

EXPERT TALK

CONTI Reederei

(„CONTI“)

Juli 2008

TalkBackground

Die Conti Reederei („Conti“) mit Gründung im Jahr 1970 zählt zu den traditionsreichen Emissionshäusern für Schiffsfonds in Deutschland. Bis Mitte 2007 haben sich Anleger an 120 Conti-Seeschiffen mit einem Eigenkapital von ca. Euro 2,29 Mrd. beteiligt. Das Gesamtinvestitionsvolumen liegt bei rd. Euro 5,49 Mrd. Das laufende Schiffsportfolio von Conti verzeichnet mit einem Return on Equity aus Tilgungen, Auszahlungen und Liquiditätsreserven von 14,3% p.a. bezogen auf das Anlegerkapital ein Plus von 12,6% gegenüber den Ursprungserwartungen. Angesichts einer gewogenen Laufzeit von rund neun Jahren haben die Conti-Schiffe damit eine äußerst solide

Performance eingefahren. Soweit so gut, denn der schwache US-Dollar und steigende Betriebskosten sorgen für reichlich Verunsicherung im Markt. Die kardinalen Fragen sind: Wirken sich gestiegene Betriebskosten und der schwache US-Dollar so stark aus, dass Auszahlungen für die Anleger so gut wie Schnee von gestern sind? Oder halten sich die Auswirkungen in Grenzen, die eine Art von „Panikmache“ eher als übertrieben darstellen? FondsMedia freut sich, die tatsächliche Situation des Schiffsportfolios der Conti mit dem Vertriebs-Chef Wolfgang Menzl besprechen zu dürfen.

FondsMedia:

Herr Menzl, mit Stand 31.12.2006 hat die fahrende Conti-Flotte mit Blick auf die Leistungsbilanz eine sehr ordentliche Performance eingefahren. Werden Ihnen der schwache US-Dollar in Verbindung mit gestiegenen Betriebskosten die kommende Leistungsbilanz für das Jahr 2007 spürbar verhaseln?

Wolfgang Menzl:

Nein, auch die CONTI-Leistungsbilanz 2007 wird sehr gute Ergebnisse dokumentieren. Im Detail werden wir die dann testierte CONTI-Bilanz wie jedes Jahr im

Rahmen einer Pressekonferenz im Oktober präsentieren. Soviel vorab: Die Anleger konnten sich größtenteils sogar über höhere Ausschüttungen als im Jahr 2006 freuen. Die Gesamtausschüttungen 2007 von rd. € 180 Mio. übertrafen die Prospektwerte erheblich.

FondsMedia:

Hinsichtlich der Schiffsbetriebskosten wird momentan die These vertreten, dass selbige um 12% bis 15% im Vergleich zum Jahr 2006 gestiegen sind. Dabei sollen die Personalkosten den großen Brocken, sprich etwa die Hälfte der Kosten ausmachen. Hinzu kommt, dass die Personalkosten häufig in Euro anfallen - was die Kosten



Interviewgast:

Wolfgang Menzl

Geschäftsführer Marketing/Vertrieb der Conti

Geboren am 6. April 1968, verfügt Herr Wolfgang Menzl über eine mehr als 13-jährige Berufspraxis im Rahmen der CONTI Unternehmensgruppe, nachdem er zuvor den Studiengang Betriebswirtschaftslehre an der Universität Regensburg mit den Schwerpunkten Investition, Finanzierung, Banken sowie betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Steuerlehre erfolgreich mit dem Kaufmannsdiplom abgeschlossen hat. Seit 2003 ist er Geschäftsführer der CONTI CORONA mit Fokus auf Marketing und Vertrieb.

bei Einnahmen im US-Dollar aufgrund des schwachen US\$/Euro-Kurses nochmals in die Höhe treibt. Die Conti betreut weit über 100 Schiffe, wir freuen uns daher um so mehr auf fundierte Informationen direkt aus der Schifffahrt.

Wolfgang Menzl:

Die Schiffsbetriebskosten sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor einer Schiffsbeteiligung. Die wesentlichen Kostenfaktoren sind bekanntermaßen Personal, Ausrüstung/Reparatur, Versicherungen und Schmierstoffe. Mit Abstand führt der Personalbereich den Kostenblock an. In der Vergangenheit hat der Anleger diesem Faktor scheinbar weniger Interesse beigemessen als heute. Insbesondere aufgrund des Mangels an qualifiziertem Seepersonal und gestiegener Rohstoffpreise weisen diese Kostenfaktoren teilweise erhebliche Steigerungsraten auf.

Umso wichtiger ist und war ein realistischer Ansatz der Schiffsbetriebskosten und eine ausreichende Berücksichtigung der weiter zu erwartenden Steigerungen in der Prognose von Beteiligungsangeboten. Gerade am Markt für Beteiligungsangebote, insbesondere in der jüngeren Vergangenheit, offenbaren sich hier große Unterschiede.

Eine pauschale Aussage oder These mit einer konkreten durchschnittlichen Steigerung der Gesamtkosten kann allerdings zu falschen Schlussfolgerungen führen. Hier ist eine detaillierte Analyse der einzelnen Kostenbestandteile notwendig, welcher Schiffstyp, Alter, Größe, Hauptmaschine, Flagge, Einsatzgebiet etc., berücksichtigt. Die Spannweite der Ist-Kosten bei Schiffen unterschiedlicher Anbieter ist teilweise erheblich. Dies belegt auch eine umfassende Betriebskostenstudie deutscher Containerschiffe des Jahres 2007. Unter den nicht leichten aktuellen Marktbedingungen ist es daher wichtiger denn je einen professionellen Bereederungspartner an der Seite zu haben, welcher die möglichen Einsparungspotentiale im Schiffsbetrieb erkennen und nutzen kann. Im Ergebnis lagen die Schiffsbetriebskosten der CONTI-Flotte auch im Jahr 2007 größtenteils im Rahmen oder unterhalb der Prospektkalkulation.

FondsMedia:

Herr Menzl, inwieweit wirken sich etwaige Termingeschäfte hinsichtlich der Euro-Einnahmen für die Conti-Schiffe stabilisierend aus? Anders gefragt: Wie sieht das Währungsmanagement der Conti konkret aus und welche Effekte resultieren hieraus hinsichtlich der Anlegerauszahlungen in Euro?

Wolfgang Menzl:

Das Treasury hat bei CONTI einen hohen Stellenwert. Es geht weit über die Beratung der Schiffsgesellschaften beim Währungsmanagement hinaus. Grundsätzlich basiert die Strategie - nach Auslaufen der üblicherweise langen Anfangssicherungen - auf einer mittelfristigen Sicherungspolitik, durch die Währungsrisiken für die nächsten 12 bis 24 Monate reduziert werden. Um das US\$/€-Währungsrisiko zu begrenzen, ist beispielsweise der prognostizierte €-Bedarf bis Minimum Ende 2009 komplett abgesichert. Größtenteils erfolgte dies über Optionen, um von einer möglichen US\$-Erholung zu profitieren. Die Auswirkungen gegenüber Prospekt sind naturgemäß von Schiff zu Schiff, abhängig von den Kalkulationsannahmen und der bisherigen Laufzeit, unterschiedlich. Mit der beschriebenen Strategie soll eine zu hohe Schwankung der Ausschüttungen vermieden und bei den Anlegern die Planungssicherheit erhöht werden.

FondsMedia:

Die Charraten haben sich in den letzten zwei Jahren relativ stabil verhalten und liegen auf auskömmlicher Höhe. Spielen bei Conti-Schiffen überplanmäßige Charrateinnahmen für den Ausgleich von Betriebskostensteigerungen und Kursschwächen eine nennenswerte Rolle?

Wolfgang Menzl:

CONTI konnte bei Neuvercharterungen vom guten Chartermarkt profitieren. Vielfach verfügen CONTI-Schiffe über eine langfristige Beschäftigung bzw. nehmen an Einnahmepools teil. Allerdings werden bei einer Fortsetzung der aktuellen US\$-Schwäche die Ausschüttungen im laufenden und kommenden Jahr teilweise sinken. Sie werden aber vielfach - insbesondere bei schuldenfreien Schiffen - auf hohem Niveau bleiben. Hier macht sich die vollständige Entschuldung von über 50% der CONTI-Flotte positiv bemerkbar.

(weiter auf der nächsten Seite)

FondsMedia:

Herr Menzl, die Zinsen für US-Dollar-Darlehen sind in jüngster Vergangenheit rückläufig. Für die fahrende Flotte könnten sich Kompensationseffekte aus variablen Finanzierungen ergeben und dazu beitragen, gestiegene Schiffsbetriebskosten und Kursrückgänge aufzufangen. Welche Bedeutung haben Zinseinsparungen für die Gesamtperformance der Conti-Flotte?

Wolfgang Menzl:

Die günstigen Konditionen für US\$-Tranchen haben wir in der Tat ausgenutzt und haben bei vielen Schiffen sowohl Spot als auch Forward gesichert. Die Strategie war und ist es daneben aber auch, Teile der Finanzierung variabel zu halten, um Chancen zu nutzen. Die Einsparungen im Zinsbereich können, über die Gesamtflotte gesehen, den Anstieg der Schiffsbetriebskosten und den Kursverfall des US\$, nur zum Teil kompensieren.

FondsMedia:

Die gesamten Schiffsbetriebskosten setzen sich aus diversen Kostenpositionen zusammen. Ergeben sich für die Conti-Schiffe innerhalb der gesamten Betriebskosten je nach Kostenart Einsparungsmöglichkeiten, um die Gesamtkosten zu drücken? Eine kluge Disposition von Dockungen o.ä. könnte beispielsweise die geplanten Ausfalltage unterschreiten und indirekt - aufgrund der erhöhten Einsatztage - Mehrkosten abfedern.

Wolfgang Menzl:

Absolut. Durch ein umsichtiges Management können in allen Kostenpositionen Einsparungen erzielt werden. Gerade in Zeiten stark gestiegener Rohstoffpreise und dadurch gestiegener Betriebskosten besteht hier besonders lohnender Handlungsbedarf. Wie in der Vergangenheit auch, können durch ein geschicktes Timing bzw. Ersatzteilmanagement die Dockungs- und Reparaturkosten und auch Ausfalltage reduziert werden. Hierzu zwei weitere Beispiele von Kosteneinsparungen in den Bereichen Schmieröl und Versicherung. Schmieröl stellt einen großen Faktor bei den Betriebskosten dar. Verschiedene CONTI-Schiffe werden mit dem Schmierölsystem „Pulse“ nachgerüstet. Mit diesem kann das Zylinderöl effizienter eingespritzt werden. Das Einsparpotential liegt bei rd. einem Drittel. Bei den gestiegenen Zylinderölpreisen macht sich dieses System in kurzer Zeit bezahlt. Bei

der Versicherungsdeckung (Kasko, Nebeninteresse, Krieg, Loss of Hire und Drogen) konnte für CONTI-Schiffe eine Prolongation mit einer sehr moderaten Prämienerrhöhung erzielt werden. Hier spielt die Größe und Zuverlässigkeit der CONTI-Flotte eine wichtige Rolle.

FondsMedia:

Herr Menzl, Vorsicht ist bekanntlich die Mutter der Porzellankiste. Letztlich sollte eine konservative Fondskonzeption auch einen gewissen Spielraum für erhöhte Schiffsbetriebskosten beinhalten. Wie sieht es hinsichtlich der geplanten und tatsächlichen Schiffsbetriebskosten für die Conti-Flotte aktuell in etwa aus?

Wolfgang Menzl:

Eine umsichtige Kalkulation bestimmt die CONTI-Anlagephilosophie seit jeher. Dies gilt ganz besonders für die Schiffsbetriebskosten. Wie bereits erwähnt, lag dieser Bereich der CONTI-Flotte auch im Jahr 2007 größtenteils im Rahmen oder unterhalb der Prospektkalkulation.

FondsMedia:

Abschließend bitten wir Sie um Ihre Einschätzung mit Blick auf die Conti-Schiffe zur kardinalen Frage: Stehen die meisten Fondsgesellschaften aufgrund gestiegener Schiffsbetriebskosten und dem schwachen US-Dollar vor nachhaltigen Auszahlungstreihungen oder bewegt sich die Flotte in einem erwartungsgemäßen Rahmen?

Wolfgang Menzl:

Auch im laufenden Jahr können sich die meisten CONTI-Gesellschafter über attraktive Ausschüttungen freuen. Wobei CONTI-Gesellschafter und wir uns natürlich einen stärkeren US\$ wünschen, da in der Schifffahrt in dieser Währung fast alle Einnahmen erzielt werden.

FondsMedia:

Herr Menzl, wir bedanken uns für das persönliche Gespräch und wünschen Ihnen und dem Team von Conti weiterhin viel Spaß und Erfolg.

Hamburg, Juli 2008



FondsMedia GmbH
Wichmannstr. 4
Haus 1 West
22607 Hamburg
Fon: ++49 (0)40 854 076 - 0
Fax: ++49 (0)40 854 076 - 40
info@fondsmedia.com
www.fondsmedia.com