

Eine Informationsschrift der

CONTI Unternehmensgruppe

Inhalt:

- Jubiläum:
40 Jahre CONTI REEDEREI
- MS "CONTI SELENIT":
Investition in die Bulkschiffahrt
- Zusammen stark: CONTI-Pools
sichern Einnahmenkontinuität
- CONTI Unternehmensgruppe intern
Michael Huber – Geschäftsführer im
Fondsmanagement
- Vermögensübertragung: Schiffs-
beteiligungen weiterhin begünstigt
- Pressespiegel

Jubiläum: 40 Jahre CONTI REEDEREI

40 Jahre Erfahrung in Konzeption, Vertrieb und Management von Schiffsbeteiligungen

Im November 1970 bot die CONTI REEDEREI (damals Cosima Reederei) erstmals eine Schiffsbeteiligung in Form eines geschlossenen Fonds öffentlich für eine Vielzahl von Anlegern an: zwei Mehrzweckfrachter. In den darauf folgenden Jahren wuchs rasch eine Flotte von Mehrzweckfrachtern, Containerschiffen, Öltankern und Bulkern heran. Bereits frühzeitig setzte CONTI auf das ganzheitliche Management der Kapitalanlagen. "Von A-Z alles aus einer Hand" – dies gehört seit jeher zum Erfolgskonzept des Unternehmens, denn so kann es flexibel, innovativ und effizient im Interesse der Anleger agieren.

Im weiteren Verlauf baute CONTI die Containerschiffsflotte aus, investierte in sechs Gewerbeimmobilien (1991-1996), privatisierte und sanierte die Sächsische Dampfschiffahrt in Dresden (1992). 1997 wurde das Hochseekreuzfahrtschiff MS "COLUMBUS" für die

CONTI REEDEREI und ihre Gesellschafter abgeliefert, im Jahr darauf folgten zwei Flusskreuzfahrtschiffe. Mit maßgeblichen Beteiligungen an branchentypischen Dienstleistungsunternehmen im Bereich Bereederung und Vercharterung wurde das ganzheitliche Management weiter ausgebaut.

2003 ging der CONTI-Zweitmarkt an den Start und übernimmt seither den koordinierten und systematischen Handel von CONTI-Beteiligungen. 2004 wurde mit MS "CONTI EVEREST" (8.238 TEU) das zu diesem Zeitpunkt größte Containerschiff der Welt abgeliefert. In 2008 startete CONTI im Markt für Produktentanker mit der Ablieferung von vier Schiffen der sog. Handysize-Größe (37.000 tdw) und ein Jahr später, erstmals wieder nach über 35 Jahren, im Markt für Bulker mit der Beteiligung MS "CONTI SAPHIR" (75.200 tdw).

Als einer der ältesten Initiatoren von Schiffsbeteiligungen verbindet CONTI seit nunmehr 40 Jahren den Kapitalmarkt mit der internationalen Handelsschiffahrt. In dieser Zeit haben Kapitalanleger ein Eigenkapital in Höhe von rd. € 2,5 Mrd. in insgesamt 135 Schiffe investiert. Hochs und Tiefs der Schiffahrtmärkte, Zins- und Währungsschwankungen sowie eine sich immer wieder ändernde Steuergesetzgebung begleiten CONTI seit dieser Zeit. Mit Erfahrung und Know-how, mit zielgerichteten Maßnahmen und schnellen Reaktionen auf sich ändernde Situationen steuert und begleitet das Management jedes einzelne Schiff von der Konzeption, über den Einsatz auf den Weltmeeren, bis zum



Bulker MS "Hans Sachs" (50.000 tdw), Werftablieferung 1975

Verkauf. Dabei ist CONTI eine offene Informationspolitik gegenüber den Gesellschaftern ganz besonders wichtig. Dies alles, verbunden mit dem Erfolg der Beteiligungen, hat bei den Anlegern ein Vertrauen geschaffen, ohne das der Aufbau dieser Flotte nicht möglich gewesen wäre. Vielen Dank dafür!

Dieses Vertrauen war in der Vergangenheit und ist in der Zukunft Verpflichtung und Ansporn für die Geschäftsleitung und jeden einzelnen Mitarbeiter.

Ein Gesellschafter erinnerte daran, dass im Gründungsjahr der CONTI das erfolgreiche Album "Bridge over troubled water" (Brücke über unruhiges Wasser) mit dem gleichnamigen Titelsong von Simon & Garfunkel erschien. Eine schöne zeitliche Parallele für ein Schiffahrtsunternehmen, das ruhige und unruhige Gewässer kennt und das "CONTInuität und Leistung – seit 1970" im Titel seiner langjährig positiven Leistungsbilanz trägt!



MS "CONTI SELENIT": Investition in die Bulkschifffahrt Günstiger Baupreis und 7-jährige Anfangsbeschäftigung

Die Schifffahrt ist das Rückgrat der Weltwirtschaft – heute wie morgen. Damit beantwortet sich auch die zur Zeit manchmal gestellte Frage, ob die Handelsschifffahrt und damit Schiffsbeteiligungen überhaupt noch gebraucht werden, mit JA. Allerdings kommt es mehr denn je auf die Wahl des richtigen Partners an.

Massengutschiffe, sog. Bulker, sind die Arbeitspferde der Weltmeere und versorgen die Wirtschaftszentren weltweit mit Rohstoffen

und die Weltbevölkerung mit Grundnahrungsmitteln.

Die Entwicklung der Bulkschifffahrt gilt aufgrund des Transports von überwiegend Rohstoffen als Frühindikator der Weltwirtschaft: Die schwache Konjunktur hatte



MS "CONTI SELENIT" kurz nach dem Aufschwimmen am 5.2.2010

sich hier früher ausgewirkt als in den anderen Schifffahrtsmärkten. Nun hat sich die Bulkschifffahrt aber auch am schnellsten erholt. Die Baupreise steigen seit einer Bodenbildung Mitte 2009 moderat und kontinuierlich an und es werden bereits wieder auskömmliche Spot- und Charterraten erzielt, sodass im Markt wieder Geld verdient wird.

Mit MS "CONTI SAPHIR" (75.200 tdw) hatten Gesellschafter Ende des vergangenen Jahres erstmals wieder nach über 35 Jahren die Möglichkeit, in den lukrativen und zukunftsorientierten Markt der Bulkschifffahrt zu investieren. Aktuell besteht die Möglichkeit einer Beteiligung am Schwesterschiff MS "CONTI SELENIT". Das Schiff verfügt über einen günstigen Baupreis und einen 7-jährigen Chartervertrag mit Korea Line Corporation (ein Marktführer im weltweiten Transport von Energie und Rohstoffen). Die Anfangsausschüttung beträgt 7% p.a., steigend auf 17% p.a. Eine Beteiligung an MS "CONTI SELENIT" ist, gemeinsam mit erfahrenen Partnern, eine Investition in einen Sachwert und zur Portfolioergänzung gut geeignet.



Zusammen stark: CONTI-Pools sichern Einnahmenkontinuität

Zur CONTI-Anlagephilosophie gehört u.a. der Grundsatz der gesicherten Anfangsbeschäftigung. Denn sie sichert die Einnahmensituation und sorgt dafür, dass Zinsen und Tilgungen sowie Ausschüttungen geleistet werden können. Erst wenn bei einem Neuprojekt neben einer soliden Finanzierung auch die Anfangsbeschäftigung geschlossen ist, erlangt es "Platzierungsreife", d.h. den Gesellschaftern kann es als Schiffsbeteiligung angeboten werden. In der Regel erfolgt dies durch den Abschluss von – je nach Schiffsgröße – mittel- bis langfristigen Charterverträgen.

Wenn nach Ablauf des ersten Chartervertrages eine Anschlussbeschäftigung gefunden werden muss, kann es von großem Vorteil sein, wenn

dies innerhalb eines Einnahmepools geschieht. Das heißt, dass das Schiff Mitglied in einem Pool wird, in dem die Einnahmen geteilt werden. Die Kosten des Schiffsbetriebes trägt jedes Schiff weiterhin für sich selbst. Die Entscheidung über die Mitgliedschaft und die vertraglichen Vereinbarungen werden dabei immer zu einem Zeitpunkt getroffen, zu dem für kein Mitglied die Einnahmensituation zu Beginn der Poolung feststeht. Somit muss kein Poolteilnehmer die Einnahmen aus einem Chartervertrag teilen, der bei Abschluss des Poolvertrages besteht.

CONTI hat seit jeher Schiffe in Pools zusammengefasst. Die Vorteile im Einzelnen:

- Erhöhte Flexibilität bei der Vercharterung,

denn der eine Teil der Schiffe kann beispielsweise mit kürzeren Laufzeiten und gleichzeitig der andere Teil mit längeren Laufzeiten verchartert werden. So lassen sich Marktchancen kurzfristig nutzen ohne langfristig die Einnahmensicherheit zu gefährden.

- Reduzierung kostspieliger Positionierungskosten, weil dem Charterer i.d.R. dasjenige Schiff angeboten werden kann, welches der gewünschten Position des Charterers am nächsten ist.
- Stärkung der Verhandlungsposition gegenüber den Charterern durch größere Pools.

Die Pools sorgen auch zur Zeit dafür, dass kein CONTI-Schiff ohne Einnahmen ist. Natürlich kann jedes einzelne Schiff in Abhängigkeit der eigenen Einnahmen und der Einnahmen der anderen Poolsschiffe als Nettoempfänger vom Pool profitieren oder als Nettozahler agieren. Ein Pool kann sich gewiss nicht völlig von Marktschwankungen abkoppeln, langfristig gesehen gilt jedoch immer "Zusammen sind wir stark!", denn die Einnahmepools führen auf Dauer zu einer Optimierung, Verstetigung und besserer Planbarkeit der Einnahmen für all ihre Mitglieder.



CONTI Unternehmensgruppe intern Michael Huber – Geschäftsführer im Fondsmanagement

Michael Huber (38) ist seit September 1998 an Bord der CONTI Unternehmensgruppe. Er begann als Junior-Controller im Fondsmanagement. Die Flotte umfasste damals 46 Schiffe. Seither hat er ihr Wachstum auf heute 89 Schiffe begleitet, seit Oktober 2009 als Geschäftsführer aller persönlich haftenden Gesellschaften (Komplementär-GmbHs) der fahrenden Flotte. Zusammen mit Josef Sedlmeyr ist er für das Wohl der Schiffe verantwortlich. Zwölf Mitarbeiter unterstützen die Herren dabei, die weltweit im Einsatz befindliche Flotte erfolgreich auf Kurs zu halten.



Um dies zu gewährleisten, nimmt das Fondsmanagement die folgenden Aufgaben wahr: die Kontrolle der Einnahmensituation und damit verbunden der enge Kontakt zu Maklern und Charterern, die Planung von Fremdkapitaltilgungen und Ausschüttungen, die Festlegung des Devisenbedarfs und die Entwicklung von Absicherungsstrategien, die laufende Erstellung von Prognoserechnungen, der enge Kontakt zu den Bereederungsgesellschaften der Schiffe bezüglich des täglichen Schiffsbetriebs,

die Verwaltung der Einnahmepools, die Information der Verwaltungsratsmitglieder der Schiffsgesellschaften über wesentliche Vorgänge sowie die Abstimmung mit diesen bei sämtlichen zustimmungspflichtigen Geschäften (z.B. Chartervertragsabschlüsse, Register- und Flaggenwechsel, Währungsgeschäfte, Ausschüttungen an Gesellschafter), die Erarbeitung von Informationen für Gesellschafter, wie Marktberichte, Prospekt-Ist-Vergleiche sowie die sog. "Herbstinformation" und die Beantwortung individueller Anfragen von Gesellschaftern.

Michael Huber ist im niederbayrischen Mainburg geboren und aufgewachsen. Sein Studium der Betriebswirtschaftslehre zum Diplom-Kaufmann mit den Schwerpunkten Steuern und Finanzierung absolvierte er an der Universität Regensburg. Wenn er gerade nicht die Flotte der CONTI betreut, verbringt er die Zeit mit seiner Frau und seinem einjährigen Töchterchen. Zusammen sind sie gerne und viel mit dem Radl (bayer. für Fahrrad) unterwegs, und dieses Hobby begleitet sie auch, wenn sie im Urlaub sind – am liebsten im schönen Südtirol.



Vermögensübertragung: Schiffsbeteiligungen weiterhin begünstigt Das neue Erbschaft- und Schenkungsteuerrecht

Schiffsbeteiligungen sind bekanntlich aus einkommensteuerlicher Sicht aufgrund der Tonnagesteuer bevorzugt gegenüber anderen Kapitalanlagen oder Zinseinkünften. Aus erbschaft- und schenkungsteuerlicher Sicht bieten sie ebenso Vorteile. Denn auch nach der Reform der Erbschaft- und Schenkungsteuer zum 1.1.2009 mit weiteren Änderungen zum 1.1.2010 gehören Schiffsbeteiligungen zum Betriebsvermögen und profitieren von besonderen Vergünstigungen. Voraussetzung hierfür ist die Eintragung des Erblassers bzw. Schen-

kenden direkt im Handelsregister. Hierzu wird lediglich eine Vollmacht benötigt, die die von einem Notar beglaubigte Unterschrift des Gesellschafters enthält. Das Formular für die Vollmacht ist über die Treuhandgesellschaft erhältlich, die dann alles Weitere veranlasst. Zunächst wird als Bemessungsgrundlage für die Erbschaft- und Schenkungsteuer das Betriebsvermögen mit seinem Verkehrswert zum Übertragungszeitpunkt angesetzt. Dieser wird anhand von Zweitmarktverkäufen innerhalb der letzten 12 Monate ermittelt, oder es wird

der Ertragswert herangezogen, der nach einem besonderen Verfahren errechnet wird. Das neue Erbschaft- und Schenkungsteuergesetz sieht eine umfassende Verschonungsregelung für Betriebsvermögen und damit für Schiffsbeteiligungen vor. Im Regelfall wird ein Verschonungsabschlag von 85% gewährt, sodass lediglich 15% des Verkehrswertes der Besteuerung unterliegen. Hinzu kommt ein gleitender Abzugsbetrag, der Betriebsvermögen bis zu € 1 Mio. vollständig steuerfrei stellt. Die Vergünstigung steht unter der Voraussetzung, dass das Betriebsvermögen bzw. die Schiffsbeteiligung innerhalb von fünf Jahren nicht veräußert wird. Eine Lohnsummenregelung als weitere Voraussetzung ist für Schiffsbeteiligungen ohne Bedeutung, da die Gesellschaften i.d.R. nicht selbst seemännisches Personal beschäftigen. Beim Unterschreiten der Voraussetzungen kommt es zum anteiligen Wegfall der

Vergünstigung. Dies kann jedoch durch Reinvestition des Veräußerungserlöses in entsprechendes Vermögen (z.B. eine Schiffsbeteiligung) innerhalb von sechs Monaten vermieden werden.

Über diese Vergünstigung hinaus kann der Erbe bzw. Beschenkte auf unwiderruflichen Antrag das Betriebsvermögen vollständig von der Erbschaft- und Schenkungsteuer freistellen. Hier verschärfen sich die o.g. Voraussetzungen.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass auch nach der Reform der Erbschaft- und Schenkungsteuer Schiffsbeteiligungen zur Steueroptimierung bei Vermögensübertragung sehr gut geeignet sind. Allerdings wird unbedingt empfohlen, vor der Schenkung einer Beteiligung bzw. vor einer Testaments- oder Erbvertragsgestaltung einen steuerlichen Berater hinzuzuziehen.



Pressespiegel



Conti konzentriert sich auf Bulker

Die Münchener Conti-Gruppe blickt trotz der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise unverändert optimistisch in die Zukunft.

„Die Schiffsmärkte werden sich auf mittlere und lange Sicht weiterhin positiv entwickeln“, erklärte Reederei-Geschäftsführer Josef Obermeier gestern in Hamburg. Marktschwankungen habe es immer schon gegeben, wenn auch die aktuelle Volatilität in ihrem derzeitigen Ausmaß nicht vorzusehen war. Doch der Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Frachtraten und der Weltkonjunktur widerspiegelnde Baltic Dry Index (BDI) signalisiere deutlich, dass „die Bodenbildung bereits hinter uns liegt“, so der Manager. Der BDI gilt als einer der wichtigsten Gradmesser für die Entwicklung der Charraten bei Massengutfrachtern. [...] Die Entwicklung bestätige, dass Conti [...] auf den richtigen Markt gesetzt habe, um sich mittel- und langfristig ein weiteres tragfähiges Standbein aufzubauen. [...] (Oktober 2009)



kapital-markt intern: Prospekt-Checks

MS 'Conti Saphir'. Beteiligung an einer KG, die den auf der chinesischen Werft Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry Co., Ltd. im Bau befindlichen Panamax-Bulker MS 'Conti Saphir' erworben hat. [...] Die Conti Reederei hat bislang ca. 6,1 Mrd. € in 134 Schiffe investiert, so daß sie zu den erfahrensten Initiatoren von Schiffsbeteiligungen gehört. Der reine Baupreis des Schiffes beträgt 38,12 Mio. US-\$ und wird aktuell (Oktober 2009) von einem vereidigten Sachverständigen aus dem Büro Dipl.-Ing. Ulrich Blankenburg „als günstig“ beurteilt, so daß die Investitionsentscheidung entsprechend untermauert wird. [...] Das Schiff ist ab Werftablieferung für sieben Jahre zzgl. dreijähriger Verlängerungsoption zugunsten des Charterers an die Korea Line Corporation zu einer Tagesrate von 17.825 US-\$ abzgl. einer Kommission in Höhe von 1,25% verchartert. [...]

'k-mi'-Fazit: Aufgrund der langfristigen Festlaufzeit des Chartervertrages von sieben Jahren, des relativ günstigen Kaufpreises, der weitgehenden Investitionssicherheit sowie der teilweise währungsgesicherten Einnahmen ist das Angebot zur breiteren Risikostreuung gut geeignet. (Dezember 2009)

Münchener Merkur Ozean-Riesen aus Oberbayern

[...] Seit 40 Jahren ist Conti auf den Weltmeeren aktiv. [...] Die Ferne zum Meer sei für Conti kein Problem, schließlich habe man Partnerfirmen direkt an der Küste. Außerdem verstehe sich sein Unternehmen als maritimer Dienstleister, sagt Wolfgang Menzl (A.d.R.: Geschäftsführer Marketing/Vertrieb). Als Schiffseigner vermietet Conti seine Frachter an Chartergesellschaften, an die Hersteller wiederum ihre Aufträge richten. [...] „Wir waren die letzten Jahre sehr erfolgsverwöhnt und verdienen nun deutlich weniger“, sagt auch Menzl. 2009 sei der Container-Umschlag um zehn Prozent zurückgegangen. Doch für 2010 rechnet er wieder mit plus fünf Prozent. „Das Prinzip Schiff funktioniert und wird auch weiter funktionieren.“ Trotz Krise habe sich die Struktur des Seehandels nicht geändert. So gebe es keine wirkliche Alternative zum Containerfrachter, schließlich sei damit der Weitertransport auf der Schiene oder dem Lkw „sicher und einfach“. Aber auch Massengutfrachter und Tanker, die Güter wie Getreide, Eisenerz oder Benzin fassen, seien unverzichtbar. „Stahl, Nahrungsmittel und Ölprodukte sind die Megatrends“, ist sich Menzl sicher. Der bayerische Löwe auf weiß-blauer Flagge, die seit 1970 jedes Schiff der Münchner Conti-Flotte zielt, wird demnach weiterhin im Wind tanzen – auf hoher See und weltweit in rund 140 Häfen. (Januar 2010)



Siebenjährige Charter mit Korea Line

Münchener Conti Reederei bringt im April/Mai ihre ersten Bulkarrierer „Conti Saphir“ und „Conti Selenit“ in Fahrt

[...] Conti zählt zu den bedeutendsten Schiffahrtsunternehmen in Deutschland. Bis heute sind es vor allem Containerschiffe, die mit dem bayerischen Löwen im Bugwappen die Weltmeere befahren. Doch nun ist auch der erste Conti-Bulkarrierer bald seeklar. Ende April soll die „Conti Saphir“ von der chinesischen Werft Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry geliefert werden, und schon Ende Mai wird die „Conti Selenit“ folgen. Die beiden zur Panamax-Klasse gehörenden, 225 Meter langen und 14,20 Meter tiefgehenden Neubauten mit einer Tragfähigkeit von 75 200 Tonnen und einer Geschwindigkeit von 14,5 Knoten werden bereedert durch die BBG Bremer Bereederungs GmbH & Co. KG und sind ab Mai 2010 für sieben Jahre mit einer Option auf weitere drei Jahre zu einer Tagesrate von 17 825 Dollar an die Korea Line Corporation (Seoul) verchartert. Der Einstieg der Conti Reederei in den Bulkermarkt ist in der zurzeit schwierigen Lage am Platzierungsmarkt gelungen. So konnte das Eigenkapital in Höhe von 13 Millionen Euro für die „Conti Saphir“ innerhalb von nur zwei Monaten bis Anfang Februar vollständig eingeworben werden. Das Gesamtinvestitionsvolumen für das neue Schiff beträgt gut 32 Millionen Euro. Die „Conti Selenit“ befindet sich derzeit in der Platzierung. [...] (Februar 2010)