

Hafenpost

Informationen für Buss-Capital-Investoren

Interview mit Dr. Baldeweg über das Produkt Container-Direktinvestment

Nach der bedauerlichen Insolvenz eines Mitbewerbers hat Buss Capital zahlreiche Anfragen zu dessen Einschätzung, aber auch zu den Buss-Direktinvestments erhalten. Die Hafenpost hat mit Buss-Capital-Geschäftsführer Dr. Baldeweg über deren Entwicklung und die für Anleger relevanten Beurteilungskriterien gesprochen.

Hafenpost: Hat Sie die Insolvenz von P&R überrascht?

Dr. Baldeweg: Die Nachricht, dass unser Mitbewerber P&R Insolvenz angemeldet hat, ist sehr bedauerlich für alle Beteiligten. Die in den Verkaufsprospekten von P&R genannten Finanzzahlen der P&R



Dr. Dirk Baldeweg, seit 2005 geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital sowie Geschäftsführer von Buss Global Holdings

Equipment Finance Corp., die für Anleger wesentliche Gesellschaft, gaben allerdings schon im Vorwege Anlass zur Beunruhigung. Insbesondere war die hohe Differenz zwischen tatsächlichen Mieterlösen und an Anleger ausgezahlten Mieten besorgniserregend.

Hafenpost: Wie verhindert Buss eine Mietunterdeckung, wie sie nun bei P&R zu sehen ist?

Dr. Baldeweg: Kern einer verlässlichen Direktinvestment-Kalkulation ist, dass die den Anlegern in Aussicht gestellten Mieten aus den tatsächlich von der Emittentin erzielten Mieterlösen mit Endmietern gezahlt werden. Das ist bei Buss Global Direct (U.K.), Emittentin der Buss-Tank- und Standard-Direktinvestments, der Fall und kann für die gesamte Containerflotte von Buss Global Direct (U.K.) und

damit für die Gesamtsumme sämtlicher Direktinvestitionen in Tank- und Standardcontainer nachgewiesen werden.

Auf dieser Kalkulation bauen auch die Rückkaufwerte zentral auf, denn die institutionellen Investoren, die die Container unserer Standard- und Tankcontainerdirektinvestments am Ende der Laufzeit kaufen, bezahlen letztlich den zukünftigen Cash-Flow der Container.

Unsere prognostizierten Weiterverkaufserlöse spiegeln somit die tatsächliche Untervermietung der Container wider und sind damit auch tatsächlich erzielbar. Wir haben einen transparenten, aussagekräftigen Prospekt, der auch den testierten Jahresabschluss der Emittentin enthält. Er ermöglicht einen detaillierten Überblick über sämtliche unserer Tank- und Standardcontainerinvestitionen und er weist für diese die tatsächlich erzielten Untermieterlöse aus.

Hafenpost: Inwiefern findet eine Mittelverwendungskontrolle bei den Direktinvestments statt? Wie stellt Buss sicher, dass Anleger tatsächlich die Eigentumsrechte an ihrem Container erwerben?

Dr. Baldeweg: Buss-Anleger erhalten grundsätzlich ein Eigentumszertifikat für ihren Container. Dieses ist zwar nicht

In Kürze

50 Jahre Container in Hamburg: Eine Transportkiste revolutioniert den Welt-handel und den Hamburger Hafen. >> Seite 2

Buss Terminal Stade

Aus der Buss-Welt: Der Buss Terminal Stade ist der kleinste Hafen im Buss-Portfolio. Mit innovativen Transportlösungen schlägt er sich dennoch gut. >> Seite 4

FPG Raffles bleibt Nr. 6

Aus der Buss-Welt: Mit 11.500 Tankcontainern in der Flotte verteidigt die Leasinggesellschaft weltweit ihre Position. >> Seite 4

In Kürze

50 Jahre Container in Hamburg

Am 31. Mai 1968 machte die „American Lancer“ als erstes Vollcontainerschiff am Burchardtkai fest. Die standardisierte Stahlbox – der Container – revolutionierte nicht nur den internationalen Warentransport, sondern auch den Hamburger Hafen. Obwohl Schifffahrt und Hafenwirtschaft dem Container anfänglich skeptisch gegenüberstanden, weil man die hohen Investitionen sowie Arbeitsplatzverluste fürchtete, war er letztlich die Voraussetzung dafür, dass Hamburg sich zu einem zentralen Ort für den Welthandel des späten 20. Jahrhunderts entwickelte.

Wie die 1920 gegründete Buss-Gruppe mit dem drastischen Wandel umgegangen ist, lesen Sie in einem Sonderheft der DVZ erschienenen Interview mit dem geschäftsführenden Gesellschafter der Buss-Gruppe, Dr. Johann Killinger, das wir auf unserer Internetseite unter www.buss-capital.de/sonderheft/ veröffentlicht haben.

Die neue EU-Datenschutzgrundverordnung

Datenschutz und der verantwortungsvolle Umgang mit Ihren Daten hat für uns seit jeher eine sehr hohe Bedeutung. Daher haben wir bereits in der Vergangenheit die Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes erfüllt. Am 25. Mai 2018 ist nun europaweit die neue Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) in Kraft getreten, mit dem Ziel, den Umgang mit personenbezogenen Daten in Europa zu vereinheitlichen. Entsprechend haben wir unsere Datenschutzerklärung aktualisiert und auf unserer Internetseite veröffentlicht.

Newsletter

Lassen Sie sich regelmäßig über aktuelle Marktentwicklungen und Angebote informieren und abonnieren Sie unseren Newsletter unter

buss-capital.de/newsletter

mit einem Grundbuch oder KFZ-Brief vergleichbar, ihm sind aber die Seriennummern der Container zu entnehmen. Damit wird der Bestimmtheitsgrundsatz bei der Übertragung des Eigentums erfüllt. Zusammen mit dem Kauf-, Miet- und Rückkaufvertrag ist das Eigentumszertifikat der Nachweis darüber, dass der Anleger das Eigentum an den Containern erworben hat. Weiterhin kommt es beim Kauf der Container in den Datenbanken von Buss Investor Services zu einem entsprechenden Eintrag, der einen spezifischen Container einem spezifischen Investor zuordnet. Ein Container kann in der Datenbank von Buss Investor Services nur einmal zugeordnet werden.

Wichtig ist aber vor allem, dass ein Anbieter den Containerbestand nachweisen kann. Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft bei Buss ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer die Finanzzahlen der Emittentin und in dem Zuge selbstverständlich auch, ob die von Anlegern eingezahlten Mittel auch korrekt für den Kauf von Containern verwendet wurden.

Hafenpost: Warum sind Containerinvestments aus Ihrer Sicht weiterhin ein attraktives Investment?

Dr. Baldeweg: Container sind Sachwerte, die für den internationalen Handel unverzichtbar bleiben, denn über 90 Prozent des weltweiten Güterausstausches werden über den Seeweg abgewickelt. Der Zusammenhang zwischen Containermarkt und Weltwirtschaft lässt sich entsprechend auch am Containerumschlagswachstum ablesen. Wächst die Weltwirtschaft, steigt auch die Anzahl der umgeschlagenen Container in den Häfen. Seit einigen Monaten ist das bereits wieder der Fall.

Laut Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) verzeichnete der Weltcontainerumschlag im Jahr 2017 wieder einen Zuwachs von 6,4 Prozent und lag damit 3,7 Prozentpunkte über dem des Vorjahrs. Für das Jahr 2018 prognostiziert das ISL ein Weltcontainerumschlagswachstum von 5,5 Prozent. Aber: Es gibt nicht den einen Containermarkt, sondern verschiedene Teilcontainermärkte. Anleger sollten sich daher neben vielen anderen Kriterien auch das Marktumfeld anschauen, in das sie investieren. Wir haben beispielsweise

in den letzten drei Jahren nur sehr selektiv über Direktinvestments in den Standard-Containermarkt investiert, weil die in der Regel zu erzielenden Mietrenditen keine sinnvolle Direktinvestment-Kalkulation zugelassen haben. Hintergrund für die niedrigen Renditen im Standardcontainersegment ist deren großes Marktvolumen und die damit einhergehenden extrem günstigen Finanzierungsmöglichkeiten von Containerleasinggesellschaften – insbesondere im amerikanischen Kapitalmarkt.

Der Tankcontainermarkt bietet dagegen attraktivere Renditen. Seine Entwicklung verläuft ungeachtet seiner im Vergleich zu Standardcontainern wesentlich geringeren Größe seit Jahren sehr stabil. Die Nachfrage nach Tankcontainern steigt stetig, die weltweite Tankcontainerflotte wächst seit zehn Jahren um durchschnittlich gut neun Prozent pro Jahr. Im vergangenen Jahr ist sie laut aktuellem Bericht der International Tank Container Organisation (ITCO) auf 552.000 Einheiten und damit um weitere rund neun Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen.

Und auch die Preise und Leasingraten von Tankcontainern sind im ersten Quartal 2018 weiter dem Aufwärtstrend gefolgt. Während Standardcontainer auf dem stabilisierten Niveau 2017 stagnieren, sehen wir bei Tankcontainern in diesem Jahr noch ein Steigerungspotenzial bei den Mietrenditen. Deshalb bieten wir Anlegern auch mit unserer aktuellen Vermögensanlage Buss Container Direkt 2018 wieder zwei Angebotstranchen in Tankcontainer an, über die sie bei einer Laufzeit von nur rund zwei Jahren an der Entwicklung des Tankcontainermarkts partizipieren können. Beide Angebote werden gut angenommen. Für Wiederanleger, deren Direktinvestments kürzlich ausgelaufen sind, ist insbesondere das Euro-Angebot Buss Container 72 interessant. Denn die Buss Investor Services kann deren Rückflüsse einfach und kostenlos mit der Neuinvestition verrechnen. Zusätzlich attraktiv ist auch der Wiederanlagerabatt. Bestandskunden erhalten noch bis Ende Juli 2018 einen Sonderrabatt von 30 Euro beziehungsweise 40 US-Dollar auf jeden erworbenen Container.

Hafenpost: Es gibt Meinungen, Containerdirektinvestments seien zu intransparent. Wie stehen Sie zu dieser Aussage?

Dr. Baldeweg: Seitdem Direktinvestments als Vermögensanlagen eingestuft und damit prospektpflichtig sind, sind sie als Assetklasse deutlich transparenter. Containerdirektinvestments sind im Übrigen kein Hexenwerk, wichtig ist aber, dass alle für den Anleger wirklich relevanten Informationen nachvollziehbar sind. Insbesondere sollten Anleger beim Lesen des Verkaufsprospekts auf folgendes achten:

- Ist die Kalkulation nachvollziehbar?
- Sind die Kauf- und Rückkaufpreise realistisch und überprüfbar?
- Werden die tatsächlich von der Emittentin erzielten Untermieterlöse mit Endmieter im Prospekt dargestellt (z.B. im Rahmen der Finanzzahlen der Emittentin) und decken die in Aussicht gestellten Mieten ab?
- Ist dies bei allen vom Anbieter herausgegebenen Direktinvestments der Fall? Wenn die Emittentin immer dieselbe ist, wie bei unseren Standard- und Tankcontainerdirektinvestments, enthält der Verkaufsprospekt deren Jahresabschluss? Wenn die Emittentin immer neu eingesetzt wird, enthält der Verkaufsprospekt eine konsolidierte und testierte Darstellung der Containerflotte aller herausgegebenen Vermögensanlagen?
- Welchen Track Record hat der Anbieter? Welche Exits hat er bereits realisiert? Wie transparent zeigt er sich – gibt er testierte Leistungsbilanzen heraus, zeigt er sich offen gegenüber Fragen von Fachjournalisten?

Wir sind seit vielen Jahren auf Container spezialisiert und verfügen über gute internationale Kontakte. Unsere singapurische Schwester Buss Global Holdings, der auch die Emittentin unserer Vermögensanlagen Buss Global Direct (U.K.) angehört, hat bis heute ca. 1,34 Millionen CEU Gebrauchtcontainer erfolgreich wieder verkauft. Gemeinsam mit Buss Global Holdings haben wir bereits mehrfach große Containerflotten strukturiert und am US-amerikanischen Anleihenmarkt veräußert. So haben wir bislang 15 Containerfonds mit einem Investitionsvolumen von rund 1,7 Milliarden Euro erfolgreich wieder aufgelöst. Und auch die weltweit sechstgrößte Leasinggesellschaft Raffles Lease ist eine Tochter von Buss Global Holdings.

Natürlich heißt das nicht, dass bei unseren Investments immer alles wie prognostiziert läuft. Auch wir haben schon mehrfach Marktveränderungen entgegenwirken müssen. Für den Standardcontainermarkt waren zuletzt die Jahre 2015/2016 besonders herausfordernd, als die Neu- und Gebrauchtcontainerpreise infolge gefallener Stahlpreise abrutschen und sich der Wettbewerbsdruck unter den Leasinggesellschaften immer weiter zuspitzte. Davon betroffen waren unsere Containerfonds, die wir in einem sehr gesunden Marktumfeld in den Jahren 2010 bis 2012 aufgelegt hatten. Gerade dann ist es für Anleger wichtig, dass Sie es mit einem Anbieter zu tun haben, der auch dazu in der Lage ist, externe Einflussfaktoren zu managen.

Unsere Offshore-Containerdirektinvestments haben wir in Folge des Markteinbruchs in der Offshore-Ölförderung umstrukturiert und damit erreicht, dass die Investments aus heutiger Sicht mindestens einen Kapitalerhalt erzielen werden. Zudem sollten Anleger alle risikorelevanten Produktparameter intensiv im Vorfeld prüfen und skeptisch sein, wenn diese Prüfung erst gar nicht möglich ist.

Hafenpost: Einen Verkaufsprospekt hatte die letzte Vermögensanlage von P&R auch. Dennoch fehlen offenbar Container in der Flotte. Wie können Ihre Anleger sicher sein, dass es den von ihnen erworbenen Container auch tatsächlich gibt?

Dr. Baldeweg: Alle Container werden aufgrund der festen Rückkaufsvereinbarungen bei uns bilanziert. Damit sind sie Bestandteil der Jahresabschlussprüfung der Emittentin. Auch im Verkaufsprospekt sind alle bis heute verkauften Container aufgeführt. Und schließlich werden die Container an fremde Dritte (Reedereien und Tanklogistikunternehmen) vermietet. Zahlen diese für einen Container, ist dies ein guter Beweis dafür, dass er existiert.

Hafenpost: Sehen Sie Parallelen zur Insolvenz von Magellan?

Dr. Baldeweg: Die Situation bei P&R ist eine völlig andere als bei Magellan. Die einzige Gemeinsamkeit zwischen beiden Insolvenzen liegt aus unserer Sicht darin, dass Direktinvestitionen in Standardcon-

tainer betroffen waren beziehungsweise sind. Magellan war gleichzeitig Containerleasinggesellschaft und Emittentin, einen Assetmanager gab es in der Struktur nicht. Als Containerleasinggesellschaft war Magellan zudem operativ nicht in der Lage, mit Rücklieferungen von Containern optimal umzugehen. Dies schränkte angesichts einer erheblichen Zahl auslaufender Mietverträge die Handlungsoptionen stark ein. Die insolventen P&R-Gesellschaften sind dagegen reine Emittenten. Das Assetmanagement ist in der Schweiz verortet und das operative Containermanagement liegt in den Händen einer Reihe von Containerleasinggesellschaften. Letzteres ist von der Insolvenz vollkommen unbeeinträchtigt, sodass zunächst alle sinnvollen Optionen geprüft werden können. Es ist daher falsch, zu vermuten, der vorläufige Insolvenzverwalter würde ähnlich vorgehen wie bei Magellan – die Fälle sind komplett unterschiedlich. Tatsächlich hat dieser ja auch bereits geäußert, eine Fortführung zu prüfen.

Buss hat seinerzeit die Magellan-Flotte erworben. Dürfen P&R-Anleger ebenfalls auf Unterstützung von Buss hoffen?

Nachdem wir in den vergangenen Wochen mehrfach von unseren Anlegern, die auch in P&R investiert haben, und Vertriebspartnern um Unterstützung gebeten wurden, haben wir diesen angeboten, ihnen unser Containermarkt- und Containermanagement-Know-how zur Verfügung zu stellen. Anleger können wir unterstützen, indem diese uns dazu bevollmächtigen, sie auf Gläubigerversammlungen zu vertreten und wir in die Erarbeitung eines Weiterführungskonzepts eingebunden werden. Der Fall P&R wirkt sich deutlich negativ auf den gesamten Container-Direktinvestmentmarkt aus. Somit haben auch wir ein großes Interesse daran, den Schaden möglichst klein zu halten und dazu beizutragen, das bestmögliche Ergebnis für alle Betroffenen zu erzielen.

P&R-Anleger, die an weiteren Informationen interessiert sind, können sich per E-Mail an info@buss-capital.de oder telefonisch über 040 3198-1600 an Buss Capital wenden.

Danke für das Gespräch!

Aktuelle News in Kürze

FPG Raffles verteidigt Position im Tankcontainerleasingmarkt

Die zu Buss Global Holdings gehörende Tankcontainerleasinggesellschaft FPG Raffles ist auch im vergangenen Jahr weiter gewachsen. Laut Tank Container Fleet Survey der International Tank Container Organisation (ITCO) belegt FPG Raffles mit einer Flotte von mittlerweile 11.500 Tankcontainern weiterhin Platz sechs unter allen Tankcontainerleasinggesellschaften der Welt.

Ihr Portfolio hat FPG Raffles erst kürzlich um einen neuen Containertyp – einen 35 Kubikmeter großen Swap Tank mit Schwallwänden – speziell für den europäischen Markt erweitert. Dank seines Volumens und seiner Beschaffenheit ist dieser besonders flexibel einsetzbar. Neu ist außerdem seine Bodenbedienbarkeit. Damit ermöglicht er eine einfachere Entladung, bei der das sonst notwendige Besteigen des Containers entfällt.



Impressum

Buss Capital GmbH & Co. KG
Bei dem Neuen Krahn 2
20457 Hamburg

Telefon: 040 3198-1600

Fax: 040 3198-1648

E-Mail: hafenpost@buss-capital.de

Internet: www.buss-capital.de

V.i.S.d.P.: Anke Dissel,
Leiterin Unternehmenskommunikation

Rechtlicher Hinweis: Diese Information stellt keine Anlageberatung oder Anlageempfehlung dar. Maßgeblich für eine Vermögensanlage sind ausschließlich die jeweiligen Verkaufsprospekte und Verträge.

Wie wir Ihre personenbezogenen Daten verwenden, beschreiben wir in unserer Datenschutzerklärung unter www.buss-capital.de/datenschutz.

Buss Terminal Stade schlägt sich gut

Buss Port Services betreibt heute drei Häfen in Deutschland und den Niederlanden – einer davon ist der Buss Terminal Stade. Trotz überschaubarer Größe freut er sich über eine hohe Auslastung.

Auf einer Fläche von 35.000 Quadratmetern und einer Kaifläche von 210 Metern kann Buss Port Services in Stade Schiffe mit einer Länge von bis zu 180 Metern bei einem Tiefgang von 9,50 Meter abfertigen. Mit seiner wasserseitigen Lage hat der Terminal einen direkten Zugang zur Elbe. Bis zur Nordsee ist es nur halb so weit wie von Hamburg.

Der Umschlag von Ersatzbrennstoffen und Massengut gehört heute zur festen Auftragspalette. Erst kürzlich hat am Buss Terminal Stade der bislang größte Massengutfrachter angelegt – beladen mit 17.500 Tonnen eines großen Zementproduzenten aus Schleswig-Holstein. Buss Port Services löschte und lagerte die Ladung, bis diese per LKW weitertransportiert wurde.

Seit einem guten Jahr übernimmt der Buss Terminal Stade außerdem für Airbus den Umschlag von Flügeloberschalen und Druckkalotten. Sie werden vom Airbus-Werk Stade per LKW zum Terminal transportiert, dort über die RoRo-Rampe auf ein Ponton gefahren und zum Airbus-

Standort in Hamburg Finkenwerder verschifft. Der Vorteil: Die Komponenten müssen nicht von einem Transportmittel auf einen anderen umgeladen werden.

Die wasserseitige Transportlösung ist für alle Beteiligten ein Zugewinn. Die 32 Meter langen und sechs Meter breiten Flügeloberschalen der A350 XWB vom Airbus-Werk in Stade per LKW über den Landweg nach Finkenwerder zu bringen war für Airbus jedes Mal mit hohem Aufwand verbunden. Solche Großraumtransporte erfordern behördliche Genehmigungen. Jedes Mal mussten Straßen abgesperrt und Schilder sowie Ampelanlagen demontiert werden, um die sperrigen Komponenten über die zum Teil recht engen Straßen im Alten Land zu fahren.

Für dieses neuartige Transportkonzept hat der Terminal viel Zustimmung geerntet und weitere Anfragen von Unternehmen erhalten. So bekam er Ende 2017 auch den Auftrag, 300 Fahrzeuge für einen Spediteur umzuschlagen, der den Standort als Ausweichlösung für Hamburg nutzte.



Bulker Imavere hat kürzlich am Buss Terminal Stade festgemacht. Mit 17.500 Tonnen ist er bislang der größte Massengutfrachter, den Buss Port Services dort gelöscht hat.