

Hafenpost

Informationen für Buss-Capital-Investoren

Überblick über die Containermärkte

Container ist nicht gleich Container. Das ist gut zu erkennen an der Entwicklung der einzelnen Teilcontainermärkte. Während sich der Tankcontainermarkt weiterhin stabil zeigt, bietet auch der Standardcontainermarkt endlich wieder Investitionsmöglichkeiten. Der Offshore-Containermarkt hingegen bleibt herausfordernd.

Tankcontainermarkt

Tankcontainer sind gefragt, allein schon, weil die Containerisierung im Bereich der Flüssiggüter längst nicht abgeschlossen ist. So wächst die weltweite Tankcontainerflotte seit zehn Jahren um rund neun Prozent pro Jahr. Insbesondere in den USA und in Europa ist die Nachfrage nach den robusten Flüssigkeitsbehältern seit Ende letzten Jahres deutlich gestiegen. Entsprechend verzeichnet FPG Raffles – mittlerweile die sechstgrößte Tankcontainerleasinggesellschaft der Welt – beispielsweise eine besonders hohe Auslastung ihrer Tankcontainerflotte.

Zwar sind die Preise von Tankcontainern, und nachgelagert auch die Leasingraten, in den letzten Jahren bis ins erste Halbjahr 2016 erheblich gesunken, in der zweiten Jahreshälfte haben sie sich aber wieder nach oben bewegt. Aktuell kostet ein Standardtankcontainer durchschnittlich rund 13.500 US-Dollar ab Fabrik, der Preis für einen mietbereiten Tankcontainer liegt bei 14.500 US-Dollar. Ursache für die gesunkenen Preise waren insbe-

sondere die niedrigen Materialkosten für Stahl und Edelstahl, die sich im Verlauf des zweiten Halbjahres, vor allem im vierten Quartal 2016, aber wieder erhöht haben.

Wegen der Trendumkehr bei den Kaufpreisen und den wieder steigenden Zinsen im US-Dollar rechnet FPG Raffles für das Jahr 2017 mit einem besseren Mietrentenniveau als im Vorjahr. Die Mietrenten verhalten sich auf dem Tankcontainermarkt nach wie vor vergleichsweise stabil.

Standardcontainermarkt

Besonders interessant ist die Entwicklung des Standardcontainermarkts. Seit 2012 sind die Preise kontinuierlich gefallen. Dieser Abwärtstrend hielt bis zum ersten Quartal 2016 an, als sie auf ein historisches Tief von 1.250 US-Dollar pro CEU fielen. Die Wende folgte ab dem zweiten Quartal 2016 – seitdem folgen die Neupreise von Standardcontainern einer deutlichen Aufwärtsbewegung. Derzeit liegen diese laut FPG Raffles bei

rund 2.300 US-Dollar. Obwohl sich darin auch Sondereffekte widerspiegeln (siehe Seite 3) und FPG Raffles erwartet, dass sie sich im Laufe des Jahres einpendeln werden, liegen sie damit auf einem Niveau, das zuletzt im Jahr 2013 erreicht worden war. Ganz ähnlich verhielten sich die Leasingraten, die analog zu den Preisen gestiegen sind. Die Mietrenditen haben sich so weit nach oben bewegt, dass sich wieder Investitionsmöglichkeiten auf dem Standardcontainermarkt finden. So bietet Buss Capital mit seiner aktuellen Vermögensanlage sowohl den Erwerb von Tank- als auch von Standardcontainern an.

Offshore-Containermarkt

Der Offshore-Containermarkt wird in diesem Jahr herausfordernd bleiben. Der Erdölpreis, der im Vergleich zu Ende 2015/Anfang 2016 wieder gestiegen ist, führt zwar dazu, dass sich die Ölgesellschaften wieder langsam neuen Projekten zuwenden. Da deren Vorlaufzeit jedoch oftmals sehr lang ist, ist erst ab 2018 mit einer Stabilisierung des Marktes zu rechnen.

Containermärkte

Der Containerumschlag-Index von RWI und ISL ist im März 2017 erneut und deutlich stärker als erwartet gestiegen.

>> Seite 2

Buss Capital

Buss Capital hat bis heute 38 Direktinvestments vertrieben. 2012 eingeführt, hat sich dieses Investmentklasse stetig weiterentwickelt.

>> Seite 3

Buss-Gruppe

Buss Offshore Solutions managt die Verladung der Monopiles für Windpark Nordsee One – und akquiriert derweil das Projekt Merkur.

>> Seite 4

Aktuelles

Rückkäufe von Direktinvestment-Containern erfolgten im ersten Quartal 2017 erneut nach Plan

Buss Global Direct (U.K.) kaufte von den Investoren der Direktinvestments Buss Container 23, 26, 27, 30 und 34, deren Verträge im ersten Quartal 2017 ausgelaufen waren, die Container plangemäß zurück. Insgesamt erhielten sie aus den Rückkäufen ihrer Container rund 400.000 US-Dollar und 4,8 Millionen Euro.

Containerumschlag übersteigt Erwartungen

Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Mai 2017 von (revidiert) 125,4 auf 127,2 deutlich gestiegen. Damit erreicht er einen neuen Höchststand. Die Ausweitung des Welthandels hat also weiter an Fahrt gewonnen. Den Wert von April revidierten RWI und ISL um 1,1 Prozentpunkte nach oben, weil bei der Schnellschätzung im Mai positive Werte mehrerer Häfen noch nicht vorlagen. Da der internationale Handel im Wesentlichen per Seeschiff abgewickelt wird, lassen die Containerumschläge zuverlässige Rückschlüsse auf den Welthandel zu. Und weil viele Häfen bereits zwei Wochen nach Ablauf eines Monats über ihre Aktivitäten berichten, ist der RWI/ISL-Containerumschlag-Index ein zuverlässiger Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels.

Angebot und Nachfrage stabilisieren sich auf dem Containerschiffahrtsmarkt

Laut Branchendienst Alphaliner ist die Anzahl der aufliegenden Schiffe erneut und damit auf ein 20-Monats-Tief gesunken. Mitte Mai lag sie bei rund 503.000 TEU. Bezogen auf die Gesamtflotte waren damit weltweit nur noch 2,5 Prozent der Schiffe unbeschäftigt. Alphaliner rechnet damit, dass die Weltcontainerschiffsflotte dieses Niveau zunächst halten kann und sich seitwärts bewegen wird.

Direktinvestments im Wandel

Buss Capital hat bis heute 38 Container-Direktinvestments vertrieben. Die Hafepost betrachtet die Entwicklung der im Jahr 2012 eingeführten Investmentklasse.



Marc Nagel, Geschäftsführer Buss Capital

Buss Capital, 2003 gegründet, hat seine Geschäftstätigkeit mit geschlossenen Fonds begonnen und sich vor allem mit Containerinvestments schnell einen Namen gemacht. Dann folgte die Regulierung, deren Umsetzung zahlreiche organisatorische Maßnahmen wie beispielsweise die Gründung einer Kapitalverwaltungsgesellschaft erforderte. Konzeption und Assetmanagement der einstigen geschlossenen Fonds und heutigen alternativen Investmentfonds sollten vom Vertrieb abgekoppelt werden. Buss Capital setzte all diese Anpassungen um, etablierte gleichzeitig aber eine weitere Produktkategorie: Containerdirektinvestments.

„Wir reagierten damit auf viele Anfragen, die wir von Anlegern und Vertriebspartnern erhalten haben. Neben Fonds mit Laufzeiten von durchschnittlich rund sechs Jahren wünschten sich zahlreiche Anleger auch Investitionsmöglichkeiten mit einer einfacheren Struktur und kürzeren Laufzeiten“, so Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel.

2012: Erstes Buss-Direktinvestment kommt auf den Markt

So brachte Buss Capital im Jahr 2012 als Auftaktprodukt ein Standardcontainer-Direktinvestment auf den Markt, über das Anleger über einen simplen Kauf-, Vermietungs- und Rückkaufvertrag ausschließlich mit Eigenkapital Container erwerben und von deren Vermietung profitieren konnten. Der Vertrag sah vor, dass Vertragspartner Buss Global Direct die Container verkaufte und im Anschluss von den Anlegern zurückmietete. Im Anschluss an die fünf- bis sechsjährige Mietlaufzeit sollten die Anleger ein Rückkaufangebot von Buss Global Direct erhalten.

Das Angebot kam gut bei den Anlegern an und es folgten weitere. Ab 2014 zunächst aber wegen der angespannten Marktlage keine Standard-Containerdirektinvestments mehr, stattdessen aber Offshore- und Tankcontainer-Direktinvestments. Beide Teilcontainermärkte stehen gänzlich anderen Mietern und Gesetzmäßigkeiten gegenüber und entwickeln sich daher anders als der Standardcontainermarkt.

Ausweitung auf weitere Teilcontainermärkte

Insbesondere der Offshore-Containermarkt bot seinerzeit ein lukratives Investitionsumfeld. Bis der Ölpreis und die Erwartung an seine weitere Entwicklung drastisch einbrachen. „Wir zogen uns deshalb aus dem Markt wieder zurück und stabilisierten die laufenden Offshore-Direktinvestments durch Umstrukturierungsmaßnahmen. Noch immer ist der Offshore-Containermarkt herausfordernd, aber wir sind zuversichtlich, dass er sich im kommenden Jahr aufwärts bewegen wird“, so Nagel weiter.

Es blieben Tankcontainerdirektinvestments. Bis heute entwickelt sich der drittgrößte Teilcontainermarkt vergleichsweise stabil.

Konzeptionell änderten sich zwei grundlegende Dinge: Die Laufzeiten wurden kürzer und der Rückkauf der Container wurde als Vertragsbestandteil aufgenommen. So brachte Buss Capital mit Buss Container 56 und 57 erstmals ein Tankcontainerdirektinvestment mit einer Laufzeit von nur zwei Jahren auf den Markt.

Prospektpflicht für Direktinvestments wird eingeführt

Gerade erst die regulatorischen Anforderungen der alternativen Investmentfonds erfolgreich umgesetzt, folgte die nächste Gesetzesänderung für Direktinvestments. Mit Einführung des Kleinanlegerschutzgesetzes und dessen Aufnahme in das Vermögensanlagegesetz unterlagen Direktinvestments von nun an der Prospektpflicht. Buss Capital folgte der Vorgabe, kannte sich das einstige Emissionshaus bestens mit dem Schreiben von Verkaufsprospekten aus.

So brachte Buss Capital im Mai 2016 mit Buss Container Direkt 2016 sein erstes Tankcontainerdirektinvestment nach Vermögensanlagegesetz heraus. Anleger konnten zwischen US-Dollar- und Euro-Tranche wählen und erhielten mit dem Prospekt noch detailliertere Informationen über Markt, Kalkulation und die wesentlichen Partner. Ansonsten folgten beide Angebotstranchen jedoch im Grunde dem Konzept ihrer Vorgänger: Miete und Mietdauer waren wie der Rückkaufpreis am Ende der rund dreijährigen Laufzeit vertraglich festgelegt.

Direktinvestment als Vermögensanlage setzt sich durch

„Wir waren mit dem Vertriebs Erfolg zufrieden und somit war für uns klar: Wir werden 2017 einen Nachfolger herausgeben. Wieder im Mai sind wir kürzlich mit dem Vertrieb von Buss Container Direkt 2017 gestartet“, äußert sich Nagel.

Buss Container Direkt 2017 unterscheidet sich insofern von seinem Vorgänger,

als dass er gleich vier Angebotstranchen umfasst und Anlegern eine Laufzeit von nur zwei Jahren ermöglicht. Über Buss Container 63 und 64 können Anleger wieder in Tankcontainer investieren und an dem weiterhin stabilen Marktumfeld in US-Dollar oder Euro partizipieren. Buss Container 65 und 66 bieten ihnen erstmals wieder die Möglichkeit, Standardcontainer zu erwerben und über diese Mieteinnahmen zu generieren.

Nagel erläutert: „Die Standardcontainerpreise sind seit Mitte 2016 deutlich gestiegen. Zwar sind in den derzeitigen Preisen auch Sondereffekte enthalten – beispielsweise müssen die Containerhersteller seit April 2017 auf wasserbasierte Lacke umstellen und können daher noch nicht die gewohnte Menge produzieren. Wir glauben aber, dass sich die Preise und Mietraten so stabilisieren werden, dass sich wieder Investitionsmöglichkeiten auf dem Standardcontainermarkt finden.“

Ratingagentur Dextro Group urteilt mit A und bestätigt Plausibilität

Die unabhängige Ratingagentur Dextro hat Buss Container Direkt 2017 einer Plausibilitätsprüfung und einer Stabilitätsanalyse unterzogen. Insgesamt erteilt sie dem Investment die Ratingnote A und ordnet es in die Risikoklasse 4 ein, was einem wachstumsorientierten Konzeptionsansatz entspricht. Die im Verkaufsprospekt getroffenen Annahmen hält Dextro zudem für plausibel.

Plangemäße Rückkäufe der Container der Standard- und Tankcontainerdirektinvestments

Alle Buss-Standard- und Tankcontainerdirektinvestments haben sich bislang planmäßig entwickelt. Insgesamt haben diese rund 28 Millionen Euro und rund 21 Millionen US-Dollar aus kumulierten Mieten und Rückkäufen an Anleger ausgezahlt.

Containermarkt erklärt



Dr. Dirk Baldeweg ist geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital. Er leitet die Sparte Container und Transport.

Warum gibt es auf dem Containermarkt im Vergleich zum Containerschiffmarkt kaum Überkapazitäten?

Container sind schnell hergestellt. Während Schiffe zwei bis drei Jahr im Voraus geordert werden, bis sie in den Markt gehen, haben Standardcontainer eine Vorlaufzeit von maximal drei Monaten. Das ermöglicht den Herstellern, ihre Produktion flexibel an die Nachfrage anzupassen.

Natürlich ist auch der Containermarkt nicht frei von Volatilitäten. An seiner historischen Entwicklung können wir aber ablesen, dass er dazu in der Lage ist, Nachfrageschwankungen vergleichsweise schnell auszugleichen. Wie zuletzt im vergangenen Jahr: Infolge eines gedämpften Weltwirtschaftswachstums ist der weltweite Containerumschlag 2015 und 2016 in geringerem Maße gestiegen als erwartet. Die Containerhersteller haben ihre Produktion deshalb gedrosselt und im Jahr 2016 nur rund 1,9 Millionen TEU produziert. 1,2 bis 1,5 Millionen TEU werden jährlich für den Ersatz aus dem Markt gehender Container benötigt. Entsprechend ist die Weltcontainerflotte nur um gut 400.000 TEU bzw. ein Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen und hat dafür gesorgt, dass Angebot und Nachfrage wieder ins Gleichgewicht kommen.

Sie haben eine Frage zum Containermarkt? Schicken Sie diese einfach per E-Mail an hafenpost@buss-capital.de.

Der Buss-Capital-Newsletter

Wollen Sie regelmäßig über Neuigkeiten aus der Buss-Gruppe und den Containermärkten sowie über unsere Beteiligungsangebote informiert werden? Dann abonnieren Sie unseren Newsletter unter

www.buss-capital.de/newsletter

Aus der Buss-Welt

Ixocon baut Logistikzentrum in Bergkamen

Als Projektentwickler für Logistikimmobilien realisiert Ixocon auf einem ca. drei Hektar großen Areal in dem etablierten Gewerbegebiet „Logistikpark A2“ ein Logistikzentrum für Brammer, Europas führendem Händler für Wartungs-, Reparatur- und Instandhaltungsprodukte. Die Grundsteinlegung erfolgte im Mai, im November will Brammer mit seinen rund 100 Mitarbeitern in die Immobilie einziehen.

Buss-Terminal Stade schlägt für Airbus um

Der Buss Terminal Stade übernimmt für Airbus die Verladung von Kohlefaser-Komponenten der Serienflieger A-350 und A-380. Die Flügeloberschalen werden per LKW vom Airbus-Werk zum Buss Terminal Stade gefahren, dort auf ein mit mobiler Rampe ausgestattetes Ponton geladen und weiter zu Airbus nach Finkenwerder verschifft. Der bislang aufwendige Transport der 32 Meter langen und knapp sechs Meter breiten Komponenten über die Straße wird damit obsolet. Das Projekt ist bis Mitte 2018 angesetzt und sieht zwei bis drei Abfahrten pro Woche vom Buss Terminal zu Airbus in Finkenwerder vor.

Impressum

Buss Capital GmbH & Co. KG
Am Sandtorkai 48
20457 Hamburg

Telefon: 040 3198-1600
E-Mail: hafepost@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.

Buss Offshore Solutions managt Projekt „Merkur“

Buss Offshore Solutions arbeitet auf Hochtouren an der Verladung der Monopiles für den Windpark Nordsee One – und akquiriert nebenbei schon das nächste Projekt.



Der Buss-Terminal Orange Blue im niederländischen Eemshaven

ländische Buss-Terminal Orange Blue hat mit Offshore-Windpark-Errichter GeoSea N.V. einen Vertrag über das Handling und die Lagerung von Monopiles für die Fundamentstrukturen des Windparks Merkur unterzeichnet. Buss Offshore Solutions übernimmt Projektplanung und -management. Buss Offshore Solutions und Buss

Terminal Orange Blue werden das Projekt ab Juni 2017 bis voraussichtlich Oktober 2017 auf seinem Nordsee-Terminal abwickeln. An der Mündung der Ems gelegen, verfügt dieser über einen direkten Zugang zur offenen See und den Windparks in der Nordsee. Die 250.000 m² große Logistikfläche ist mit allem ausgestattet, was für Offshore-, Onshore- oder Öl-/Gas-Projekte erforderlich ist.

Buss Offshore Solutions ist einer der beiden Hafengebiete innerhalb der Buss-Gruppe. Unter der Leitung von Martin Schulz ist das Team auf Offshore-, Onshore- und Öl-/Gas-Logistik spezialisiert. Zum Leistungsspektrum von Buss Offshore Solutions gehört die Projektplanung und Abwicklung auf eigenen oder Fremdterminals und die Beratung internationaler Kunden der genannten Segmente.

Derzeit arbeitet das Team an seinem elften Großprojekt – dem Umschlag, der Lagerung und der Vormontage von Komponenten, die zur Errichtung des Offshore-Windparks Nordsee One benötigt werden. Das zwölfte Großprojekt steht aber bereits in den Startlöchern: Der nieder-

Der Offshore-Windpark Merkur wird 35 Kilometer nördlich der Insel Borkum errichtet. Er wird aus 66 Windkraftanlagen entstehen, die jährlich ca. 1.750 GWh erzeugen und rund 500.000 Haushalte mit sauberem Strom beliefern sollen. Die Fertigstellung ist für Ende 2018 geplant.

Wichtige Unternehmensmeldungen

Mit dem Ziel, die eigene Position zu stärken, entschied sich Buss für eine Fusion mit der Hamburger Traditionsreederei Leonhardt & Blumberg zu **Leonhardt & Blumberg Shipmanagement**. Um Synergien bestmöglich nutzen zu können, zieht Buss Shipping in diesen Tagen mit in die Geschäftsräume des Partners.

Seit März kooperiert Raffles Lease mit der Financial Products Group Co., Ltd. und firmiert seitdem als **FPG Raffles**. Ziel des Zusammenschlusses ist es, den japanischen Containerleasingmarkt zu erschließen und weiter zu wachsen. Buss Global Holdings hält heute 15,25 Prozent der Kapitalanteile an der börsennotierten, sechstgrößten Tankcontainerleasinggesellschaft.