

Hafenpost

Informationen für Buss-Capital-Investoren

Rückblick 2018: Ein Jahr mit Höhen und Tiefen neigt sich dem Ende zu

Das vierte Quartal dieses Jahres ist bereits angebrochen. Zeit, um zurückzublicken auf das, was Buss Capital, ihre Investments sowie die Branche bewegt hat – und ebenso darauf, wie es im kommenden Jahr weitergeht.

Containermärkte im Aufwind

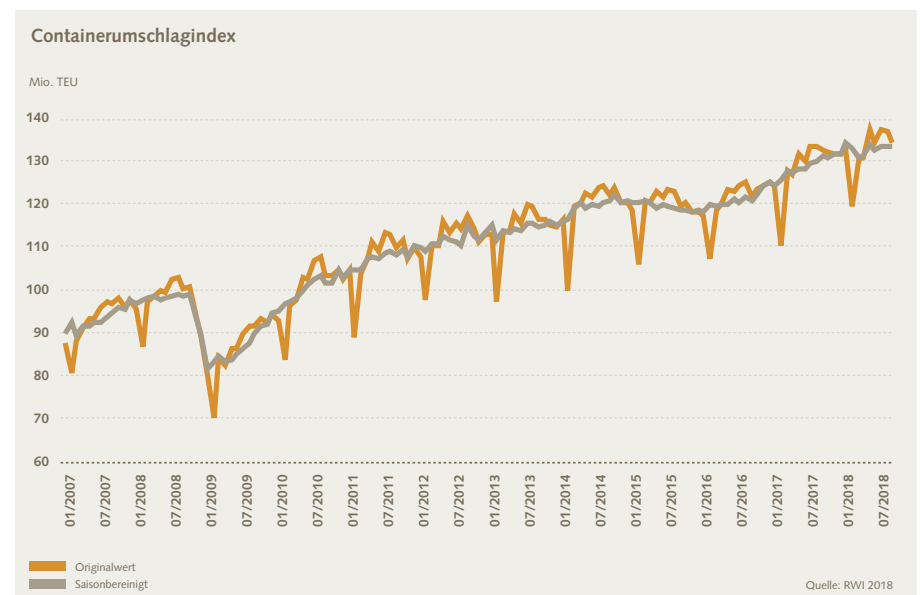
50 Jahre Container in Hamburg! Dieses Jubiläum konnte die praktische Transportbox 2018 feiern. Neben diesem erfreulichen Ereignis war es aber auch die positive Entwicklung der Containermärkte, die das Jahr bestimmte. Im Zuge der wieder angezogenen Weltwirtschaft wuchs auch die Nachfrage nach Containern. Ein Indikator dafür ist der weltweite Containerumschlag, den das RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in ihrem monatlich veröffentlichten Index abbilden. Zwar ist dieser im September 2018 leicht gegenüber dem Vormonat von 133,3 auf 133,2 Punkte gefallen, den Vorjahreswert übertraf er damit aber um zwei Punkte.

Ebenso positiv entwickelte sich die weltweite Containerflottenauslastung. Die drei börsennotierten Containerleasinggesellschaften Textainer, Triton und CAI meldeten im dritten Quartal nochmal einen Anstieg – obwohl sich deren Aus-

lastung bereits seit Ende 2016 wieder im Bereich der technischen Vollauslastung bewegt. Aktuell liegt diese im Schnitt bei 98,7 Prozent.

Die Leasinggesellschaften waren es auch, die in diesem Jahr den Großteil der neuen Container geordert haben und somit ihre Position weiter ausbauen konnten. Vor

dem Hintergrund der gestiegenen Nachfrage sowie dem sehr moderaten Flottenwachstum in den Vorjahren verzeichnete der Containermarkt wieder eine hohe Kaufaktivität. Entsprechend freuten sich die Containerhersteller über volle Auftragsbücher. Marktanalyst Drewry Maritime Research korrigierte seine Einschätzung des weltweiten Flottenwachstums mehrfach nach oben – in seinem dritten Quartalsbericht 2018 geht der Experte von einem Anstieg in Höhe von rund 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr aus. Von den im intermodalen Transport eingesetzten Containern werden laut Drewry zum Jahresende rund 53 Prozent den Containerleasinggesellschaften gehören.



In Kürze

Leonhardt & Blumberg feiert Jubiläum, FPG Raffles heißt wieder Raffles Lease.

>> Seite 2

Containermarkt erklärt

Ist der Fall P&R symptomatisch für Containerinvestitionen?

>> Seite 4

Aus der Buss-Welt

Buss Offshore Solutions expandiert nach Frankreich.

>> Seite 4

Aus der Buss-Welt

Leonhardt & Blumberg Shipmanagement feiert Jubiläum

In Neumühlen 13, Firmensitz von Leonhardt & Blumberg Shipmanagement, knallten im vergangenen Monat die Korken. Denn das Joint Venture von Buss Shipping und Leonhardt & Blumberg durfte sein erstes gemeinsames Jubiläum feiern.

Die Entscheidung, die beiden Unternehmen im vergangenen Jahr zusammenzulegen, bereut Buss-Geschäftsführer Dr. Killinger nicht eine Sekunde: „Mit der Fusion ist es uns beidseitig gelungen, die Marktposition zu stärken und durch die Nutzung von Synergien effizienter zu werden. In dem nach wie vor hart umkämpften Schifffahrtsmarkt war dieser Schritt absolut sinnvoll.“

Nach ersten organisationsintensiven Monaten, in denen der Umzug in das gemeinsame Gebäude vollzogen, IT-Systeme zusammengeführt und die Strukturen angepasst wurden, haben sich die rund 70 Mitarbeiter bestens eingespielt. Leonhardt & Blumberg managt heute eine Flotte aus 49 Containerfeedern und Bulkschiffen.

FPG Raffles heißt wieder Raffles Lease

FPG Raffles hat sich in den vergangenen Jahren erfolgreich zur weltweit sechstgrößten Tankcontainerleasinggesellschaft entwickelt. Mittlerweile umfasst deren Flotte rund 13.000 Tankcontainer. Mit der Entscheidung über die weitere Strategie hat sich Buss Global Holdings kürzlich dazu entschlossen, die Leasinggesellschaft wieder unter dem Ursprungsnamen Raffles Lease zu firmieren.

Newsletter

Abonnieren Sie unseren Newsletter! Wir informieren Sie regelmäßig über aktuelle Marktentwicklungen und unsere Angebote.

www.buss-capital.de/newsletter

Auch die Standard-Containerpreise setzten ihre positive Entwicklung im Jahr 2018 fort, wenn auch mit einem deutlichen Dämpfer zum Jahresende. Bereits Ende 2016 nahmen diese nach zweijährigem Tief wieder an Fahrt auf und erreichten im zweiten Quartal 2018 einen Stand von fast 2.300 US-Dollar. Insbesondere im vierten Quartal 2018 haben allerdings die fortgesetzten Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China und ein leichter Rückgang der Produktionskosten dazu geführt, dass die Containerhersteller den Neucontainerpreis für 20-Fuß-Standardcontainer auf knapp unter 1.900 US-Dollar gesenkt haben.

Analog dazu haben auch die Leasingraten wieder nachgegeben. Die Entwicklung der Tankcontainerpreise und -leasingraten zeigte sich im laufenden Jahr ähnlich. Im Grunde bewegten sich beide stabil, wenngleich sie im dritten Quartal 2018 ebenfalls leicht gefallen sind. Die Preise für neue Tankcontainer ab Werk liegen derzeit bei rund 14.000 US-Dollar. Die Tankcontainerleasingraten bewegen sich bei durchschnittlich 4,0 US-Dollar pro Tag.

Drewry sowie auch die internationalen Leasinggesellschaften erwarten wie die Marktanlaysten von Buss Capital eine erneute Belebung des Geschäfts und eine stabile Entwicklung der Preise nach dem Chinesischen Neujahrsfest Anfang des Jahres 2019.

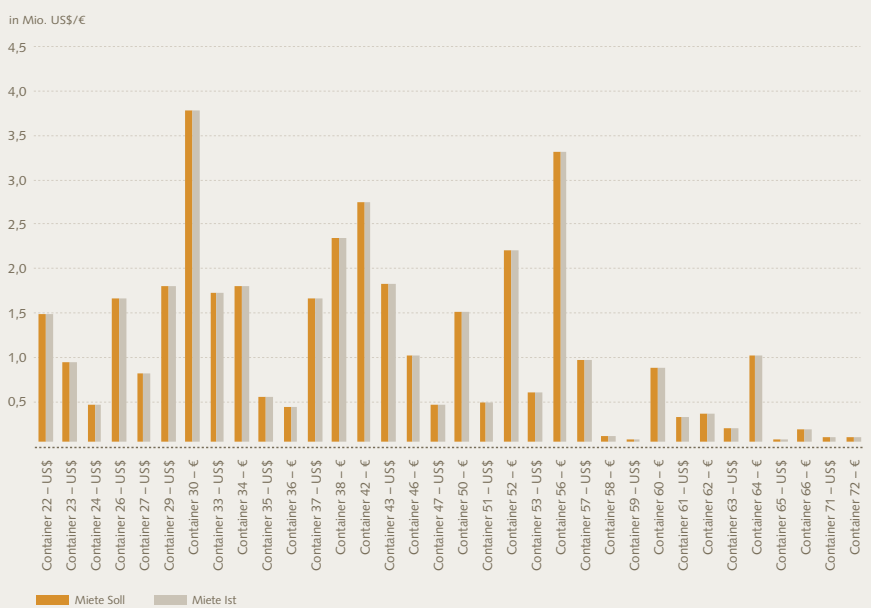
Buss-Tank- und Standard-Containerdirektinvestments zahlen planmäßig aus Reibungslos lief das Jahr 2018 für die Buss-Tank- und Standard-Containerdirektinvestments. Diese zahlten sowohl die Mieten in plangemäßer Höhe an die Anleger aus als auch die Rückkaufpreise an die Anleger, deren Investments im Jahr 2018 ausgelaufen sind. Bis einschließlich dem dritten Quartal 2018 erhielten diese Mietzahlungen von insgesamt rund 22,5 Millionen Euro und rund 16 Millionen US-Dollar. Die Rückkaufpreiszahlungen beliefen sich bis dahin insgesamt auf rund 57 Millionen Euro und rund 14 Millionen US-Dollar.

Auch bei dem aktuellen Tankcontainerangebot Buss Container Direkt 2018 handelt es sich wieder um eine Vermögensanlage, bei der Mieten und Rückkaufpreis am Ende der Mietdauer vertraglich festgelegt sind. Es umfasst zwei Angebotstranchen: Buss Container 71 – US-Dollar und Buss Container 72 – Euro; bei beiden beträgt die Mietlaufzeit nur zwei Jahre.

Bestandskundenprogramm in der Vorweihnachtszeit

Für Wiederanleger ist Buss Container Direkt 2018 zusätzlich interessant, weil sie die Möglichkeit haben, ihre Rückflüsse direkt von der Buss Investor Services verrechnen zu lassen. Darüber hinaus können sie aktuell und noch bis zum 19. Dezember 2018 von dem Bestandskundenprogramm profitieren, mit dem Buss Capital kürzlich

Performance der Buss-Tank- und Standardcontainer-Direktinvestments bis Q3 2018



Ihr Buss-Capital-Team wünscht Ihnen

gestartet ist. Anleger, die bereits in Buss-Investments investiert haben, erhalten neben dem üblichen Mengenrabatt einen Bestandskundenbonus auf jeden über Buss Container Direkt 2018 erworbenen Tankcontainer. Alle Unterlagen zu Buss Container Direkt 2018 erhalten interessierte Anleger von ihrem Finanzberater oder über die Internetseite www.buss-capital.de.

Buss-Offshore-Direktinvestments stabilisieren sich langsam

Der Offshore-Ölmarkt hat sich im bisherigen Jahresverlauf 2018 weiter erholt: Der Ölpreis hat sich positiv entwickelt und liegt seit einigen Monaten wieder auf einem Niveau, das auch neue Projekte im Offshore-Bereich rechtfertigt. Diese entwickeln sich aber nach wie vor nur langsam, da Ölgesellschaften nach der sehr heftigen Krise immer noch sehr vorsichtig agieren und kurzfristigen Projekten an Land den Vorzug geben. Hinzukommt, dass die gestiegene Nachfrage regional sehr unterschiedlich ausfällt. Dieser Umstand erfordert wiederum für die Vermietung von Offshore-Containern verstärkte Repositionierungsaktivitäten. Trotz der daraus resultierenden Kosten hat sich die Vermietungssituation der Buss-Offshore-Direktinvestments und damit auch die auszahlungsfähige Liquidität der Managerin Buss Global Offshore Pte. Ltd. (BGO) auch im dritten Quartal 2018 erneut leicht verbessert.

Der Fall P&R

Obwohl 2018 durch die positive Entwicklung der Containermärkte geprägt war und ist, überschattete ein sehr unerfreuliches Ereignis das Jahr für zahlreiche Anleger: der im März bekannt gegebene Ausfall des bis dahin größten Containerdirektinvestment-Anbieters P&R. Im vergangenen Monat fanden in der Münchner Olympiahalle die ersten Gläubigerversammlungen statt. Das Insolvenzverfahren wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Schon heute ist aber eines klar: Die Gründe für den Ausfall sind weniger im Containermarkt oder gar im Produkt Direktinvestment zu finden, vielmehr handelt es sich hier um einen Betrugsfall im großen Stil. Gleichwohl ist dieser für die

betroffenen Anleger mit hohem Klärungsbedarf verbunden. So hat auch Buss Capital zahlreiche Fragen zu dem Fall erhalten.

Buss-Capital-Geschäftsführer Dr. Dirk Baldeweg: „Im Juni haben wir beschlossen, P&R-Anleger dahingehend zu unterstützen, indem wir ihnen unsere langjährige Expertise zur Verfügung stellen. Mit dem primären Ziel, eine Schadensbegrenzung für die Assetklasse Container durch Sicherstellung einer bestmöglichen Performance der Containerflotte zu erreichen, boten wir betroffenen P&R-Anlegern an, uns zusammen mit unserer Partnerkanzlei LEO SCHMIDT-HOLLBURG WITTE & FRANK zu bevollmächtigen, sie auf den Gläubigerversammlungen wirtschaftlich und rechtlich zu vertreten.“

Wie bereits in den letzten Pressemitteilungen geschrieben, verkündeten die Insolvenzverwalter auch dort, dass sie einen Weiterbetrieb der Containerflotte anstreben. Das hält auch Dr. Baldeweg für sinnvoll: „Zur Maximierung der Erlöse sollte der Fokus jetzt zunächst auf dem Transfer der Container in eine sichere Umgebung und anschließend auf der Optimierung ihres Managements liegen.“ Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die Vergabe des Assetmanagements entschieden werden, würde sich Buss Capital bzw. Buss Global Management Pte. Ltd. darum bewerben.

Wie geht es 2019 weiter?

Neben klassischen Vermögensanlagen befasst sich Buss Capital derzeit auch verstärkt mit Privatplatzierungen und anderen Investment-Möglichkeiten. Gerade für erfahrene und sehr vermögende Privatanleger können Privatplatzierungen oder anderen Anlageformen in Tankcontainer eine interessante Variante darstellen. So bietet Buss Capital auch für diesen Investorenkreis immer wieder spezielle Investments an.

Buss Capital wünscht frohe Weihnachten

Wir nutzen diese Ausgabe der Hafepost an dieser Stelle auch dazu, uns für Ihr Vertrauen zu bedanken. Wir wünschen Ihnen eine besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins Jahr 2019!

Containermarkt erklärt



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

Ist der Fall P&R symptomatisch für Containerinvestitionen?

Auf Basis der heute verfügbaren Informationen ist die Insolvenz von P&R das Ergebnis jahrelangen betrügerischen Handelns. Auslöser und vermutlich der Ausgangspunkt dieses Handelns war aus Sicht von Buss Capital, dass die Containerflotte von P&R nicht die Rendite erwirtschaften konnte, die Anlegern versprochen worden war. Hierfür gab es viele Gründe – von einem unzureichenden Assetmanagement bis hin zu einer fehlenden Währungsabsicherung in Zeiten, in denen der US-Dollar massiv an Wert verlor. Hierdurch entstand eine finanzielle Lücke, die P&R nicht schließen konnte. Dies ist letztlich kein containerspezifisches Problem: Kein Geschäftsmodell funktioniert, wenn die Kosten die Erträge dauerhaft übersteigen. Eine Besonderheit von Direktinvestitionen in Container ist aber, dass sie ohne Einsatz von Fremdkapital wie Bankdarlehen konzipiert sind. Das ist einerseits ein Vorteil, andererseits ergibt sich insbesondere bei Standardcontainern das Problem, dass große Leasinggesellschaften sehr günstiges Fremdkapital erhalten und ihre niedrigen Finanzierungskosten an ihre Mieter weiterreichen. Die Renditen sind daher sehr niedrig. Die scheinbar moderaten Renditen, die P&R für ihre Standardcontainer versprach, waren im Markt nicht erzielbar. Zusammengefasst: Der Fall P&R ist nicht symptomatisch für Containerinvestitionen. Gründe für die Insolvenz waren vor allem zu optimistische Kalkulationen und unpassende Investitionsstrukturen. Container selbst bleiben attraktive Investitionsobjekte.

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



Aktuelles

Buss Global Direct (U.K.) veröffentlicht Jahresabschluss und Lagebericht

Im Juni legte Buss Global Direct (U.K.), Emittentin der Buss-Tank- und Standard-Containerdirektinvestments, ihren geprüften Jahresabschluss und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 offen. Dieser und dessen deutsche Übersetzung sind im Wesentlichen Inhalt des kürzlich gestatteten ersten Nachtrags der Vermögensanlage Buss Container Direkt 2018, der auch von der Buss-Capital-Internetseite heruntergeladen werden kann. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung gibt Buss Global Direct (U.K.) eine Einschätzung des Marktumfelds: Die Preisentwicklung von Standard-Containern und steigende Zinsen stützen deren Renditeerwartung. Zudem rechnet Buss Global Direct (U.K.) mit einem sehr erfolgreichen Jahr im Tankcontainer-Leasing. Für den Großteil ihrer Container bestanden bzw. bestehen langfristige Leasingverhältnisse. Die Vermietung bei den durch Buss Global Direct (U.K.) neu angeschafften Tankcontainern entwickelte sich 2017 sehr gut. Die Flottenauslastung lag durchgehend deutlich über 90 Prozent. Diese positive Marktdynamik setzte sich 2018 fort, die Flotte war im zweiten Quartal 2018 fast vollständig untervermietet.

Impressum

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

Telefon: 040 3198-1600

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.

Datenschutzhinweis: Wie wir Ihre personenbezogenen Daten verwenden, beschreiben wir in unserer Datenschutzerklärung, die wir unter www.buss-capital.de veröffentlicht haben. Wenn Sie die Hafenpost nicht mehr erhalten wollen, schreiben Sie uns eine E-Mail an info@buss-capital.de.

Buss Offshore Solutions gründet Joint Venture

Zusammen mit der IDEA Groupe will Buss Offshore Solutions sich künftig auch auf dem französischen Markt etablieren. Ein erster Meilenstein dazu ist die Bündelung ihrer langjährigen Erfahrungen in einem Joint Venture.



Buss-Offshore-Solutions-Geschäftsführer Martin Schulz und Nicolas Derouault, Geschäftsführer der IDEA Groupe, während der Vertragsunterzeichnung auf der WindEnergy im September 2018.

Bislang insbesondere auf dem deutschen und niederländischen Offshore-Windmarkt aktiv, weitet Buss-Tochter Buss Offshore Solutions seine Geschäftstätigkeit nun nach Frankreich aus. Dazu hat das Unternehmen im September zusammen mit der in St. Nazaire ansässigen IDEA Groupe das Joint Venture Buss IDEA Offshore gegründet. Den Vertrag haben beide Parteien auf der diesjährigen WindEnergy in Hamburg unterzeichnet (siehe Foto).

Während die IDEA Groupe über 100 Jahre Erfahrung im Transport- und Logistiksektor sowie ein starkes Netzwerk auf dem französischen Markt verfügt, bringt Buss Offshore Solutions umfassende Expertise im Projektmanagement und in Ingenieur-tätigkeiten aus mehr als 15 realisierten Offshore-Projekten in Nord- und Ostsee ein.

„Der Zeitpunkt für die Gründung dieses Joint Ventures ist aus unserer Sicht ideal. Bis 2030 will die französische Regierung 40 Prozent ihrer Energie aus erneuerba-

ren Energien erzeugen – wie erst kürzlich erneut von Präsident Macron bestätigt. Buss IDEA Offshore will mit seinem Dienstleistungsangebot für die anstehenden Offshore-Wind-Projekte in den kommenden Jahren wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen“, so Buss-Offshore-Solutions-Geschäftsführer Martin Schulz.

Gemeinsam wird sich der Zusammenschluss an den Ausschreibungen der kommenden französischen Offshore-Windprojekte beteiligen. Das Leistungsportfolio von Buss IDEA Offshore wird darüber hinaus vom Dienstleistungsportfolio der WINDEA Offshore profitieren, ein Joint Venture, an dem Buss Offshore Solutions seit Dezember letzten Jahres beteiligt ist.

Somit wird Buss IDEA Offshore sämtliche Leistungen anbieten, die für die Entwicklung, die Errichtung und den Betrieb eines Offshore-Windparks erforderlich sind – von der Planung und Logistik über die Installation, bis hin zur Betriebs- und Wartungsphase.