit Infahrtsetzung kumuliert bis 31.12.2007 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	1.256	1.245	-11
Erlöse	8.907	8.807	-100
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	8.907	8.807	-100
Betriebskosten	-2.263	-2.447	-184
Verwaltungskosten	-629	-586	43
Zinsen	-2.070	-1.629	441
Reedereiüberschuss (n. Pool)	3.885	4.095	210
Tilgungen	2.990	3.172	182
Liquidität	301	500	199
Liquiditätsergebnis	455	610	155
Ausschüttung Kommanditkapital	24,0%	24,0%	0,0%
Ausschüttung Kommanditkapital	720	720	0
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	26,0%	26,0%	0,0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	208	208	0

Stand Fremdkapital zum 31.12.2007

Darlehensstand TEUR	9.920	9.738	182
Darlehensstand TUSD	0	0	0
Darlehensstand TCHF	0	0	0
Darlehensstand TJPY	0	0	0
Stand (Stichtagskurs) in TEUR	9.920	9.738	182
Stand (Prospektkurs) in TEUR	9.920	9.738	182

// VERKAUFTE SCHIFFE //

MS AACHEN

MS "Aachen" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. Reederei KG
 Intersee, Haren/Ems,
 HCI Treuhand GmbH



**VERKAUF
2008**

22,5% p.a. Rendite
(nach IRR METHODE)



Typ:	Mehrzweckfrachtschiff
Bauwerft:	Konigliklijke Niestern Sander Werft, Niederlande
Baujahr:	2004
Emissionsjahr:	2004
Infahrtsetzung:	26.11.2004
Stellplatzkapazität in TEU:	240
Tragfähigkeit in tdw:	5.780
Tonnagesteuer:	2006
Betriebsprüfung bis:	2005

Fremdkapital bei Darlehensaufnahme	Soll	Ist
TEUR	6.600	6.600
TUSD	0	0

Kurs USD/EUR

Kapitalbindung für eine Beteiligung von EUR 100.000 zzgl. Agio	Kommanditkapital	
Kapitaleinsatz	-105.000	
Steuerersparnis	31.769	
Steuerbelastung	-208	
Ausschüttung kumuliert	24.000	
Ausstehende Zahlungen	0	
Kapitalbindung	-49.439	

Steuerliches Ergebnis	Soll	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-86,00%	-64,34%
zu versteuernde Gewinne	0,76%	0,44%

Finanzierung in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Kommanditkapital	1.950	1.950	0
Stille Beteiligung/Vorzugskapital	850	850	0
Initiatoren	350	350	0
Fremdkapital	6.600	6.600	0
Gesamtinvestitionsvolumen	9.750	9.750	0

Wirtschaftliche Entwicklung Berichtsjahr 2007 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	360	354	-6
Erlöse	1.620	1.600	-20
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	1.620	1.600	-20
Betriebskosten	-543	-741	-198
Verwaltungskosten	-111	-105	6
Zinsen	-290	-330	-40
Reedereiüberschuss	676	424	-252
Tilgungen	440	440	0
Liquidität	138	-119	-257
Liquiditätsergebnis	236	-10	-246
Ausschüttung Kommanditkapital	8,0%	8,0%	0,0%
Ausschüttung Kommanditkapital	156	156	0
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	8,0%	8,0%	0,0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	68	68	0

Wirt. Entwicklung seit Infahrtsetzung kumuliert bis 31.12.2007 in TEUR	Soll	Ist	Abweichung
Einsatztage	1.196	1.101	-95
Erlöse	5.274	4.853	-421
Reiseüberschuss (abzgl. Reisekosten)	5.247	4.853	-421
Betriebskosten	-1.828	-1.901	-73
Verwaltungskosten	-380	-358	22
Zinsen	-1.075	-949	127
Reedereiüberschuss (n. Pool)	1.934	1.574	-360
Tilgungen	1.320	1.210	-110
Liquidität	138	-119	-257
Liquiditätsergebnis	314	39	-275
Ausschüttung Kommanditkapital	24,0%	24,0%	0,0%
Ausschüttung Kommanditkapita	468	468	0
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	26,0%	26,0%	0,0%
Ausschüttung Stille Bet./Vorzugskap.	221	221	0

Stand Fremdkapital zum 31.12.2007

Darlehensstand TEUR	5.280	5.390	-110
Darlehensstand TUSD	0	0	0
Darlehensstand TCHF	0	0	0
Darlehensstand TJPY	0	0	0
Stand (Stichtagskurs) in TEUR	5.280	5.390	-110
Stand (Prospektkurs) in TEUR	5.280	5.390	-110

// VERKAUFTE SCHIFFE //

MS VOGE PAUL

MS "Voge Paul" GmbH & Co. KG - Stand: 01.10.2008. Seit dem 01.07.2007 gehörte das MS "Voge Paul" dem „Vogemann Handysizebulker Einnahmepool“ an.

**VERKAUF
2007**

30,0% p.a. Rendite
(nach IRR METHODE)



Technische Daten im Überblick:

Typ:	Handysize Bulkcarrier
Bauwerft:	Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc., Philippinen
Übergabe:	5. April 2007
Verkauf:	15. Januar 2008
Baujahr:	1998
Ladungsvolumen:	30.811 cbm
Tragfähigkeit:	23.494 tdw
Kommanditkapital:	EUR 7.825.000,00
Fremdkapital:	USD 15.500.000,00

Allgemeine Bewertung:

Das Schiff wurde am 5. April 2007 übernommen. Die wirtschaftliche Entwicklung des MS "Voge Paul" verlief aufgrund der höheren Chartereinnahmen wesentlich besser als geplant. Am 15.01.2008 wurde das Schiff zu einem Kaufpreis von USD 14.410.000,00 und EUR 7.387.324,00 verkauft.

Charterraten:

Das MS "Voge Paul" fuhr ab Übergabe bis zum Verkauf des Schiffes zu einer Bruttotagesrate von USD 17.550 p.d. abzüglich 5 % Kommission.
Charterer: Pacific Orient SeaTransportation Pte Ltd.
Charterername des Schiffes: MS "Voge Paul"

Kontokorrentkredit: Ursprünglich: USD 600.000,00
Am 02.10.2007 vollständig zurückgeführt.

Schiffshypothekendarlehen: Ursprünglich: USD 14.900.000,00

Rendite: Am 15.01.2008 vollständig zurückgeführt.
Eine erste Ausschüttung des Verkaufserlöses in Höhe von 112,50 % ist im Januar 2008 erfolgt. Über die Höhe der Schlussaus-
schüttung kann erst nach Vorlage eines abschließenden Liquiditätsstatus entschieden werden. Die Rendite beträgt rund 30 % ohne Berücksichtigung der noch ausstehenden Schlussaus-
schüttung und gezahlter Agjobeträge.

Steuerliche Werte: Der Antrag zur Anwendung der Tonnage-
steuer wurde ab Übernahme des Schiffes
gestellt. Der pauschal zu versteuernde
Gewinn 2007 beträgt 0,20 %.

Poolratenentwicklung:	IST USD pro Tag	Prospekt USD pro Tag	Zeitraum
Ø Netto-Poolergebnis	18.775,00	15.560,00	III. Quartal 2007
Ø Netto-Poolergebnis	20.093,00	15.560,00	IV. Quartal 2007
Ø Netto-Poolergebnis	20.315,00	14.488,00	I. Quartal 2008

// VERKAUFTE SCHIFFE //

Schiff	Emissionsjahr	Verkaufsjahr	Nettovermögens- mehrung in EUR
Carola	1994	2006	47.867
Corsar *	1998	2008	55.848
Elbstrom	1994	2005	56.483
Gerdia	1994	2005	7.759
HCI Excl. Schiff I *	2003	2007	82.793
Jork	1996	2006	89.330
Ilona	1996	2007	25.369
Korsika *	2000	2007	30.541
Latona	2001	2004	63.092
Mellum Trader	1999	2006	49.157
Michelle	2000	2005	55.175
Monika Ehler	1996	2004	48.521
Pioneer Buzzard	2002	2005	65.710
Pioneer Eagle	2002	2005	68.688
Pioneer Falcon	2002	2005	67.625
Pioneer Hawk	2002	2005	70.272
Titan	1995	2006	68.239
Wilma	1997	2007	109.640

* Die ausgewiesenen Ergebnisse dieser Schiffe sind als vorläufig zu betrachten: die abschließende Endabrechnung steht noch aus.

Netto vermögens- mehrung p.a.	Laufzeit	IRR nach St.
3.989	12	10,5 %
5.585	10	13,3 %
5.135	11	15,3 %
705	11	2,5 %
20.698	4	26,7 %
8.933	10	18,4 %
2.306	11	7,9 %
4.363	7	8,7 %
21.031	3	32,7 %
7.022	7	13,2 %
11.035	5	18,5 %
6.065	8	20,5 %
21.903	3	30,7 %
22.896	3	32,5 %
22.542	3	30,4 %
23.424	3	31,4 %
6.204	11	16,8 %
10.964	10	17,0 %

// PROJEKTVORSCHAU 2010 //

HANTONG-BULKER-NEUBAUSERIE



Auch in 2010 setzen wir unverändert auf unsere Hantong-Neubauserie (Supramax-Bulker). Nach Infahrtsetzung der ersten Schiffe aus dem Einnahmenpool gibt uns die Projektauswahl recht. Wir können bei unseren Schiffen sowohl auf deutliche Einsparungen in den Investitionsphasen als auch qualitativ hochwertige Bauqualitäten als auch zum Teil überplanmäßige Chartereinnahmen zurückgreifen. Das erste Schiff hat bereits im Dezember 2009 prospektgemäß ausgeschüttet, die Fondsliquidität bei den abgelieferten Schiffen liegt bereits jeweils deutlich über Prospekt. Darüber hinaus konnte durch ein aktives Zins- und Währungsmanagement der Grundstein für eine positive Fondsperformance bei den Schiffen gelegt werden. Ferner waren wir auf den Schiffstufen in China mit unseren Großkunden präsent und konnten uns entsprechend vor Ort von der Bauqualität der Schiffe überzeugen. Die Schiffe fahren nach Infahrtsetzung zur vollsten Zufriedenheit der Reeder; die Charterraten werden pünktlich gezahlt.

FONDS MIT ANTIZYKLISCHEN SCHIFFSINVESTMENTS



Aufgrund der durch die Finanzkrise ausgelösten Marktverwerfungen befinden sich wie einleitend beschrieben aktuell diverse Schifffahrtsgesellschaften in erheblichen Liquiditätsschwierigkeiten. Es ist zu erwarten, dass sich hieraus in den kommenden Monaten Notverkäufe ergeben werden. Aufgrund der Charterratenbaisse und der derzeit mangelnden Käufernachfragen sind massive Kaufpreisabschläge gegenüber den Marktpreisen der Vorjahre zu beobachten. Genau hier sollen die Investments nach der alten Kaufmannsregel „im Einkauf liegt der Gewinn“ ansetzen. Die Zielgruppe für Private Placements in diesem Anlagesegment sind finanzstarke Großinvestoren, die auf Sachwertsteigerungen in der Schifffahrt setzen. Als Anlagehorizont gehen wir von Fondslaufzeiten von vier bis sechs Jahren aus. Aufgrund der extrem günstigen Einstände sollten die jährlichen Renditen im zweistelligen Bereich liegen.

// SCHLUSSWORT //

Auch wenn wir uns in Zeiten der Finanzkrise in einigen Bereichen in stürmischen Gewässern befinden, gilt unverändert die Aussage, dass historisch betrachtet in der Schifffahrtsbranche langfristig immer Geld verdient wurde. Darüber hinaus bietet Ihnen die Vermögensanlage Schiffsbeteiligungen Ausnahmestellungen in der steuerlichen Behandlung von Erträgen (quasi steuerfreie Ausschüttungen/keine Abgeltungssteuer), steuerfreien Mehrerlösen bei Schiffsverkäufen und einer Sonderbehandlung bei der Erbschaftsbesteuerung (Verschonungsregelungen von 85-100% des Marktwertes unter bestimmten Voraussetzungen) gegenüber anderen Vermögensanlagen.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Unabhängigkeit der ACM-Gruppe wird es uns auch zukünftig möglich sein, für Sie die attraktivsten Schiffsfonds am Markt auszuwählen. Den Gesamterfolg unser Schiffsprojekte optimieren wir darüber hinaus durch unser persönliches Engagement in der Betriebsphase und beim Verkauf der jeweiligen Schiffe.



Advanced Capital Management AG

Das ACM – Team bedankt sich für das bislang von Ihnen entgegengebrachte Vertrauen.



// GESCHÄFTSSTELLEN //

Zentrale:

•••• ACM AG
Vaalser Str. 148
52074 Aachen
Telefon 02 41/87 914 0
Fax 02 41/87 914 22

•••• ACM Financial Office GmbH
Große Theaterstr. 42
20354 Hamburg
Telefon 040/35 60 20 5
Fax 040/35 60 20 666



Niederlassung Hamburg:

•••• ACM AG
Alter Wandrahm 8
20457 Hamburg
Telefon 040/32 08 76 99 0
Fax 040/32 08 76 99 20

Niederlassung Kaisersesch:

•••• ACM AG
Im Weierchen 2
56759 Kaisersesch
Telefon 02 65 3/91 15 99 0
Fax 02 65 3/91 15 99 99

Niederlassung Monschau:

•••• ACM AG
Trierer Str. 254-264
52156 Monschau
Telefon 02 47 2/34 38
Fax 02 47 2/68 60

www.schiffsbeteiligungen-acm.de

www.acm-ag.com

// TEAM ACM //

Hans-Peter Bökmann info@acm-ag.com

Tel.: 0241 / 87914 - 0

Büro Hamburg

Jens Greuling jens.greuling@acm-ag.com

Tel.: 040 / 32087699 - 11

Frank Bühnemann frank.buehnemann@acm-ag.com

Tel.: 040 / 32087699 - 12

ACM Financial Office

Henry Sloman henry.sloman@acm-fo.com

Tel.: 040 / 35602 - 607

Thorsten Stelly thorsten.stelly@acm-fo.com

Tel.: 040 / 35602 - 5

Christian Makoto Meyer christian-makoto.meyer@acm-fo.com

Tel.: 040 / 35602 - 605

Büro Aachen

Rolf Leithold rolf.leithold@acm-ag.com

Tel.: 0241 / 87914 - 12

Carsten Stieler carsten.stieler@acm-ag.com

Tel.: 0241 / 87914 - 13

Büro Kaisersesch

Birgit Vosen birgit.vosen@acm-ag.com

Tel.: 02653 / 911599 - 0

Klaus Brixius klaus.brixius@acm-ag.com

Tel.: 02653 / 911599 - 0

Büro Monschau

Christian Ruf christian.ruf@acm-ag.com

Tel.: 02472 / 3438

Gerd Ruf gerd.ruf@acm-ag.com

Tel.: 02472 / 3438



Impressum:

Herausgeber:

ACM AG

Vaalsler Str. 148

52074 Aachen

www.acm-ag.com

Fotos:

- HCI, ACM AG

- Photocase.com

Projektdaten:

- HCI Treuhand GmbH

- TRESTA Treuhandgesellschaft mbH

Layout

Büro für Gestaltung

www.grafik-werbung-text.de

Bei dieser Leistungsbilanz handelt es sich nicht um ein vom Wirtschaftsprüfer geprüftes Dokument. Alle Daten wurden nach besten Wissen und Gewissen auf Basis externer Quellen zusammengestellt. Für die Richtigkeit der Angaben wird keine Gewähr übernommen.

