

Doric Nimrod Air One – Ein Erfolgsmuster

Ein Airbus A380 für das erste börsennotierten Flugzeuginvestment, Doric Nimrod Air One (DNA), erweist sich als großer Erfolg für Investoren in Großbritannien.

Die Erfolgsformel

Man nehme eine Topimmobilie und vermiete diese langfristig an einen Topmieter. Finanziert wird der Erwerb mit Eigen- und Fremdkapital. Sehr wichtig: Man fixiert den Darlehenszins, führt das Darlehen bereits während der Erstvermietungsdauer komplett zurück und reduziert so das finanzielle Risiko.

Im Dezember 2010 wurde diese Erfolgsformel von DNA, einer von Doric Asset Finance in Partnerschaft mit Nimrod Capital gegründeten Flugzeuginvestmentgesellschaft, mit dem Erwerb eines Airbus A380, der für zwölf Jahre fest an Emirates verleast ist, erstmals mit einem Flugzeug umgesetzt. Doric Nimrod Air One ist an der Börse London notiert.

Das Eigenkapital beträgt 42,5 Millionen GBP. Das Fremdkapital wurde von der australischen Westpac Banking Corporation bereitgestellt und beläuft sich auf 122 Millionen USD beziehungsweise 66 Prozent des Investitionsvolumens. Das langfristige Darlehen wird innerhalb der zwölfjährigen Leasingvertragslaufzeit vollständig getilgt. Dennoch können Investoren jährlich neun Prozent Rückfluss auf ihr investiertes Eigenkapital erwarten. Die Ausschüttungen erfolgen vierteljährlich mit je 2,25 Prozent. Außerdem werden mehr als 60 Prozent Überschuss und die Rückzahlung des ursprünglichen Eigenkapitals aus dem Verkauf des vollständig entschuldeten Flugzeuges am Ende des Leasingvertrages prognostiziert.

„Wenn man einmal davon absieht, dass es sich nicht um eine Immobilie handelt, sondern um ein Flugzeug, würde jeder sagen, das ist eine fantastische Performance, in die wir auch gerne investieren würden“, sagt Marc Gordon, Partner bei Nimrod Capital.

Im Ausland haben bisher viele Investoren sehr erfolgreich in diese Assetklasse investiert, in Großbritannien wurde diese Anlagemöglichkeit – trotz der Vorzüge gegenüber einer Immobilie – bisher übersehen. Dabei sprechen nicht nur der bonitätsstarke langfristige Mieter und die vollständige Fremdkapitaltilgung nach 12 Jahren für das Flugzeuginvestment, sondern auch die vollständige Übernahme von Betriebs- und Instandhaltungskosten durch den Leasingnehmer.

DNA hat den Airbus A380 am 16. Dezember 2010 für 180 Millionen USD von Emirates erworben. Die Anteile an DNA notierten nach Übernahme des Flugzeuges bei 110,5 Pence und damit 10,5 Prozent höher als bei Zeichnung beziehungsweise sieben Prozent höher als am ersten Börsentag.

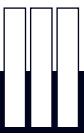
Zuschnitt auf institutionelle Investoren



Am deutschen Markt hat Doric bereits viele geschlossene Fonds zur Zeichnung angeboten. Sobald das Eigenkapital platziert war, wurden die Fonds geschlossen. Eine Börsennotierung war nicht vorgesehen. Vor der Partnerschaft mit Nimrod Capital hat Doric versucht, ähnliche geschlossene Fondsstrukturen in Großbritannien zu platzieren. Doch erst die transparente und gleichzeitig börsennotierte Struktur brachte den Erfolg bei institutionellen Investoren.

„Alles, was mit dem Flugzeug oder der Gesellschaft passiert, wird öffentlich und transparent kommuniziert“, sagt Mark Lapidus, Managing Director von Doric Asset Finance. „Investoren wurde dadurch bewusster, dass Flugzeuge sehr langlebige Wirtschaftsgüter sind und nicht zum Beispiel mit Autos zu vergleichen sind.“

Nach Informationen der Gutachterfirma Aircraft Value Analysis Company (AVAC) hatte eine Boeing 747, die 1989 ausgeliefert wurde, selbst beim Verkauf nach zwölf Jahren noch einen Restwert von knapp 50 Prozent. Und dies, obwohl das Verkaufsjahr 2001 aufgrund des



11. Septembers als eines der schwersten für die Luftfahrt galt. Auch Kreditgeber sind nach der Finanzkrise weiterhin bereit, Flugzeuge zu finanzieren, da diese sich – im Unterschied zu anderen Anlageklassen – auch in der Finanzkrise als solide erwiesen haben.

Ein Vorteil für die Vermarktung des Airbus A380 ist die Tatsache, dass viele der Investoren bereits mit einem A380 gereist sind und von Komfort, kurzer Boardingdauer und dem Service ebenso beeindruckt sind wie vom geringen Geräuschpegel.

„Leute reden kaum über Flugzeuge, aber über den A380 wird viel und positiv gesprochen“, so Mark Lapidus, Managing Director von Doric.

Airbus sieht bis 2029 einen Bedarf von 25.850 neuen Flugzeugen, wovon 1.740 Großraumflugzeuge sein werden.

Künftige Flugzeuginvestments

Die Struktur der DNA ist sowohl für Investoren als auch für Fluggesellschaften attraktiv. In einer Zeit, in der Exportkreditfinanzierungen bald begrenzt und teurer werden, werden immer mehr Airlines diversifizierte Finanzierungslösungen anstreben. Die Öffnung des Investorenmarktes in Großbritannien wird sicher auf großes Interesse stoßen, gerade bei vielen Topadressen unter den Fluggesellschaften.

Aber auch institutionelle und private Investoren sind auf der Suche nach attraktiven Renditen ohne größere Volatilität. Daher wird das Produkt auch in diesem Kreis auf wachsende Nachfrage treffen.

Als nächsten Schritt sehen Doric und Nimrod Capital die Strukturierung einer Beteiligung mit mehreren Flugzeugen, die alle an dieselbe Fluggesellschaft verleast sind. Dies ist weniger komplex als die Zusammenlegung bestimmter Flugzeuge mit verschiedenen Leasingnehmern. Eine einfache und transparente Struktur mit langfristigen gesicherten Einnahmen und damit kaum Volatilität stellt einen wichtigen Bestandteil des Investitionsangebotes dar. Beschränkungen, wonach Investoren maximal 10 Prozent des Kapitals an der Investmentgesellschaft erwerben können, greifen – im Falle mehrerer Flugzeuge – damit auch erst bei höheren Beteiligungsbeträgen.



Auch eine Beteiligung deutscher institutioneller Investoren an künftigen Flugzeuginvestmentprodukten – voraussichtlich in Euro oder US-Dollar – ist durchaus vorstellbar. Zunächst ist jedoch der Nachfrageüberhang aus Großbritannien und anderen europäischen Ländern abzudecken.

Das ungleiche Paar

Nimrod Capital ist dafür bekannt, unkonventionelle Ideen und Partnerschaften zur richtigen Zeit auf den Markt zu bringen. Das Unternehmen hat in den zurückliegenden zwei Jahren große öffentliche Angebote für Hedgefonds, wie zum Beispiel von Man Group oder Blue-Crest Capital, aber auch für Goldinvestments, platziert.

Die Mitarbeiter des Doric Aviation Teams bieten seit Anfang der 1990er Jahre Dienstleistungen und Investitionen im Kerngeschäftsfeld Transport, aber auch im Energie- und Immobiliensektor an. Derzeit verwaltet die Doric Gruppe Wirtschaftsgüter mit einem Transaktionsvolumen von 4,6 Milliarden USD und ist damit unter anderem der weltgrößte Asset Manager für den Airbus A380. Ein Teil der verwalteten Investitionsobjekte wurde dabei von der Doric Gruppe selbst als Fonds aufgelegt. Anleger sind hierbei mehr als 37.000 Beteiligungen eingegangen und haben 1,2 Milliarden USD investiert.

Die Partnerschaft hat sich als sehr erfolgreich erwiesen: Nimrod Capital hat den Zugang zur Investorensseite, während Doric die Asset- und Strukturierungsexpertise einbringt. Die Zusammenarbeit habe sehr gut funktioniert, bestätigte auch Marc Gordon, Partner bei Nimrod Capital, gegenüber dem Fachmagazin Airfinance Journal.