



**40 Jahre Erfahrung in Konzeption, Vertrieb
und Management von Schiffsbeteiligungen**

*Aktuelle Fragen und Antworten
in der Krise*

CONTInuität und Leistung – seit 1970

»Gott muss ein Schiffseigner gewesen sein.
Er platzierte die seltenen Rohstoffe weit weg
von dem Ort, wo sie gebraucht werden, und be-
deckte zwei Drittel der Erde mit Wasser.«

Erling Dekke Nass (1901-1993)
norwegischer Reeder

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Jahrhunderten wird weltweit Handelsschifffahrt betrieben. Kluge Kaufleute haben Teile ihres Vermögens in die Schifffahrt investiert und konnten so große Vermögen anhäufen. Die Deutsche Hanse, die Fugger, die Welser und die Medici sind nur einige von vielen Beispielen.

Für den Standort Deutschland ist die Schifffahrt ein wesentlicher Wirtschaftszweig. Sie stellt nicht nur die Versorgung mit Gütern unterschiedlichster Art sicher, sondern schafft auch Arbeitsplätze. Rd. 400.000 Arbeitskräfte sind in Deutschland in der Maritimen Wirtschaft tätig. Knapp 10% der Welthandelsflotte befindet sich in deutschem Eigentum. Damit nimmt Deutschland in der Handelsschifffahrt den dritten Platz hinter Japan und Griechenland ein.

Seit 40 Jahren können auch private Kapitalanleger in Form von Schiffsbeteiligungen in die Handelsschifffahrt investieren. Dabei profitieren sie von einer wachsenden Weltwirtschaft und zunehmenden Warenströmen, ohne selbst als Reeder tätig werden zu müssen. Schiffsbeteiligungen sind keine abstrakten Finanzprodukte, sondern Investitionen in Sachwerte, die das Know-how von Experten mit der beschränkten Haftung einer Kommanditgesellschaft kombinieren und dem privaten Kapitalanleger Investitionschancen öffnen, die ihm sonst verschlossen blieben.

Die aktuelle, weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat allerdings auch vor der Schifffahrt nicht haltgemacht. Eine vorübergehend rückläufige Weltwirtschaft hat zu weniger Warentransport und damit zu geringeren Einnahmen in der Schifffahrt geführt. Bei vielen Anlegern ist eine Verunsicherung zu spüren, die durch teilweise unsachliche und verallgemeinernde Presseberichte noch verstärkt wird. Glaubt man jenen Aussagen, so sind sowohl Schifffahrt als auch Schiffsbeteiligungen zum Untergang verurteilt. Dies ist definitiv nicht der Fall!

Auf den folgenden Seiten wollen wir zu einigen Fragen Stellung nehmen.

Ihre CONTI CORONA

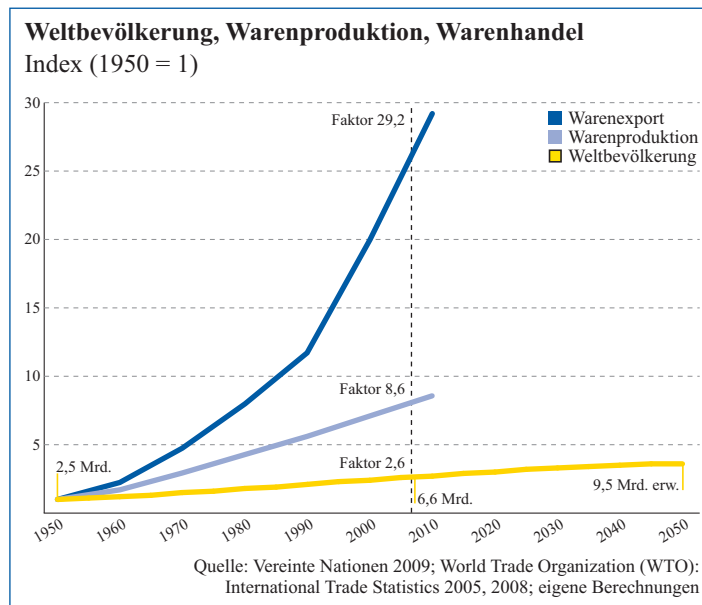
Brauchen wir die Handelsschifffahrt überhaupt noch?

Unser heutiger Wohlstand basiert zu großen Teilen auf Arbeitsteilung und Handel. Rohstoffe werden aus den unterschiedlichsten Regionen der Welt importiert. Viele Produkte des täglichen Bedarfs sind nur deshalb so günstig, weil sie in sog. "Billiglohnländern" produziert und kostengünstig in die Verbraucherländer transportiert werden.

Deutschland zählt seit Jahrzehnten zu den führenden Exportnationen. Hunderttausende Arbeitsplätze hängen z.B. in Automobilindustrie, Elektrotechnik und Maschinenbau davon ab, dass Waren aus Deutschland exportiert werden. Ohne weltweiten Handel wären viele dieser Arbeitsplätze in Gefahr. Auch aufstrebende Industrienationen und Entwicklungsländer sind auf den weltweiten Handel angewiesen. Auf der einen Seite benötigen sie Absatzmärkte für ihre Produkte. Auf der anderen Seite müssen vielfach Rohstoffe und Grundnahrungsmittel im großen Stil importiert werden.

»Die Schifffahrt ist das Rückgrat der Weltwirtschaft – heute wie morgen.«

Statistiken belegen die überproportionale Zunahme des weltweiten Warenaustauschs:



Die Vereinten Nationen gehen davon aus, dass die Weltbevölkerung von rd. 2,5 Milliarden im Jahr 1950 auf rd. 6,6 Milliarden Anfang des Jahres 2007 gestiegen ist. Dies entspricht einem Wachstum von rd. 260%. Nach Zahlen der Bundeszentrale für politische Bildung stieg die weltweite Warenproduktion zwischen 1950 und 2007 um rd. 860%. Der weltweite, um die Inflation bereinigte, Warenhandel wuchs im selben Zeitraum um rd. 2.920%. D.h. der Welthandel ist mehr als zehnmal schneller gewachsen als die Weltbevölkerung.

Die Zunahme des Welthandels und unser heutiger Wohlstand sind nur möglich, weil der Warentransport kostengünstig und reibungslos funktioniert. Die Schifffahrt hat sich dabei als das effizienteste und ökologischste Transportmittel für den interkontinentalen Warentransport bewährt. Sowohl bezogen auf Transportkosten je Tonnenkilometer als auch auf Treibstoffverbrauch und Emissionen gibt es auch im 21. Jahrhundert kein effizienteres Transportmittel, das die gegenwärtigen Gütermengen zuverlässig tagein, tagaus rund um die Welt transportieren kann. Die Handelsschifffahrt ist und bleibt das Rückgrat der Weltwirtschaft.

Bedeutet die Weltwirtschaftskrise das Ende der Globalisierung?

Die weltweite Wirtschaftskrise wurde durch die sog. "Subprime-Krise" in den USA ausgelöst. Hypothekendarlehen an Schuldner mit unterdurchschnittlicher Bonität wurden zu abstrakten, kaum durchschaubaren Kapitalanlagen zusammengefasst und weltweit weiterverkauft. Der vermeintliche Wert dieser Wertpapiere beruhte in vielen Fällen mehr auf Spekulation als auf konkreten Sachwerten.

Aufgrund gestiegener Zinsen bzw. gesunkener Einkommen konnten viele Schuldner ihre Kredite nicht mehr bedienen. Dies und gesunkene Immobilienpreise in den USA haben dazu geführt, dass mehrere große amerikanische Banken und Versicherungskonzerne in ernsthafte Liquiditätsprobleme kamen. Aufgrund der engen Verzahnung der Finanzmärkte mit anderen Branchen hat sich die anfängliche Subprime-Krise zu einer weltweiten Wirtschaftskrise entwickelt. Einbrüche an den Aktienmärkten, rückläufige Produktion und Insolvenzen großer Unternehmen waren die Folge. Dies blieb nicht ohne Folgen für die Schifffahrt.

Laut IWF (Internationaler Währungsfonds) hat sich jedoch im 2. Halbjahr 2009 eine Erholung der Weltwirtschaft abgezeichnet. Bereits im 4. Quartal des Jahres 2009 wuchs die globale Wirtschaft wieder um 1,3% gegenüber dem Vorjahresquartal. Für 2010 kann von einem Wirtschaftswachstum in Höhe von 3,9% ausgegangen werden. Damit hat der IWF seine Prognosen vom Oktober 2009 um 0,8%-Punkte nach oben korrigiert. Für 2011 erwartet der IWF einen weiteren Anstieg der Weltwirtschaft um 4,3%. Das weltweite Wirtschaftswachstum für die Jahre bis 2014 wird vom IWF auf 4,4% p.a. geschätzt. Auch weitere Prognosen sprechen dafür, dass es nicht zu einer lang anhaltenden Weltwirtschaftskrise kommt. Ganz im Gegenteil – die Weltwirtschaft zeigt sich robuster als von vielen erwartet und kehrt auf ihren bisherigen Wachstumspfad zurück.

»Der weltweite Warenaustausch ist in den letzten 60 Jahren deutlich schneller gewachsen als der Welthandel.«

Aufgrund der engen Verzahnung von Weltwirtschaft und Welthandel kann man davon ausgehen, dass sich die Erholung überproportional auf den Welthandel auswirkt. Der IWF erwartet eine Zunahme des Welthandels von 5,8% in 2010 und 6,3% in 2011. Auch hier wurden die Prognosen nach oben korrigiert. Für die Jahre 2011 bis 2014 rechnet der IWF mit einem wertmäßigen, weltweiten Handelswachstum bei Gütern in Höhe von 6,5% p.a.

Die Erfahrungen der Vergangenheit und die Prognosen zum Bevölkerungswachstum sprechen dafür, dass auch langfristig mit einem Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel zu rechnen ist.

»Die Versorgung der Weltbevölkerung mit Nahrungsmitteln ist eine große politische Herausforderung. Sie gelingt nur mit effizienten Produktions- und Transportsystemen.«

Die Vereinten Nationen prognostizieren, dass die Weltbevölkerung bis 2012 auf rd. 7 Milliarden und bis 2025 auf rd. 8 Milliarden steigen wird. Die Experten sind sich einig, dass die Versorgung der Weltbevölkerung nur dann funktionieren wird, wenn die Produktion entsprechend wächst.

In den Medien wird gelegentlich über das Ende der Globalisierung diskutiert. Eine Abschottung bzw. die politische Steuerung von Ausfuhren würde hunderttausende Arbeitsplätze in Europa, Japan und den USA in Gefahr bringen. Dies hätte automatisch ein Abwenden vom individuellen und gesellschaftlichen Wohlstand, wie wir ihn heute kennen, zur Folge. Die Produktion von Schuhen, T-Shirts und Elektroartikeln etc. würde kaum in Hochlohnländer zurück verlagert werden, wo sie verkauft werden. Falls doch, hätte dies deutliche Preisanstiege zur Folge.

»Die Globalisierung – und damit der weltweite Warenaustausch – ist die Basis unseres Wohlstands.«

Ob dies ein wahrscheinliches Szenario ist, ist äußerst fraglich. In den aufstrebenden Nationen und den Entwicklungsländern ist der materielle Wohlstand dagegen von viel größerer Bedeutung als in den Industrienationen. In diesen Ländern wird vermutlich eine starke Triebfeder für ein zukünftiges Wirtschaftswachstum liegen.

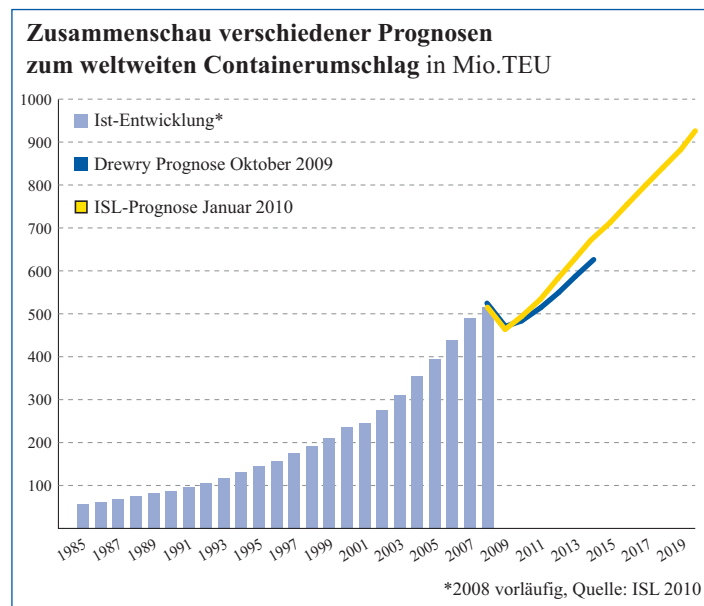
Sowohl die wachsende Weltbevölkerung als auch das allgemeine Streben nach Wohlstand sind starke Triebfedern für eine langfristig wachsende globale Wirtschaft. Die Erfahrung der Vergangenheit hat gezeigt, dass Weltwirtschaft und Welthandel eng miteinander verbunden sind. Das langfristig zu erwartende Wirtschaftswachstum wird in der Folge positive Einflüsse auf den Welthandel haben. Da Welthandel ohne Transport nicht denkbar ist, wird davon auch die Handelsschifffahrt nachhaltig profitieren.

Wie entwickeln sich die drei wichtigsten Schifffahrtsmärkte?

98% des interkontinentalen Warentransports werden über See abgewickelt. Containerschiffe, Tanker und Bulker machen zusammen rd. 85% der weltweiten Handelsschifffahrt aus. Für jedes der drei Segmente stellt sich die Situation etwas anders dar.

Containerschiffe

Bedingt durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise kam es zu einer rückläufigen Nachfrage nach Transportkapazität. Nachdem das Jahr 2008 aufgrund eines guten ersten Halbjahres noch ein Wachstum des Containerumschlags von rd. 5% aufwies, ist im Jahr 2009 mit rd. -9% erstmals in der Geschichte ein rückläufiger Containerumschlag zu verzeichnen. In der Folge gerieten die Frachtraten und letztendlich auch die Charraten unter Druck. Zusätzlich zur rückläufigen Nachfrage nach Tonnage drängen viele Neubauten, vor allem im Segment großer Containerschiffe, auf den Markt, die auf Basis eines weiter wachsenden Containertransports teilweise ohne konkrete Beschäftigung, also auf spekulativer Basis, bestellt wurden. Gesunkene Nachfrage und ein gestiegenes Angebot haben nicht nur zu niedrigeren Charraten geführt. Sie sind auch dafür verantwortlich, dass per Ende des Jahres 2009 11,6% der weltweiten Containerschiffsflotte ohne Beschäftigung sind.



CONTI hat sich an diesen spekulativen Bestellungen nicht beteiligt. Es gehört seit jeher zu den Investitionsgrundsätzen des Unternehmens, Investitionen nur dann zu tätigen, wenn gleichzeitig auch konkrete Beschäftigungsmöglichkeiten existieren.

In einigen Bereichen der Containerschifffahrt ist die Erholung der Weltwirtschaft bereits spürbar. Für 2010 wird ein Anstieg des Containerumschlags von bis zu 7% erwartet. Die Frachtraten haben sich auf wichtigen Strecken von Fernost nach Europa bzw. von Fernost nach Nordamerika im letzten Quartal 2009 deutlich erholt. Das "Journal of Commerce" nennt Steigerungen von 26% (Fernost – Nordamerika) bzw. 50% (Fernost – Europa) im vierten Quartal 2009. Es bleibt abzuwarten, wann sich die Steigerung der Frachtraten bei den Charterraten bemerkbar macht.

Am Chartermarkt hat sich bereits seit Mitte 2009 ein Boden gebildet. Dabei dürften die Größenklassen bis rd. 2.500 TEU am ehesten von einer Erholung profitieren, da hier das Orderbuch deutlich geringer ist als in den größeren Segmenten. Möglicherweise kann man hier bereits Anfang des Jahres 2011 eine erste Steigerung der Charterraten erkennen. Bei den Schiffen über rd. 2.500 TEU wird eine Erholung der Charterraten aufgrund der noch abzuliefernden Großcontainerschiffe erst später erwartet. Dennoch ist auch hier aufgrund der zu erwartenden langfristigen weltwirtschaftlichen Entwicklung mit einer Erholung zu rechnen.

»Der Containerumschlag kehrt auf seinen langfristigen Wachstumspfad zurück.«

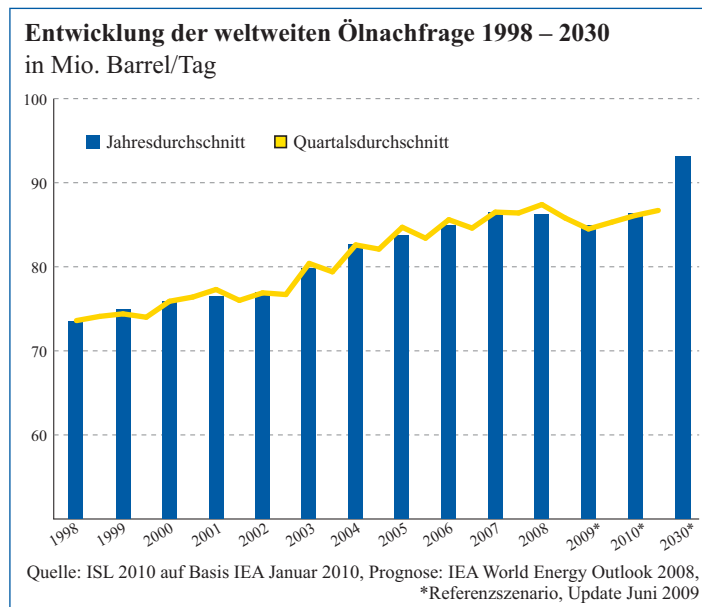
Maersk Broker, das zur dänischen A.P. Moeller Maersk Gruppe gehörende Analysehaus, geht von einer ersten Marktkonsolidierung im Laufe des Jahres 2010 und einer deutlichen Verbesserung der Charterraten in 2011 gegenüber dem aktuell sehr niedrigen Niveau aus.

Die Containerschifffahrt ist auch weiterhin langfristig ein Wachstumsmarkt. Die Erholung der Weltwirtschaft wird sich mittelfristig auch am Chartermarkt für Containerschiffe positiv auswirken. Kleinere Schiffe bis rd. 2.500 TEU werden hiervon als Erste profitieren.

Öl-/Produktentanker

Die rückläufige Weltwirtschaftsentwicklung spiegelt sich auch in der globalen Ölnachfrage wider. Nach Angaben der IEA (Internationale Energie Agentur) ging die weltweite Nachfrage nach Öl in 2009 um rd. 3% auf 83,2 Mio. Barrel (159 Liter) pro Tag zurück. Ab dem 2. Quartal 2009 wirkte sich dies auch auf die Chartermärkte für Öl-/Produktentanker aus. Die gesunkene Nachfrage und die gestiegene Flottenkapazität haben dazu geführt, dass das Charratenniveau der Vorjahre nicht gehalten werden konnte.

»Erdöl und seine Ölprodukte stellen heute wie morgen die wesentliche Grundlage für die Weltenergieversorgung dar ... «

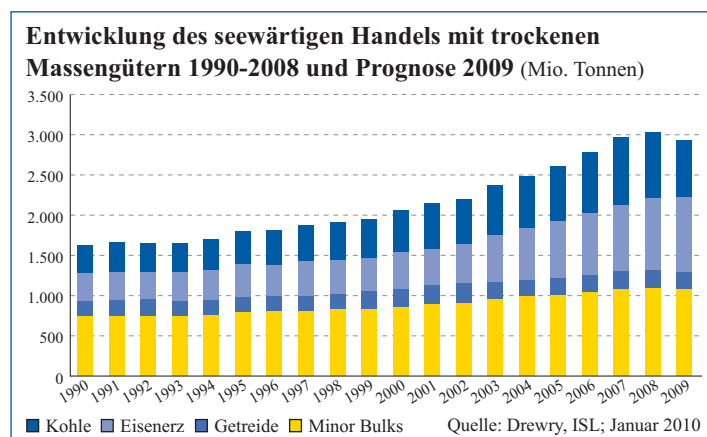


Die beginnende Erholung der Weltwirtschaft wird laut ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) mittelfristig zu einer Stabilisierung von Angebot und Nachfrage nach Öl- und Ölprodukten führen. Die IEA prognostiziert für 2010 einen Anstieg der Ölnachfrage um rd. 3,7% auf 86,3 Mio. Barrel pro Tag. Für eine Erholung spricht auch, dass z.B. der IWF einen Anstieg des Ölpreises in 2010 von rd. 22,6% erwartet. Man kann davon ausgehen, dass die steigende Nachfrage nach Öl- und Ölprodukten auch zu einer höheren Nachfrage nach Öl-/Produktentankern führen wird.

Die Öl-/Produktenfahrt zeigte sich lange stabil. Nach einem Einbruch in 2009 steigen die Öl- und Ölproduktpreise bereits wieder. Dies und eine zunehmende Transportaktivität werden sich in 2010 auf dem Chartermarkt positiv auswirken. Zusätzlich besteht aufgrund des sog. "Phasing-Out" (grundsätzliches Verbot von Einhülentankern) ein weiterer Bedarf an neuen Schiffen.

Bulker

Da die Bulkschifffahrt vorwiegend Rohstoffe transportiert, hat sich eine schwächere Konjunktur hier früher ausgewirkt als in den anderen Schifffahrtsmärkten. Nach einem Wachstum des seewärtigen Handels mit trockenen Massengütern von 7,0% in 2006 und 6,3% in 2007 hat sich das Transportwachstum in 2008 bereits deutlich auf 2,6% verlangsamt. Für 2009 erwartet das Analyse- und Beratungshaus Drewry Shipping Consultants einen Rückgang von 3,6%. Trotz des rückläufigen Transportvolumens hat sich das Ratenniveau in 2009 positiv entwickelt.



Trockene Massengüter werden in sog. Major Bulks (Kohle, Getreide und Eisenerz) sowie sog. Minor Bulks (z.B. Reis, Zucker, Düngemittel, Forstprodukte, Zement, Bauxit, Stahl etc.) unterteilt.

Der Baltic Exchange Dry Index – ein wichtiger Gradmesser für die Entwicklung in der Bulkschifffahrt – hat sich von seinem Tiefpunkt zum Jahreswechsel 2008/2009 erholt und zwischenzeitlich bereits wieder sein langfristiges Durchschnittsniveau erreicht.

Aufgrund der weiteren Globalisierung und der zunehmenden Weltbevölkerung ist

mit einer zunehmenden Nachfrage, sowohl nach Rohstoffen als auch Grundnahrungsmitteln zu rechnen. Da trockene Massengüter überwiegend in Bulkern unterschiedlichster Größenklassen transportiert werden, wird sich die steigende Nachfrage positiv auf dieses Segment der Handelsschifffahrt auswirken. Man kann davon ausgehen, dass sich die wirtschaftliche Erholung hier am ehesten bemerkbar machen wird.

»Bulker sind die Arbeitspferde der Weltwirtschaft. Sie versorgen die stetig wachsende Weltbevölkerung mit Rohstoffen und Grundnahrungsmitteln.«

Das zu erwartende Flottenwachstum ist je nach Größenklasse in den kommenden Jahren unterschiedlich. Allerdings werden hier sowohl das hohe Alter der Flotte als auch die mögliche Anzahl von Stornierungen zu einer Entlastung und damit zu positiven Impulsen für die Chartermärkte führen. Zum einen sind rd. 14% der Flotte älter als 25 Jahre und müssen in den kommenden Jahren verschrottet werden. Zum anderen wurden in 2009 bei Weitem nicht alle Bulker abgeliefert, die ursprünglich bestellt waren. Insgesamt war das Flottenwachstum in 2009 nur halb so groß, wie aufgrund des Orderbuchs zu erwarten gewesen wäre.

Auch für 2010 erwarten Marktbeobachter, dass viele Schiffe nicht abgeliefert werden. Laut Lloyds List vom 25.01.2010 wird nur die Hälfte des Orderbuchs für 2010 auch abgeliefert. Wie viel davon verschoben bzw. storniert wurde/wird, ist derzeit nicht quantifizierbar. Tatsache ist jedoch, dass es seit dem 3. Quartal 2008 nahezu keine Neubaubestellungen in der Bulkschifffahrt gibt. Dies führt dazu, dass die Flotte langsamer wachsen wird, als ursprünglich erwartet.

Auch auf der Nachfrageseite gibt es positive Signale. Drewry geht davon aus, dass der seewärtige Handel mit trockenen Massengütern im laufenden Jahr um rd. 6% wachsen und damit das Transportvolumen der Jahre 2008 und 2009 wieder deutlich übertreffen wird. Bis 2014 wird mit einem durchschnittlichen Wachstum von 5,8% p.a. gerechnet. Maersk Broker erwartet für das laufende Jahr sogar ein deutlich höheres Wachstum beim Transport trockener Massengüter von rd. 8,6%.

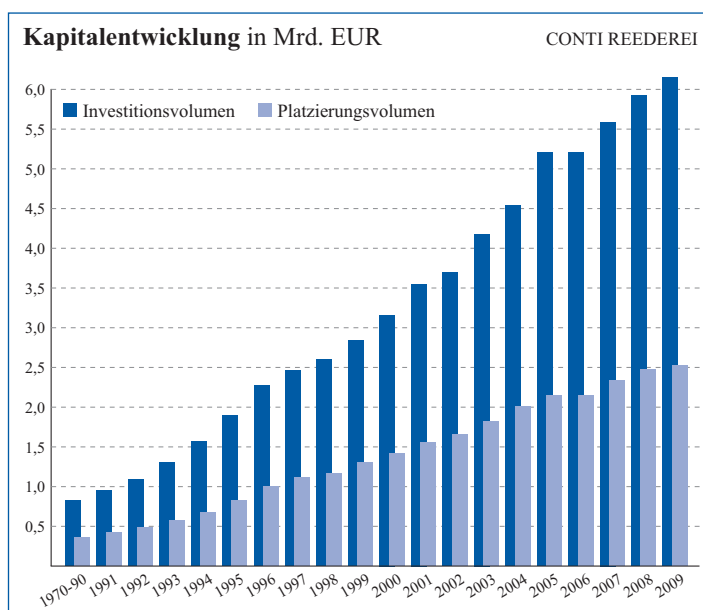
Die Bulkschifffahrt hat sich von den drei großen Märkten am schnellsten erholt. Bereits heute werden auskömmliche Charraten erzielt. Die steigende globale Nachfrage nach Rohstoffen und das vergleichsweise hohe Alter der bestehenden Flotte machen die Bulkschifffahrt zu einem langfristig lukrativen Markt.

Wie steuert CONTI durch die Krise?

Schiffsbeteiligungen sind keine abstrakten Finanzprodukte, sondern Sachwertanlagen, bei denen die wesentlichen Einflussfaktoren bekannt und nachvollziehbar sind. Entscheidet man sich für eine Schiffsbeteiligung, so kommt es nicht nur auf die Attraktivität des Marktes und die Qualität des Produktes an. Mindestens ebenso wichtig ist die Auswahl des richtigen Partners. In den vergangenen 40 Jahren steuerte CONTI die Flotte erfolgreich durch alle Marktzyklen.

Ergebnisse bis 2008

Seit Gründung im Jahr 1970 haben sich Kapitalanleger mit rd. € 2,53 Mrd. an 135 Schiffen beteiligt und damit ein Gesamtinvestitionsvolumen von rd. € 6,15 Mrd. realisiert. Damit gehört CONTI zu den erfahrensten und erfolgreichsten Initiatoren von Schiffsbeteiligungen.



Die CONTI REEDEREI verfügt über eine langjährig positive Leistungsbilanz. Per 31.12.2008 beträgt der Gesamtvorteil der fahrenden Flotte rd. € 398 Mio. gegenüber Prospekt. Die verkauften Schiffe der CONTI REEDEREI haben für ihre Gesellschafter ein Ergebnis nach Steuern zwischen 7% p.a. und 26% p.a. erwirtschaftet (Methode interner Zinsfuß, nicht direkt vergleichbar mit Renditeangaben festverzinslicher Kapitalanlagen).



Diese Ergebnisse zeigen, wieso sich CONTI-Schiffsbeteiligungen seit vielen Jahren großer Beliebtheit bei Anlegern erfreuen. Sie bieten eine attraktive Ergänzung zu bestehenden Kapitalanlagen. Verschiedene Studien zeigen, dass Schiffsbeteiligungen einen stabilisierenden Einfluss auf ein Portfolio haben können, da deren Wertentwicklung weitgehend unabhängig vom Aktienmarkt ist.

Diese langjährig positiven Ergebnisse der CONTI REEDEREI spiegeln sich in der Zufriedenheit der Gesellschafter wider. Nicht wenige sind CONTI seit dem ersten Schiff treu geblieben. Viele ihrer Töchter und Söhne führen diese erfolgreiche Partnerschaft inzwischen in der nächsten Generation fort. Der beste Beweis für das Vertrauen und die Zufriedenheit der Anleger: rd. 70% des Eigenkapitals neuer Schiffe werden regelmäßig von Wiederanlegern gezeichnet.

Geschäftsjahr 2009

Selbstverständlich konnte auch CONTI sich trotz der bewährten Investitionsgrundsätze und einer kaufmännisch konservativen Geschäftspolitik der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise nicht entziehen.

Im Jahr 2009 haben ein Teil der Schiffe keine Ausschüttungen bzw. verringerte Ausschüttungen geleistet. Dennoch betrug der Liquiditätsüberschuss der Flotte rd. € 90 Mio. Aufgrund des derzeit noch schwierigen Marktumfeldes hat sich die Geschäftsführung entschlossen, die verfügbare Liquidität bei einem Teil der Schiffe als Reserve in der jeweiligen Gesellschaft zu belassen.

In der Presse tauchen seit einigen Monaten Meldungen über Schiffsgesellschaften auf, die Insolvenz anmelden mussten oder die nur durch "Nachschüsse" der Anleger zu retten waren. Es ist durchaus richtig, dass es solche Fälle gegeben hat und geben wird. Keines der 89 Schiffe der CONTI-Flotte war im Jahr 2009 hiervon betroffen!

CONTI blickt auf ein stabiles Jahr 2009 zurück. Aufgrund der bewährten CONTI-Anlagephilosophie war die Liquidität der CONTI-Flotte ohne zusätzliches Eigenkapital gesichert.

Ausblick

Wie bereits im Geschäftsjahr 2009 verfügen aktuell alle Schiffe der CONTI-Flotte über Einnahmen, z.B. durch langfristige Charterverträge oder Mitgliedschaft in einem Einnahmepool. Dies ist das Ergebnis einer konservativen, verantwortungsvollen Geschäftspolitik, zu der neben soliden Beschäftigungskonzepten auch eine konservative Kalkulation und frühzeitige Sondertilgungen zählen.

CONTI wird die Flotte weiterhin erfolgreich durch die Krise steuern. Wie bereits dargestellt, wird sowohl für die Containerschiffahrt als auch für die Öl-/Produktenfahrt mit einer Stabilisierung der Märkte und einsetzenden Erholung der Charraten gerechnet. Der Bulkermarkt befindet sich bereits heute auf einem auskömmlichen Niveau.

Fazit:

Die Handelsschiffahrt ist und bleibt das Rückgrat der Weltwirtschaft. Schiffsbeteiligungen waren bisher eine erfolgreiche Kapitalanlage. Auch zukünftig sind sie eine attraktive Ergänzung zum bestehenden Portfolio. Mehr denn je kommt es jedoch auf die Wahl des richtigen Partners an.

Hinweis:

Diese Veröffentlichung wurde von der CONTI CORONA Anlageberatungsgesellschaft mbH & Co. Vertriebs-KG erstellt. (Stand: Januar 2010)

Die vorliegende Information wurde nach bestem Wissen und Gewissen auf Basis renommierter Quellen und eigener Informationen zusammen gestellt. Dennoch kann keine Garantie für Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität der Daten übernommen werden. Maßgeblich für eine Beteiligung ist ausschließlich der von der BaFin gestattete Beteiligungsprospekt. Diesem können Sie die wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Einzelheiten sowie die mit einer Beteiligung verbundenen Risiken entnehmen.



CONTI CORONA

Paul-Wassermann-Str. 5 • 81829 München

Tel. +49 89 456550-0 • Fax +49 89 456550-56

Internet: www.conti-online.de • E-Mail: corona@conti-online.de