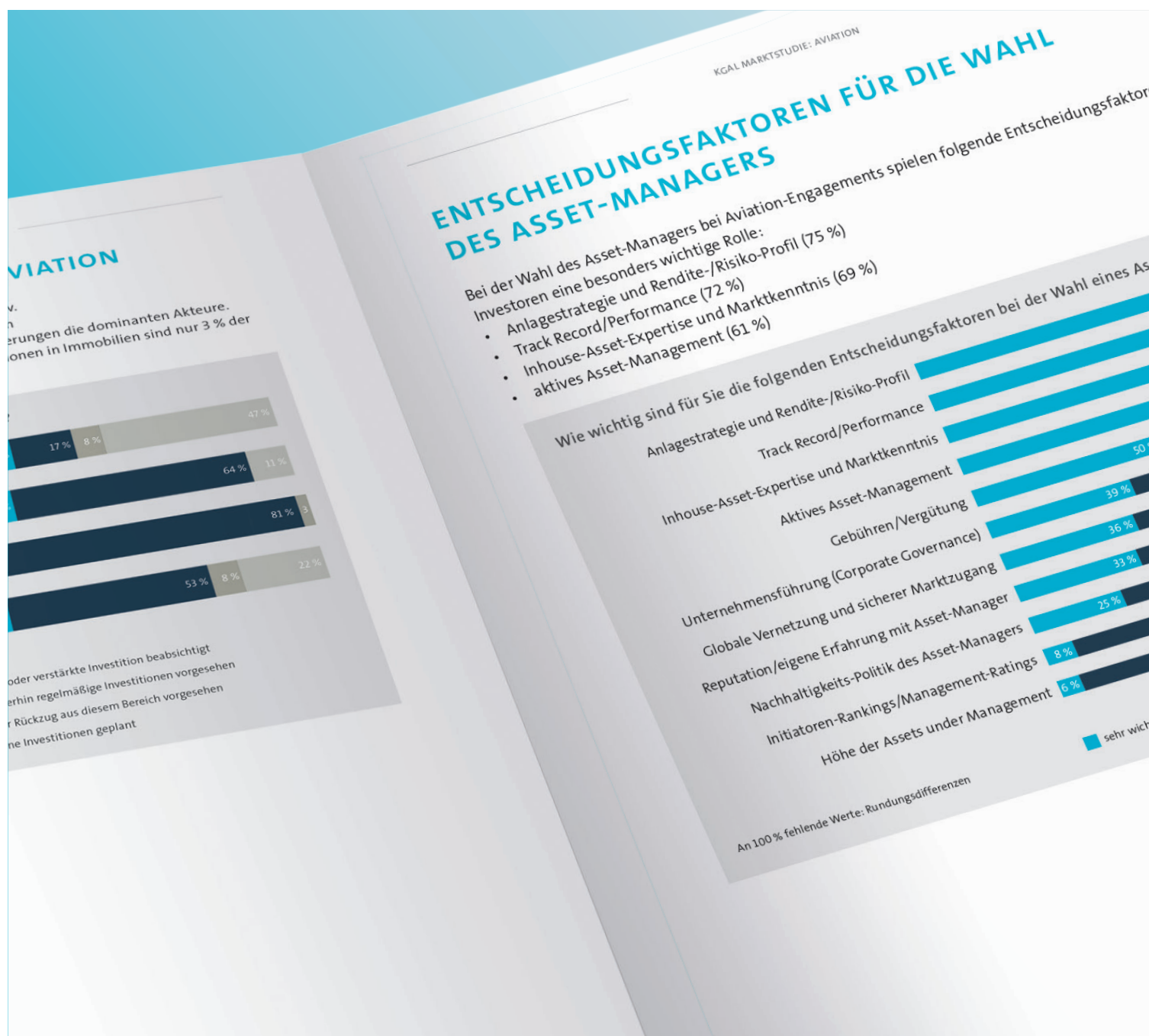


MARKTSTUDIE

INVESTITIONEN IN DIE ASSET-KLASSE AVIATION BEFRAGUNG INTERNATIONALER INSTITUTIONELLER INVESTOREN 2016



VORWORT



GERT WALTENBAUER
VORSITZENDER DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG (CEO)
DER KGAL GMBH & CO. KG

Die Menschheit wird immer mobiler, die globale Luftfahrt wächst in völlig neue Dimensionen. Die International Air Transport Association (IATA) rechnet bis 2034 mit einem jährlichen Wachstum der Passagierzahlen von vier Prozent. Das entspricht einer Verdopplung in 20 Jahren. Gleichzeitig wird der Investitionsbedarf für neue Flugzeuge mit zukunftsweisenden nachhaltigen Technologien ebenfalls exorbitant wachsen und die Marke von fünf Billionen US-Dollar überschreiten.

Dies ist eine enorme Chance für die KGAL und für unsere Investoren. Denn wir verfügen in diesem Bereich über eine langjährige erfolgreiche Expertise. Seit 1979 haben wir mehr als 700 Flugzeuge finanziert und gemeinsam mit zahlreichen privaten und institutionellen Investoren Flugzeugfonds mit einem Investitionsvolumen von mehr als 6,7 Milliarden Euro realisiert.

Parallel dazu haben wir uns auch schon seit langem das Thema Nachhaltigkeit auf die Fahne geschrieben. Denn ein verantwortungsbewusster Umgang mit knappen Ressourcen zahlt sich aus, ökologisch und ökonomisch. Ein niedrigerer Treibstoffverbrauch reduziert CO₂-Emissionen und Treibstoffkosten. Moderne Triebwerke senken aufgrund einer geringeren Lärmbelastung beim Flugbetrieb auch die Gebühren für die Flughafennutzung.

Berücksichtigt man Nachhaltigkeitsaspekte bereits bei der Flugzeugfinanzierung, entstehen so Win-Win-Situationen mit einem Mehrwert für alle Beteiligten. Diesen Kurs setzen wir konsequent fort und entwickeln im Einklang mit den Anlagebedürfnissen unserer institutionellen Kapitalanleger neue nachhaltige Investmentmöglichkeiten.

In der vorliegenden Marktstudie Aviation haben wir die wesentlichen Erkenntnisse einer Ende 2016 bei institutionellen Investoren der KGAL durchgeführten Befragung zusammengefasst. Den Teilnehmern an der Studie möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich für ihre Offenheit danken, mit der sie ihre Wünsche und Erfordernisse bei Anlagestrategien im aktuellen Kapitalmarktumfeld geäußert haben. Wir verfügen hiermit über eine hervorragende Grundlage, um weitere attraktive bedarfsorientierte und zukunftsweisende Beteiligungsmodelle zu entwickeln.

INHALT

Analyse-Repräsentativität	4
Anlagevermögen.....	4
Interesse an der Asset-Klasse Aviation	5
Entscheidungsfaktoren für die Wahl des Asset-Managers	6
Anlagevolumen der Asset-Klasse Aviation/ Portfolio-Diversifikation	7
Bedeutung strategischer Investmentkriterien.....	8
Präferenzen für zukünftige Investitionen nach Anlageform	9
Präferenzen für Investitionen nach Struktur der Anlage	10
Investitions-Zeitpunkt	11
Präferenz nach Flugzeugtyp	12
Alter der Flugzeuge	13
Investitionszeitraum	14
Zielrenditen	15
Fremd- vs. Eigenkapital	16
Relevanz von Alignments-of-Interest	17
Konzeption des Alignment-of-Interest	18
Bedeutung von Einflussfaktoren	19

METHODISCHER STECKBRIEF DER UNTERSUCHUNG

Adressbasis:

Institutionelle Investoren

Erhebungsmethode:

Online (personalisiert – Single-Link)

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen mit teiloffenen Fragen

Erhebungszeitraum:

15. September bis Ende 2016

Durchführendes Institut:

GESS Phone & Field Marktforschung GmbH

KOMMENTATOREN



FLORIAN MARTIN
SPRECHER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
KGAL CAPITAL GMBH & CO. KG



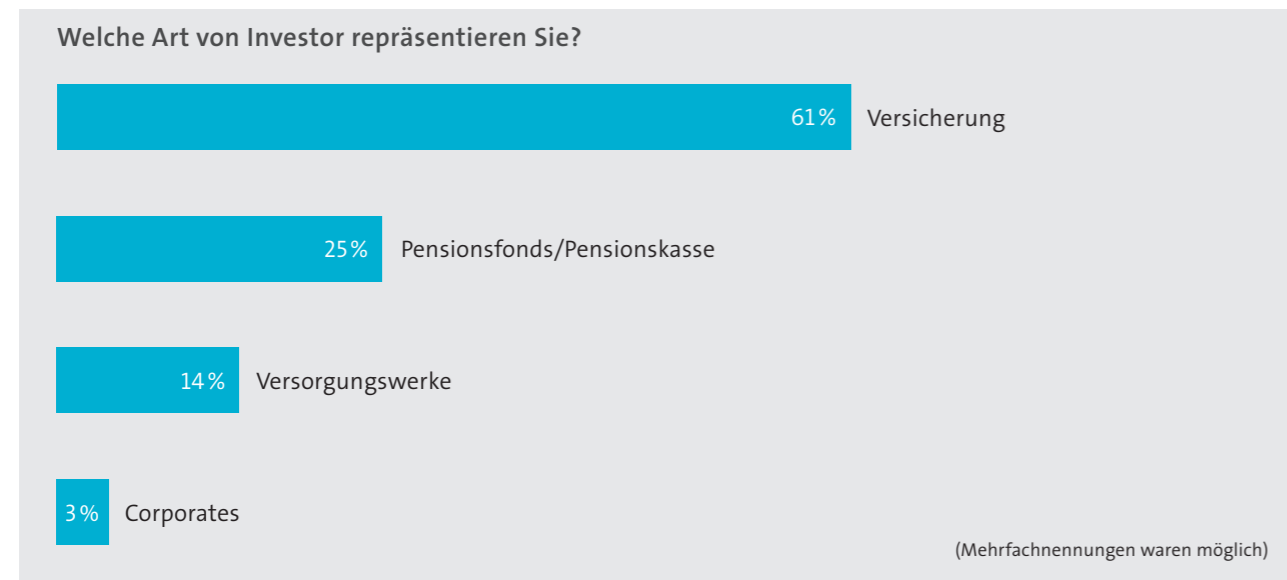
JOCHEN HÖRGER
GESCHÄFTSFÜHRER DER KGAL INVESTMENT
MANAGEMENT GMBH & CO. KG UND
ZUSTÄNDIG FÜR DEN BEREICH AVIATION

ANALYSE-REPRÄSENTATIVITÄT

Mit einer Rücklaufquote von 19% war eine auffällig starke Resonanz bei deutschen Investoren festzustellen.

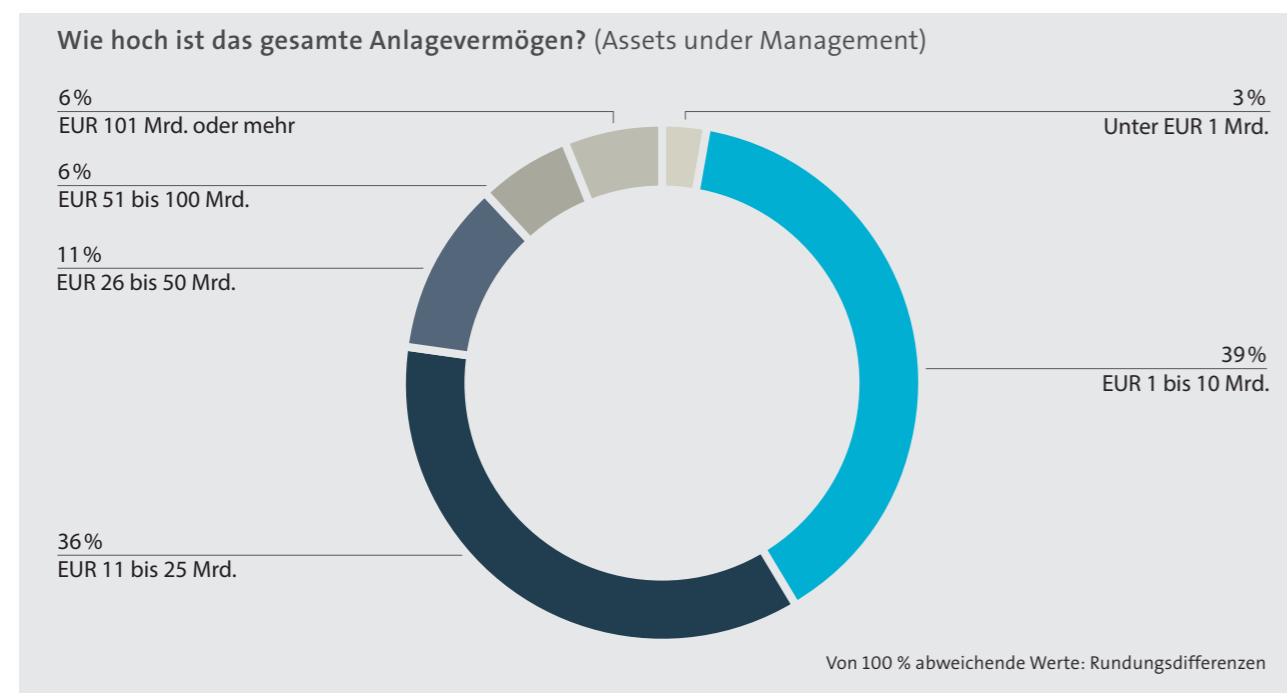
Hierbei zeigten das stärkste Interesse:

- Versicherungsunternehmen (61%)
- Pensionsfonds/Pensionskassen (25%)
- Versorgungswerke (14%)



ANLAGEVERMÖGEN

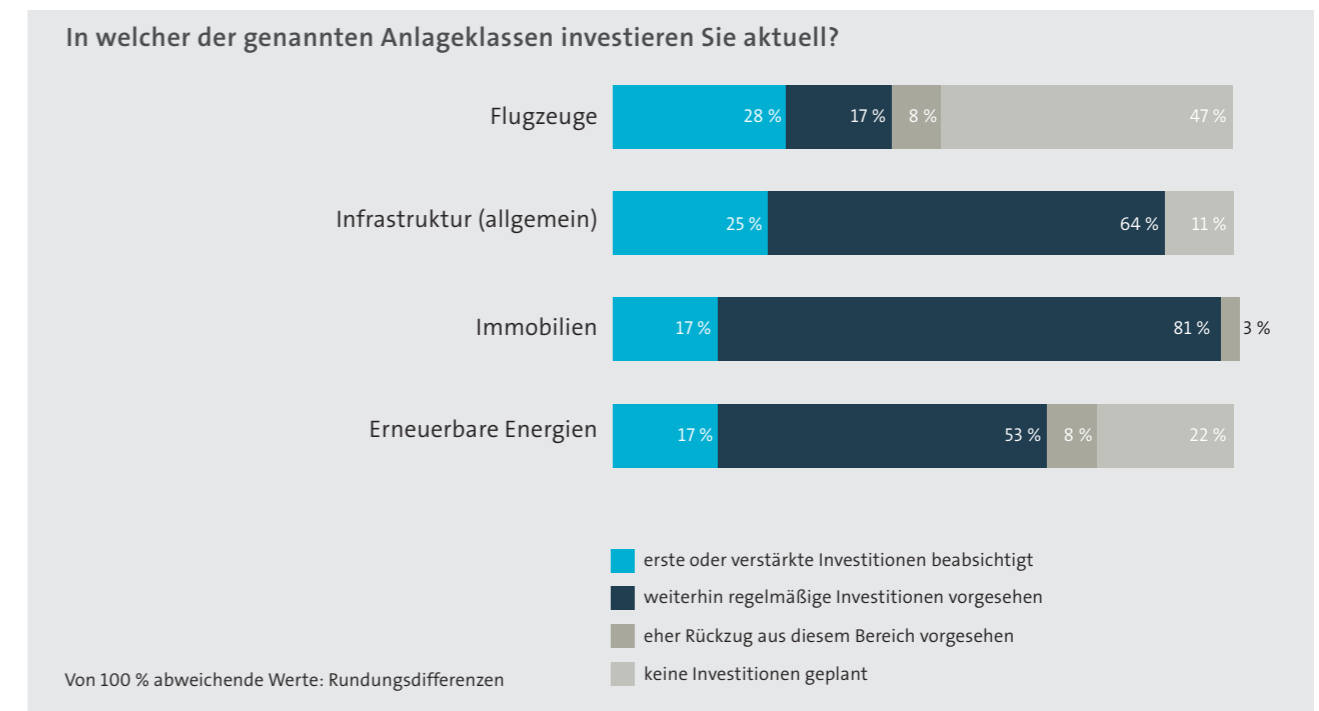
Das Anlagevermögen (Assets under Management) der teilnehmenden institutionellen Investoren in Höhe von rund EUR 1,1 Billionen dokumentiert die Aussagekraft der Studie.



INTERESSE AN DER ASSET-KLASSE AVIATION

Das aktuelle Interesse der Investoren an Flugzeug-Investments ist selektiv:

- 28% der Teilnehmer beabsichtigen erste oder verstärkte Investitionen.
- 17% planen weiterhin regelmäßige Investments. Dabei sind Versicherungen die dominanten Akteure.
- 47% der Teilnehmer planen kein Flugzeug-Engagement. An Investitionen in Immobilien sind nur 3% der Befragten nicht interessiert.



KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

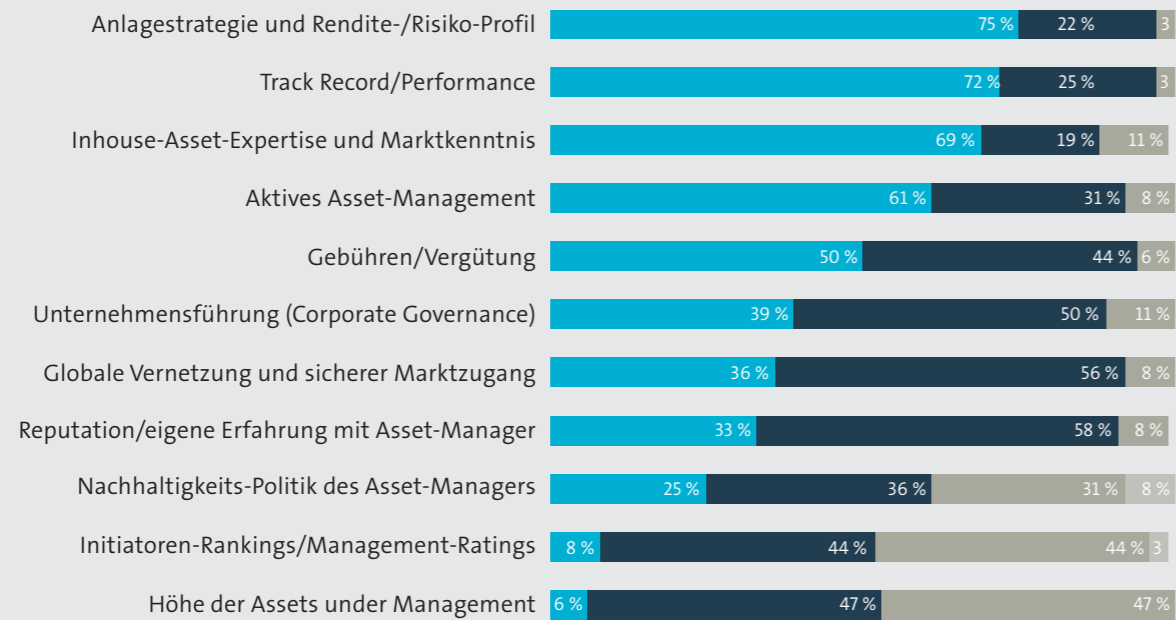
Investition in Luftfahrzeuge ist keine definierte klassische Anlageklasse wie Immobilien oder Infrastruktur. Insofern ist ein direkter Vergleich mit diesen breiten Anlageklassen schwierig. Viele Investoren ordnen Aviation unter „Allgemeine-Alternativen-Quote“ oder Fixed Income ein, man findet sie aber auch im Bereich Infrastructure/Transportation. Obwohl die Finanzierung von Flugzeugen außerhalb von Airlines eine lange Tradition hat und auf einer hochprofessionellen Basis steht, wird diese Nische gerade in Europa erst seit 2010 von institutionellen Anlegern entdeckt – jedoch mit schnell wachsendem Interesse.

ENTSCHEIDUNGSFAKTOREN FÜR DIE WAHL DES ASSET-MANAGERS

Bei der Wahl des Asset-Managers bei Aviation-Engagements spielen folgende Entscheidungsfaktoren für Investoren eine besonders wichtige Rolle:

- Anlagestrategie und Rendite-/Risiko-Profil (75 %)
- Track Record/Performance (72 %)
- Inhouse-Asset-Expertise und Marktkenntnis (69 %)
- aktives Asset-Management (61 %)

Wie wichtig sind für Sie die folgenden Entscheidungsfaktoren bei der Wahl eines Asset-Managers?



Von 100 % abweichende Werte: Rundungsdifferenzen

sehr wichtig wichtig eher unwichtig völlig unwichtig

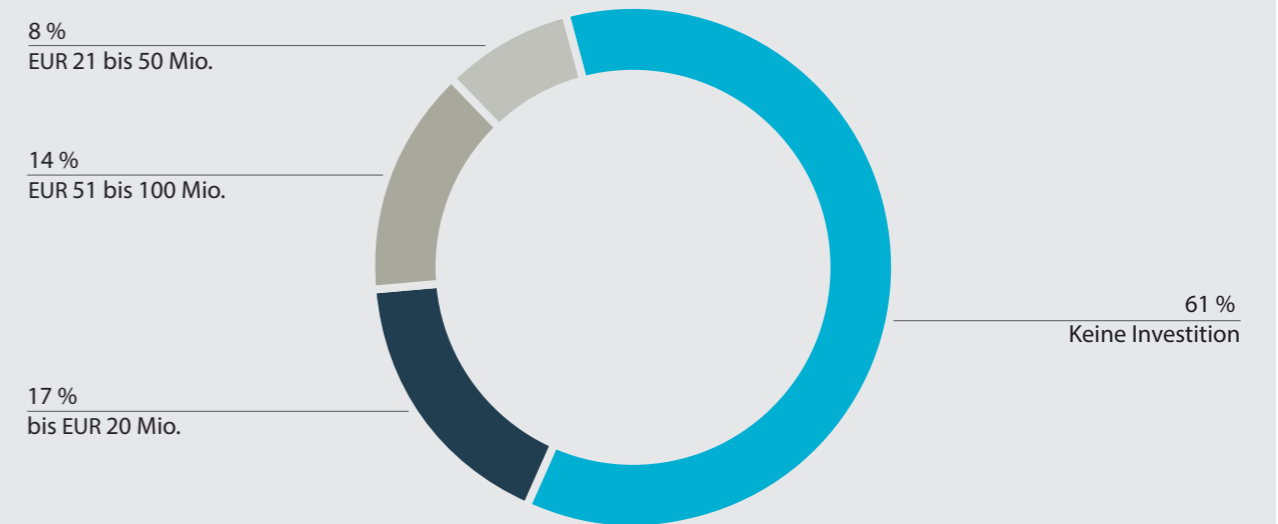
KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

Eine überzeugende Investitionsstrategie in Verbindung mit einem soliden Track Record stellt sich in den Gesprächen mit unseren Kunden immer wieder als unerlässliche Grundvoraussetzung heraus. Sehr geschätzt wird ebenso eine tiefgehende Inhouse-Asset-Expertise und Marktkenntnis, um im Rahmen einer nachweislich belastbaren Deal-Pipeline auch an die passenden Investitionsobjekte zu gelangen.

ANLAGEVOLUMEN DER ASSET-KLASSE AVIATION/ PORTFOLIO-DIVERSIFIKATION

- 61 % der Teilnehmer haben bisher noch nicht in die Asset-Klasse Aviation investiert.
- 17 % geben an, Investitionen bis zu einer Höhe von EUR 20 Mio. getätigt zu haben.
- 14 % haben bereits eine Summe zwischen EUR 51 bis 100 Mio. in die Asset-Klasse Aviation investiert.

In welchem Umfang haben Sie in die Asset-Klasse Aviation investiert?

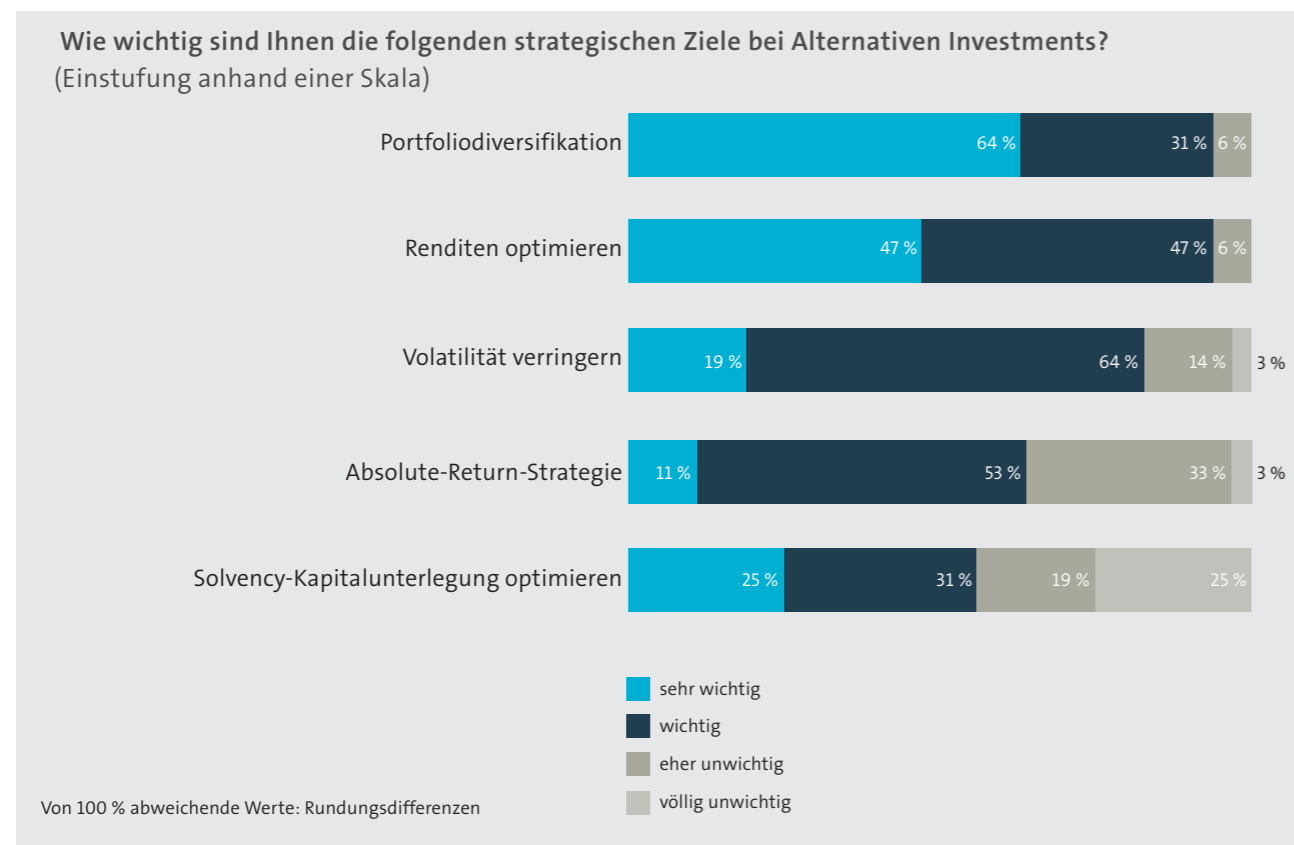


KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

Wir sehen angesichts der Kapitalstärke der Investoren großes Potenzial für künftige Flugzeug-Investments. Bislang ist jedoch das Anlagevolumen der teilnehmenden Unternehmen im Aviation-Segment mit insgesamt geschätzten EUR 550 Mio. noch relativ gering.

BEDEUTUNG STRATEGISCHER INVESTMENTKRITERIEN

Die vorrangigen strategischen Ziele bei Alternativen Investments sind für die befragten Investoren die Portfolio-Diversifikation und die Renditeoptimierung mit 95 bzw. 94 %. Die Volatilität ihrer Anlagen zu verringern, gehört ebenso zu den zentralen Zielen einer alternativen Anlagestrategie. Mit Alternativen Investments die Solvency-Kapitalunterlegung zu optimieren, ist für 56 % der Investoren ein Motiv. Dabei ist jedoch auffällig, dass dieses Argument vermehrt für die großen, kapitalstarken Investoren (>EUR 26 Mrd. Anlagevermögen) von erheblicher Bedeutung ist.



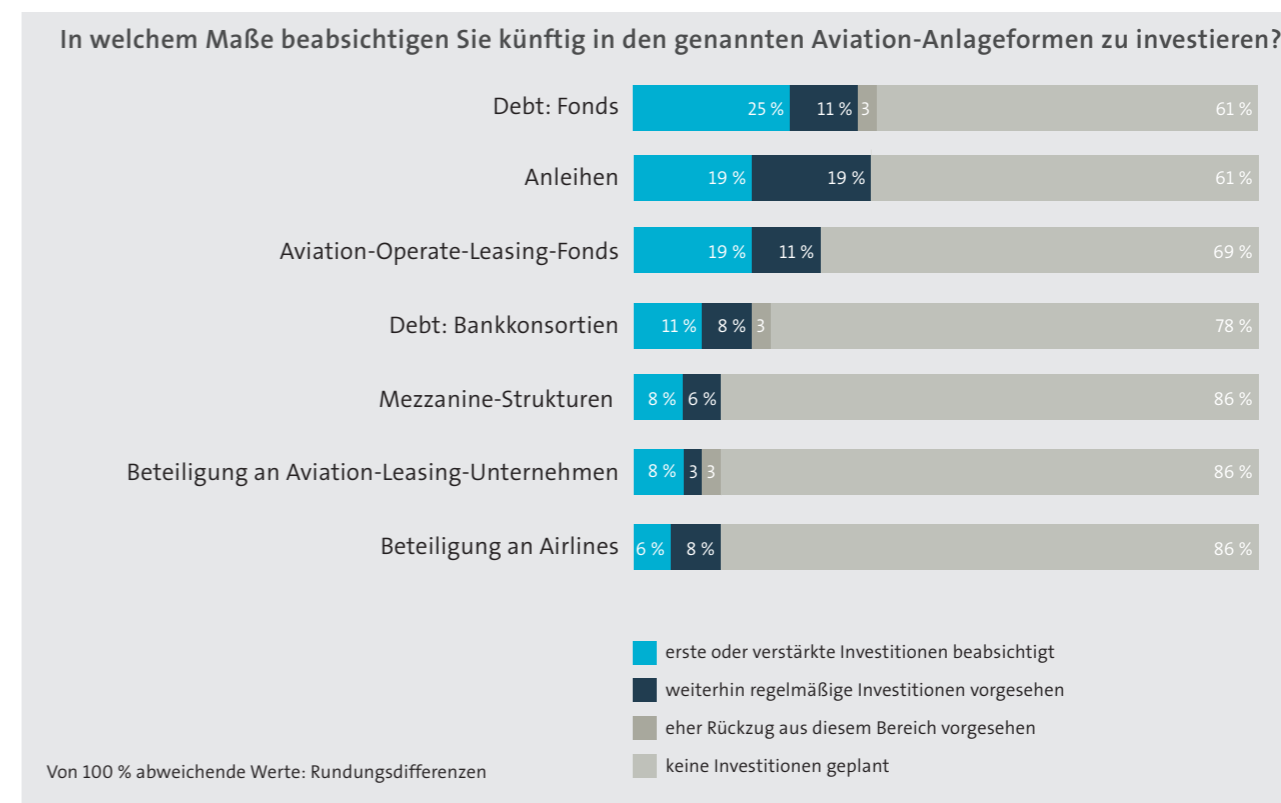
KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

Bei den strategischen Zielen, die mit Alternativen Investments verfolgt werden, rangiert die Portfoliodiversifikation ganz oben. Flugzeuginvestments bieten hier eine attraktive Anlageform. Von Ascend, einem weltweit anerkannten Gutachter und Berater im Aviation-Bereich, wurde der Ascend Aircraft Investment Index (AII) entwickelt, der alle relevanten Prozesse eines Flugzeugleasingportfolios simuliert. Der AII zeigt hierbei, dass Flugzeuginvestitionen eine stabile Performance mit geringer Volatilität aufweisen. Zudem besitzen sie nur eine geringe Korrelation zu anderen Asset-Klassen. Konkret weist der AII für den Zeitraum 1991 bis 2016 eine jährliche Rendite i.H.v. 6,2% und eine Volatilität von nur 5,3% auf (Ascend Aircraft Investment Index: Benchmarking Historical Performance of Aircraft Leasing, 2017). Flugzeuginvestitionen sind daher als Portfoliobeimischung geradezu prädestiniert.

PRÄFERENZEN FÜR ZUKÜNFTIGE INVESTITIONEN NACH ANLAGEFORM

Sehr heterogen ist die Bewertung der Investoren für unterschiedliche Anlageformen bei Aviation-Investments.

- Die Resonanz bei Debt Fonds ist mit 25 % am stärksten.
- Für Anleihen und Aviation-Operate-Leasing-Fonds interessieren sich jeweils 19 %.
- Geringeres Interesse besteht bei Debt-Modellen über Bankkonsortien (11 %), Mezzanine-Strukturen (8 %), Beteiligungen an Aviation-Leasingunternehmen (8 %) oder Beteiligungen direkt an Airlines (6 %).



Investoren, die bereits in Aviation investiert haben, sind vor allem bei den Aviation-Operate-Leasing-Fonds bereit, verstärkt (29 %) oder weiterhin (29 %) Investitionen in diesem Bereich zu tätigen.

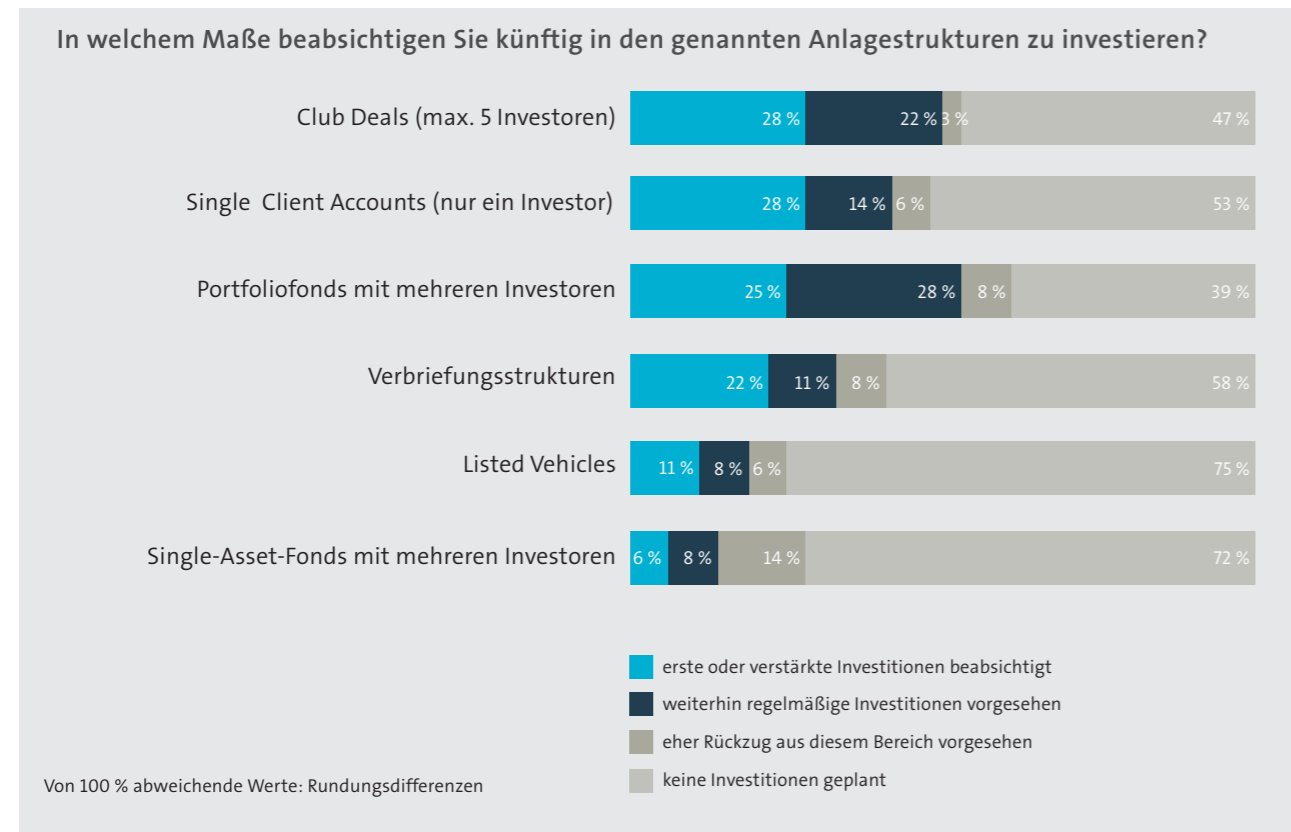
KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

Die Antworten auf diese Frage zeigen, dass die KGAL mit ihren aktuell angebotenen Produkten in der Asset-Klasse Aviation richtig liegt. Die KGAL bietet neben Aviation-Operate-Leasing-Fonds auch einen Debt-Fonds an. Insgesamt hat sich bei dieser Fragestellung gezeigt, dass Fondsinvestoren Aufklärungsarbeit leisten müssen, um die derzeit noch weit verbreitete Zurückhaltung gegenüber den genannten Aviation-Anlageformen abzubauen: Die Quoten der Investoren, die vorerst keine derartigen Investments planen, variieren immer noch zwischen 61 % und 86 %.

PRÄFERENZEN FÜR INVESTITIONEN NACH STRUKTUR DER ANLAGE

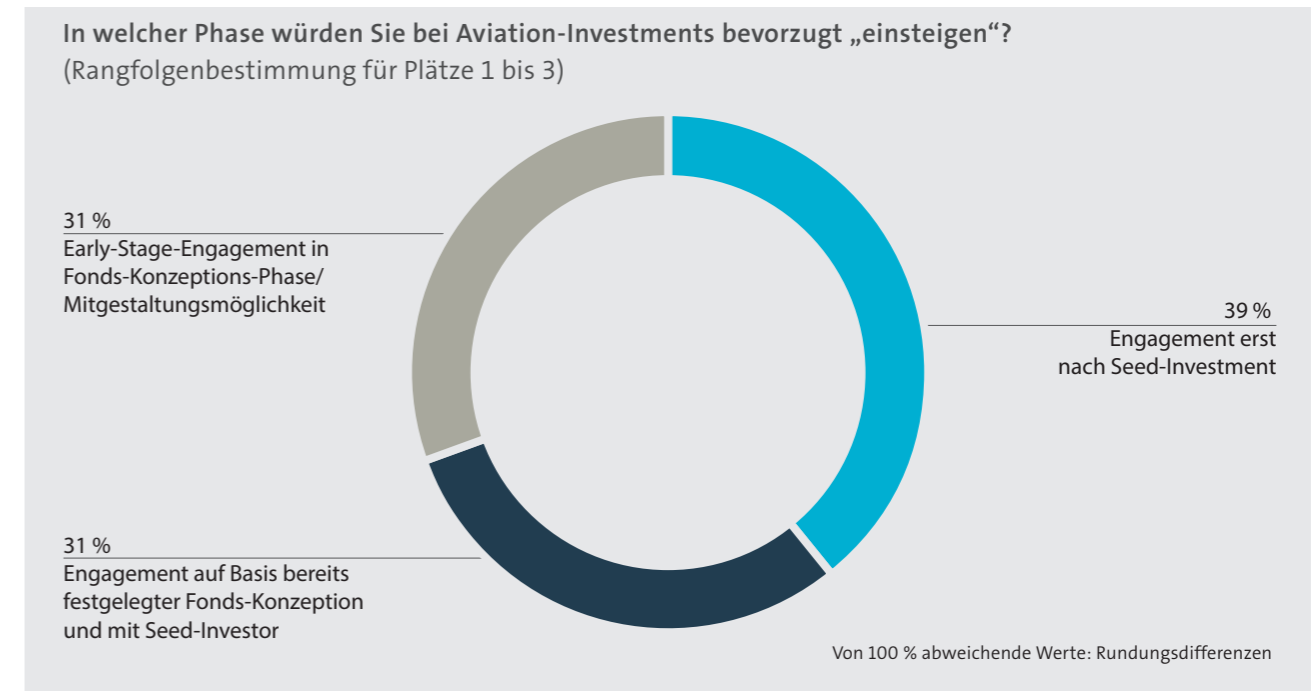
Differenziert bewerteten die befragten Investoren ihre Intention, in den ausgewählten Anlagestrukturen zu investieren. Es besteht generell eine geringe Neigung zu ersten oder verstärkten Investments in gelistete Anlagevehikel (11 %) und Single-Asset-Fonds (6 %). Die Präferenz liegt mit jeweils 28 % eindeutig bei Club Deals (maximal fünf Investoren) und Single Client Accounts (nur ein Investor). Knapp dahinter liegen mit 25 % Portfoliofonds mit mehreren Investoren und Verbriefungsstrukturen mit 22 %.

Fügt man jeweils noch die Bewertungen für geplante weitere regelmäßige Investitionen hinzu, so rücken Portfoliofonds mit mehreren Investoren mit insgesamt 53 % auf die Spitzenposition vor. Dahinter Club Deals (50 %) und Single Client Accounts (42 %). Es ergibt sich allerdings eine hohe Quote von Investoren, die keine Investitionen oder eher einen Rückzug aus diesem Bereich planen (Spanne von 47 % bis 86 %).



INVESTITIONS-ZEITPUNKT

Die Frage, in welcher Phase Investoren bevorzugt in Aviation-Investments „einsteigen“ würden, bringt nur ein relativ knappes Ergebnis zugunsten eines Engagements erst nach Seed-Investment (39%). Der Wunsch der Investoren, den Investitionszeitpunkt nach einer ersten realisierten Investition zu wählen, deutet auf ein gewisses Sicherheitsbedürfnis hin. 31 % der Investoren würden ihr Engagement auf Basis einer bereits festgelegten Fonds-Konzeption und mit vorhandenem Seed-Investor zusichern. Gleichzeitig signalisierten einige Investoren jedoch auch ein starkes Interesse an Early-Stage-Engagements schon in der Fondskonzeptionsphase in Verbindung mit der Möglichkeit, den Fonds selbst mitzugestalten.



KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

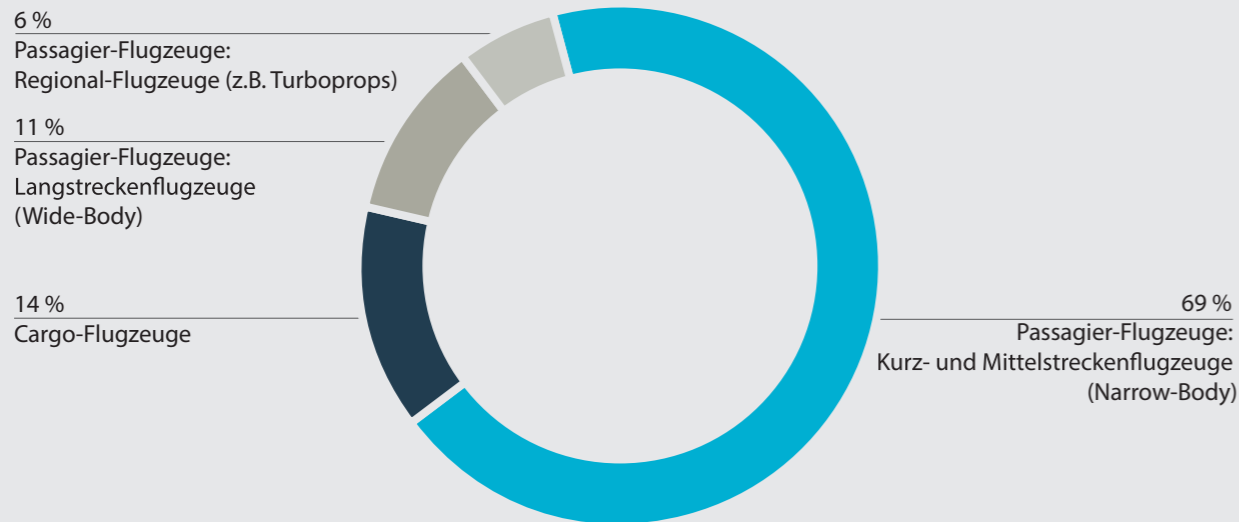
Die Option der Mitgestaltung in der Konzeptionsphase gewinnt im Business Development immer mehr an Bedeutung. Dies erkennen wir insbesondere bei Investoren, die bereits länger in Geschäftsbeziehung mit uns stehen. Das Gleiche gilt ebenfalls für Engagements auf Basis bereits festgelegter Fonds-Konzeption, für die wir bereits einen Seed-Investor gewinnen konnten. Dennoch wird unseres Erachtens die Mehrheit der Investoren auch künftig erst bei einem zweiten oder dritten Closing zeichnen wollen, um vor Abschluss einen besseren Eindruck über die Leistungsfähigkeit des Asset-Managers zu erhalten.

PRÄFERENZ NACH FLUGZEUGTYP

Sehr eindimensional fällt das Befragungsergebnis bei den Präferenzen für unterschiedliche Flugzeug-Typen aus: Passagierflugzeuge mit zwei Sitzreihen (Narrow-Bodies), die auf Kurz- und Mittelstrecke eingesetzt werden, sind mit großem Abstand der gefragteste Flugzeugtyp. Sie sind im Flugzeugmarkt zugleich das größte und liquideste Segment.

- 69% der Teilnehmer bevorzugen Narrow-Bodies für Kurz- und Mittelstrecken.
- Auf den weiteren Plätzen folgen Cargo-Flugzeuge (14%), Langstrecken-Passagierflugzeuge (11%) und Regional-Passagierflugzeuge wie etwa Turboprops (6%).

Bitte teilen Sie uns Ihre Präferenzen hinsichtlich des Typs der Flugzeuge mit.
(Rangfolgenbestimmung für Plätze 1 bis 4)



KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

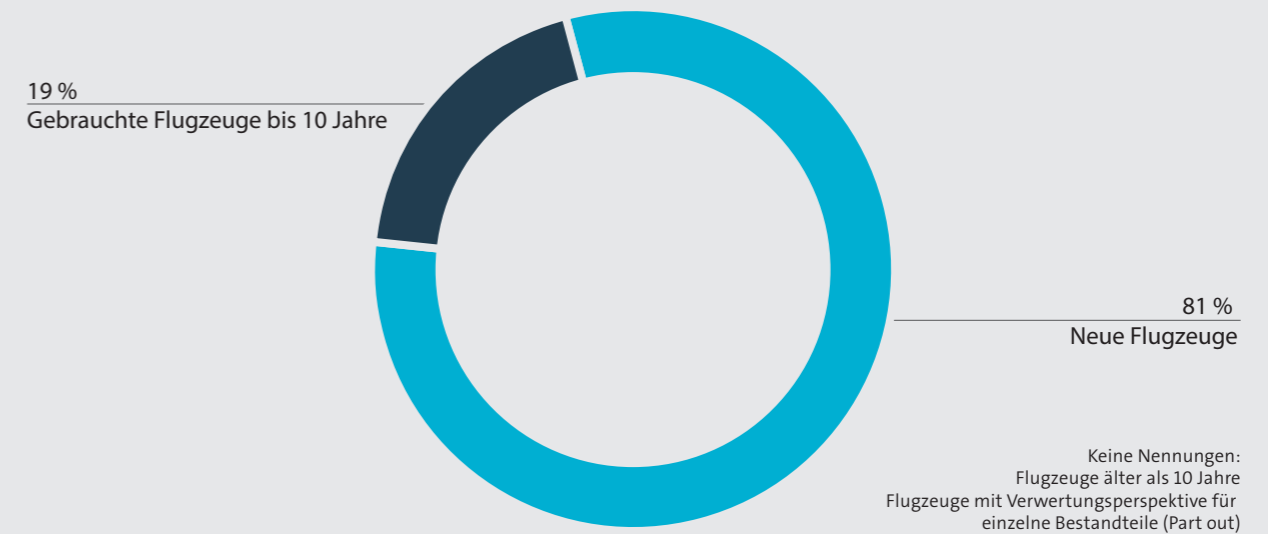
Diese klare Präferenz überrascht nicht. Narrow-Bodies, d.h. im Wesentlichen die Flugzeuge der A320-Familie von Airbus und der Boeing 737-Familie, machen heute bereits mehr als 65% der weltweiten Flugzeugflotte aus. Es wird damit gerechnet, dass ihr Anteil in den kommenden Jahren noch weiter steigen wird. Narrow-Bodies zeichnen sich durch eine sehr hohe Verbreitung aus. Aufgrund ihrer standardisierten Kabinenkonfiguration sind sie deutlich flexibler einsetzbar als beispielsweise Wide-Bodies, bei denen in der Regel hohe Umbaukosten beim Wechsel auf eine neue Airline anfallen. Narrow-Bodies bilden auch bei unseren institutionellen Portfolioflugzeugfonds, wie beispielsweise unserem aktuellen KGAL Aviation Portfolio Fund 3 (APF 3), den deutlichen Investitionsschwerpunkt.

ALTER DER FLUGZEUGE

Absolut dominant ist das Investoren-Interesse im Hinblick auf das Alter der Flugzeuge, in die investiert werden soll.

- Mit 81% führen neue Flugzeuge die Beliebtheitskala an.
- 19% der Teilnehmer setzten Gebrauchtflugzeuge mit einem Alter von bis zu zehn Jahren auf Platz 1. Die klare Mehrheit von 78% setzte diese Kategorie in ihrer Präferenz auf Platz 2.
- Ältere Flugzeuge oder Flugzeuge mit Verwertungsperspektive für einzelne Bauteile (Part out) wurden von keinem Befragten als erste Wahl genannt.

Bitte teilen Sie uns Ihre Präferenzen hinsichtlich des Alters der Flugzeuge mit.
(Rangfolgenbestimmung für Plätze 1 bis 4)



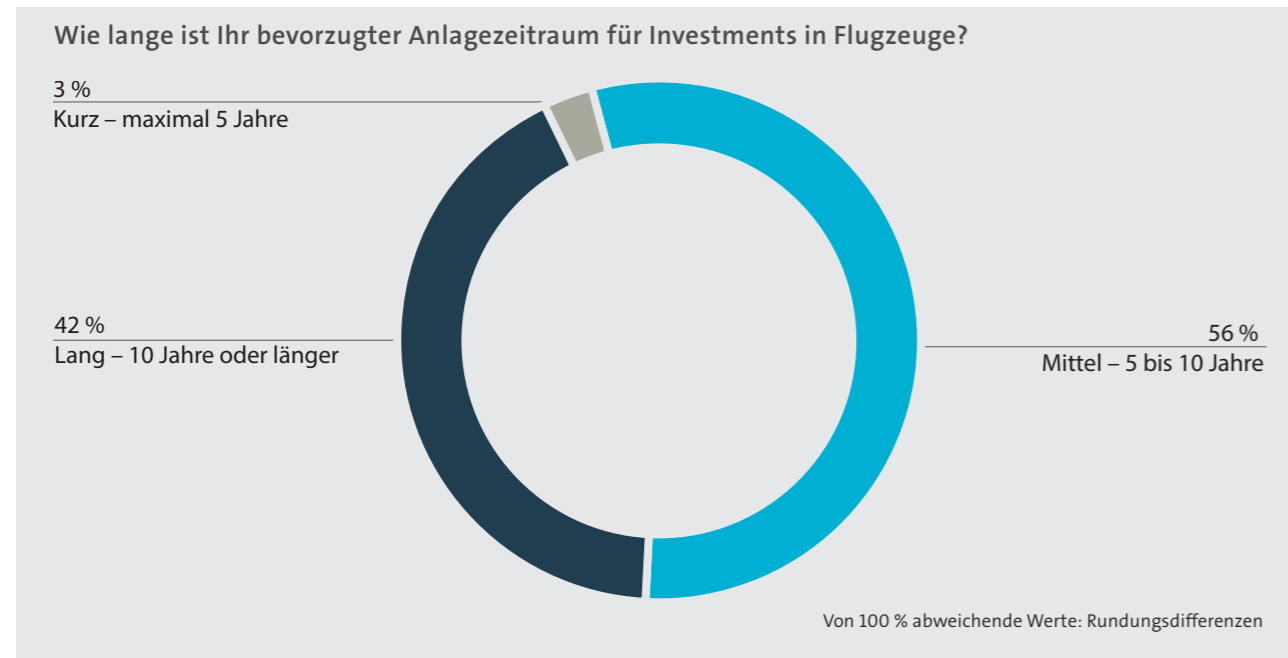
KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

Operating Leases über neue oder noch relativ junge gebrauchte Flugzeuge zeichnen sich in der Regel durch längere Laufzeiten aus. Leasingverträge mit einer Laufzeit von 8-12 Jahren sind dabei durchaus üblich.

INVESTITIONSZEITRAUM

Eindeutig ist das Investorenurteil auf die Frage nach dem bevorzugten Anlagezeitraum bei Flugzeug-Engagements:

- 97% der Befragten bevorzugen einen mittel- bis langfristigen Anlagezeitraum. Davon wünschen sich 56% mittlere Fristigkeiten von 5 bis 10 Jahren, 42% bevorzugen lange Zeiträume von 10 Jahren oder länger.
- Nur 3% der Umfrageteilnehmer plädierten für eine kurze Anlagedauer von maximal 5 Jahren.



KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

Wie bereits der APF 1 verfolgt auch unser Nachfolgefonds APF 3 eine Core-Strategie. Im Hinblick auf die mittel- bis langfristig laufenden Leasingverträge ist dieser Fonds auf eine Laufzeit von rund zwölf Jahren ausgelegt.

KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

Die deutliche Bevorzugung eines mittel- bis langfristigen Anlagezeitraums überrascht wenig, da institutionelle Investoren mit langfristigen Verbindlichkeiten auf der Passivseite der Bilanz an langfristig stabilen Cashflows interessiert sind. Dass Anleger, die bereits Erfahrungen mit Flugzeuginvestments gesammelt haben, längere Laufzeiten bevorzugen, signalisiert das Vertrauen in diese Asset-Klasse.

ZIELRENDITEN

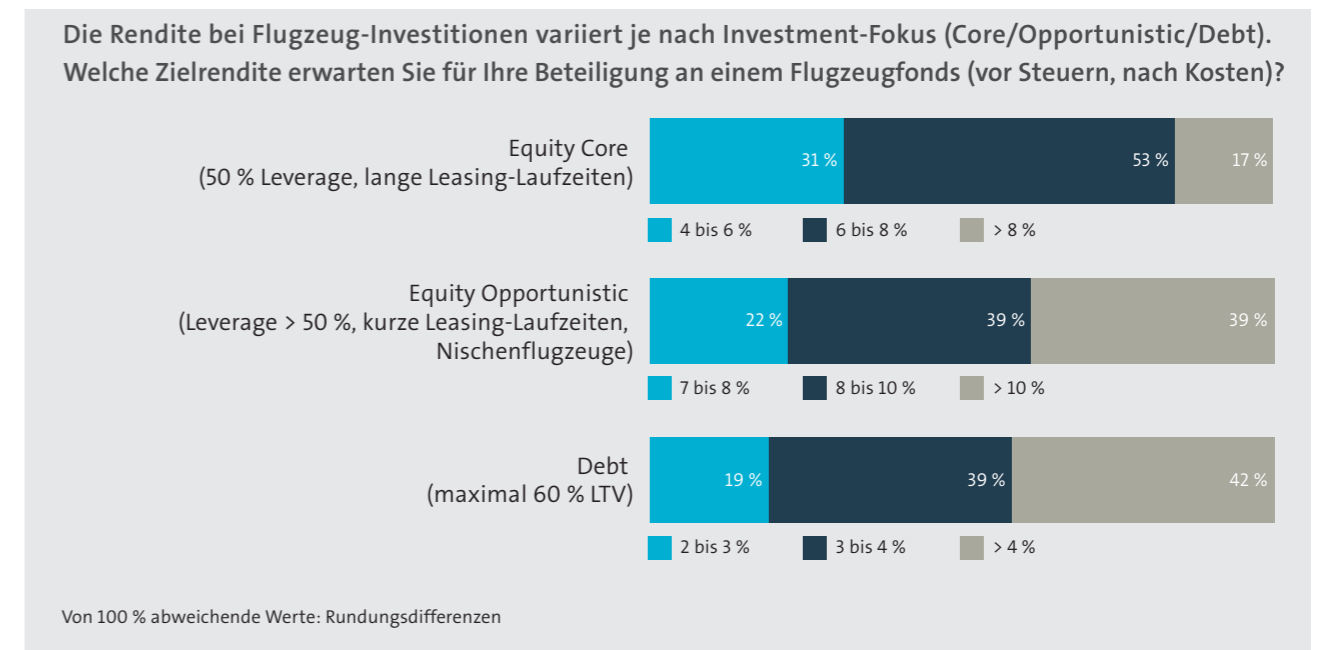
Bei Flugzeugfonds der Kategorie Equity Core (50% Leverage, lange Leasing-Laufzeiten) halten 31% der Befragten eine Rendite von 4-6% für marktkonform, 53% erwarten zwischen 6-8% und 17% stellen noch höhere Anforderungen von mehr als 8%.

Bei Fonds mit Investment-Fokus Equity Opportunistic (Leverage >50%, kurze Leasing-Laufzeiten und evtl. Nischenflugzeuge) halten aufgrund des stärker risikoorientierten Szenarios

- 22% der Teilnehmer mindestens 7-8% für realistisch.
- 39% der Teilnehmer erwarten 8-10%,
- 39% stellen sich Renditen von mehr als 10% vor.

Wesentlich bescheidener fallen die Erwartungen bei der Beteiligung an Debt-Fonds mit einer Loan-to-Value-Ratio (LTV) von maximal 60% aus:

- 19% der Investoren fordern Renditen von 2-3%.
- 39% erwarten 3-4%.
- Die meisten Investoren (42%) setzen auf Werte von mehr als 4%.



KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

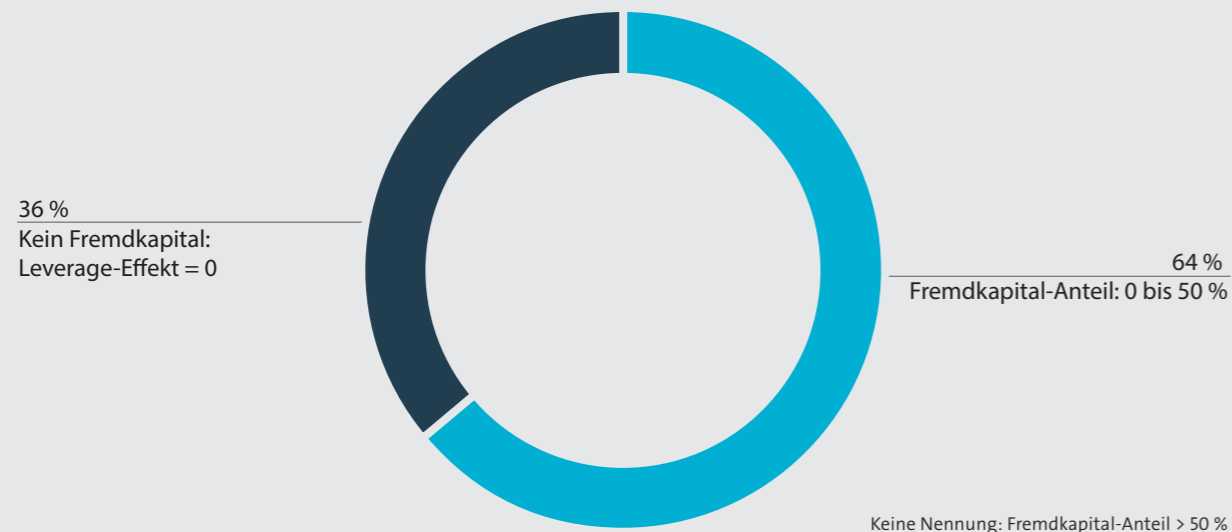
Die zu erwartenden Zielrenditen wurden von den befragten Investoren relativ realistisch eingeschätzt. Dies lässt darauf schließen, dass die Teilnehmer der Studie bereits über umfangreiche Erfahrung und entsprechende Expertise im Bereich Alternative Investments verfügen.

FREMD- VS. EIGENKAPITAL

Bei der gewünschten Leverage-Relation ist eine klare Tendenz erkennbar:

- Etwa zwei Drittel der Befragten (64%) präferieren eine Fremdkapital-Einbindung von bis zu 50%. Noch größer (79%) ist die Quote gar bei Investoren, die bereits Aviation-Engagements getätigt haben.
- 36% bevorzugen einen generellen Verzicht auf Fremdkapital und damit auf Leverage-Effekte. Besonders kapitalstarke Großinvestoren mit einem Anlagevermögen von mehr als 26 Milliarden Euro möchten zu 63% auf die Einbindung von Fremdkapital verzichten. Für einen Fremdkapital-Einsatz >50% gab es dagegen keine einzige Nennung.

Welche Leverage-Relation präferieren Sie bei einem Flugzeug-Fonds, in dem Sie sich gern engagieren würden?



KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

Bei unseren bisher aufgelegten institutionellen Flugzeugfonds haben wir den Leverage-Anteil auf Portfolioebene auf maximal 50% begrenzt. Verglichen mit den im Markt bei Operating Leases durchaus üblichen 75% und mehr verfolgen wir hier einen konservativen Ansatz.

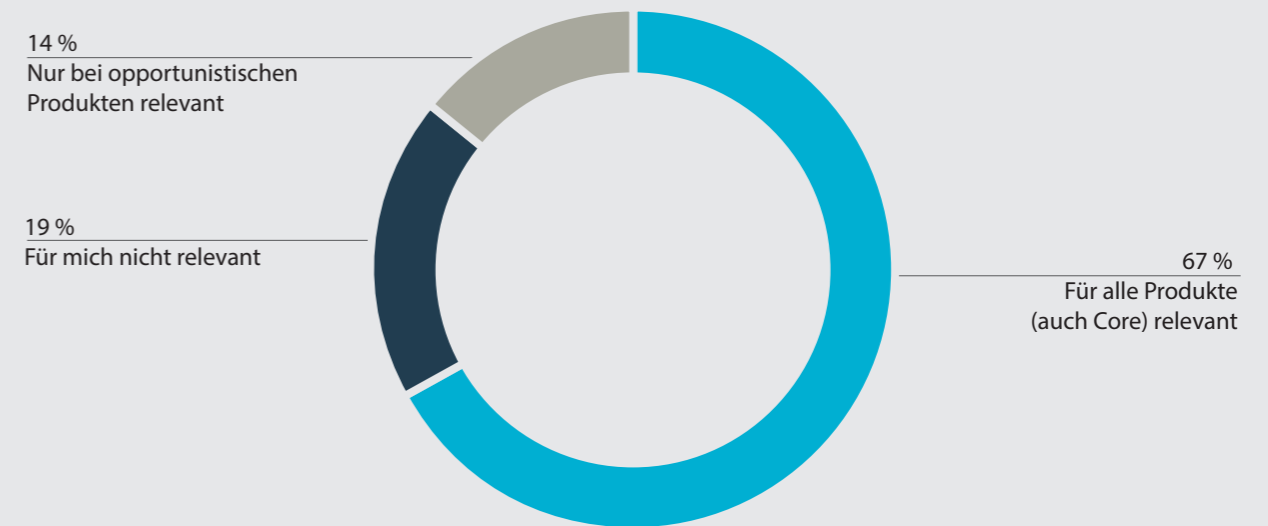
KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

Gerade in einer Ära starker Kapitalausstattung und bei anhaltendem Anlagedruck vieler Kapitalsammelstellen wie Versicherungen, Pensionsfonds und Versorgungswerken ist diese Grundhaltung wenig überraschend. Unsere Core-Strategien im Aviationbereich spiegeln exakt diesen Wunsch wider.

RELEVANZ VON ALIGNMENTS-OF-INTEREST

- 67% der Investoren halten ein Alignment-of-Interest-Konzept bei allen Fondsprodukten (auch bei Core) für hilfreich und sinnvoll.
- 14% halten dies nur bei opportunistischen Produkten für relevant und 19% betrachten solche Konzepte als verzichtbar.

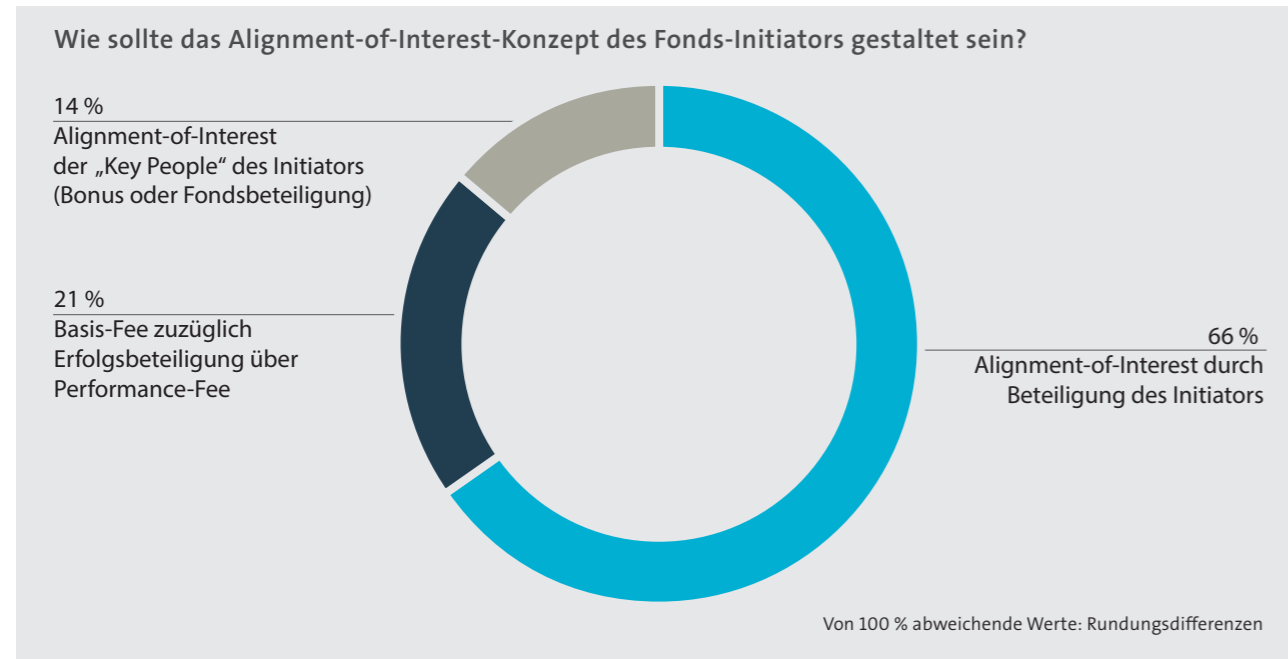
Ist ein Alignment-of-Interest-Konzept des Fonds-Initiators relevant, an dessen Flugzeug-Fonds Sie sich beteiligen würden?



KONZEPTION DES ALIGNMENT-OF-INTEREST

Bei der Ausgestaltung eines Alignment-of-Interest-Konzepts gibt es eine deutliche Präferenz:

- 66 % plädieren für ein Alignment durch Beteiligung des Fondsinitiators.
- 21 % der Befragten halten eine Regelung mit Basis-Fee und zusätzlicher Erfolgsbeteiligung über eine Performance-Fee für vorteilhaft.
- Nur 14 % bevorzugen ein Alignment-of-Interest der Schlüssel-Personen („Key people“) des Fondsinitiators in Form von Bonuszahlungen oder Fondsbeteiligungen.



KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

Bei unserem aktuellen Portfoliofonds KGAL APF 3 ist die GOAL German Operating Leasing, unser Joint Venture mit der Deutsche Lufthansa AG, auch mit Eigenkapital beteiligt. Dies schafft ein Alignment mit den Investoren und zeigt einmal mehr, dass wir hinter unseren Transaktionen stehen.

BEDEUTUNG VON EINFLUSSFAKTOREN

Eine Vielzahl von Einflussfaktoren spielt bei den oft sehr heterogenen Entscheidungsprozessen der Investoren eine Rolle. Als besonders wichtig betrachten Investoren die Kombination von ausgeprägtem Asset-Know-how und fundierter Vermarktungs-Expertise bei einem Fondsanbieter.

- 97 % der befragten Investoren messen der Kompetenz-Kombination eine „sehr hohe Bedeutung“ oder „hohe Bedeutung“ zu.
- Die Restwertentwicklung der Fonds-Flugzeuge kommt auf 89 %, die technische Expertise des Asset-Managers auf 86 %.
- Der Flugzeugtyp ist für 83 % der Teilnehmer von sehr hoher oder hoher Bedeutung.
- Da die Flugzeuge in der Regel aufgrund ihrer globalen Einsatzmöglichkeit sehr fungible Investitionsobjekte darstellen, bewerten die Investoren erst im fünften Rang die Bonität bzw. das Kredit-Rating der Airlines (Leasingnehmer) als sehr bedeutend oder bedeutend (80 %).
- Währungsrisiken liegen mit 78 % auf dem letzten Platz der direkten Einflussfaktoren.



KOMMENTAR JOCHEN HÖRGER:

Die GOAL German Operating Aircraft Leasing ist unser technischer Asset Manager, der bei all unseren Flugzeugtransaktionen über die gesamte Laufzeit intensiv eingebunden ist und mitwirkt. Beginnend mit der Mitwirkung bei der Akquise neuer Transaktionen, erster Flugzeuginspektionen vor dem Kauf oder der Begleitung des Auslieferungsprozesses beim Hersteller bis hin zur Vermarktung des Flugzeuges am Ende des Engagements. Durch ihr fundiertes technisches Asset-Know-how, guten Marktzugang und ihr großes Netzwerk ist sie ein unverzichtbarer und wertvoller Partner, der uns inhouse zur Verfügung steht.

KOMMENTAR FLORIAN MARTIN:

Unser Joint Venture mit der Deutsche Lufthansa AG wird uns in Kundengesprächen immer wieder als überzeugendes Element unserer Investitionsstrategie bestätigt. Wie die Ergebnisse der Umfrage auch zeigen, sind der Flugzeugtyp und die fundierte Restwerteinschätzung für die Befragten von zentraler Bedeutung. Wir wissen, dass es für ein erfolgreiches Investment in der Asset-Klasse Aviation unerlässlich ist, in marktgängige und von zahlreichen Airlines genutzte Flugzeugtypen zu investieren.

KGAL GMBH & CO. KG

Tölzer Straße 15 · 82031 Grünwald

Telefon +49 89 64143-0

fax +49 89 64143-150

kgal@kgal.de · www.kgal.de