

## Der Container boxt sich durch

### Der Containermarkt kann schnell vom Aufschwung profitieren. Der Einstiegszeitpunkt ins Containerleasing ist günstig

Innerhalb des letzten Jahres ist die Transportnachfrage erstmals seit Jahrzehnten zurückgegangen. Der weltweite Containerumschlag wird deshalb in diesem Jahr um fünf bis zehn Prozent nachgeben. Anders als die Containerschiffahrt hat sich das Geschäft mit den Transportboxen aber schnell an die gesunkene Nachfrage angepasst: Während die Werften nach wie vor neue, derzeit nicht benötigte Schiffe abliefern, haben die Containerhersteller ihre Fabriken frühzeitig geschlossen. Bereits seit gut einem Jahr kommen keine neuen Standardcontainer mehr auf den Markt.

#### Mehr als 1 Mio. TEU Container gehen pro Jahr aus dem Markt

Im Seeverkehr unterliegen Container strengen Standards. Jedes Jahr werden weit mehr als eine Million TEU Container aus Altersgründen verkauft (siehe auch Seite 3) und scheiden aus dem aktiven Seeverkehr aus. Da zurzeit keine neuen Boxen gebaut werden, schrumpft der weltweite Containerbestand mit einer Rate von ca. fünf Prozent pro Jahr. Die Mietraten für Container schwanken deshalb viel geringer als die Charraten für Containerschiffe. Die neuesten Quartalsberichte der großen Containerleasingfirmen zeugen von einem wirtschaftlichen

Aufschwung. Bereits heute kündigt sich eine Verknappung im Containergeschäft an (siehe Seite 4). Vor allem in Ostasien haben sich die Depots bereits deutlich geleert. Einige Reeder haben zu viele Container zurückgegeben und mieten nun verstärkt wieder an – insbesondere in China, wie unsere Containerleasing-Partner berichten.

Gleichzeitig ist der Einkaufspreis für Container vergleichsweise niedrig – und der Einstiegszeitpunkt günstig. Denn mittelfristig werden die Produktions- und Materialkosten für Container wieder steigen – und damit auch die Einkaufspreise. Darüber hinaus ist die finanzielle Situation zahlreicher Reedereien angespannt. Um Eigenkapital zu generieren, verkaufen viele Reedereien Container und mieten sie anschließend wieder zurück: Stieg



In Shanghai sind die Umschlagsraten in den letzten Monaten kontinuierlich gestiegen.

#### Kühlcontainer profitieren von günstigen Containerschiffen

Für Kühlcontainer gilt eine Sonderkonjunktur. Günstigen Schiffscharraten verbilligen Containertransporte, weshalb viele Nahrungsmittel-Logistiker ihre Ware von Kühl- auf Containerschiffe verlagert haben.

der Eigentumsanteil der Reedereien an der weltweiten Containerflotte zwischen 2005 und 2008 von 55 auf knapp 60 Prozent, ist ihr Anteil in diesem Jahr bereits wieder gesunken. Für die Leasinggesellschaften ist der Zeitpunkt günstig, ihre Flotten durch Zukäufe zu vergrößern. Allein der Marktführer Textainer hat seit Anfang 2009 seine Containerflotte um 350.000 TEU vergrößert.

#### Aus dem Inhalt

**Kreuzfahrt:** Mit kleinen Kratzern erfolgreich aus der Krise. Im Gegensatz zur Frachtschiffahrt wächst die Kreuzfahrtflotte nur moderat **mehr auf Seite 2**

#### Aus dem Inhalt

**Zweitmarkt:** Der Containertransport unterliegt strengen Standards. Für die Boxen beginnt deshalb mit ca. zwölf Jahren ein zweites Leben **mehr auf Seite 3**

#### Aus dem Inhalt

**Containermarkt:** Nach einer „Wachstumsdelle“ im Jahr 2009 sind die Aussichten positiv. 2010 werden Container voraussichtlich knapp **mehr auf Seite 4**

## In Kürze

### Containerfonds in nur fünf Wochen platziert

Breite Risikostreuung, günstiger Einstiegszeitpunkt und die Währungssicherung lieferten zugkräftige Argumente: Unser erster währungsgesicherter Fonds, der Buss Global Container Fonds 6 Euro, konnte innerhalb von nur fünf Wochen platziert werden. „Der Fonds hatte die richtigen Konzeptionsmerkmale zur richtigen Zeit“, erläutert der für Vertrieb und Marketing zuständige Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel.

### Nachfolger bereits im Angebot

Der Buss Global Containerfonds 7 Euro weist die gleichen Erfolgsmerkmale auf wie sein Vorgänger: Er investiert in eine große Containerflotte. Die Boxen sind an mehr als 200 verschiedene Mieter vermietet. Wie beim Vorgängerfonds erlaubt ein Währungssicherungsgeschäft es den Anlegern, sich praktisch ohne Währungsrisiko in Euro an den Erträgen zu beteiligen. Die Laufzeit des Fonds beträgt etwa sechs Jahre. Anlegern, die sich ab 15.000 Euro beteiligen können, wird wie beim Vorgängerfonds eine Rendite von 6,25 Prozent p.a. prognostiziert. Der Fonds wird in Singapur professionell gemanagt und nutzt das bestehende Doppelbesteuerungsabkommen.

### Leistungsbilanz 2008 pünktlich veröffentlicht

Am 1. September hat Buss Capital seine Leistungsbilanz 2008 vorgelegt – als vierter der im Verband Geschlossene Fonds (VGF) organisierten Initiatoren. Die Leistungsbilanz dokumentiert die Geschäftszahlen unserer Fonds. Die Container- und Kreuzfahrtfonds zahlten im Berichtsjahr prospektgemäß aus. Auch 2009 werden elf von 14 Fonds wie geplant auszahlen. Die Leistungsbilanz steht unter [www.buss-capital.de/leistungsbilanz.html](http://www.buss-capital.de/leistungsbilanz.html) zur Verfügung.

## Kreuzfahrt:

# Mit kleinen Kratzern erfolgreich aus der Krise

## Im Gegensatz zur Frachtschiffahrt wächst die Kreuzfahrtflotte nur moderat

In den Jahren 2009 und 2010 werden voraussichtlich jeweils zehn neue Schiffe abgeliefert. Gleichzeitig gehen in den nächsten Jahren viele ältere, vor 1970 gebaute Schiffe aus dem Markt. Verstärkte Sicherheitsbestimmungen machen eine Modernisierung unrentabel.

Nach dem Rekordjahr 2008 ist die Auslastung der Schiffe nach wie vor hoch. Aller-

dings mussten die Reedereien ihren Kunden vielfach Rabatte gewähren. Aufgrund der Sonderaktionen und des veränderten Buchungsverhaltens – die Kunden entscheiden sich in unsicheren

Zeiten später für eine Kreuzfahrtreise – sind die Gewinne der Reedereien im Jahr 2009 rückläufig. Die aktuellen Buchungszahlen und die Rückkehr zum alten Preisgefüge (siehe unten) lassen aber hoffen, dass die Branche ohne größere Schäden aus der Krise fährt und bereits im Jahr 2010 wieder in Richtung erfolgreicher Expansion steuert.



Foto: Orion Expedition Cruises

Das MS Orion in der See vor Kimberley, West-Australien

## Kreuzfahrt-Reederei Orion ausgezeichnet

Die Reederei Orion Expedition Cruises, in die die Buss-Kreuzfahrtfonds investieren, wurde kürzlich als einer der 20 besten Erlebnisreisen-Veranstalter Australiens ausgezeichnet. Die Reederei hat sich auf exklusive Expeditionsfahrten in den Gewässern rund um den fünften Kontinent spezialisiert. Der Herausgeber des Magazins „Travelling in Australia“, der die Ehrung vornahm, lobte Orion insbesondere für ihren Einsatz im nachhaltigen Tourismus.

## Rekord-Buchungen bei Oceania

Oceania Cruises, Partnerreederei der Buss-Kreuzfahrtfonds, verzeichnete im August dieses Jahres einen Buchungsrekord. Für 2010 seien bereits 32 Reisen der Premium-Kreuzfahrtreederei ausgebucht. Aufgrund der hohen Nachfrage hat Oceania bereits Anfang September einen großen Teil der Preise wieder auf das Niveau von vor der Wirtschaftskrise angehoben. Eine weitere Preiserhöhung hat die US-amerikanische Reederei für Anfang 2010 angekündigt.

# Das zweite Leben des Containers

Ähnlich wie bei Schiffen und Autos werden auch Container regelmäßig auf ihre Sicherheit geprüft. Dies übernehmen bekannte Klassifikationsgesellschaften wie der Germanische Lloyd, indem sie sogenannte CSC-Plaketten vergeben. Ungefähr zwölf Jahre fahren Container im Durchschnitt zur See. Während dieser Zeit sind sie sehr hohen Belastungen ausgesetzt: Die Stahlkisten müssen sowohl Salzwasser aus eisigen Nordmeeren als auch tropischen Stürmen mit hoher Luftfeuchtigkeit trotzen.

## **Mehr als eine Million TEU werden jährlich verkauft**

Ab einem gewissen Alter sind die strikten Sicherheitsrichtlinien nur noch zu hohen Reparaturkosten einzuhalten. Dann ist es häufig rentabler, die Container in den sogenannten Zweitmarkt zu verkaufen. Der Erlös beträgt je nach Marktlage zwischen 800 und 1.000 US-Dollar – recht

## **Der Containertransport unterliegt strengen Standards. Für die Boxen beginnt deshalb mit ca. zwölf Jahren ein zweites Leben – wie bei der Aktion „Container für Sambia“**

hoch im Vergleich zu den Anschaffungskosten von ca. 2.000 US-Dollar pro Standardcontainer. Das liegt auch an der hohen Nachfrage: Mehr als eine Million TEU scheiden auf diese Art und Weise jährlich aus der aktiven Seelaufbahn aus.

Im Zweitmarkt werden die Container für unterschiedlichste Zwecke verwendet, beispielsweise als Lagerraum oder als Baucontainer. Am häufigsten ist aber der Einsatz als robuste und preiswerte Einweg-Verpackung für Lieferungen an Zielorte, die weit abseits der Häfen liegen und bei denen ein Rücktransport der Boxen zu teuer wäre. Wie bei der Aktion „Container für Sambia“.

## **Ein Container voller Hilfsgüter**

In monatelanger Eigeninitiative haben Kollegium und Schüler einer Hamburger Schule Sach- und Geldspenden gesammelt. Vor kurzem kam nun der Container voll mit medizinischem Gerät, Verbandsmaterial, Wäsche, Computern und anderen Hilfsgütern, die eine neugebaute Klinik benötigt, in Simooya im südlichen Sambia an. Verschiedene Geschäftsbereiche der Hamburger Buss-Gruppe unterstützen die Aktion. Buss Capital spendete einen gebrauchten Zwanzig-Fuß-Container – die perfekte Transportverpackung für Hilfslieferungen wie diese.



*Milden H. Choongo, Initiator der Aktion, bedankt sich bei Wilfried Lemcke, Organisator an der Hamburger Partnerschule der Hilfsaktion*

## Aus der Buss-Welt

### Buss verlädt erste Rohre der Ostseepipeline

Im August gingen auf Rügen die ersten mit Beton ummantelten Rohre über die Kaikanten. Inzwischen verladen die Hafenspezialisten des Sea Terminal Sassnitz, das zum Geschäftsbereich Hafen der Buss-Gruppe gehört, täglich im Schnitt 150 der bis zu 27 Tonnen schweren Pipeline-Elemente auf Schiffe. Die Pipeline verbindet die sibirischen Gasfelder mit Westeuropa und soll bis 2012 fertiggestellt werden.

### Ausbildung bei Buss

Buss bildet aktiv aus. Die Gruppe bietet insgesamt sechs Lehrberufe und zwei Studiengänge an. Die Bandbreite reicht von Hafenlogistikern über Büro- und Immobilienkaufleute bis hin zu Fachinformatikern, Mechatronikern und Wirtschaftsingenieuren. Insgesamt bereiten sich bei Buss zurzeit 26 Azubis und Studierende auf das Berufsleben vor. Sie durchlaufen möglichst alle drei Geschäftsbereiche (Hafen, Immobilien und Fonds). Erklärtes Ziel ist, die Nachwuchskräfte nach erfolgreicher Ausbildung zu übernehmen.

## Impressum

Buss Capital GmbH & Co. KG  
Reiherdamm 44  
20457 Hamburg

Telefon: +49(0)40 3198-1600  
Fax: +49(0)40 3198-1648

E-Mail: [info@buss-capital.de](mailto:info@buss-capital.de)  
Internet: [www.buss-capital.de](http://www.buss-capital.de)

V.i.S.d.P.: Ulf Schönheim, Leiter Unternehmenskommunikation

### Rechtlicher Hinweis:

Maßgeblich für eine Vermögensanlage in Buss-Capital-Fonds sind ausschließlich die jeweiligen Verkaufsprospekte.

## Markt und Geschehen

# Containermarktaussichten weiterhin positiv

von Dr. Dirk Baldeweg, geschäftsführender Gesellschafter Buss Capital

Nachdem in diesem Jahr der weltweite Containerumschlag um fünf bis zehn Prozent zurückgegangen ist, wird die Nachfrage nach Containertransporten Prognosen zufolge mittelfristig weiterhin nachhaltig wachsen und der Containerumschlag auf seinen langfristigen, stabilen Wachstumspfad zurückkehren. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) prognostiziert bereits für 2010 ein Wachstum von mindestens drei Prozent. Für den Zeitraum bis 2020 gehen die Logistikforscher sogar von einem jährlichen Wachstum zwischen sechs und 6,5 Prozent aus.

Der momentane Rückgang des weltweiten Umschlages ist für das Containerleasing aber grundsätzlich nicht als problematisch einzustufen. Vergleicht man die Entwicklung von Angebot und Nachfrage in Containerschiffahrt und Containerleasing, erkennt man, dass es im Containerleasing selbst im Worst Case spätestens 2010 zu

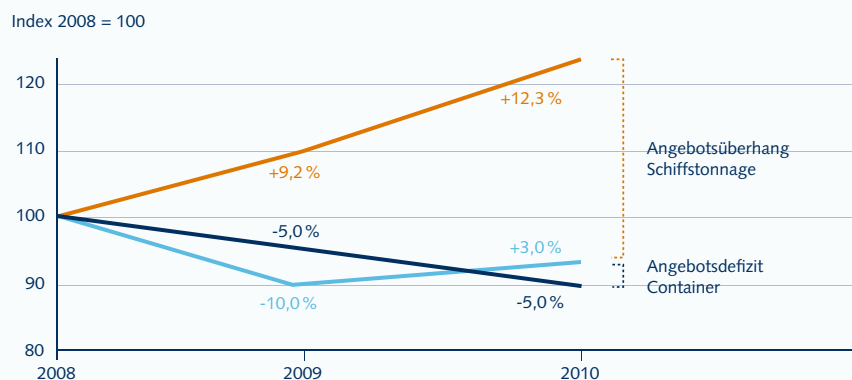
## Nach einer „Wachstumsdelle“ im Jahr 2009 sind die Aussichten weiterhin positiv. Bereits 2010 werden Container voraussichtlich wieder knapp

einem Marktgleichgewicht bzw. zu einer Knappheit an Containern kommt.

Im ersten Halbjahr 2009 sank das Transportvolumen noch etwas schneller als der Containerbestand. Dadurch gingen die Auslastungsraten der Containerleasingflotten zurück. Nach wie vor lagen die Raten zur Jahresmitte 2009 mit rund 85 Prozent historisch gesehen aber immer noch auf einem hohen Niveau.

Aktuell ist die Bodenbildung erreicht. Seit dem vierten Quartal 2009 spiegelt sich der aus dem Baustopp resultierende Rückgang des Containerangebots in zunehmenden Auslastungsraten wider. Insbesondere in China sind viele Containerdepots bereits wieder leer.

Containerbestand 2008 bis 2010



Containerschiffstonnage  
Containerbestand

Containerumschlag  
Quelle: Alphaliner, ISL, Containerisation International, eigene Berechnung

Auch im sogenannten „Worst Case“ – Starker Rückgang des Umschlages 2009, nur leichte Erholung 2010 – werden Container spätestens im kommenden Jahr wieder knapp.