



E-Interview mit Tobias König zur Situation des Bulk Carrier-Marktes



Titel des Interviews: Fahrt frei für Massengutfrachter
Name: Tobias König
Funktion: Geschäftsführender Gesellschafter
Organisation: König & Cie. GmbH & Co. KG.
Datum des Interviews: Juni 2008

Im Jahr 2007 wurde die offizielle Ölförderquote um 2% erhöht. Dadurch ist auch das Transportvolumen für Öl gestiegen, was dem Schifffahrtssektor als wichtigstem Träger des globalen Güterverkehrs hohe Zuwächse verschafft. Einen beachtlichen Anstieg hat in 2007 auch die Containerschifffahrt verzeichnet. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 9% mehr Container transportiert. Bedingt durch den Rohstoffhunger Chinas legte auch die Nachfrage von Stück- und Schüttgütern zu. Etwa 2.800 Mio. Tonnen wurden in 2007 transportiert, was einem Plus von 3,7% entspricht. Beachtliche Zahlen, die die Möglichkeiten des Schifffahrtsmarktes aufzeigen. Wir sprachen mit Tobias König, geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG. Er sieht insbesondere in der Massengutfracht gute Chancen und hat mit seinem Unternehmen gerade einen Bulk Carrier der Capesize-Klasse erworben..

Sehr geehrter Herr König,

Frage 1:

Wie sehen Sie den Markt für Bulk Carrier im Vergleich zu Containerschiffen und Tankern?

Antwort:

Sowohl der Markt für Containerschiffe, als auch der für Tanker und Bulker erfahren seit einiger Zeit einen enormen Aufschwung. Bei Containerschiffen führte dies zu einer großen Anzahl an Neubestellungen. Tanker und Bulker dagegen fahren einer Flottenüberalterung entgegen. So sind heute knapp ein Drittel der Massengutfrachter älter als 20 Jahre. Mit 36% der Weltflotte bilden die Bulker eines der beiden größten Segmente.

Der Bedarf an Transportraum auf Massengutfrachtern ist enorm. Eine Schlüsselrolle spielt hier die ostasiatische Nachfrage – insbesondere die Chinas – nach Eisenerz und Kohle. Durch die hohe Nachfrage werden Abwrackungen ausgesetzt. Angebotsverknappend wirkt sich auch die Auslastung der Werften aus, die erst wieder ab 2009 Baukapazitäten bieten. Gerade moderne Schiffe treffen daher auf einen aussichtsreichen Markt.



Frage 2:

Woher kommt die enorme Nachfrage und welche Auswirkungen haben diese Entwicklungen für den Anleger?

Antwort:

Der Transport von Massengütern, also Eisenerz, Kohle, Getreide und anderen Schütt- und Sauggütern, wurde lange Zeit von der Öffentlichkeit nicht besonders wahrgenommen. Dies änderte sich mit dem Eintritt Chinas in den Reigen der führenden Industrieländer. Angesichts der Größe des Landes mit 1,3 Milliarden Menschen ergab sich während der wirtschaftlichen Aufholbewegung ein enormer Bedarf an Rohstoffen, die aus heimischen Förderquellen nicht länger befriedigt werden konnten, so dass umfangreiche Importe über See erforderlich wurden. Dieser Umstand brachte eine Revitalisierung der Massengutschifffahrt mit sich.

Eisenerz und Kohle expandieren nicht nur mit hohen Wachstumsraten, sie sind auch mengenmäßig die mit Abstand wichtigsten Massengüter. Der Transport über See erfolgt vor allem mit Capesizern. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass dieser Schiffstyp in den letzten Jahren eine sehr gute Entwicklung nehmen konnte. Nach der neuesten Prognose von Clarksons wird der Seetransport mit Eisenerz im Jahr 2008 mit 6,5% weiterhin überdurchschnittlich wachsen.

Frage 3:

Inwieweit wird König & Cie. An diesem Markt partizipieren?

Antwort:

Im Herbst 2008 wird das MS „Cape Ray“, ein moderner Bulk Carrier der Capesize-Klasse, von ihrem derzeitigen türkischen Reeder übernommen. Capesizer sind die Größten unter den Massengutfrachtern. Das MS „Cape Ray“ wurde im Jahr 2007 von einer der modernsten chinesischen Werften gebaut und hat eine Gesamtkapazität von 177.000 tdw. Die Bereederung des Capesizers übernimmt die Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH. Sie ist mit etwa 300 Schiffen einer der weltweit größten Reederer. Charterer des MS „Cape Ray“ ist die auf Bulk Carrier spezialisierte Transfield ER Cape Ltd. (Hong Kong). Mit seinen 170 Schiffen konzentriert sich das Unternehmen vorrangig auf den chinesischen Markt, wobei ein großer Teil seiner Kunden aus Staatsorganisationen und -unternehmen besteht. Zudem haben wir mehrere kleinere Bulk Carrier der Handysize und Handymax-Klasse bestellt. Nach der vollständigen Platzierung des MS „Cape Ray“ werden wir gegen Ende des Jahres mit der Platzierung unserer Neubauten beginnen. Diese Schiffe werden 2009 und 2010 abgeliefert.



Frage 4:

Was ist das Besondere an diesem Fondsangebot? Worin sehen Sie die Vorteile?

Antwort:

Die Vorteile für den Anleger liegen auf der Hand: Das MS „Cape Ray“ gehört mit seiner Tragfähigkeit und modernen Ausrüstung zu den gefragtesten Schiffstypen. Der Kaufpreis liegt um etwa 30% unter aktuellen Marktwerten. Das MS „Cape Ray“ ist ab Übernahme im Herbst für circa 4 Jahre für 42.500 bzw. 42.000 \$/Tag verchartert. Ein weiterer Vorteil ist die günstige Pauschalbesteuerung durch die Tonnagesteuer. Während der gesamten Betriebszeit des Schiffes erhalten die Anleger laufende Erträge und Veräußerungsgewinne weitgehend steuerfrei. Auch von der nahenden Abgeltungssteuer werden Schiffsbeteiligungen nicht erfasst. Die Auszahlungen aus der Beteiligung sind für das erste Jahr bereits mit 8% p.a. geplant.

Herr König, wir danken Ihnen für dieses Interview!

Das Hamburger Emissionshaus „König & Cie. GmbH & Co. KG“ wurde 1999 von Tobias König gegründet. Bisher wurden 71 Fonds in den Bereichen Schifffahrt, Private Equity, Immobilien und Zweitmarkt für Lebensversicherung initiiert. Mit der Marenave Schifffahrts- AG, die im Jahre 2006 gegründet wurde, beträgt das Gesamtinvestitionsvolumen rund 4 Milliarden Euro. König & Cie. Beschäftigt 120 Mitarbeiter in den Büros in Hamburg, Wien und Shanghai.