

*Die entscheidende Herausforderung für eine neue
Generation von US-Führungspersönlichkeiten:
Die Unabhängigkeit unserer Nation in der Energieversorgung*

Schon seit mehreren Jahren gehört der Energiesektor zu den Sektoren, in denen sich die besten Anlagerenditen erzielen lassen. Als der Erdölpreis im Jahr 2004 zunächst die Marke von 30 US\$ und danach die Marke von 40 US\$ pro Fass durchbrach, konzentrierten wir uns auf die damit verbundene Veränderung der globalen Energiemärkte, ihre Ursprünge und die Chancen, die sich hieraus über alle Sektoren der Wirtschaft hinweg und weltweit ergeben würden. Damals hielten viele den Ölpreisanstieg zunächst für ein Nebenprodukt des Irakkriegs und eine Art in den Ölpreis eingebettete „Angstprämie“.

- Der fortgesetzte Anstieg des Ölpreises ist mit einem mächtigen und positiven Faktor zu erklären: der von China, Indien, Brasilien und Russland angeführte Aufstieg der aufstrebenden Volkswirtschaften.
- Unser Vorschlag würde Verbrauchernachfrage für hocheffiziente PKW und LKW schaffen und gleichzeitig Innovation und Wachstum anregen.
- Wir haben die Chance, in der Neuausrichtung der Automobilindustrie auf eine größere Kraftstoffeffizienz weltweit führend zu werden.

Inzwischen ist uns jedoch klar geworden, dass ein wesentlich stärkerer und letztlich positiver Faktor die Erklärung für den Ölpreisanstieg liefert: der von China, Indien, Brasilien und Russland angeführte Aufstieg der aufstrebenden Volkswirtschaften. Heute sehen wir einen dringenden Handlungsbedarf hier in den USA, weil wir glauben, dass jetzt, da wir uns anschicken, einen neuen Präsidenten zu wählen, für die

USA eine unwiderstehliche Gelegenheit besteht, sich die globale Führung zu sichern.

Heute durchbrach der Ölpreis die Schwelle von 117 US\$ pro Fass. Die Marke von 100 US\$ ist besonders wichtig, denn noch 2003, als ein Barrel Öl 25 US\$ kostete, schien ein solcher Preis „unmöglich“. Der Anstieg um 363% seit April 2003 ist der größte Fünfjahressprung, der in den letzten 20 Jahren beim

Ölpreis zu verzeichnen war – und zwar mit großem Abstand. Das Angebot geht zurück, die Erschließung neuer Vorkommen wird teurer und die globale Nachfrage nimmt zu. (Es ist schon zu hören, dass auch ein Preis von 200 US\$ pro Fass nicht mehr fern ist.) Wir wissen nicht, wann der Ölpreisanstieg enden wird. Wir können uns jedoch vorstellen, wie dies geschehen könnte. Unser Vorschlag würde Verbrauchernachfrage für hocheffiziente PKW und LKW schaffen, Innovation und Wachstum in unserer maroden Autoindustrie und Automobilzulieferindustrie anregen und die Abhängigkeit der USA von importiertem Öl um über 40% senken.

Der Welterdölmarkt ist untrennbar mit dem US-Ölkonsum verbunden. Unser Anteil an der weltweiten Ölnachfrage beträgt etwa 20%, und wir importieren rund zwei Drittel des von uns verbrauchten Öls. Die Abhängigkeit der USA von ausländischem Öl ist in dreierlei Hinsicht bedenklich. Zuallererst entsteht durch den Import von täglich 10 Mio Fass zum Preis von 117 US\$ pro Fass (oder 430 Mrd. US\$ pro Jahr) ein beträchtliches Loch im BIP, denn ein so umfangreicher Mittelabfluss erhöht das Defizit in der Handelsbilanz (das ebenfalls Jahr für Jahr zunimmt). Zweitens steht außer Frage, dass sich die Weltölreserven großenteils in politisch instabilen, wirtschaftlich benachteiligten oder gar den USA feindlich gesinnten Regionen befinden. Es steht auch außer Frage, dass unsere Außenpolitik die Prinzipien unserer großen Nation und ihre Werte, ihren Glauben und ihren Charakter widerspiegeln sollte. In zunehmendem Maße jedoch sehen die anderen Nationen der Welt, die von den USA die Führung erwarten, dass unsere



Außenpolitik – und damit unsere Fähigkeit, zu führen – von unserem Anspruch auf eine sichere Energieversorgung beeinträchtigt wird. Und schließlich werden die Ölpreise auch in Zukunft hoch bleiben, da der Lebensstandard in den aufstrebenden Volkswirtschaften, insbesondere in China und Indien, weiter steigt, ebenso wie der Verbrauch der USA an Erdöl und anderen letztlich begrenzten natürlichen Ressourcen.

KERN DES PROBLEMS

Was können die USA nun also tun, um den Ölpreisanstieg zu stoppen? Wir als Analysten von Alger sehen die Zahlen; dies alleine liefert zwar keine Antworten, aber es bringt uns zum Kern des Problems. Die Autofahrer der USA sind die größten Verbraucher von Öl in der Form von Benzin. Gegenwärtig gibt es in den USA durchschnittlich mehr als zwei Autos pro Haushalt, insgesamt etwa 240 Millionen Personenwagen und 200 Millionen Fahrer. Durchschnittlich können diese Fahrzeuge mit einer Gallone Benzin 18 bis 19 Meilen zurücklegen. Deshalb wird über die Hälfte des in den USA verbrauchten Öls für das Fahren von nicht-kommerziellen Personenwagen, LKW und Geländewagen (SUV) verwendet. Wir kommen zu dem Schluss, dass keine „Lösung“ für unsere Energiesicherheit und Energiepolitik ohne die Auseinandersetzung mit der größten Einzelursache unseres Importölbedarfs auskommt.

Ein populärer Änderungsvorschlag ist die Steigerung von Produktion und Verwendung von Biokraftstoffen. Leider wird immer deutlicher, dass Biokraftstoffe unsere Abhängigkeit von importiertem Öl nicht ohne beträchtliche negative Folgen senken können. Biokraftstoffe tragen nicht zu einer besseren Kraftstoffausnutzung bei. Vielmehr ist die Strecke, die mit einer Gallone Kraftstoff zurückgelegt werden kann, bei Biokraftstoffen oft kürzer als bei Benzin. Ein höherer Verbrauch von Biokraftstoffen wird auch zur Entwaldung von Land für den Anbau von Mais (oder Zucker) zur Produktion von Biokraftstoffen führen. Außerdem hat die Verschiebung in der Bodennutzung von einem Anbau für Nahrungsmittel zu einem Anbau für Kraftstoffe schon zu einem weltweiten Anstieg der Nahrungsmittelpreise geführt und wird wahrscheinlich auch weiterhin so wirken. Nach Angaben des International Food Policy Research Institute wurde der jüngste Anstieg der Weltrohstoffpreise fast zu einem Drittel von der Produktion

von Biokraftstoffen verursacht, und die Weltbank stellte kürzlich fest, dass die Weltnahrungsmittelpreise allein in den letzten drei Jahren um mehr als 80% gestiegen sind. Ein unwesentlicher Beitrag zu unserem Benzinverbrauch ist es nicht wert, dass dafür die Ernährung von Familien geopfert wird.

Energiekosten in jeglicher Form haben einen enormen Einfluss auf die Verfassung und die Entwicklung unserer Wirtschaft und unseres Lebens. Hohe Energiepreise berühren alle US-Bürger in Form steigender Heizungs- und Kühllkosten, Stromrechnungen und Benzinpreise; in diesem Sommer soll die Gallone auf 4 US\$ steigen. Das ist umso zutreffender in einer Konjunktur, die schon geschwächt ist durch das Platzen der größten Wohnimmobilien-Blase, die es in den USA jemals gegeben hat. Die Energiepolitik sollte zu den wichtigsten Fragen gehören, um die sich unsere Nation kümmert, insbesondere in diesem Präsidentschaftswahljahr. Dies ist jedoch leider nicht der Fall. Die Kandidaten konzentrieren sich auf unsere schwächelnde Konjunktur und haben dieses Thema von dem Energieproblem unserer Nation abgekoppelt. Selbstverständlich folgen sie damit nur „den Umfragen“. Landesweite Umfragen, die seit Mai 2007 durchgeführt wurden, zeigen, dass die Themen Konjunktur und Gesundheitsvorsorge den Wählern inzwischen wichtiger sind als Benzinpreise, Terrorbekämpfung und Arbeitsplätze.

UNSER LÖSUNGSVORSCHLAG

Letztlich müssen die USA ihren Fahrzeugbestand auf Fahrzeuge mit niedrigem Verbrauch umrüsten, so schnell die Automobilindustrie die neue Nachfrage befriedigen kann, um in der Senkung des Benzinverbrauchs nennenswerte Fortschritte zu erreichen. Um diesen Prozess auszulösen, ist eine zielgerichtete Gesetzgebung und ein konsequentes Handeln der Regierung notwendig. Ein Plan für Unabhängigkeit in der Energieversorgung muss nach unserem Vorschlag drei spezifische Elemente enthalten. Erstens schlagen wir vor, Steuerschlupflöcher und Subventionen für die Ölgesellschaften zur Exploration und Produktion abzuschaffen und die so gewonnenen Mittel in die Forschung und Entwicklung kraftstoffsparender Technologien zu stecken. Zweitens sollte ab 2010 jeder Autobesitzer, dessen Fahrzeug keine 35 Meilen pro Gallone zurücklegen kann, mit einer Steuer von 1000 US\$ pro Jahr

belegt werden. Diese Steuer sollte in jedem weiteren Jahr, in dem das Fahrzeug noch benutzt wird, um 500 US\$ steigen. Schließlich glauben wir, dass mit dieser Steuer zunächst nur Haushalte belegt werden sollten, deren Einkommen 150.000 US\$ übersteigt (diese Haushalte besitzen im Schnitt 3,1 Fahrzeuge). Auf diese Weise werden nur vermögende Haushalte besteuert, die entweder die Steuer verkraften oder auf sparsamere Fahrzeuge umsteigen können. Wir möchten anmerken, dass beide Kandidaten der Demokraten ihre Absicht erklärt haben, vermögende Haushalte stärker zu besteuern.

Wenn man dies tut, warum dann nicht so, dass alle US-Bürger davon profitieren und gleichzeitig eines unserer größten Probleme angepackt wird? Im Laufe der nächsten zehn Jahre sollte die Höhe des Einkommens, ab dem die Steuer anfällt, abgesenkt werden, während die Reichweitenstandards („Meilen pro Gallone“) ansteigen, sodass ein immer größerer Teil unseres Fahrzeugbestandes betroffen ist, aber der Automobilindustrie auch genügend Zeit bleibt (und sie einen Anreiz erhält), sparsamere und erschwingliche Autos zu entwickeln. Für Haushalte mit niedrigem Einkommen sollten auf der unteren Anwendungsebene dieser Kraftfahrzeugsteuer Ausnahmen vorgesehen werden; für ohnehin schon in Schwierigkeiten befindliche US-Bürger sollten aus dieser Steuer keine zusätzlichen Belastungen erwachsen. Es wäre sogar möglich, einen nicht unbedeutenden Teil der gezahlten Steuern dazu zu benutzen, US-Bürgern mit niedrigem Einkommen die Mittel zur Verfügung zu stellen, die sie für den Ersatz ihrer Benzinschlucker durch neue, sparsame Autos benötigen.

Dieses Modell ist nichts Neues. Ab kommendem Oktober müssen die Fahrer von Benzinschluckern in London eine Strafe von 25 £ (etwa 50 US\$) pro Tag, also deutlich mehr als 10.000 US\$ pro Jahr, bezahlen, da England sowohl den Verbrauch als auch die Verstopfung in seiner Hauptstadt reduzieren will. Auch in verschiedenen anderen europäischen Ländern müssen Eigentümer von Kraftfahrzeugen eine jährliche Steuer entrichten. In ähnlicher Weise konnten die USA in dem auf die Ölkrise von 1973 folgenden Jahr sowohl in der Fahrzeugtechnologie als auch im Energieverbrauch der Industrie bedeutende Effizienzsteigerungen verzeichnen; die Reichweite der US-Fahrzeuge, die vorher bei 12 oder 13 Meilen pro Gallone gelegen hatte, erhöhte sich bis zu den

frühen 80er Jahren auf mehr als 22 Meilen pro Gallone. Unsere Volkswirtschaft insgesamt profitierte von den Investitionen und Arbeitsplätzen, die in dieser Zeit der Innovationen für Energieeffizienz (und höhere Umweltstandards) getätigt bzw. geschaffen wurden.

In der Vergangenheit haben die USA die Herausforderungen für ihre Sicherheit und ihren Wohlstand gemeistert, und wir glauben, dass die Abhängigkeit der USA von ausländischem Öl die größte Bedrohung für diesen doppelten Wunsch ist. Die Gelegenheit, in der Neuausrichtung der Automobilindustrie auf größere Kraftstoffeffizienz hin weltweit führend zu werden, liegt vor uns, aber ein energisches und entschiedenes Handeln der Regierung ist notwendig, um diese Chance ergreifen zu können.

Alger investiert seit über 40 Jahren in die dynamischsten und innovativsten Unternehmen der USA; wir wissen deshalb, dass eine Veränderung dieser Tragweite für US-Unternehmen eine großartige Gelegenheit zu Erfindungen, Neukonzeptionen, Wachstum und im Endeffekt Führerschaft darstellt. Wenn wir versuchen, den Ölpreisanstieg zu verhindern oder, was noch schlimmer ist, vorgeben, dass die jetzigen Ölpreise eine kurzzeitige Übertreibung darstellen und wieder sinken werden, veranstalten wir ein Rückzugsgefecht. Die Zeit des billigen Öls ist vorbei. Die Energiekrise stellt in der Tat eine einzigartige entscheidende Herausforderung für eine neue Generation von US-Führungspersönlichkeiten dar.

Daniel C. Chung, Chief Executive Officer

Herausgeber dieses Newsletters ist die Fred Alger & Company, Incorporated, die Vertriebsgesellschaft der Alger SICAV. Der Newsletter darf nur zusammen mit einem aktuellen Fondsprospekt, der weitere Informationen über Risiken, Gebühren und Kosten enthält, oder im Anschluss an die vorhergehende Zustellung eines derartigen Prospektes versandt werden. Bitte lesen Sie den Prospekt sorgfältig, bevor Sie sich für ein Investment entscheiden oder eine Einzahlung tätigen. Der Verkauf von Anteilen an dem Fonds, auf den sich dieser Newsletter bezieht, erfolgt ausschließlich auf der Grundlage des Prospektes. Der vorliegende Newsletter stellt kein Angebot von Fondsanteilen dar. Ein Investment in den Fonds schließt Risiken ein, die im Prospekt beschrieben sind. Anleger erhalten möglicherweise den investierten Betrag nicht in voller Höhe zurück, der Nettovermögenswert des Fonds wird je nach Marklage schwanken. Darüber hinaus beeinflussen auch Wechselkursänderungen sowie Fonds-Gebühren die vom Anleger erzielte Rendite. Fondsanteile dürfen Bürgern und Einwohnern der Vereinigten Staaten von Amerika weder angeboten noch verkauft werden. Darüber hinaus dürfen Fondsanteile in Ländern weder angeboten noch verkauft werden, in denen dies verboten ist. Eine verbindliche Definition der Begriffe Bürger und Einwohner der Vereinigten Staaten von Amerika kann dem Fondsprospekt entnommen werden. Die Kapitalanlage in den Fonds eignet sich möglicherweise nicht für alle Anleger. Investoren, die im Zweifel sind, inwieweit sich der Fonds für ihre Anlageziele eignet, sollten sich an ihre unabhängigen Anlageberater wenden. Der Inhalt dieses Newsletter kann nicht als Beratung interpretiert werden. Für die Richtigkeit der in diesem Newsletter veröffentlichten Prognosen und Meinungen wird keine Gewähr übernommen. Die Fondsanteile stellen weder Bankeinlagen noch von einer Bank begebene Schuldverschreibungen dar. Sie sind weder mit einer Bankgarantie noch mit dem Versicherungsschutz der FDIC (Federal Deposit Insurance Corporation) oder einer anderen Garantie ausgestattet. Mit den Fondsanteilen sind Anlagerisiken einschließlich des möglichen Verlustes des investierten Kapitals verbunden. Der Fondsprospekt kann über die Fonds-Vertriebsgesellschaft angefordert werden. In Deutschland sind die Verkaufsprospekte kostenlos als Druckstück bei der Noramco AG, Schloss Weilerbach, 54669 Bollendorf, erhältlich.

Wichtige Informationen für Anleger im Vereinigten Königreich: Der Fonds unterhält im Vereinigten Königreich keine Geschäftsstelle. Ebenso wenig verfügt er über die Autorisierung gemäß dem Financial Services Act (Finanzdienstleistungs-Gesetz) von 1986 (nachfolgend "Act"). Somit unterscheidet sich das Regelwerk, in dem die Rechte von Anlegern gegenüber dem Fonds und dessen ebenfalls nicht autorisierten Auslandsvertretern festgelegt sind, von dem für das im Vereinigten Königreich geltenden Regelsystem. Beispielsweise können sich Anleger bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen nicht auf das im Vereinigten Königreich geltende Investors Compensation Scheme (Anlegerentschädigungseinrichtung) stützen. Der Fonds gilt als unreguliertes allen zugängliches Investmentprogramm, gemäß den in Großbritannien geltenden Gesetzen. Folglich darf er im Vereinigten Königreich nur nach den Bestimmungen des Act sowie der Financial Services Regulations von 1991 (im folgenden "Regulations"), die den Rahmen für Werbung von unregulierten Investmentprogrammen festlegen, beworben werden. Damit darf dieser Newsletter im Vereinigten Königreich ausschließlich Personen ausgehändigt werden, die zur Durchführung von Kapitalanlage-transaktionen aufgrund des Act autorisiert sind. Ebenso empfangsberechtigt sind Personen, deren gewöhnliche Geschäftstätigkeit den Erwerb und Verkauf von Vermögenswerten einschließt, die ganz oder zu einem wesentlichen Teil der Art Vermögenswerte entsprechen, in die der Fonds investiert. Darüber hinaus dürfen Personen den Newsletter erhalten, die gemäß den Regulations empfangsberechtigt sind. Der Newsletter darf im Vereinigten Königreich nur an Adressaten versandt oder weitergeleitet werden, die einem Kreis Empfangsberechtigter angehören oder gemäß Artikel 11 (3) des Financial Services Act von 1986 (Investment Advertisements-Werbung für Kapitalanlageprodukte), (Exemptions-Ausnahmen) Order 1996 (Ergänzung) empfangsberechtigt sind.

