

ASSET RESEARCH

König & Cie. GmbH & Co. KG („König & Cie“)
Renditefonds 77
»Produktentanker-Fonds V«

- FondsPortrait

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeine Hinweise	3
Emissionshaus König & Cie.	4
Blick auf das Schifffahrtsegment	6
Blick auf die Schiffe	7
Blick auf Charter und Charterer	8
Blick auf den Vertragsreeder	10
Fondskonzeption	11
Investition	11
Zinskonzept	12
Kaufpreisfaktor	12
Nebenkosten anfänglich/laufend	12
Schiffsbetriebskosten	13
Exitplanung (Schiffsverkauf)	13
Anlegerprognose	14
Fazit	16

Allgemeine Hinweise

In den Analysen von FondsMedia werden Informationen des Beteiligungsprospektes genutzt. Sofern sinnvoll, werden weiterhin Leistungsbilanzen, externe Gutachten u.ä. herangezogen. Für Vergangenheitswerte gilt, dass es keinerlei Garantie oder Gewähr dafür gibt, dass diese oder vergleichbare Ergebnisse auch in der Zukunft eintreten. Es liegt daher nicht in der Absicht von FondsMedia, vergangene Ergebnisse als Indikator für zukünftige Ergebnisse oder Zukunftserwartungen zu deklarieren.

Die für die Analysen genutzten Quellen werden allgemein für glaubwürdig und zuverlässig befunden. FondsMedia übernimmt jedoch keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen FondsMedia, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Inhalte der Analysen und Studien von FondsMedia dienen lediglich der Information und stellen keine Anlageberatung, Empfehlung oder Aufforderung für eine Investition dar.

Alle in den Analysen und Studien genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichnungsrechts und den Rechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aus der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Marken- und Warenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind.

Das Urheberrecht für veröffentlichte, von FondsMedia selbst erstellte Objekte verbleibt allein bei FondsMedia. Eine Vervielfältigung oder Verwendung der Grafiken und Texte dieser Publikation in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Einwilligung von FondsMedia nicht gestattet. Entsprechendes gilt gegenüber Dritten.

Der interne Zinsfuß bzw. die IRR-Rendite gibt die Verzinsung des durchschnittlich gebundenen Kapitals an. Die Zeitpunkte und Höhe der Ein- und Auszahlungen spielen daher eine Rolle. Die Prämissen und Anwendbarkeit der Methode des internen Zinsfußes werden kontrovers diskutiert. Da die Methode unterstellt, dass die Auszahlungen zum internen Zinsfuß nach Steuern wieder angelegt werden, werden Renditeberechnungen umso unrealistischer, je höher die Prognoserendite ausfällt. Durch den Bezug auf die zeitliche Kapitalbindung sind Renditeangaben nach der Methode des internen Zinsfußes grundsätzlich nur mit gleich gelagerten Investitionen vergleichbar. Für das Verständnis der Renditeangaben ist zu beachten, dass sich die Angaben auf das durchschnittlich gebundene Kapital nach Steuern beziehen, also nicht auf die Nominalbeteiligung. Alternativanlagen wie Aktien oder festverzinsliche Wertpapiere können mit der Methode des internen Zinsfußes nicht sinnvoll verglichen werden.

Der Vermögenszuwachs errechnet sich aus der Summe aller Mittelrückflüsse nach Steuern, von denen die Beteiligung plus Agio abgezogen wird. Der verbleibende Überschuss wird dann durch die Beteiligung und die Laufzeit geteilt. Der Vermögenszuwachs ist im Gegensatz zur Methode des internen Zinsfußes mit den Ergebnissen anderer Anlageklassen problemlos vergleichbar.

Hamburg, im November 2008

Emissionshaus König & Cie.

Die König & Cie. GmbH & Co. KG („König & Cie.“) wurde 1999 von Herrn Tobias König gegründet. Seit 1999 hat die König & Cie. GmbH & Co. KG insgesamt 77 Fonds sowie die Marenave Schifffahrts AG mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. EUR 4,1 Mrd. initiiert. König & Cie. veröffentlicht regelmäßig aktuelle Leistungsbilanzen, die einen tiefen Einblick in die Ergebnisse der platzierten Fonds ermöglicht. Das Unternehmen ist als transparent zu bewerten. Schwerpunkt der Emissionstätigkeiten von König & Cie. bilden mit einem Eigenkapitalanteil von rund 81% Schiffsfonds (Quelle: König & Cie. Leistungsbilanz zum 31.12.2007).

König & Cie. hat erstmals im Jahr 2005 zwei Schiffverkäufe realisiert. Anleger dieser Schiffsfonds erzielten je nach Beitrittsjahr im Schnitt einen Vermögenszuwachs nach Steuern von ca. 14% p.a. (Tranche 2003) bis rund 20% p.a. nach Steuern (Tranche 2004). Diese Ergebnisse liegen deutlich oberhalb der langfristigen Marktperformance von ca. 7% p.a. (Quelle: FondsMedia, Die Performance historischer Schiffsfonds, Edition 2008).

Weiterhin hat König & Cie. im Jahr 2007 drei Schiffgesellschaften durch Verkauf der Schiffe aufgelöst. Auf Nachfrage teilte König & Cie. hierzu mit, dass sich für diese Fondsgesellschaften aufgrund stark gestiegener Betriebskosten in Verbindung mit dem schwachen US\$/EUR-Kurs negative Entwicklungsperspektiven abzeichneten. Vermutlich hätten über einen langjährigen Zeitraum keinerlei Auszahlungen realisiert werden können. Die Anleger dieser Schiffsfonds erzielten nach einer Haltedauer von ca. drei bis vier Jahren einen Vermögenszuwachs von rd. 2% bis 3% p.a. Es erscheint sinnvoll, die seinerzeit hohen Gebrauchtpreise zu nutzen, um kurzfristig einen moderaten Vermögenszuwachs auf Anlegerebene sicherzustellen. Andernfalls hätte eine langwierige Kapitalbindung die Folge sein können.

Für das laufende Schiffportfolio von König & Cie. waren kumuliert bis Ende 2007 Nettoumsatzerlöse in Höhe von umgerechnet EUR 912,0 Mio. geplant. Realisiert wurden Nettoumsatzerlöse in Höhe von EUR 928,2 Mio. Demnach liegen die eingefahrenen Nettoumsätze umgerechnet in EUR mit Plus 1,8% über den Ursprungserwartungen. Dabei ist anzumerken, dass das Mehrergebnis auf Portfolio-Ebene zentral auf die Tankerflottenfonds zurückzuführen ist, die insgesamt rund EUR 69 Mio. oberhalb der Ursprungserwartungen liegen.

Nennenswerte Erlösunterschreitungen – umgerechnet in EUR – von mehr als 10% gegenüber den Prospektprognosen liegen für zehn Schiffsfonds bzw. 25% der laufenden Schiffsfonds vor. Die Schiffgesellschaften konnten gleichwohl einen Betriebsüberschuss (in EUR) in Höhe von 85% der Prospektprognosen realisieren und 90% der geplanten Auszahlungen durchführen. Im einfachen Durchschnitt über alle vierzig Schiffsfonds liegen die realisierten Erlöse in EUR mit –5,0% minimal unterhalb der Prospektprognosen.

Seit dem Jahr 2002 hat der US\$ zum EUR im Vergleich zum Vorjahr bis Ende 2007 um durchschnittlich fast 7% nachgegeben. Die Entwertung im Jahr 2007 lag gegenüber dem Jahr 2006 bei 8,4%. Angesichts des schwachen US\$-Kurses ist das Erlösergebnis von König & Cie. positiv zu beurteilen.

Auf der Ausgabenseite – umgerechnet in EUR – sind relativ zur Planung gesehen leichte Einsparungen von 1,7% gegenüber den Ursprungserwartungen festzustellen. Damit haben sich Planungsansätze und das fortlaufende Management in den Bereichen Zins, Währung und Betriebskosten bislang positiv in der Praxis bewährt.

Der Cash Flow, der hier den Betriebsüberschuss vor Tilgung darstellt, liegt bei EUR 484,4 Mio. und fällt mit +5,2% erkennbar höher aus als prognostiziert. Mit Hinblick auf den schwachen US\$ und gestiegener Betriebskosten hat die Schiffsflotte von König & Cie. stabile Betriebsüberschüsse eingefahren.

Für 36 der insgesamt 40 laufenden Schiffsfonds von König & Cie. waren bis Ende 2007 Auszahlungen geplant. 14 Fondsgesellschaften verzeichnen gegenüber den Prospektprognosen um durchschnittlich 17,8% erhöhte Auszahlungen. 22 Fondsgesellschaften liegen relativ zu den Ursprungsplanungen um durchschnittlich 21,0% unterhalb der Auszahlungsprognosen. Die geplanten Auszahlungen liegen ganzjährig gerechnet im einfachen Durchschnitt über alle relevanten Schiffsfonds bei 5,4% p.a. In der Berechnung wurde das Emissionsjahr hinsichtlich der Haltedauer voll angerechnet. Die realisierten Auszahlungen liegen im Schnitt bei 5,0% p.a.

In absoluten finanziellen Größen gemessen waren für die Investoren der laufenden Schiffsfonds von König & Cie. bis Ende 2007 Auszahlungen in Höhe von insgesamt EUR 176,4 Mio. geplant. Ausbezahlt wurden EUR 169,0 Mio. Damit wurden die Ursprungserwartungen auf Portfolioebene zu rd. 96% erfüllt. Nennenswerte Auszahlungsrückstände von ca. 42% der Prospektprognosen verzeichnen lediglich drei im Zeitraum 1999/2000 platzierte Schiffsfonds mit einem Eigenkapitalanteil von 2,7%. Im Endergebnis konnten die Schiffsfonds von König & Cie. bislang einen stabilen und nachhaltigen Cash Flow auf Anlegerebene generieren..

Für 36 der insgesamt 40 laufenden Schiffsfonds von König & Cie. waren bis Ende 2007 Tilgungen geplant. 35 Schiffsfonds verzeichnen planmäßige oder überplanmäßige Tilgungsleistungen. Für einen Schiffsfonds wurde das Finanzierungskonzept verändert, wodurch sich rechnerisch Differenzen zur Ursprungsplanung ableiten. Faktisch liegt eine vertragskonforme Tilgung vor. Über alle Schiffsfonds von König & Cie. wurden bis Ende 2007 Tilgungen in Höhe von umgerechnet US\$ 258,3 Mio. geplant. Tatsächlich liegen die Tilgungsleistungen bei rund US\$ 334,0 Mio. Damit wurden die Ursprungspläne mit einem relativen Plus von ca. 29,3% deutlich übertroffen. König & Cie. hat eingefahrene Mehrerlöse überwiegend für eine raschere Entschuldung der Schiffe verwendet. Hierdurch werden Zinskosten dauerhaft abgesenkt und finanzielle Spielräume für den Fall von schwachen Marktphasen geschaffen.

Die bilanziellen Liquiditätsreserven für das laufende Schiffsportfolio von König & Cie. fallen ohne Berücksichtigung von Kontokorrentkreditlinien in Summe leicht negativ aus. Der Betrag entspricht 0,3% des investierten Eigenkapitals und wird bei der Berechnung des Return on Equity ergebniswirksam verrechnet.

Der Return on Equity ergibt sich aus Tilgungen, Auszahlungen und Liquiditätsreserven im Verhältnis zum investierten Eigenkapital. Für die Gesamtflotte von König & Cie. liegt der geplante Return on Equity bei 13,9% p.a. Diese Benchmark wurde mit einem realisierten Return on Equity in Höhe von 14,9% p.a. relativ gesehen um 7,2% übertroffen.

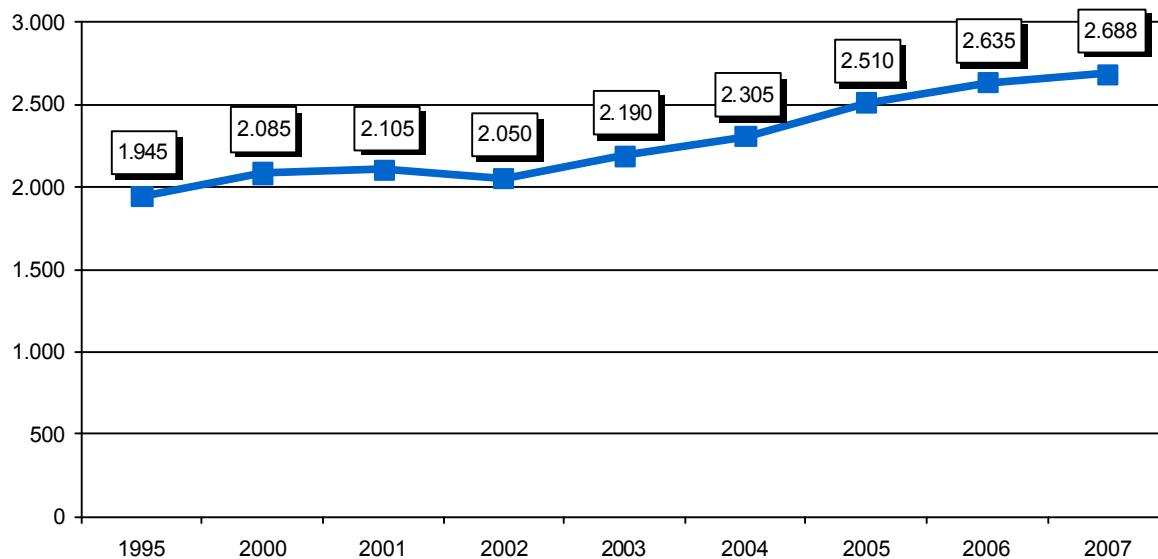
Das Schiffsportfolio von König & Cie. verzeichnet eine äußerst stabile und im Kontext mit externen Faktoren wie einem schwachen US\$-Kurs und gestiegenen Betriebskosten eine äußerst robuste Performance. Die Leistungsfähigkeit von König & Cie. kommt anhand der stabilen Ergebnisse für die Anleger der Schiffsfonds anhand der aktuellen Leistungsbilanz deutlich zum Ausdruck.

Blick auf das Schifffahrtsegment

Anleger können sich über die MT »King Emerald« Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und der MT »King Edgar« Tankschiffahrts GmbH & Co. KG an dem König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« (nachfolgend auch Fondsgesellschaft genannt) beteiligen. Es handelt es sich um zwei nahezu baugleiche Produktentanker der Handysize-Größenklasse. Die Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 38.875 tdw. (MT »King Emerald«), bzw. 38.500 tdw. (MT »King Edgar«). Der MT »King Emerald« wurde im Jahr 2004 in Dienst gestellt und wurde Mitte Oktober 2008 von der Fondsgesellschaft übernommen. Bei dem MT »King Edgar« handelt es sich um einen Neubau, der voraussichtlich zwischen Mitte November bis Ende Dezember 2008 abgeliefert wird.

Das weltweite seewärtige Transportaufkommen von Ölprodukten (Clean Products) hat sich im Zeitraum 1995 bis Ende 2007 durchschnittlich um 3,0% p.a. erhöht. Ab dem Jahr 2003 bis Ende 2007 hat das Transportvolumen jährlich mit durchschnittlich 5,6% p.a. wesentlich stärker zugelegt. Die Wachstumsrate fällt im Vergleich zum Zeitraum 1995 bis 2007 annähernd doppelt so hoch aus. Im Jahr 2007 hat die weltweite Produktentankerflotte ein Transportvolumen von ca. 2,7 Mrd. Tonnenmeilen realisiert. (Quelle: Flottenkommando der Bundesmarine, Jahresbericht 2007, August 2007. Marktentwicklung 2007 auf Basis der Gesamtmarktprognose von Clarkson Research, Shipping Market Outlook, Herbst 2007).

Entwicklung des Transportaufkommens für Ölprodukte 1995 bis 2007 in Tonnenmeilen



Grund für die in den letzten Jahren erheblich angestiegenen Wachstumsraten sind veränderte Import- und Exportrouten, die zu deutlich verlängerten Transportwegen führen. Dabei spielt die chinesische Volkswirtschaft eine erhebliche Rolle. Hieraus resultieren in Summe verlängerte Importwege, die verfügbare Produktentanker entsprechend verknappen (vgl. United Nations Conference on Trade and Development, Review of maritime Transport, 2007).

Ohne Berücksichtigung kleiner Hafenanlagen ergibt sich aus einer Analyse von 419 weltweiten Ports, dass rd. 70% der Häfen einen Tiefgang von maximal 12 Metern aufweisen (Quelle: Department of Economics & Geography, 2008).

Die Produktentanker des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« weisen einen Tiefgang von ca. 12 Metern auf und können daher kleinere oder mittlere Hafenanlagen vollbeladen problemlos anlaufen.

Für Produktentanker der Größenklasse 30.000 bis 60.000 tdw liegen aktuell Neubestellungen mit einer Gesamtkapazität von rd. 17,2 Mio. tdw mit Ablieferung im Zeitraum 2009 bis 2011 vor. Dieser Kapazitätswachstum entspricht bei Ablieferung aller Neubestellungen bis Ende 2011 einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 20,8% p.a. (Quelle: Clarkson Research Services, World Shipyard Monitor, September 2008).

Rund 24% der Produktentanker innerhalb des Handysize-Größensegmentes sind Einhüllenrumpf-Schiffe. Ab dem Jahr 2010 sind diese Schiffe im Schnitt etwa 27 Jahre alt. Im Jahr 2010 greifen deutlich verschärfte Sicherheitsvorschriften, so dass dieser Flottenanteil mittelfristig der Verschrottung unterliegt. Insofern fällt der Netto-Flottenzuwachs für Produktentanker der Handysize-Größenklasse mittelfristig niedriger aus als der prognostizierte Nominalzuwachs (Quelle: Inge Steensland Shipbrokers AS, April 2008). Clarkson prognostiziert eine Verschrotungsquote von 3,4 Mio. tdw im Zeitraum 2008/2009, was rund 84% der Neuablieferungen im Jahr 2008 kompensieren würde (Quelle: Clarkson Research Services, a.a.O., September 2008).

Die Experten von McQuilling Services gehen im Tanker Market Outlook 2008 bis 2012 aufgrund der Konstellation von Nachfrage und Angebot an Tonnage auf Basis von repräsentativen Einzelreisen von nachgebenden Charraten aus. Für mittelgroße Produktentanker mit 38.000 tdw wird ein Ratenrückgang von ca. 13,6% gegenüber dem Charniveau im Jahr 2007 auf US\$ 17.100/Tag für den Zeitraum 2008 bis 2012 prognostiziert. Aktuell liegen das Zeitcharter-Äquivalent (Timecharter Equivalent, TCE), welches aus Einzelreisen hochgerechnet wird, für Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von 40.000 tdw bei US\$ 24.750/Tag (Quelle: Fearnresearch, 24. September 2008, Einjahres-Charter).

Blick auf die Schiffe

Mit dem MT »King Emerald« und MT »King Edgar« handelt es sich um moderne Doppelhüllen-Produktentanker der Handysize-Klasse. Die Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 38.875 tdw. (MT »King Emerald«), bzw. 38.500 tdw. (MT »King Edgar«) und verfügen über zehn separate Ladungstanks sowie zwei Slop-tanks. Der MT »King Emerald« und MT »King Edgar« können bis zu sechs unterschiedliche Ölprodukte gleichzeitig transportieren und sind daher flexibel einsetzbar. Die Epoxyd-Beschichtung (Coating) der Ladetanks erhöht die Lebensdauer der Schiffe, da sie hart sowie öl- und temperaturbeständig ist und dadurch die Korrosion der Tankwände reduziert. Die Dienstgeschwindigkeit der Schiffe liegt bei ca. 14 Knoten.

Bauwerft der Schiffe ist die chinesische Werft Guangzhou Shipyard International Co., Ltd. Die Werft liefert pro Jahr ca. 10 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 380.000 tdw ab und hat bereits mehrere Serien von Handysize-Produktentanker gebaut. Die Schiffe sollen unter der Flagge der Marshall Islands fahren.

Die vertraglich vereinbarten Kaufpreise der Schiffe betragen für den etwa 4,3 Jahre alten MT »King Emerald« rd. US\$ 43,2 Mio. und für den Neubau MT »King Edgar« rd. US\$ 48,2 Mio. Für die Befüllung der Schiffe mit Treibstoff und Schmierstoffen sowie die Erstausrüstung wurden insgesamt TUS\$ 750 kalkuliert. Für Bauaufsicht und Finanzierungskosten werden weiterhin ca. TUS\$ 171,7 angesetzt. Inklusive Anschaffungsnebenkosten liegen die Einstandspreise bei rd. US\$ 43,4 Mio. bzw. US\$ 48,8 Mio.

Die Kaufpreise der Schiffe wurden von einem öffentlich bestellten und vereidigten Schiffsgutachter als „günstig“ (MT »King Emerald«) bzw. als „marktkonform“ (MT »King Edgar«) und in Bezug auf die abgeschlossene Erstcharter und den daraus resultierenden Ertragswert jeweils als „günstig“ beurteilt.

Aktuell liegt der Marktwert für fünf Jahre alte Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von 40.000 tdw bis 45.000 tdw. bei ca. US\$ 53,0 Mio. Die Neubaupreise liegen auf identischer Höhe (Quelle: RS Platou Oslo, RS Platou Monthly, Oktober 2008). Der Einstandspreis inkl. Anschaffungsnebenkosten für den 4,3 Jahre alten MT »King Emerald« in Höhe von US\$ 43,2 Mio. erweist sich im Marktvergleich als günstig. Der Einstandspreis inkl. Anschaffungsnebenkosten für den Neubau MT »King Edgar« von US\$ 48,2 Mio. liegt ebenfalls unterhalb der Marktpreise. Demnach wurden die Produktentanker des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« zu vernünftigen Preisen angekauft.

Blick auf Charter und Charterer

Der MT »King Emerald« ist an die Scorship Tankers Ltd. (nachfolgend Scorship genannt) auf unbefristete Zeit verchartert. Für das Schiff ist eine Poolbeschäftigung im „Scorpio Handymax Tanker Pool“ vorgesehen. Der Scorpio Handymax Tankerpool soll nach Angaben des Betreibers bis Ende 2008 auf 23 Schiffe anwachsen. Als Poolrate wurden netto anfänglich US\$ 23.000/Tag kalkuliert. Die Chartererlöse des MT »King Emerald« sind nicht fixiert, sondern richten sich variabel nach den Rückflüssen des Pools. Die Dauer der Poolbeschäftigung wird kalkulatorisch mit drei Jahren angesetzt. Nach dem Auslaufen der Poolbeschäftigung wird bis zum Ablauf des Prognosezeitraums Ende des Jahres 2025 mit einer prognostizierten Anschlusscharter in Höhe von netto US\$ 21.800/Tag geplant.

Für einen Vergleich der kalkulierten Poolcharterrate des MT »King Emerald« mit Marktdaten ist eine Umrechnung der Nettocharter auf Bruttoerlöse erforderlich. Hierfür wird eine die Poolgebühr in Höhe von 4% bezogen auf die Bruttochartererlöse zugrundegelegt. Weiterhin wird vorsorglich eine Kommissionsgebühr in Höhe von 1,25% kalkuliert. Umgerechnet liegen die kalkulierten Chartererlöse brutto für die ersten drei Einsatzjahre bei US\$ 24.274/Tag. Aktuell liegen das Zeitcharter-Äquivalent (Timecharter Equivalent, TCE), welches aus Einzelreisen hochgerechnet wird, für Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von 40.000 tdw über einen Zeitraum von 12 Monaten bei US\$ 24.750/Tag (Quelle: Fearnresearch, 24. September 2008). Damit liegt die kalkulierte Poolcharterrate für die ersten drei Einsatzjahre praktisch auf Höhe des aktuellen Marktniveaus.

Berücksichtigt man die durchschnittliche Spotcharterrate im Scorpio-Handymax-Tankerpool zwischen Januar und September 2008 in Höhe von brutto US\$ 26.084/Tag, erscheint die kalkulierte Poolcharterrate konservativ angesetzt.

Der MT »King Edgar« ist an die Gem Shipping Company Ltd. (nachfolgend Gem Shipping genannt) für drei Jahre plus drei Optionen zu Gunsten des Charterers für jeweils ein weiteres Jahr ab Übernahme des Schiffes verchartert. Die Bruttocharterrate beträgt für die ersten drei Jahre US\$ 23.000/Tag und für die Optionsjahre US\$ 22.000/Tag.

In der Wirtschaftlichkeitsprognose werden die Verlängerungsoptionen nicht berücksichtigt, sondern nach Auslaufen der Festcharter mit einer prognostizierten Anschlusscharter in Höhe von netto US\$ 21.800/Tag kalkuliert. Sofern der Charterer die Verlängerungsoptionen ausüben würde, läge die Nettocharter bei Berücksichtigung einer Adresskommission in Höhe von 1,25% bei US\$ 21.725/Tag. Insofern impliziert die Ertragsplanung diesbezüglich keine nennenswerten Erlösriskien.

Mit Gem Shipping handelt es sich um ein relativ junges Charterunternehmen. Aus diesem Grund hat sich Scorpio Commercial Management s.a.m., Monaco zusätzlich für die Erfüllung aus diesem Chartervertrag als Garant verpflichtet. Es handelt sich hier um ein Unternehmen, das dem Umfeld eines Gesellschafters des Vertragsreeders zuzurechnen ist. Gemäß einer Auskunft der Analyseagentur Dynamar B.V., Niederlande, vom 1. Oktober 2008, wird die Scorpio Commercial Management s.a.m. mit 4 (auf einer Skala von 1 = niedriges Risiko bis 10 = hohes Risiko) bewertet. Es handelt sich um eine solide Note bzw. Bewertung für den Chartergaranten.

Die kalkulierte Anschlusscharter für die Schiffe des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« beläuft sich brutto, bei vorsorglicher Anrechnung von Poolgebühren und Adresskommissionen von insgesamt 5%, auf US\$ 22.947/Tag. Für den ca. zehnjährigen Zeitraum 1999 bis September 2008 lagen die Charterlöse (Spotmarkt, durchschnittlicher Tageserlös) bei US\$ 19.436/Tag (Quellen: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly, Ausgaben 2007/ 2008, Maritime Strategies International, 2003/2004).

Der Beteiligungsprospekt zum König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« beinhaltet eine Sensitivitätsanalyse, in der die kalkulierte Anschlusscharter bzw. Poolcharter gegenüber der Prospektplanung um 20% niedriger ausfällt. Die szenarisch reduzierte Charrate innerhalb der Sensitivitätsanalyse liegt umgerechnet bei brutto US\$ 18.358/Tag und damit ca. 5,5% unterhalb des Zehnjahresdurchschnitts. In diesem Risikoszenario würden Anleger des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« bei ansonsten unveränderten Annahmen einen Vermögenszuwachs nach Steuern von ca. 2,3% p.a. erzielen (kalkulierte Laufzeit 17 Jahre). Gegenüber dem momentanen Charratenniveau liegt in diesem Szenario ein dauerhafter Ertragsabschlag von 25,8% vor.

Während der Betriebsphase wird für den Zeitraum Ende 2008 bis Ende 2025 durchgängig ein Kurs von 1 EUR = 1,48 US\$ kalkuliert. Der Durchschnittskurs im Zeitraum 1998 bis Oktober 2008 lag bei 1 EUR = 1,16 US\$. Die Wechselkursannahme erscheint damit ausreichend konservativ. Für die Schiffe werden ab dem ersten vollen Einsatzjahr 2009 durchschnittlich 358 Einsatztage unterstellt.

Blick auf den Vertragsreeder

Der Vertragsreeder ist ein zentraler Partner der Fondsgesellschaft, da er für die technische und kaufmännische Betreuung der Schiffe verantwortlich ist. Vertragsreeder des MT »King Emerald« und MT »King Edgar« ist die Scorship Navigation GmbH & Co. KG (nachfolgend Scorship Navigation genannt). Es handelt sich um eine Reederei mit Sitz in Hamburg, die König & Cie. gemeinsam mit der Scorpio Shipping Company Limited, British Virgin Islands, im Jahr 2005 gegründet hat. Der Vertragsreeder wird die Schiffe innerhalb des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« u.a. umfassend versichern.

An der Reederei sind die Gründungsgesellschafter jeweils zur Hälfte beteiligt. Geschäftsführer sind Tobias König und Jens Mahnke von König & Cie. sowie Emanuele A. Lauro, der gleichzeitig Deputy Managing Director der Scorpio Ship Management s.a.m, Monaco, ist. Die Scorship Navigation GmbH & Co. KG bereedert gegenwärtig vier Doppelhüllen-Chemikalien-Öltanker mit Eisklasse in der Größe 37.400 tdw., sowie sechs moderne Rohöl- und Produktentanker mit Doppelhülle und Doppelboden in der Größenklasse 73.000 tdw. sowie einen Massengutfrachter der Größenklasse 170.000 tdw.

Die technische Bereederung der Schiffe wird durch die COLUMBIA Shipmanagement (Deutschland) GmbH (COLUMBIA), Hamburg, erfolgen. COLUMBIA bereedert insgesamt etwa 300 Schiffe und ist lt. Prospektherausgeber einer der weltgrößten Bereederer. Im Rahmen des technischen Managements sorgt die COLUMBIA Shipmanagement (Deutschland) GmbH für die Bemannung der Schiffe, das technische Management, die Durchführung der erforderlichen Instandhaltungen, Reparaturen und Klassearbeiten, die Versorgung mit Ersatzteilen, Proviant und Schmierstoffen und die Durchführung des erforderlichen Sicherheitsmanagements.

Die Bereederungsgebühr liegt bei 4% der vereinnahmten Erlöse. Weiterhin erhält der Vertragsreeder bei Veräußerung der Schiffe 3% des Bruttoverkaufserlöses. Die Regelungen verhalten sich marktkonform.

Während der Betriebsphase der Schiffe greift für den Vertragsreeder eine Erfolgsbeteiligung. Sofern die im Gesellschaftsvertrag definierten Ergebnisse für die Anleger des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« übertroffen werden, erhält der Vertragsreeder 25% der erzielten Mehrerlöse.

Die Höhe des Gewinnvorab/Profit-Sharing wird für das Geschäftsjahr 2010 beispielhaft wie folgt gerechnet: Die geplanten Ergebnisse der Emittenten betragen in 2010 insgesamt TEUR 5.631. Daraus ergibt sich im Falle einer Überschreitung der geplanten Ergebnisse um beispielsweise 10% auf rund TEUR 6.194 für die Begünstigten aus dem Gewinnvorab/Profit-Sharing ein Betrag in Höhe von rund TEUR 141, das entspricht 25% des Mehrergebnisses in Höhe von TEUR 564. Bei einer Überschreitung der geplanten Ergebnisse um beispielsweise 20% würde sich ein Gewinnvorab/Profit-Sharing Betrag in Höhe von rund TEUR 282 ergeben.

Durch diese Einbindung werden die Interessen der Anleger und des Schiffsmanagement gleichgerichtet, was positiv zu beurteilen ist. Weiterhin ist festzustellen, dass etwaige Mehrerlöse zu drei Vierteln und damit mehrheitlich bei den Anlegern verbleiben.

Fondskonzeption

Investition

Das Gesamtinvestitionsvolumen des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« inkl. Agio beläuft sich umgerechnet auf Euro 70,4 Mio. Für die Investitionsphase wird ein Kurs von 1 EUR = 1,48 US\$ angenommen. Während der Investitionsphase erfolgt eine formale Mittelfreigabe- und Mittelverwendungskontrolle durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Es ist beabsichtigt, Emissions- bzw. Anlegerkapital in Höhe von insgesamt EUR 29,9 Mio. zzgl. 5% Agio einzuwerben. Hiervon sollen insgesamt EUR 25,9 Mio. auf Standardkommanditkapital und EUR 4,0 Mio. auf Vorzugskommanditkapital entfallen. Der Vertragsreeder Scorship Navigation hat Platzierungsgarantien über das Emissionskapital zuzüglich Agio abgegeben.

Wenn 12 Monate minus 10 Tage nach Ablieferung des jeweiligen Schiffes nicht eine Einlage in Höhe des gesamten Emissionskapitals zuzüglich Agio gezeichnet worden ist, hat sich Scorship gegenüber den Emittenten verpflichtet, eine Einlage direkt oder als Treugeber zu übernehmen, die in ihrer Höhe der Differenz zwischen den gezeichneten Einlagen und dem gesamten Emissionskapitals zuzüglich 5% Agio entspricht.

Die Bonität von Scorship Navigation wurde von CREDITREFORM am 9. September 2008 mit einem Bonitätsindex von 298 (auf einer Skala von 100 = ausgezeichnete Bonität bis 600 = harte Negativmerkmale) beziffert.

Für die Finanzierung des MT »King Emerald « und des MT »King Edgar« wurden US\$ 35,15 Mio. zum prospektierten Kurs von ca. 1 EUR = 1,48 US\$ kursgesichert. Dieser Betrag entspricht ca. 38% der Schiffskaufpreise.

Es sollen 40% der Darlehenssumme in JPY gewechselt werden. Dabei wurde der nicht gesicherte Wechselkurs US\$/JPY für die gesamte Laufzeit der Darlehen als feste Größe betrachtet.

Die Laufzeit der Hypothekendarlehen in Höhe von insgesamt rd. US\$ 57,4 Mio. beträgt ca. 15 Jahre. Die Fremdmittelquote liegt umgerechnet in EUR bei rd. 56% des Investitionsvolumens (exkl. Agio) und fällt damit vergleichsweise moderat aus.

Die norddeutsche Geschäftsbank, mit der die Hypothekendarlehen abgeschlossen wurden, hat den Fondsgesellschaften weiterhin jeweils einen Kontokorrentkredit in Höhe von bis zu US\$ 1,5 Mio. zugesagt.

Zur Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals wurden kurzfristige Fremdmittel in Höhe von insgesamt EUR 24,1 Mio. vertraglich zugesichert.

Zinskonzept

Für den König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« wurden Zinsabsicherungen für ca. 60% der Schiffshypothekendarlehen (umgerechnet in US\$) mit einer Laufzeit von jeweils fünf Jahren ab Übernahme der Schiffe abgeschlossen. Der vereinbarte Festzins für diese Darlehenstranchen liegt bei ca. 5,64% (gewogenes Mittel). Als Zinssätze für die nicht festgeschriebenen Darlehenszinsen werden für die JPY- und US\$-Hypothekendarlehen folgende Annahmen unterstellt:

Jahr	Prognose-Zinssatz	
	JPY-Darlehen	USD-Darlehen
2008	-	6,40%
2009-2012	2,50%	6,50%
2013-2017	3,00%	7,00%
2018-2022	3,50%	7,50%
2020-2025	4,00%	8,00%

Hinsichtlich der Zinsänderungsrisiken obliegt es dem Fondsmanagement in Zusammenarbeit mit den finanzierenden Banken, etwaige Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen und gegenzusteuern. Eine Sensitivitätsanalyse im Beteiligungsprospekt mit einer dauerhaften relativen Zinserhöhung gegenüber den geplanten Zinssätzen von +20% weist bei ansonsten unveränderten Prämissen keine nennenswerten Ergebnisänderungen auf.

Kaufpreisfaktor

Für den nachfolgend ermittelten Kaufpreisfaktor werden 360 Einsatztage mit einer Charrate von netto US\$ 22.000/Tag angesetzt. Diese Charrate entspricht dem Durchschnitt über den Prognosezeitraum. Der Kaufpreisfaktor (Gesamtinvestitionsvolumen inkl. Agio, exkl. geplanter Liquiditätsreserve / Jahrescharterereinnahme, Wechselkurs 1 EUR = 1,48 US\$ für EUR-Positionen) für die Schiffe innerhalb des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« liegt bei dem 6,6fachen. Angesichts der marktkonformen Chartererlösplanung für die Schiffe des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« liegt ein nachhaltiger Kaufpreisfaktor vor.

Nebenkosten anfänglich/laufend

Für die Ermittlung der anfänglichen Nebenkosten werden sämtliche Positionen inkl. 5% Agio und Zwischenfinanzierungskosten abzüglich der Anschaffungspreise für die Schiffe und der Liquiditätsreserve herangezogen. Anschaffungsnahe Nebenkosten sind nicht den Fondsnebenkosten zuzuordnen (Betankung, Erstausrüstung, vorbereitende Bereederung u.ä.). In Summe ergibt sich auf dieser Basis ein anfänglicher Nebenkostenanteil von EUR 7,7 Mio. bzw. 25,7% bezogen auf das Kommanditkapital in Höhe von EUR 30,1 Mio. Es handelt sich um eine marktübliche anfängliche Fondsnebenkostenquote.

Die laufenden Fondsnebenkosten ergeben sich aus den Gesellschaftskosten und dem Zins- und Währungsmanagement. Im Durchschnitt über den Zeitraum der Betriebsphase der Schiffe ab 2008 bis zum Jahr 2024 liegen die kalkulierten laufenden Fondsnebenkosten bei 1,3% p.a. bezogen auf das Anlegerkapital.

Die laufenden Fondsnebenkosten des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« liegen damit auf marktüblicher Höhe. Positiv ist anzumerken, dass sich die laufenden Fondsnebenkosten im Falle von gegenüber der Prospektplanung verringerten Einnahmen reduzieren würden, da sich die Gebühr für das Zins- und Währungsmanagement auf die erzielten Bruttofrachten bezieht.

Schiffsbetriebskosten

Die in der Prognoserechnung angesetzten Schiffsbetriebskosten beruhen auf Prognose- und Erfahrungswerten des Vertragsreeders und sind zu 100% in US\$ kalkuliert. Es werden 365 Kostentage angesetzt.

Die Schiffsbetriebskosten sind in 2008 bei dem MT »King Emerald« mit US\$ 5.408/Tag und bei dem MT »King Edgar« mit US\$ 5.297/Tag kalkuliert. Die kalkulierten Kosten werden in 2009 um ca. 6,7% auf US\$ 5.768/Tag bzw. US\$ 5.650/Tag erhöht.

Im Zeitraum 2010/ 2011 findet eine weitere kalkulatorische Kostensteigerung um jeweils ca. 4,5% p.a. statt. Für die Jahre 2012/2013 werden die Schiffsbetriebskosten planerisch um 4,0% p.a. angehoben. Ab dem Jahr 2014 bis 2025 werden die budgetierten Schiffsbetriebskosten um 3,0% p.a. erhöht.

Drewry Shipping Consultants geben für fünf bis zehn Jahre alte Produktentanker der Handysize-Größenklasse tägliche Schiffsbetriebskosten in Höhe von US\$ 6.840/Tag an (Quelle: Drewry Shipping Consultants, Tanker Insight, April 2008). Hierbei sind typischerweise auch die Kosten für die Bereederung und administrative Kostenpositionen enthalten.

Unter Anrechnung der Vertragsreedergebühr liegen die kalkulierten Schiffsbetriebskosten für die Schiffe des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« im Jahr 2009 bei ca. US\$ 6.744/Tag. Die kalkulierten Schiffsbetriebskosten erweisen sich damit als marktconform.

Lt. einer Sensitivitätsanalyse im Beteiligungsprospekt zum König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« würden bei gegenüber der Prospektplanung um 20% erhöhte Schiffsbetriebskosten bei ansonsten unveränderten Annahmen die Anleger einen Vermögenszuwachs nach Steuern von ca. 4,3% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage erzielen (Beitritt und Einzahlung Januar 2009, Laufzeit 17 Jahre).

Weiterhin werden Kosten für jährliche Überprüfungen der Schiffe durch die Öl-Gesellschaften (Vettings), berücksichtigt. Über die gesamte Prognosezeit (Ende 2008 bis Ende 2025) werden Werft-, Dockungs- und Vettingskosten in Höhe von insgesamt ca. US\$ 10,0 Mio. kalkuliert.

Exitplanung (Schiffsverkauf)

Zum Ende des Jahres 2025 wird für die Schiffe nach rd. 21 Einsatzjahren (MT »King Emerald«) bzw. ca. 17 Einsatzjahren (MT »King Edgar«) ein Verkaufserlös von insgesamt US\$ 29,2 Mio. prognostiziert. Pro Schiff liegt der geplante Verkaufserlös bei rd. US\$ 14,6 Mio., was in etwa 31,6% der ursprünglichen Anschaffungspreise inkl. Anschaffungsnebenkosten entspricht (bezogen auf den durchschnittlichen Kaufpreis beider Schiffe).

Ein Vergleich des kalkulierten Verkaufspreises mit Marktdaten ist insofern kaum möglich, da rd. zwanzig Jahre alte Schiffe derzeit weitüberwiegend Einhüllenrumpfschiffe darstellen. Für rd. 19 Jahre alte Einhüllenrumpfschiffe gibt Platou RS Oslo einen aktuellen Marktpreis von US\$ 14,0 Mio. an (Quelle: RS Platou Oslo, a.a.O., Oktober 2008).

Geht man von einem Nullverkaufserlös aus, der den aktuellen Schrottwert der Schiffe von mindestens US\$ 3,5 Mio. außen vor lässt, würden Anleger des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« bei ansonsten unveränderten Annahmen einen Vermögenszuwachs nach Steuern von ca. 2,2% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage erzielen. Hieraus ergibt sich ein entsprechendes Sicherheitspotenzial hinsichtlich des kalkulierten Verkaufspreises im Jahr 2025.

Ebenso wie für die Betriebsphase gilt für den Veräußerungsfall eine Gewinnbeteiligung, ein so genanntes Profit-Sharing. Die Regelungen zum Profit-Sharing werden im Emissionsprospekt ausführlich dargestellt.

Sofern zwischenzeitlich eine „Underperformance“ eintritt, ist diese prinzipiell vor einer Partizipation des Schiffsmangers auszugleichen.

Bemerkenswerterweise werden hingegen Mehrergebnisse eines Jahres nicht auf anschließend eintretende Minderergebnisse angerechnet. Identisches gilt bei einem niedrigeren Verkaufserlös als geplant. Die Gewinnbeteiligung für das Schiffsmangement greift also nur dann, wenn die Prospektplanung langfristig übertroffen wird.

Die Basis bilden die geplanten handelsrechtlichen Ergebnisse exklusive Abschreibungen, die detailliert im Gesellschaftsvertrag dokumentiert werden.

Übersteigt das handelsrechtliche Ergebnis der Gesellschaft die geplanten Ergebnisse, erhält der Vertragsreeder Scorship – an dem König & Cie. zur Hälfte beteiligt ist – 25% des positiven Mehrergebnisses.

Das Profit Sharing erscheint hinsichtlich der Gleichstellung der Interessen aller Beteiligten sinnvoll. Da drei Viertel etwaiger Mehrergebnisse bei den Anlegern des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« verbleiben, verhält sich die Bemessung anlegerorientiert.

Anlegerprognose

Für den König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« werden bezüglich des Anlegerkapitals zwei unterschiedliche Modelle angeboten. Die Mindestbeteiligung liegt bei EUR 15.000 zzgl. 5% Agio. Die Haftung bei Kommanditisten ist auf die Nominaleinlage beschränkt. Es besteht keine gesetzliche Nachschusspflicht. Entnahmen können gleichwohl zu einer Wiederaufhebung der Haftung führen. Für beide Investorentypen sind die Einlagen in Höhe von 100% zzgl. des 5% Agio sofort einzuzahlen. Einzahlungen können wahlweise in US\$ oder EUR stattfinden. Die geplante Laufzeit liegt bei ca. 17 Jahren bis Ende 2025.

Ein relativ geringer Betrag von EUR 4 Mio. bzw. 13,3% des Kommanditkapitals in Höhe von insgesamt rd. EUR 30,1 Mio. entfällt auf Vorzugskommanditisten. Diese erhalten ab Einzahlung durchgängig bis zum Jahr 2025 eine gegenüber den Standardkommanditisten bevorrechtigte Auszahlung in Höhe von 6,0% p.a. (2008 zeit-anteilig).

Bei Schiffsverkauf erhalten die Vorzugskommanditisten einen gegenüber den Standardkommanditisten bevorrechtigten Ergebnisanteil, bis sich aus sämtlichen Mittelrückflüssen eine IRR-Rendite vor Steuern von 6,0% p.a. ergibt („Sollgewinn“). Der geplante Vermögenszuwachs nach Steuern inkl. Schiffsverkauf liegt für Vorzugskommanditisten bei ca. 5,7% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage (kalkulierte Laufzeit 17 Jahre).

Für das Standardkommanditkapital von insgesamt EUR 25,9 Mio. werden ab dem Jahr 2008 bis 2023 durchgängig Auszahlungen in Höhe von 7,5% p.a. geplant (2008 zeitanteilig zur Einzahlung). In den tilgungsfreien Jahren 2024/2025 werden Auszahlungen in Höhe von 15,5% p.a. prognostiziert. Der geplante Vermögenszuwachs nach Steuern für Standardkommanditisten des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« beträgt 6,0% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage.

Nachdem die Vorzugskommanditisten die geplanten Ergebnisse inklusive der Veräußerung der Schiffe wie dargestellt realisiert haben, erhalten die Standardkommanditisten zunächst eine Auszahlung bis zur Höhe des Betrages, der eine IRR-Rendite von 15% p.a. vor Steuern auf das gebundene Kapital ergibt („Sollgewinn“). Das höhere Risiko für Standardkommanditisten wird insofern durch einen gegenüber den Vorzugskommanditisten wesentlich höheren Sollgewinn ausgeglichen. Sofern nach Verkauf der Schiffe eine weitere Liquidität verbleibt, wird diese gleichmäßig unter beiden Investorentypen aufgeteilt.

Aus dem geplanten Schiffsverkauf sollen Standardkommanditisten eine Auszahlung von ca. 64% bezogen auf die Nominaleinlage erhalten, Vorzugskommanditisten liegen hier bei 100%. Diesen Betrag können sich Anleger auf Wunsch auch in US\$ auszahlen lassen und bei Bedarf ungünstigen Kursentwicklungen entgegenwirken.

Da es sich bei dem König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« um einen Tonnagesteuerfonds handelt, spielen steuerliche Aspekte in der Berechnung von Anlegerprognosen eine nachgeordnete Rolle. Rund 99,3% der Erträge verbleiben konzeptgemäß netto beim Investor.

Fazit

Aufgrund der derzeitigen Verunsicherungen von Privatinvestoren durch die unsägliche „Finanzkrise“ stehen aktuell potenzielle Risiken bis hin zu denkbaren Vermögensverlusten bei Neuinvestitionen eindeutig im Vordergrund. Hier bildet zunächst das Emissionshaus den zentralen Ausgangspunkt. König & Cie. ist ein Emissionshaus mit interner Schifffahrtskompetenz und kann unmittelbar in das operative Tagesgeschäft eingreifen. Die sehr guten Ergebnisse der aktuellen Leistungsbilanz, welche die Ursprungsprognosen auf Portfolio-Ebene übertreffen, sind insbesondere auf die hohe Marktkompetenz des Unternehmens zurückzuführen.

Die Schiffsverkäufe von König & Cie. im letzten Jahr haben dazu geführt, Fondsgesellschaften und deren Anleger vor tendenziell negativen Aussichten und einer entsprechend langen Kapitalbindung zu bewahren. Hierfür wurden die seinerzeit hohen Marktpreise sinnvoll genutzt. Alle Anleger dieser Fonds haben einen moderaten Vermögenszuwachs erzielt.

Geht man davon aus, dass sich die Chartermärkte für die Produktentanker des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« gegenüber dem jetzigen Niveau dauerhaft um ca. 26% nach unten bewegen und dort ca. siebzehn Jahre, d.h. während der gesamten Planlaufzeit verharren, würden Anleger des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« bei ansonsten unveränderten Annahmen einen Vermögenszuwachs von ca. 2,3% p.a. erzielen. Annähernd identisches gilt bei einem Nullverkaufserlös, der reine Theorie darstellt, da Seeschiffe prinzipiell einen Restwert innehaben. Auf der Erlösseite würden demzufolge nennenswerte Verschlechterungen gleichwohl eine Vermögensmehrung der Anleger zulassen.

Die Betriebskostenkalkulation für die Schiffe des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« ist als marktkonform bis konservativ zu beurteilen. Weiterhin stellt der kalkulierte Wechselkurs von 1 EUR = US\$ 1,48 für die nächsten siebzehn Jahre eine konservative Erlös- und Kostenkalkulationsannahme dar. Sollte sich der US\$ erholen und beispielsweise ein Niveau von 1,25 erreichen, würden sich die EUR-Überschüsse für die Fondsgesellschaft kursbedingt um ca. 18,4% erhöhen. Kosten, die in EUR zu leisten sind, würden sich parallel kursbedingt verbilligen. Langfristig gesehen impliziert diese Planungsgrundlage angesichts des langfristigen Verhältnisses des US\$ zum EUR entsprechende Zusatzlörspotenziale, die im übrigen etwaige Abwärtsbewegungen der Chartermärkte kompensieren könnten.

Der für die Anleger des König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« geplante Vermögenszuwachs nach Steuern von ca. 6% pro Jahr mag auf den ersten Blick vielleicht nicht sensationell erscheinen. Allerdings basiert die Anlegerprognose auf soliden und vernünftigen Annahmen. Solide 6% sind gerade heutzutage mehr wert als unsichere bzw. undurchsichtige 12% - wohlmöglich inklusive finaler Vermögensverluste trotz Kapitalerhaltungsgarantien.

Der Sachwert Schiff unterliegt keinen plötzlichen Entwertungen, wie sie sich derzeit an den Börsenplätzen abspielen. Für eine nachhaltige Altersvorsorge stellen professionell aufgestellte und betreute Schiffsfonds wie der König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« einen wichtigen Baustein dar. Langfristig orientierte Anleger, denen es insbesondere auf das Mindestziel Vermögenserhalt ankommt, finden mit dem König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« eine Offerte, welche diese Maxime nach vernünftigem Ermessen erfüllen dürfte. Garantien gibt es hier nicht - wie wenig diese tatsächlich wert sein können, haben deutsche Anleger in jüngster Vergangenheit ausreichend miterleben müssen.



FMG FondsMedia GmbH
Wichmannstrasse 4
Haus 1 West
22607 Hamburg
Phone: ++49 (40) 854 076 - 0
Fax: ++49 (40) 854 076 - 40
info@fonds-media.de
www.fondsmedia.com