

EXPERT TALK

Premicon AG

Februar 2010

TalkBackground

Die Premicon AG bietet mit dem Beteiligungsangebot Premicon Hochseekreuzfahrt GmbH & Co. KG „MS Astor“ (in diesem ExpertTalk kurz als MS Astor bezeichnet) eine Investitionsofferte in ein Kreuzfahrtschiff an. Die Passagierzahlen haben in den letzten Jahren deutlich zugelegt. Die MS/Astor wurde 1987 bei den Howaldtswerken HDW in Kiel gebaut. Nach einem Eignerwechsel 1988 fuhr das Schiff unter dem Namen „Fedor Dostoevski“ und dann seit 1995 wieder unter dem Namen „Astor“. Seit 1997 wurde die Astor von Transocean Tours weltweit für Kreuzfahrten vermarktet. Im Jahr 2005 hat die Premicon Kreuzfahrt GmbH & Co. KG MS „Astor“ das Schiff gekauft und im Rahmen eines Bareboat-Chartervertrages wieder an Transocean Tours verchartert. Die Bremer Reederei Transocean Tours hatte im September 2009 Insolvenz anmelden müssen. Als Grund für die Insolvenz nannte Transocean Tours unter anderem die ausstehenden Zahlungen für die Absage der Weltreise des eingearterten Schwesterschiffes MS Astoria vor über einem

Jahr. Der Ausfall betrug mehrere Millionen Euro. Die Astoria konnte die Weltreise wegen eines Maschinenschadens im November 2008 nicht antreten. Ein weiterer Grund für den Liquiditätsengpaß war der schwache Kurs des britischen Pfundes, wodurch die Charraten eines englischen Partners für die von Transocean Tours angecharterte MS Marco Polo geringer ausfielen. Zu allem kam dann auch noch die allgemein schwierige wirtschaftliche Lage hinzu. Trotz der Insolvenz konnten alle Reisen der Flussschiffe im Jahr 2009 noch wie geplant durchgeführt werden wie auch ein Teil der Kreuzfahrten mit der Astor. Dies war durch das schnelle Eingreifen der Premicon AG möglich. Denn das Unternehmen hat infolge der Insolvenz von Transocean Tours sehr schnell reagiert und den neuen Reiseveranstalter Transocean Kreuzfahrten/Transocean Flussreisen gegründet. FondsMedia freut sich, aktuelle Hintergründe zum aktuellen Beteiligungsangebot der Premicon AG, dem MS Astor, mit dem Vorstand Herrn Alexander Nothegger besprechen zu dürfen.

FondsMedia:

Herr Nothegger, die MS Astor wurde ursprünglich im Jahr 2006 von der Premicon als Schiffsfonds emittiert. Das Investitionsvolumen der Ursprungsgesellschaft, die nun das Schiff an eine weitere Fondsgesellschaft der Premicon AG quasi weiterverkauft, lag bei rd. EUR 46,3 Mio. Als Kaufpreis wurden EUR 38,85 Mio. vereinbart. Wir erlauben uns die Frage, wie das finanzielle Endergebnis der Anleger des Ursprungsfonds in etwa aussieht.

Alexander Nothegger:

Anleger erhalten nach der prospektierten Ausschüttung von 11 % p. a. über die bisherige Fondslaufzeit nach dem Verkauf des Schiffes in diesem Frühjahr zusätzlich 110 % ihrer ursprünglichen Einlage zurück. Somit können sich unsere Anleger über ein sicherlich sehr erfolgreiches Investment freuen. Lediglich der Ausfall der Ausschüttung für das Jahr 2009 wegen der Insolvenz des Charterers trübt das gute Resultat ein wenig.



Interviewgast:

Alexander Nothegger

Vorstand der Premicon AG

Alexander Nothegger wurde 2003 zum stellvertretenden Vorstand der Premicon AG ernannt und ist seit Januar 2006 Vorstand. Er begann seine Berufstätigkeit 1991 bei der Conti Unternehmensgruppe und übernahm dort bereits nach einem Jahr die Kalkulation sowie das Controlling der Schiffsfonds und wurde Geschäftsführer bei den Immobilienbeteiligungsgesellschaften. 1993 wechselte der Diplom-Ökonom als Prokurist zur Sächsischen Dampfschiffahrt nach Dresden, wurde dort 1995 stellvertretender Geschäftsführer und 1998 Geschäftsführer. Er wechselte Anfang 2000 als Prokurist und Vertriebsleiter zur Premicon AG.

FondsMedia:

Das MS Astor ist mittlerweile 22 Jahre alt. Das Fondskonzept sieht einen umfassenden Umbau des Schiffes vor. Der Festpreis inkl. Umbau beträgt ca. EUR 56,7 Mio., auf den Umbau entfallen ohne Nebenkosten ca. EUR 16,2 Mio. Der Umbau dürfte dazu beitragen, dass die Astor langfristig für den Passagierwettbewerb gut gerüstet ist. Allerdings bezieht sich der Umbau nahezu ausschließlich auf die Innenausstattung, die technischen Komponenten – wie etwa die Hauptmaschine – bleiben eher betagt. Die strukturellen Kostenrisiken trägt die Fondsgesellschaft. Welche Erfahrungen hat die Premicon AG als Spezialist für Kreuzfahrtschiffe hinsichtlich der technischen Betriebskosten, inklusive Instandhaltung und Wartung, und wie werden die in der Fondskonzeption zum MS Astor integriert?

Alexander Nothegger:

Die Lebensdauer eines gut gepflegten Kreuzfahrtschiffes beträgt oft 50 Jahre und mehr. Somit ist das Refitment der nun 22 Jahre alten Astor keine außergewöhnliche Maßnahme. Im Vordergrund stehen die Modernisierung und die Verschönerung der öffentlichen Räume und der Kabinen.. Die technischen Anlagen werden ohnehin laufend gewartet, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Heute werden viele auch deutlich ältere Schiffe mit der ersten Maschinenanlage betrieben. Die Anlagen sind bei sachgerechter Nutzung und laufender Wartung für eine erheblich längere Lebensdauer ausgelegt. Trotzdem nutzen wir die Wertzeit, um alle technischen Anlagen einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Bei Bedarf werden umfangreiche Wartungsarbeiten vorgenommen oder sogar technische Anlagen, wie beispielsweise die Ruderanlage, erneuert.

FondsMedia:

Die MS Astor ist via Zeitchartervertrag bis Ende 2018 an die Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG verchartert. Es handelt sich hier um den neu gegründeten Reiseveranstalter, die aus der Insolvenzmasse sowohl das Namensrecht wie auch den Kundenstamm von Transocean Tours gekauft hat.

Die Charrerate setzt sich aus zwei Bestandteilen zusammen, einer fixen Zeitcharrerate sowie einer Cateringgebühr pro beförderten Passagier und Tag. Der Charterer trägt alle Ausgaben in Verbindung mit der

Veranstaltung von Reisen inklusive deren Vermarktung. Die Kosten des Charterers umfassen ebenfalls sämtliche Hafen-, Schlepp- und Lotsenkosten sowie die Bunker-/ Treibstoffkosten. Die vereinbarte Festcharter beläuft sich bis Ende 2018 auf insgesamt ca. EUR 196,0 Mio. Pikant finden wir, dass der Charterer eine Fondsgesellschaft der Premicon AG darstellt, die anfänglich mit EUR 8 Mio. kapitalisiert werden soll. Aus unserer Sicht hängt die Einnahmensicherheit der Fondsgesellschaft des MS Astor damit unweigerlich von einem dauerhaften Vermarktungserfolg des Charterers ab, wiederum eine Fondsgesellschaft der Premicon AG. Bitte klären Sie unsere Leser über die Hintergründe dieser Strukturen auf.

Alexander Nothegger:

Der Erfolg eines jeden Fondsschiffes – egal ob Handelsschiff oder Kreuzfahrtschiff – hängt in erster Linie vom Charterer ab. Entscheidend sind aber auch die Marktlage und die Alleinstellungsmerkmale des Schiffes. Sie sorgen unter anderem dafür, das Schiff auch für andere Charterer interessant zu machen. Hier nimmt die Astor aufgrund ihrer Größe eine positive Sonderrolle ein: Sie erfüllt die Bedürfnisse des deutschen Marktes an ein Kreuzfahrtschiff ausgezeichnet.

Abgesehen von der erfolgreichen Positionierung der Astor gehört der Kreuzfahrtenmarkt ganz allgemein zu den wachstumsstärksten Märkten im Reisesegment. Somit tritt die Bedeutung des Charterers für den Erfolg eines Schiffes in den Hintergrund. Dennoch ist die neue Transocean Kreuzfahrten mit einem Eigenkapital in Höhe von 8 Mio. Euro etwas Besonderes in der Touristiklandschaft: In den meisten Fällen liegt dieser Wert weit darunter, was im Übrigen auch beim vorherigen Charterer der Fall war.

Natürlich wurde von uns die Vercharterung an andere Reiseveranstalter geprüft – es gab mehrere Interessenten. Einige erhofften sich ein Schiff zu einem pauschalen Schnäppchenpreis, aber genau das wäre aus unserer Sicht die falsche Strategie gewesen. Drei Ziele waren uns bei der Vercharterung der Astor wichtig: Erstens wollten wir den Standard der Astor halten bzw. wieder erhöhen. Zweitens forcierten wir die Umsetzung der von uns langfristig vorbereiteten Tonnagesteuerlösung. Drittens sollte das Schiff seinem treuen Stammpublikum unbedingt erhalten bleiben, was langfristig auch eine Grundauslastung des

Schiffes sichert. Diese Ziele waren nur mit der jetzt verwirklichten Lösung zu erreichen. Zudem lebt der Traditionsname „Transocean“ fort und ein deutscher Reiseveranstalter chartert das Schiff wieder. Wir sehen keine Interessenkonflikte! Ganz im Gegenteil: Durch die Fondsfinanzierung des Schiffes auf der einen und die Fondsfinanzierung des Reiseveranstalters auf der anderen Seite ergibt sich ein äußerst ausgewogenes Interessensfeld, da jede Eigentümerstruktur des jeweiligen Fonds seine eigenen Interessen präferieren wird.

FondsMedia:

Herr Nothegger, die Bereederung des MS Astor erfolgt ebenfalls durch ein Tochterunternehmen der Premicon AG. Anhand der Leistungsbilanz zum 31.12.2007 haben wir im Rahmen unserer Leistungsbilanzanalyse für die Premicon AG solide Ergebnisse konstatieren können. Welche Entwicklungen zeichnen sich bis dato ab? Dabei interessieren uns insbesondere die Betriebsüberschüsse, Ausgabenbudgets und der Cash Flow auf Anlegerebene.

Alexander Nothegger:

Die Leistungsbilanz zum 31.12.2008 wird erneut eine prospektgemäße Entwicklung aller Schiffs-Fonds dokumentieren. Die Abweichungen der einzelnen Fonds liegen fast alle im angepeilten Rahmen mit +/- 5 % bezogen auf das Nominalkapital. Unter anderem durch die Übertragung diverser Geschäftsführungen nach Zypern und die hierdurch entstehenden Kostenvorteile erwarten wir für die kommenden Jahre Ergebnisse über dem Prospektniveau. Im Vergleich zu anderen Schiffsinitiatoren belegen wir damit nicht nur hinsichtlich der vergangenen Krisenjahre eine Spitzenposition.

FondsMedia:

Ein bemerkenswerter Clou des MS Astor liegt darin, dass das Schiff die sogenannte Tonnagessteuer in Anspruch nehmen kann. Der geplante Mittelrückfluss für die Anleger kann insofern nahezu steuerfrei vereinnahmt werden. Wie konnte die Premicon AG dieses sinnvolle steuerliche Konzept für die Anleger des MS Astor konkrete auf die Beine stellen? Die Tonnagesteuer bezieht sich ja prinzipiell auf Handelsschiffe.

Alexander Nothegger:

Die Begrenzung der Tonnagesteuer auf Handelsschiffe trifft nur augenscheinlich zu: Bisher haben vornehmlich nur sie die Bedingungen für eine Anwendung der Tonnagesteuer erfüllt. Aufgrund der Besonderheiten von Kreuzfahrtschiffen, z. B. im Bereich der Crewzusammensetzung, stellt es eine große Herausforderung dar, den Anforderungen der Tonnagebesteuerung gerecht zu werden. Diese sind insbesondere die Bereederung des Schiffes aus Deutschland, die Anstellung der wichtigsten Führungspositionen über deutsche Arbeitsverträge und natürlich des Abschlusses eines Zeitchartervertrages. Letzterer hat zur Folge, dass – im Gegensatz zu einem reinen Bareboat-Chartervertrag – die Schiffsgesellschaft für den operativen Schiffsbetrieb verantwortlich ist. Vor diesem Hintergrund haben wir die richtigen Maßnahmen ergriffen, um die rechtlichen Vorschriften für die Optierung zur Tonnagesteuer zu erfüllen. Mit der MS/Astor hat in Deutschland das zweite Kreuzfahrtschiff zur Tonnagesteuer optiert.

FondsMedia:

Herr Nothegger, das MS Astor soll gemäß Fondskonzeption nach ca. 12,5 Jahren einen Verkaufserlös in Höhe von 30 % der Anschaffungskosten erzielen. Das Schiff ist dann rund 35 Jahre im Einsatz. Wir haben nachgerechnet: Der prognostizierte Vermögenszuwachs nach Steuern inkl. des geplanten Verkaufserlöses liegt bei ca. 8,2 % p. a. (Planlaufzeit 2010 bis Ende 2018), bei einem Nullverkaufserlös wären es 6,2 % p. a. Wir meinen, dass sofern alle anderen Planungsprämissen umgesetzt werden können, selbst ohne Verkaufserlös angemessene Ergebnisse auf Anlegerebene erzielt werden könnten. Gleichwohl erlauben wir uns die Frage, auf welcher Begründung der Kalkulation von 30 % der Anschaffungskosten basiert.

Alexander Nothegger:

Im Vorfeld zu der Umsetzung dieses Projektes haben wir auch Alternativen, insbesondere den Kauf eines Neubaukreuzfahrtschiffes mit ähnlicher Kapazität geprüft. Je nach Ausstattung und Liefertermin wäre hierfür ein Kaufpreis von rd. EUR 240 Mio. zu vereinbaren gewesen. Die Höhe dieses Preises macht den Neubau eines Schiffes dieser Größenordnung für heutige Verhältnisse unrentabel. Dieser Fakt macht die Astor auch so wertvoll, da die Größe des Schiffes auch

am deutschen Kreuzfahrtmarkt einen Vorteil darstellt. Viele Passagiere schätzen die geringe Passagieranzahl verbunden mit der familiären Stimmung an Bord. Auf der einen Seite werden Schiffe dieser Größe in Zukunft noch stärker nachgefragt werden, zudem sie flexibler einsetzbar sind. Auf der anderen Seite sinkt ihre Anzahl, da aus wirtschaftlichen Gründen keine Neubauten hinzukommen.

Bei dem prospektierten Verkauf der MS/Astor mit einem Alter von dann rd. 35 Jahren hat das Schiff seine Nutzungsdauer noch nicht erreicht. Wir gehen davon aus – und dies bestätigen die heute in Betrieb befindlichen Schiffe – dass Hochseeschiffe eine Lebensdauer von weit über 50 Jahre erreichen. Insofern ist das Zugrundelegen eines Verkaufspreises sinnvoll. Bei der Kalkulation des Verkaufspreises gibt es mehrere Ansatzpunkte: Zu beachten ist beispielsweise, dass der potenzieller Käufer ein Schiff erwerben wird, das im Vergleich zu den oben genannten aktuellen Neubaupreisen besonders wettbewerbsfähig ist. Zudem wird das Schiff jetzt vollständig renoviert und modernisiert. Es kann dadurch einem Vergleich mit Schiffen neueren Baujahres absolut standhalten.

FondsMedia:

Dem Markt für Kreuzfahrtschiffe werden nachhaltig solide Wachstumsperspektiven bescheinigt. Die Zielgruppe sind typischerweise junge Senioren, die in der Regel über eine stabile Kaufkraft verfügen. Wir alle werden älter, insofern wächst die potenzielle Zielgruppe quasi automatisch nach. Auf der anderen Seite hat sich zum Beispiel mit der Deilmann-Pleite gezeigt, dass Marktentwicklungen und Unternehmensentwicklungen zwei paar Schuhe sind. Mit welcher Auslastung des MS Astor kalkuliert die Premicon AG? Findet im Hintergrund eine Integration von Marktdaten und Erfahrungen der Premicon AG statt, z.B. nach Reiserouten?

Alexander Nothegger:

Marktdaten und Expertenprognosen sind Grundlage unserer Aussagen und Prognosen. Die Prospektkalkulation orientiert sich an der Auslastungsquote, die auf dem Niveau der vergangenen Jahre liegen. Wir sehen allerdings große Chancen, das Schiff noch besser auszulasten.

Auf Grund der Bedingungen des Zeitchartervertrages ist die Auslastungsquote für uns als Schiffseigentümer nur nachrangig von Bedeutung. Gleichwohl sind wir am Erfolg des Veranstalters natürlich interessiert. Einzige Schnittstelle bei der Auslastung sind die Cateringkosten. Hier wurden zur Risikominimierung klare Ober- und Untergrenzen vereinbart, sodass im Ergebnis die Auslastung für die Schiffsgesellschaft nur eine marginale Rolle spielt. Nichts desto trotz sehen wir die Bedingungen für eine Auslastung als sehr günstig und ich kann Ihnen nur zustimmen: Das Marktumfeld für Kreuzfahrten ist positiv zu bewerten und die Insolvenz der Reederei Deilmann kann in aller erster Linie nicht auf den Markt zurückgeführt werden und bezieht sich rein auf das Flussgeschäft.

FondsMedia:

Herr Nothegger, im Grunde stellt die Kreuzfahrt eine Urlaubsdienstleistung dar. Besteht nicht die Gefahr, dass nagelneue Schiffe die Astor ungeachtet des Umbaus langfristig hinsichtlich der Passagiergunst abhängen?

Alexander Nothegger:

Gerade in diesem Punkt kommen wieder die deutlichen Preisunterschiede von Schiffsneubauten im Vergleich zur MS/Astor zum tragen, über die wir vorhin schon sprechen konnten. Alleine die Tatsache, dass Neubauten bei vergleichbarer Bettenkapazität rd. vier Mal so teuer sind wie die MS/Astor nach ihrem umfangreichen Umbau, zeigt, dass der Charterer mit diesem Schiff auch klare Wettbewerbsvorteile hat, beziehungsweise kaum weitere Neubauten als Konkurrenz mit dieser geringen Passagierkapazität auf den Markt kommen werden. Die Schiffsgröße der Astor bietet viele Besonderheiten, auch das Routing betreffend. Denn mit diesem Schiff können viele kleine, unbekanntere und nicht überlaufene Häfen angefahren werden. Die Passagiere haben dadurch noch echte Kreuzfahrterlebnisse. Ozeanriesen mit ihrer Kapazität von bis zu 6.000 Betten können bei unserer Zielgruppe da nicht mithalten.

FondsMedia:

Nach unseren Informationen reagiert der Vertrieb schier begeistert auf die MS Astor, insbesondere würden sich Zeichner des Ursprungsfonds an der neuen Fondsgesellschaft beteiligen. Wir meinen, dass es einigermassen absurd wäre, wenn sich ein Zeichner quasi selbst seinen

Verkaufsüberschuss bezahlt, indem er faktisch unisono als Käufer und Verkäufer auftritt. Wie sieht es denn tatsächlich mit der Zeichnerstruktur des neuen Fonds aus?

Alexander Nothegger:

Zunächst haben sich unsere Erwartungen voll erfüllt. Bereits nach knapp sechs Wochen waren mit rd. EUR 34 Mio. über 75 % des Kapitals eingeworben.

Wir sehen eine nahezu einmalige Chance für Gesellschafter des alten Astor-Fonds, entweder nach nur etwa vier Jahren aus dem Engagement mit Erfolg auszusteigen, oder sich nahtlos an der neuen Gesellschaft mit einem überschaubaren Prognosezeitraum wieder zu beteiligen und damit die erstmalige Chance der Tonnagebesteuerung verbunden mit vergleichbar hohen Ausschüttungen zu nutzen. Ebenso sehen es die Kommanditisten. Knapp die Hälfte des neu eingeworbenen Kapitals fällt auf Gesellschafter des ersten Astor-Fonds. Wir freuen uns, dass auch viele Neugesellschafter die Chance nutzen, sich an einem Hochseekreuzfahrtschiff zu beteiligen, und sind gespannt, wie sich die Quoten in den letzten Vertriebswochen noch entwickeln werden.

FondsMedia:

Herr Nothegger, wir bedanken uns für das Gespräch.

Hamburg, Februar 2010

CompanyBackground

Selbstdarstellung

Die Premicon AG hat seit Gründung des Unternehmens im Jahr 1998 18 Fonds mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rd. € 583 Mio. am Kapitalmarkt (an)platziert. Die Premicon AG ist nach eigenen Angaben deutscher Marktführer für die Konzeption und den Vertrieb von geschlossenen Fonds in der Kreuzschiffahrt und stellt mit gegenwärtig 22 Flusskreuzfahrtschiffen die größte Flussflotte auf dem zusammenhängenden Fahrtgebiet Rhein, Main und Donau. Zusammen mit dem Hochseekreuzfahrtschiff MS/Astor verfügen die Premicon-Kreuzfahrtschiffe über eine Kapazität von rund 4.250 Passagieren.



FondsMedia GmbH
Wichmannstr. 4
Haus 1 West
22607 Hamburg
Fon: ++49 (0)40 854 076 - 0
Fax: ++49 (0)40 854 076 - 40
info@fondsmedia.com
www.fondsmedia.com