

HMG GLOBETROTTER Part C

+ 17,60 % par rapport au MSCI World AC sur 2 ans

Les performances passées ne préjugent pas des performances futures

Actions Monde

AOUT 2008

Gérant

Marc Girault



Informations pratiques

Forme juridique
FCP de droit français

Date de création
24 octobre 2005

Valorisation
Quotidienne

Frais de gestion
2,392 % TTC

Com. de surperformance
10% au-delà du MSCI World AC

Commission de souscription
2% max.

Affectation des résultats
Capitalisation

Dépositaire
Natixis

Valorisateur
Natixis

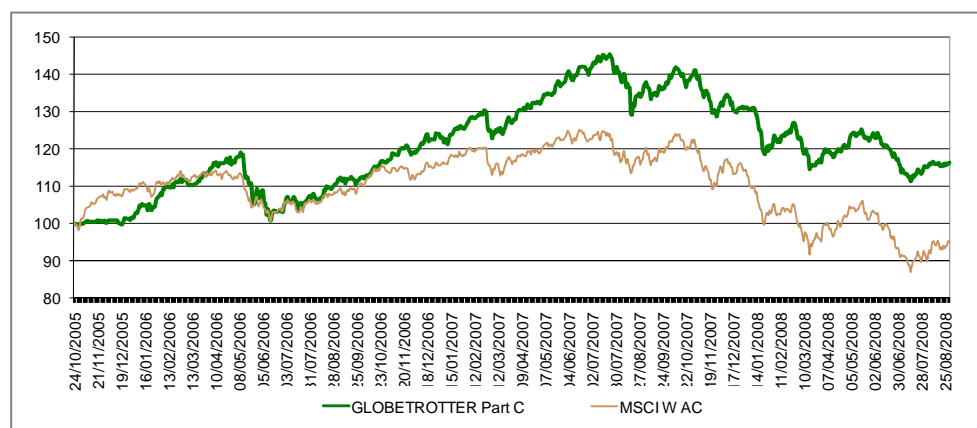
Commissaire aux comptes
KPMG

Code ISIN
FR0010241240

Performances et risques

En % (au 29/08/08)	1 mois	2008	1 an	2 ans	Origine
HMG Globetrotter C	0,77	-11,27	-13,45	5,30	16,28
MSCI World AC en €	-9,59	-18,22	-23,80	-11,28	6,55
Classement Morningstar *	362/408	35/392	70/379	15/334	ND

* Au 29/08/08 - Catégorie Actions Internationales



Statistiques	1 an	Perf. annuelles en %	2006	2007
Volatilité Globetrotter	11,43 %	HMG Globetrotter - C	22,02	5,76
Volatilité MSCI World AC	17,12 %	MSCI World AC	6,26	-1,11
Tracking error	12,16 %			
Ratio d'information	0,43			
Ratio de Sharpe	-1,54			

Valeur liquidative

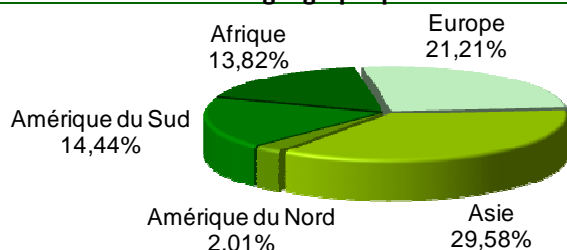
Valeur liquidative au 29 août 2008 116,34 €
Actif net total 41 516 291,74 €

Principales lignes du portefeuille

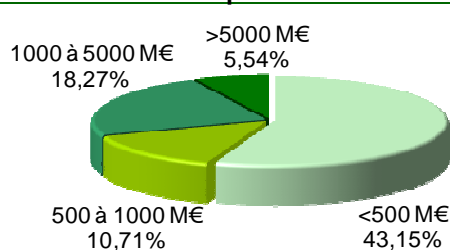
Chargeurs	7,37 %	<u>Achats nouvelles lignes</u>
Tractebel	4,03 %	Dynasty Fine Wines
Total Gabon	3,07 %	Kingway Brewery
N.E. Chemcat Corp	2,53 %	<u>Ventes totales</u>
Rougier	2,51 %	Sul America CIA Nacional
Bangkok Aviation Fuel	2,24 %	
Jurong Cement Ltd.	2,18 %	
Lydec	2,16 %	
Energias Do Brazil	1,90 %	
Comgas	1,81 %	

Structure du portefeuille

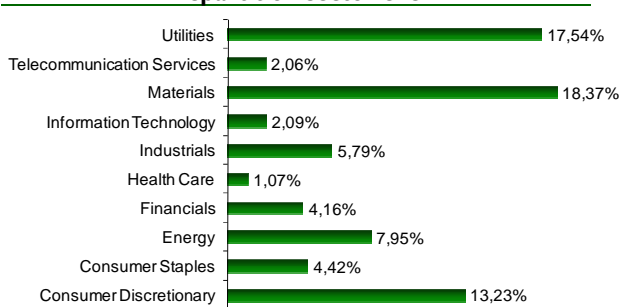
Par zone géographique



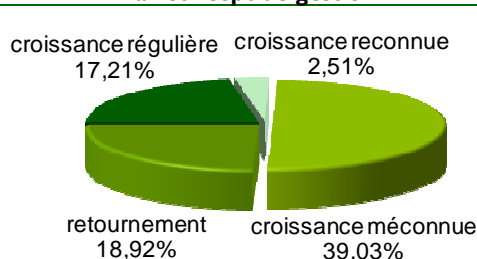
Par capitalisation



Répartition sectorielle



Par concept de gestion



Répartition par pays : les 10 principaux

Brésil	14,44 %	Indonésie	3,67 %
France	13,47 %	Royaume-Uni	3,58 %
Turquie	6,46 %	Japon	3,56 %
Thaïlande	6,24 %	Gabon	3,07 %
Corée du Sud	3,98 %	Singapour	3,06 %

Commentaire

Carnet de voyage : la mondialisation à travers le prisme d'un pays émergent, la Colombie.

Les Mercedes-Benz étaient reines dans la Bogota d'avant-guerre. L'après-guerre a vu l'arrivée des belles américaines dont le stock a vieilli, suite à la diffusion des idées nationalistes et socialistes dans les années 60 et à la fermeture des frontières à l'investissement étranger, comme dans beaucoup d'autres pays du monde. Est alors venu le temps des contrats d'Etat à Etat. Renault a installé une usine qui a diffusé, pendant une vingtaine d'années, des Renault 4 mal fabriquées, néanmoins sujettes à une longue file d'attente. Ce phénomène a culminé au début des années 80 avec l'importation d'un gros lot de taxis russes dont la caractéristique était d'être plus souvent en réparation que sur la route. (Petit) cocorico : aujourd'hui, tous les taxis russes ont disparu, mais on voit encore quelques Renault 4 ! Avec l'ouverture économique des années 1980, les japonaises et les petites américaines ont taillé des croupières à la Renault nationale. Puis, au début des années 90, est arrivé Hyundai, vite suivi d'autres coréennes. Et, depuis deux ans, le pays est inondé de voitures chinoises dont personne ne connaît les marques. L'automobile n'est pas le seul secteur où les chinois font une percée importante : des groupes de clandestins chinois en transit pour les Etats-Unis sont régulièrement surpris à la descente des conteneurs de marchandises au port de Buenaventura, orienté vers le Pacifique et qui supprime le port historique de Baranquilla sur la côte caraïbe, orienté vers l'Atlantique nord, c'est-à-dire l'Europe et les Etats-Unis. Signe des temps... Fierté du pays, l'industrie graphique colombienne, très orientée vers l'exportation, perd aussi beaucoup de terrain face aux Chinois, et les fleurons de l'industrie textile nationale sont en faillite chronique depuis plus de 10 ans.

Cependant, globalement, le pays connaît un boom économique, tiré par les secteurs de la construction, des mines et de l'agriculture, où les étrangers sont aussi présents : un norvégien a acheté des dizaines de milliers d'hectares dans les plaines orientales pour produire du maïs, et une équipe de chinois, installée dans les beaux quartiers de Bogota, prospecte pour du pétrole. Là-aussi, le pays s'ouvre : l'exploration va bon train sous l'impulsion de juniors pétrolières américaines ou européennes, et la compagnie nationale, Ecopetrol, naguère bastion du syndicalisme stalinien dur, a été introduite en Bourse l'an dernier. Les Etats-Unis profitent à plein du boom du transport : tous les camions sont d'origine américaine, et se partagent, avec les Japonais, le marché des équipements de travaux publics, en pleine explosion aussi. Les sociétés européennes sont également présentes, mais nous les considérons trop chères pour figurer au portefeuille de Globetrotter. On y trouve notamment Holcim, via Cementos Argos, le leader local coté en bourse. Carrefour n'a pas coté sa filiale, née il y a à peine quelques années. C'est bien dommage car, localement, la société taille des croupières à Exito, le leader historique coté en bourse et filiale de Casino, dont les hypermarchés nous ramènent aux années 60, même si leur format de supermarchés (Carulla) est très séduisant bien que cher.

Un pays à suivre donc, mais sans oublier que le PER moyen était à 4 au début des années 90, et que ce temps peut revenir... comme dans tous les pays émergents.