

Tobias König, geschäftsführender Gesellschafter König & Cie. GmbH & Co. KG  
Statements zum Welthandel, Tankermarkt, aktuellen Angeboten

- 1. Der Welthandel hat zugenommen, starke Impulse gingen dabei von Asien und den USA aus. Der zunehmende internationale Austausch von Waren und die Globalisierung der Märkte hat auch das Wachstum des Seeverkehrs positiv beeinflusst. Fondsobjekte mit handfesten Vorteilen findet man in der Regel nicht dort, wo alle suchen. Was bedeutet das für den Bereich Tankerschiffahrt bei König & Cie?**

Der Welthandel nimmt auch in 2006 stark zu. Die Statistiken für die ersten Quartale weisen Werte aus, die deutlich über den Erwartungen liegen. Das gilt für den Containerverkehr genauso, wie für die Drybulk Märkte und die Tankermärkte. In den Charraten der Trockenbulker hat sich dies sehr schnell widerspiegelt, denn dort werden Verträge überwiegend kurzfristig geschlossen und Marktveränderungen werden umgehend eingepreist. In den Containermärkten ist dies noch nicht der Fall. Nach einem Rückgang der Raten auf ein auskömmliches Niveau ist die Aktivität auf den Charraten gering. Eine Ruhe vor dem Sturm, die meisten Linien halten sich noch bedeckt, obwohl der Bedarf aufgrund der Ladungsmengen enorm hoch ist. Der Knoten wird jedoch kurzfristig reißen. Wir konzentrieren uns seit Jahren auf die Tankermärkte und entwickeln dort erfolgreich Projekte, die wir meistens in einer Kombination von Pool und Zeitchartern realisieren. Unsere Flottenfonds, die wir seit Jahren so konzipieren, zählen zu den erfolgreichsten Fonds der jüngeren Generation. Wir besetzen dabei mit erstklassigen Partnern lukrative Marktsegmente und bieten die Chance die Ertragskraft der Spotmärkte zu nutzen.

- 2. Sie haben die 3. Generation der Suezmax-Tanker auf den Markt gebracht. Ihr Motte lautet dabei: „Die Erfolgsstory geht weiter!“. Wie ist denn die bisherige Erfolgsstory der beiden ersten Suezmax-Tanker Fonds I und II?**

Zum einen werden Suezmax Tanker enorm nachgefragt, die bestehende Flotte ist vergleichsweise klein und veraltet und muss durch neue, moderne, sichere Tonnage ersetzt werden. Zum anderen hat sich unser Prinzip der Beschäftigungsmischung als sehr erfolgreich für die Performance unserer bisherigen Fonds und damit für unsere Anleger herausgestellt. Ein Teil der Schiffe in der Sicherheit und verlässliche Einnahmen garantierenden Festcharter, der andere Teil im an den Chancen des Marktes partizipierenden Spotmarkt. Das ist eine erfolgsversprechende Mischung

- 3. Was ist das Interessante für Anleger am Tankermarkt?**

Anders, als in der Containerfahrt, sind in der Tankerfahrt neben Zeitchartern mit langfristiger Bindung auch kurzfristige Reisechartern möglich. Während man Containerschiffe eher langfristig befrachtet, hat man bei Tankern eine Vielzahl von unterschiedlich langen und unterschiedlich einkömmlichen Beschäftigungsmöglichkeiten. Durch die Bildung von Flotten lassen sich diese kombinieren, so dass man in fast jeder Marktsituation Strategien entwickeln kann, die eine optimale Kombination von Ertrag und Sicherheit darstellen. Das haben wir in unseren Fonds perfektioniert, wobei dafür nicht nur ein optimaler

Marktzugang sondern auch exzellente Marktkenntnisse erforderlich sind. Und genau dieses Erfolgsrezept macht die Tanker Flottenfonds von König & Cie. so interessant für die Anleger.

#### **4. Nach welchen Kriterien haben Sie die beiden Fondsschiffe ausgewählt?**

Die Schiffe sind modern und gut ausgerüstet und sie verfügen über die für diesen Schiffstyp erforderlichen Einrichtungen und Ausrüstungen, wie zum Beispiel leistungsfähige Lade-, Stripping-, und Ballastpumpen, teilgecoatete Ladetanks, Tankreinigungssysteme wie Crude Oil Washing, Tankheizung für alle Ladetanks und Slop tanks sowie eine Inert-Gas-Anlage. Konstruktion und Ausrüstung sind für die weltweite Schifffahrt ausgelegt. Die Technik dieser Schiffe ist ausgereift und in Korea, Japan und China vielfach in Serie gebaut worden.

#### **5. Tanker werden in der Regel über die Spotmärkte – also kurzfristig – beschäftigt. Wie ist eine langfristige Einnahmensicherheit zu gewährleisten?**

Die Beschäftigungskonzepte für Tanker müssen immer auf ihre Zeit abgestimmt sein. Das heisst, man kann heute nicht einfach das Kopieren, was uns vor ein paar Jahren noch zum Erfolg geführt hat. Eine langfristige Bindung durch eine Festcharter kann in einem steigenden Markt genauso ungeschickt sein, wie eine kurzfristige Bindung in einem fallenden Markt. Das wichtige dabei ist, über eine fundierte Marktkenntnis zu verfügen, um für den jeweiligen Zeitpunkt das richtige Konzept auszuwählen. Der Erfolg der Spotmärkte in den letzten Jahren, lässt viele Investoren vergessen, dass es auch mal anders herum kommen kann. Dennoch bleiben wir unserem Konzept treu und bieten Flottenfonds mit Sicherheitskonzept an, dies erreichen wir über ein Hedging in Zeitchartermärkten. Aufgrund der bevorstehenden Flottenerneuerungen erwarten wir jedoch Kapazitätsengpässe ab 2010, so dass wir heute möglichst nicht länger als 3 bis maximal 5 Jahre lange Bindungen eingehen würden.

#### **6. Während Container grundsätzlich flexibel einsetzbar sind, sind Tanker in ihrer Nutzung stärker eingeschränkt, wie zum Beispiel in Ihrem Fall auf Rohöl. Wie sieht die Beschäftigungssituation im Tankermarkt aus?**

Aufgrund der kontinuierlichen Expansion des Welthandels steigt auch der Bedarf an Rohöltransporten. Dazu kommt eine stetige Veränderung der Handelsströme. In Indien wird zur Zeit die größte Raffinerie der Welt gebaut. In wenigen Jahren wird Indien also nicht nur Rohöl importieren, sondern in grösserem Umfang Oelprodukte exportieren. Das gleiche gilt für China und den mittleren Osten. In den USA und Europa sieht es dagegen umgekehrt aus. Dort steigt der Bedarf, aber die Kapazitäten werden nicht weiter ausgeweitet. Somit wird z.B. Rohöl aus Venezuela nach China transportiert und anschliessend Oelprodukte von dort aus wieder exportiert. Und so entwickeln sich weitere Märkte, die dazu führen das zusätzliche "Tonnenmeilen" gefahren werden, d.h. die Ladung über längere Strecken befördert wird. Das bringt eine zusätzliche Auslastung, sprich mehr Nachfrage nach Tankern mit sich. Im Gegensatz zu der landläufigen Meinung, sind Tanker in ihren Einsatzmöglichkeiten sehr flexibel. Das liegt auch daran, dass die Handelsmengen auf verschiedene Tankergrössen angepasst sind und ggf. vergrössert oder verkleinert werden können. Eine Anpassung an die jeweiligen Markt-

verhältnisse ist jederzeit möglich. Dazu kommt, dass die unterschiedlichen Teilmärkte nur bedingt korrelieren.

**7. Sie haben mit diesem Fonds auf Rohöltanker gesetzt. Damit ist der Fonds auch abhängig von den Entwicklungen auf den Ölmärkten. Wie sehen Sie die Zukunft dieses Marktes?**

Die Aussichten für diesen Markt sind extrem gut. Die expansive Wirtschaftstätigkeit in weiten Teilen der Welt führt zu einer hohen Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten. Einerseits wird Öl als Rohstoff eingesetzt, vor allem ist Öl jedoch Energieträger, und zwar derjenige, der am schnellsten aktiviert werden kann, wenn ein erhöhter Energiebedarf gegeben ist. Insofern stellt die zur Zeit gegebene hohe Transporttätigkeit in allen Teilen der Welt ein weiteres Element der hohen Nachfrage nach Öl und Ölprodukten dar. Grundsätzlich führt eine hohe Wirtschaftstätigkeit zu einem erhöhten Ölverbrauch und beflügelt damit die Nachfrage nach Öltankern. Die außerordentliche Wirtschaftsentwicklung in China hat sich im Öltransportmarkt ebenfalls bemerkbar gemacht.

**8. Wie ist Ihr aktueller Suezmax-Tanker Fonds III konzipiert?**

Der Fonds besteht aus zwei modernen, flexibel einsetzbaren Doppelhüllen-Rohöltankern. Wie bereits bei unseren vorherigen Flottenfonds, haben wir auch bei diesem Fonds auf einen Beschäftigungsmix gesetzt: Ein Schiff wurde für zunächst fünf Jahre mit Verlängerungsoption fest an unseren Poolpartner OMI Corporation verchartert und bietet damit Sicherheit und verlässliche Einnahmen. Das andere Schiff fährt ebenfalls im Gemini Tanker Pool und bildet gemeinsam mit 16 anderen Suezmaxtankern die weltweit jüngste Tankerflotte. Hier fährt es zur Zeit extrem hohe Raten im Spotmarkt ein, die weit über den konservativ kalkulierten Werten liegen. So wurden die Einnahmen zum Beispiel analog zur Zeitcharterrate mit 34.050 USD prospektiert, im dritten Quartal lagen sie bei durchschnittlich 52,356 USD. Diese Mehreinnahmen kommen natürlich den Anlegern unseres Fonds zu gute. Den Fonds bieten wir in Deutschland und in Österreich an. Die geplanten Auszahlungen betragen insgesamt 216% unter Berücksichtigung des Verkaufserlöses im Jahr 2021, sie steigen von 7,5% bis auf 18% p.a. Anleger können sich ab 15.000 Euro an dem Fonds beteiligen.

**9. Sind noch weitere Suezmax-Tanker Fonds geplant?**

Grundsätzlich ist es unsere Strategie, in den verschiedenen Tankersegmenten die wir als lukrativ erachten, weiter zu wachsen. Wir haben bei den Suezmax Tankern einen der effektivsten Pools mit sehr starken Partnern. Ähnliche Konstellationen haben wir jedoch auch im Bereich der Aframax-, Panamax- und Mid-Range- Produktentanker geschaffen. Daher sind wir in der Lage, auch in diesen Segmenten attraktive Angebote zu entwickeln. Im Moment sind die Preise für Suezmax Tanker aufgrund ihrer enormen Ertragsstärke stark angestiegen. Die Flotte ist klein und übersichtlich und wir zählen mit unseren 14 Suezmax Tankern zu einem ernstzunehmenden Player in diesem Segment. Allerdings sehen wir nicht die Möglichkeit, im derzeitigen Umfeld weitere Suezmax Tanker zu erwerben. Im heutigen Markt müssten wir für ein vergleichbares Schiff rd. 12 Mio. USD mehr ausgeben als wir für die letzten beiden Suezmax Tanker gezahlt haben. Das halten wir derzeit nicht für realistisch. Statt neue Projekte in diesem Segment anzu-

schieben, hoffen wir lieber, dass sich die Märkte so entwickeln, wie die verkaufsbereiten Marktteilnehmer dies erwarten. In der Zwischenzeit realisieren wir Projekte in anderen Bereichen, wie z.B. in den Bereichen der Panamax- und Mid-Range- Produkten Tanker. Das ist der Vorteil der Diversifizierung unseres Tanker Portfolios.

#### **10. Worin liegt die Zukunft der Schiffsfonds bei König & Cie.?**

Wir werden auch weiterhin in Tanker und Containerschiffe verschiedener Größe investieren. Diese werden wir weiterhin in Form von Kommanditgesellschaften als geschlossene Fonds anbieten. Aber vielleicht ergeben sich auch nochmal andere Konstrukte oder Gesellschaftsformen, die für das Angebot von Schiffen interessant sein können. Wir arbeiten ständig an neuen Konzepten im In- und Ausland, wobei unser Fokus heute eindeutig auf Modellen unter Tonnagesteuer liegt. Diese sind nicht nur attraktiv sondern tragen in erheblichem Umfang zur Stärkung des maritimen Standorts Deutschland bei. Noch vor ein paar Jahren spielte Deutschland für die Internationale Tankschiffahrt keine Rolle. Heute hat sich das Bild komplett gewandelt, wobei in Deutschland überwiegend moderne Doppelhüllen Tanker beheimatet sind.