



Hubertus Clausius
Geschäftsführer
Seahawk Investments GmbH

Herr Clausius, die Auflage Ihres Fonds suggeriert attraktive Renditechancen in der Nische Transport und Energie. Dazu zuerst einmal die Frage: Sind die Ertragsmöglichkeiten von Aktien in diesen Bereichen höher als im Marktdurchschnitt?

Der Seahawk Equity Long Short Fonds deckt zum einen den sehr stark wachsenden Bereich erneuerbarer Energien ab und zum anderen aber auch Segmente, die eher dem zyklischen Value-Segment zuzuordnen sind.

Im Jahr 2021 werden Erneuerbare Energien den Öl- und Gas-Sektor zum ersten Mal bei den weltweiten Investitionsausgaben überholen. Der Offshore-Windenergie-Bereich sollte mit einer Wachstumsrate von 15% p.a. bis zum Jahr 2030 die größten Wachstumsperspektiven bieten. Bei der Solarenergie sind die Betriebskosten von Photovoltaikanlagen seit dem Jahr 2020 um mehr als 80% zurückgegangen. Bereits heute können große Photovoltaik-Anlagen kosteneffizienter betrieben werden als Kohlekraftwerke mit einer Leistung bis zu 1200 MW. Neben den bereits sehr etablierten und bekannten Unternehmen sind es insbesondere Zulieferer, die von dieser Marktentwicklung profitieren. Im Offshore-Windenergie-Bereich zählen hierzu beispielsweise die Segmente „Installation“ wie auch „Offshore-Supply-Vessels“. In diesen Segmenten gibt es viele noch moderat bewertete Unternehmen, die sich von Öl- und Gas-Service-Unternehmen hin zu Service-Unternehmen des Erneuerbare-Energien-Bereichs entwickeln.

Weiterhin gibt es Nischensegmente innerhalb des Transportsektors, wie z.B. der Bereich Marine-Shipping, der nach COVID-19 fundamental in einer sehr guten Ausgangslage ist. Die aggregierte Tonnen-Meilen-Nachfrage korreliert sehr stark mit dem weltwirt-

schaftlichen Wachstum. Dieses wird nach den letzten IWF-Schätzungen vom Januar auf ca. 5,5% für das Jahr 2021 geschätzt. Auf der anderen Seite hat die zurückhaltende Kreditvergabe der Geschäftsbanken zu sehr moderaten Schiffs-Kapazitäten auf den Weltmeeren beigetragen. Derzeit liegen die segmentübergreifenden Orderbücher der Welthandelsflotte bei unter 10% und markieren damit einen 30-jährigen Tiefpunkt. Weiterhin führen neue Umweltstandards zu einer verstärkten Zurückhaltung bei Neubestellungen. All diese Faktoren sollten in den nächsten 2-3 Jahren das Frachtraten-Umfeld begünstigen. Daher schätzten wir die Ertragschancen dieser Segmente als überdurchschnittlich ein.

Weshalb fokussieren Sie sich mit dem Fonds auf diese Sektoren?

Wir verfügen in den Segmenten Transport & Energie über ein ausgewiesenes Expertenwissen. Im Jahr 2018 wurde die Gesellschaft Seahawk Investments als Tochtergesellschaft der Transport Capital Pte. (Singapur) gegründet. In der Gesamtgruppe verfügen wir über insgesamt 27 Mitarbeiter, die sich weltweit im Investment- und Finanzierungsbereich auf die Sektoren Transport und Energie konzentrieren. Die Transport Capital selbst managt derzeit reale Assets im Transportbereich mit einem Marktwert von mehr als 220 Mio USD.

Ist Experten-KnowHow hier besonders wichtig?

Ja, wir konzentrieren uns hier insbesondere auf Nischenmärkte, die von den großen Fondsgesellschaften nicht abgedeckt werden, ein Sub-Segment des Transportation-Sektors ist beispielsweise der Bereich Marine-Shipping. Dieser Bereich macht im Vergleich zur gesamten Marktkapitalisierung des weltweiten Transportation-Sektors weniger als 5% aus. Die Analysten-Coverage ist daher bei vielen Titeln sehr dünn. Der Shipping-Bereich ist zudem sehr zyklisch. Dadurch sind die Aktien sehr volatil und müssen also aktiv gemanagt werden. Durch unsere besonderen Marktkenntnisse können wir hier jede Bilanz eines Schifffahrtsunternehmens durchleuchten und schnell die realen Marktwerte ermitteln. Nur diese intensive

Analyse ermöglicht die faire Marktbewertung von Schifffahrtsunternehmen. Da die Shipping-Aktien-Segmente untereinander weit auseinanderlaufen, ist es im Investmentprozess zudem wichtig, eine kurz- bis mittelfristige Einschätzung des Frachtraten – Umfeldes für die Bereiche Container-, Dry-Bulk, LNG-Gas, LPG-Gas, Crude-, Product sowie Chemical Tanker einfließen zu lassen.

Sie sprachen von höherer Volatilität der Transport- und Energieaktien, wie begegnen Sie diesem Problem?

Wir hedgen das Markrisiko dieser sehr volatilen Sektoren permanent durch den Einsatz von Sektor-Index-Futures (Beispiel Stoxx600 Oil and Gas Future), breiten Indexfutures und auch Single-Stock-Futures sowie Single-Stock-Options heraus. Um diesen Zweck zu erfüllen, haben wir bereits zum Jahreswechsel 2019/2020 verschiedene US-amerikanische Airlines an der Eurex listen lassen. Dadurch konnten wir insbesondere im besonders Corona-betroffenen Kalendermonat März 2020 die starken Draw-Downs dieser Segmente um ca. 2/3 reduzieren. Die annualisierte Volatilität unseres Fonds liegt in etwa halb so hoch wie die zugrundeliegende Volatilität der Transport- und Energiesegmente. Zugleich ist es uns im Vergleich zu diesen Segmenten gelungen, einen deutlichen Mehrertrag zu generieren. Weiterhin lag die Volatilität unseres Fonds auch unterhalb der Schwankungsbreite der gängigen Aktien-Marktindizes.

Können Sie uns bitte einen etwas tieferen Einblick geben, in welche Art von Unternehmen Sie investieren?

Im Energie- und Transportbereich decken wir die Gesamtbreite ab. Diese umfassen Erneuerbare Energien, Exploration- und Produktion, Integrierte Energiekonzerne sowie Versorger. Im Bereich Transport decken wir die Segmente Shipping, Ship-Finance, Freight-Services, Aviation, Aviation Finance, Rail- und Roadtransport, Frachtdienste sowie Freight-Forwarding ab.

Welche Geschäftsmodelle von Unternehmen, in die Sie investiert sind, überzeugen Sie derzeit am meisten?

Besonders interessant finden wir hier Unternehmen, die eine Transformation vom Öl- und Gasgeschäft hin zu den Erneuerbaren Energien durchlaufen. Diese profitieren ebenso von dem bevorstehenden Marktwachstum, sind aber in Ihrer Bewertung noch nicht auf dem Niveau der doch bereits sehr etablierten Namen. Als Beispiel hierfür möchte ich das Unternehmen

Subsea7 nennen. Dieses ist ein marktführender Anbieter von Unterwasserinfrastruktur-Pipeline-systemen. Schon über 50% der eingegangenen Aufträge stammen aktuell aus dem zukunftsreichen Offshore-Wind-Energiebereich. Ein weiteres Unternehmen, welches uns sehr überzeugt, ist die Reederei Stolt-Nielsen. Diese konservative Reederei ist seit 2004 Jahr für Jahr profitabel und konnte wie kaum eine andere Reederei die schwierigen Zyklen dieser Branche durchstehen.

Im 2. Halbjahr 2020 haben die Container-Frachtraten kräftig angezogen, davon profitieren sicherlich auch die genannten Gesellschaften. Wie sehen Sie die längerfristigen Perspektiven?

Ja, Container-Linien-Reedereien wie Hapag Lloyd und Maersk haben bereits im Krisenjahr 2020 Rekordergebnisse eingefahren. Beide Reedereien werden das Nettoergebnis des Kalenderjahres 2019 mehr als verdoppeln. Die Shanghai Containerized Freight Index (SCFI, einer der Hauptindizes für den Container Markt) liegt derzeit über 200% über dem Vorjahr. Wir gehen hier zwar kurzfristig von einer Abschwächung der Frachtraten aus, beobachten jedoch, dass es insbesondere den Container-Eigner-Gesellschaften gelingt, mit den großen Linienreedereien langfristige Charterverträge mit bis zu 10 Jahren Laufzeit auf sehr hohem Niveau abzuschließen. Neben dem Container-Bereich sehen wir im Transportbereich weiterhin ein attraktives Umfeld für den Bereich Dry-Bulk, da hier die Tonnenmeilennachfrage das Kapazitätswachstum deutlich übertreffen sollte. Bedingt durch die niedrige Neubauaktivität sowie den Trend hin zu CO₂-senkenden Antriebssystemen gehen wir langfristig von guten Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft aus.

Im Bereich der Frachtdienste sollte der anhaltende Boom bei Online-Konsumgüterbestellungen ein längerfristig überproportionales Wachstum sicherstellen.

Wie nutzen Sie die Möglichkeit, auch einmal Short zu gehen? Dient das mehr zur Risikoreduzierung oder gehen Sie damit aktive Wetten ein?

Die Fonds-Long-Positionen werden permanent durch Absicherungspositionen komplementiert, um das Markt-Beta unserer zyklischen Sektoren in etwa zu halbieren. Weiterhin gehen wir individuelle Shortpositionen ein, wenn wir eine starke Marktmeinung haben, dass die Titel gegenüber Ihrer Peer-Gruppe überbewertet sind.

Wie ist die Aufstellung des Fonds, in welche Segmente sind Sie aktuell stärker investiert?

Der IWF schätzt das chinesische BIP-Wachstum für das Jahr 2021 in seiner jüngsten Schätzung auf 8,1% und das weltweite BIP-Wachstum auf 5,5%. Basierend auf diesen Annahmen geht das Analysehaus Clarksons von einer Tonnenmeilennachfrage (über alle Schiffsklassen) von ca. 4,2% in diesem Jahr aus. Dieser Nachfrage steht ein weitaus geringeres Flottenwachstum gegenüber. Weiterhin notieren Schifffahrtsaktien im Mittel noch unter ihren Netto-Inventarwerten. Daher ist dieses Segment derzeit am stärksten gewichtet.

Wir gehen im Jahresverlauf von einer anhaltenden Stabilisierung der Ölpreise aus, da das OPEC-Plus Konsortium durch Förderkürzung den Ölmarkt in seine Balance zurückgeführt hat. Zudem ist im laufenden Jahr wieder von einer stärkeren Öl-Nachfrage des Transportsektors auszugehen. Daher wird unser Exposure in Erneuerbaren Energien durch solide Explorationsunternehmen komplementiert. Diese bieten dem Anleger derzeitig Free-Cash-Flow-Renditen von über 10% und entsprechend hohe zukünftige Dividendenausschüttungen.

Was können Anleger erwarten, die sich beteiligen?

Der Seahawk Equity Long Short Fonds zielt auf ein mittleres Performance-Ziel von 8-10% p.a. bei einer Marktvolatilität, die unterhalb der mittleren Schwankungsbreite der Standard-Indizes liegt. Dieses Anlageziel konnte bereits in der sehr schwierigen Marktlage seit Fondsaufgabe erfüllt werden. Obwohl unsere eher zyklischen Segmente Transport und Energie innerhalb der vergangenen 2 Jahre deutlich schlechter als die breiten Marktindizes abgeschnitten haben, konnte unser Fonds bei niedrigerer Schwankungsbreite die Performance des MSCI World Index in etwa egalieren (22.5.19 Auflage – 29.1.21 10,66% p.a. vs. 10,84% p.a.), Unser schlechtester Kalendermonat lag im ersten Corona-Lockdown bei -7,98%, während die breiten Märkte im Monat März 2020 zwischen 12,5 und 17% verloren.

Fonds: Seahawk Equity Long Short Fonds
ISIN LU1910828935 (S, EUR) * ISIN LU1910829313 (R, EUR)

Gesellschaft: Seahawk Investment GmbH
www.seahawk-investments.com

Im selben Monat verloren die Sektor-Indizes Transport und Energie sogar zwischen -15% und -40%. Dieses untermauert unseren sehr kontrollierten Risikomanagementansatz. Unser Portfolio ist permanent durch den Einsatz von Derivaten im Risiko limitiert.

Vorwärtsblickend glauben wir, dass die zyklischen Value-Sektoren Transport und Energie in der jetzigen konjunkturellen Erholungsphase ein besonderes Aufholpotential haben.

Langfristig strebt der Fonds eine Sharpe-Ratio von 0,75 an, was einem sehr attraktiven Rendite-/Risikoverhältnis entspricht.

Darf ich Sie fragen, ob Sie auch selbst in den Fonds investiert sind?

Ja, da wir vom Anlagekonzept sehr überzeugt sind, haben wir natürlich auch selbst substantiell investiert. Wir möchten damit über die eigene Nutzung von Ertragschancen hinaus aber auch allen Mitinvestoren zusätzlich deutlich machen, dass wir die gleichen Interessen wie sie verfolgen.

Für welche Investoren bietet Ihr Fonds eine Lösung – aber gegebenenfalls welche Anleger hätten Sie gar nicht so gerne?

Der Mindestanlagezeitraum sollte 3 bis 5 Jahre sein. Als sehr aktive Fondsboutique fühlen wir uns verpflichtet, attraktive Anlagergebnisse für unsere Kunden zu erwirtschaften. Unser klar definiertes Ziel ist die aktive Ausnutzung von Marktopportunitäten innerhalb der Bereiche Transport und Energie bei insbesondere durch unser Experten-KnowHow deutlich reduziertem Risiko.

Wie halten Sie Anleger informiert?

Unter anderem mit den monatlichen Factsheets und aktuellen Monatskommentaren, die wir auf unserer Website <https://www.seahawk-investments.com/> veröffentlichen. Wir stehen aber natürlich auch für den direkten Kontakt gerne zur Verfügung.