

Hafenpost

Informationen für Buss-Investoren

Im Exit liegt die Wahrheit: 32 Investments in zwei Jahren verkauft

Die letzte Ausgabe der Hafenpost liegt schon etwas zurück. Zeit, um zurückzublicken auf das, was sich bei Buss, unseren Investments sowie im Markt verändert hat. Und zu schauen, wie es im aktuellen Jahr weitergeht.



Alle Standard- und Tankcontainer-Direktinvestments im oder über Plan verkauft

Im Assetmanagement konnten wir 2020 an das erfolgreiche Jahr 2019 anknüpfen. Nachdem 2019 der größte Teil der Tankcontainer-Direktinvestments erfolgreich veräußert wurde, konnten die restlichen Tankcontainer-Direktinvestments Anfang 2020 erfolgreich verkauft werden.

Rund 2.000 Anleger konnten sich über Renditen von 0,1 bis 5,1 Prozent über Plan freuen. Insgesamt umfasste die vereinbarte Transaktion eine Tankcontainerflotte mit rund 51.200 CEU und war damit eine der größten Verkaufstransaktionen im Tankcontainersegment der letzten Jahre.

Käufer war eine Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn, die Ermewa Intermodal (Suisse). Nicht nur die Investoren der Direktinvestments konnten sich

freuen. Nach der erfolgreichen Auflösung des ersten Alternativen Investmentfonds von Buss Investment konnten 497 Anleger eine Vermögensmehrung von rund 6,9 Prozent p. a. verbuchen.

Das Ergebnis lag damit fast 50 Prozent über dem Prospektwert von 4,7 Prozent. Auch unser Buss Immobilienfonds 2 wurde über Plan verkauft und erwirtschaftete eine jährliche Vermögensmehrung von rund 9,5 Prozent, die damit fast 2,5 Prozent über dem Prospektwert lag. Die Jahre 2019 und 2020 standen damit im Zeichen des Exits.

Buss Global Fonds 9 bis 13 zahlen fast 30 Millionen Euro aus

Neben den Verkäufen haben wir die bestehenden Investments engagiert gemanagt. Unsere Investments in Offshore-Container konnten ihre Sanierung fortsetzen und ha-

ben einen festen Mietvertrag abgeschlossen. Die Auszahlungen liegen derzeit bei 0,88 Prozent pro Quartal. Ein Exit ist hier aufgrund des schwierigen Marktumfelds noch nicht in Sicht. Die noch bestehenden Fonds Buss Global 9 bis 13 konnten aufgrund der guten Marktlage und erfolgreicher Umfinanzierungen für die letzten beiden Quartale insgesamt fast 30 Mio. Euro an ihre Anleger auszahlen. Insgesamt wurden im Zeitraum 2019 bis heute 32 Investments erfolgreich aufgelöst. In dieser Zeit zahlten die Investments ca. 184,9 Mio. Euro an 3.335 Investoren aus.

Mit der Emission neuer Containerinvestments haben wir uns zurückgehalten. Erst Ende 2020 und nachdem wir gesehen haben, dass sich die Containermärkte nach der Corona-Pandemie wieder positiv entwickeln, sind wir mit einem neuen Investment in den Markt gestartet. Dazu mehr auf Seite 2.

In Kürze

Hohe Nachfrage nach Buss Container 78 – das Emissionsvolumen wird erhöht.

>> Seite 2

Container und Corona

Es fehlen Boxen! Die Nachfrage übertrifft das Angebot.

>> Seite 3

Aus der Buss-Welt

Erfolgreicher Projektstart für Buss Energy beim größten Offshore-Windpark der Welt

>> Seite 4

In Kürze

Hohe Nachfrage nach Buss Container 78 – Emissionsvolumen wird erhöht

Buss Capital Invest erhöht das Investitionsvolumen des Zinsinvestments Buss Container 78 auf bis zu 20 Millionen Euro. Rund sechs Monate nach Vertriebsstart ist das ursprünglich geplante Volumen von zehn Millionen Euro vorzeitig erreicht. Die Zielgesellschaften des Investments haben bereits zusätzliche Container für rund 8,4 Millionen Euro erworben und sich Optionen in Höhe von rund 5,8 Millionen Euro gesichert.

Investition in 12.588 Container: „Breite Streuung und gute Einkaufspreise realisiert“

Die Zielgesellschaften des Investments haben ihr bestehendes Containerportfolio weiter ausgebaut. Dafür haben sie zusätzliche 3.854 Standardcontainer angebunden. Das Volumen liegt bei rund 10 Millionen US-Dollar und einem durchschnittlichen Preis von rund 1.880 US-Dollar pro CEU. Die Container sind im Durchschnitt ca. 1,3 Jahre alt. Neue Standardcontainer kosten im aktuellen Marktumfeld ca. 3.500 US-Dollar pro CEU. Zudem haben die Zielgesellschaften weitere 520 fabrikneue Tankcontainer mit einem Investitionsvolumen von rund 5,8 Millionen Euro bestellt, für die bereits Mietverträge bestehen. Der Durchschnittspreis pro Tankcontainer liegt bei rund 13.525 US-Dollar.

Damit besteht das Portfolio der Zielgesellschaften einschließlich bestellter Container aktuell aus 670 Tankcontainern, 5.809 20'-Standardcontainern und 6.109 40'-High-Cube-Standardcontainern, die langfristig an über zehn bonitätsstarke Mieter vermietet sind. Die durchschnittliche Laufzeit der Mietverträge beträgt ca. 4,5 Jahre und geht damit über die Laufzeit der Namensschuldverschreibung hinaus.



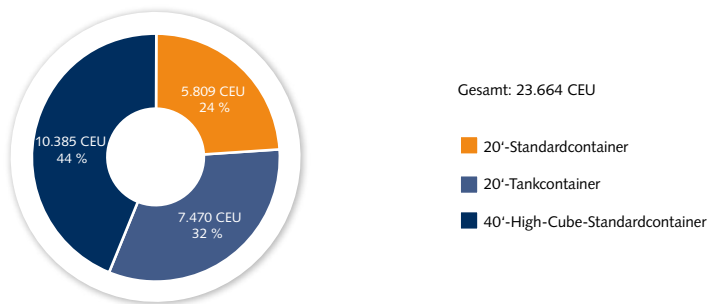
Buss Capital Invest: Mit Schwung ins Jahr 2021

Mit Containern gegen Minuszinsen: Seit November 2020 hat das Investmenthaus sein erstes Container-Zinsinvestment im Vertrieb.

Im derzeitigen Minuszinsumfeld suchen viele Privatanleger verstärkt nach alternativen Anlagemöglichkeiten. Der Wunsch nach Stabilität steht dabei häufig an erster Stelle. Eine breite Streuung in real-

die sich in früheren Investitionen als stabile Ertragsquellen bewiesen haben. Wie zum Beispiel Standard- und Tankcontainer. Über eine kurze Laufzeit von 2,5 bis 3 Jahren erhält der Investor eine feste Verzinsung von vier Prozent p.a. Die Zinsen werden quartalsweise ausgezahlt und am

Containerportfolio der Zielgesellschaften – Aufteilung nach CEU



wirtschaftliche Märkte kann deshalb ein vielversprechender Investitionsansatz sein. Container transportieren unsere täglichen Güter rund um den Globus und letztlich in die Geschäfte der Welt. Auf Basis einer erwarteten positiven Marktentwicklung in den nächsten Jahren hat Buss ein neues Container-Investment konzipiert. Diesmal Container als Zinsinvestment.

Anleger wollen kurze Laufzeiten und feste Zinsen

So funktioniert das neue Zinsinvestment: Der Anleger zeichnet eine Namensschuldverschreibung und investiert darüber mittelbar in zwei Zielgesellschaften, die ein Portfolio aus attraktiven Containerbeteiligungen aufbauen. In die Konzeption ist die Erfahrung aus 77 bisherigen Containerinvestitionen des Managements eingeflossen. Es wird in Containertypen investiert,

Ende der Laufzeit erhält der Anleger eine Rückzahlung von 100 Prozent.

Sonderbonus für Bestandskunden – Buss Container 78 als Wiederanlagemöglichkeit

Viele unserer Anleger fragen: „Kann ich die Rückflüsse meiner Investments direkt wieder in Container investieren?“ Die Antwort lautet: „Ja, das ist möglich.“ Wer das möchte oder neu anlegt, erhält seit dem 18. Mai bis Ende Juni 2021 sogar einen Sonderbonus in Höhe von 40 Euro je 10.000 Euro Investitionsvolumen, wenn er sich am Buss Container 78 beteiligt.

Sprechen Sie dazu Ihren Berater an oder informieren Sie sich auf unserer Webseite unter www.buss-capital-invest.de/mit-containern-gegen-minuszinsen.

Der Erwerb dieser Vermögensanlage ist mit erheblichen Risiken verbunden und kann zum vollständigen Verlust des eingesetzten Vermögens führen. Der in Aussicht gestellte Ertrag ist nicht gewährleistet und kann auch niedriger ausfallen.

Es fehlen Boxen!

Container und Corona:

Die Nachfrage übertrifft das Angebot

In den letzten Monaten ist es deutlich geworden: Corona wirkt sich positiv auf die Containerschifffahrt und das Containerleasing aus. Ob Spiegel, Manager Magazin, die Welt oder die Fachzeitungen wie Lloyds List. Überall wird ähnlich berichtet. Die Warentransporte sind deutlich angestiegen, der Bedarf an Konsumgütern, Hygieneartikeln etc. ist enorm. Nur leider fehlen die Transportkapazitäten und die Container.

Die Folgen: Es kommt zu Lieferengpässen, und die Containerpreise haben sich fast verdoppelt. Der Durchschnittspreis für einen 20-Fuß-Standardcontainer lag im ersten Quartal 2021 bei 3.615 US-Dollar im Vergleich zu 1.900 US-Dollar vor einem Jahr.

Wir fragen Dr. Baldeweg, als Containerexperten, nach den Auswirkungen der Coronakrise auf die Leasingmärkte.

Herr Dr. Baldeweg, was sind die Hintergründe für den enormen Preisanstieg und die ansteigenden Mietraten?

Der Containerleasingmarkt ist sehr anpassungsfähig, denn das Angebot an Containern kann sich aufgrund der kurzen Produktionszeiten sehr zügig an den Bedarf der Container anpassen. Damit ist der Markt auch in Krisenzeiten sehr robust. Im Augenblick gibt es aber eine so hohe Nachfrage nach Containern, dass es trotz stetiger Neuproduktion von Containern ein Angebotsdefizit gibt. Es fehlen Container. Das führt zu aktuell sehr hohen Neucontainerpreisen und dementsprechend hohen Mietraten bei Neuvermietungen.

Herr Dr. Baldeweg, geben Sie uns eine kurze Einschätzung, welche Auswirkungen die Coronakrise auf die bestehenden Flotten hat?

Nach einem Rückgang der Containernachfrage im ersten Halbjahr 2020 gibt es seit dem dritten Quartal 2020 eine sehr starke

Nachfrage nach verfügbaren Containern. So gut wie jeder Container ist vermietet. Dies führt bei den Bestandsflotten zu einer sehr hohen Auslastung und deutlich reduzierten Containerverkäufen in den Zweitmarkt. Das heißt, dass auch von alten Containerflotten nur wenige Container in den Zweitmarkt verkauft werden. Diese wenigen Container werden dann zu sehr hohen Preisen verkauft. Die Situation für bestehende Flotten ist günstig: Die Container werden gerade bei Mietvertragsverlängerungen länger und zu besseren Konditionen vermietet. Sollten sie doch zurückgegeben werden, dann können sie zu hohen Preisen im Zweitmarkt veräußert werden.

Wie sehen Sie den Markt 2021 und kann man noch einsteigen?

In Bezug auf die Marktaussichten erwarten wir, dass sich die weltweite Nachfrage nach Containertransporten bis Ende des Jahres robust zeigen wird und die Containerpreise weiterhin hoch bleiben. Die Nachfrage wird einerseits von einem starken Handelsvolumen weiter angetrieben und andererseits von erheblichen logistischen Störungen wie z.B. durch die Blockade im Suezkanal.

Die Produktion von Standardcontainern ist auf einem Rekordniveau, aber dennoch werden weiterhin Container knapp bleiben. Denn aufgrund der Altersstruktur der Containerflotte ist ein ansteigender Ersatzbedarf in den nächsten Jahren zu erwarten. Wir gehen also weiterhin von einem positiven Marktumfeld aus. Und das für die nächsten Jahre. Die oben gestellte Frage kann ich daher mit einem klaren ‚Ja‘ beantworten. Jetzt einzusteigen lohnt sich, zumal wir beim Angebot 78 auch schon Container mit niedrigen Einkaufspreisen gesichert haben.

Containermarkt erklärt



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

Herr Dr. Baldeweg, wieso ist der Einsatz von Fremdkapital beim Kauf von Containern so wichtig geworden?

Wenn wir die letzten 50 Jahre im Containerleasing Revue passieren lassen, stellen wir fest, dass sich die Märkte deutlich verändert haben. In den 1970er Jahren spielte Fremdfinanzierung, also die Aufnahme von Fremdkapital wie Bankdarlehen, im Containerleasing schlicht keine Rolle. Der Markt war noch jung und Banken scheuten das Risiko. Dafür war der Markt geprägt durch hohe Eigenkapitalrenditen. Seit Mitte der 1980er Jahre hat sich der Trend langsam umgedreht. Der Markt wurde professioneller, das Risiko geringer und Banken fingen an, auch Container zu finanzieren.

Seit Mitte der 2000er Jahre hat sich der internationale Finanzierungsmarkt nochmals deutlich verändert. Im Rahmen des weltweiten niedrigen Zinsniveaus, sind Standardcontainer heutzutage sehr günstig fremd zu finanzieren. Dies hat dazu geführt, dass es mittlerweile zwingend notwendig ist, Container fremd zu finanzieren, um wettbewerbsfähig zu sein. Denn der Containermarkt ist ein internationales Geschäft. Alle Marktteilnehmer können sich günstig fremdfinanzieren. Wenn wir nicht die gleichen Vorteile haben, könnten wir im Container-Ein- und Verkauf international nicht bestehen. Oder würden Sie derzeit eine Immobilie, mit deren Vermietung Sie Geld verdienen möchten, komplett mit Eigenkapital finanzieren? – Nein, das wäre wirtschaftlich nicht sinnvoll. Entsprechendes gilt für den Containermarkt.

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

Aus der Buss-Welt

Erfolgreicher Projektstart für Buss Energy

Auf dem Buss-Terminal im niederländischen Eemshaven sind im vierten Quartal 2020 die ersten sechs Transition Pieces für den Offshore-Windpark Hornsea Two eingetroffen. Der Windpark des dänischen Energiekonzerns Ørsted wird sich über 462 km² erstrecken und ist damit nach geplanter Inbetriebnahme 2022 der größte Offshore-Windpark der Welt. Buss Energy wird insgesamt 165 Fundament-Sets empfangen und auf dem Terminal lagern. Dafür werden rund 140.000 m² des Terminals genutzt. Die Sets werden dann auf das Installationsschiff „Innovation“ verladen und im Windpark installiert.

„Für uns ist ein Projekt dieser Größenordnung ein großer Vertrauensbeweis in unsere Leistungsfähigkeit“, kommentiert Martin Schulz, Geschäftsführer der Buss Energy Group. Das Buss Terminal Eemshaven gewann das Ausschreibungsverfahren des Auftraggebers DEME Offshore im Februar und ist ab sofort für Handling, Lagerung und Terminal-Logistik der 165 Monopiles und Transition Pieces auf dem eigenen Terminalgelände verantwortlich.

Impressum

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

Telefon: 040 3198-3000

E-Mail: hafenpost@buss-capital.de

Internet: www.buss-capital.de

V.i.S.d.P: Buss Capital GmbH & Co. KG

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

Datenschutzhinweis: Unsere Datenschutzerklärung finden Sie unter www.buss-capital.de. Sollten Sie die Hafenpost nicht mehr erhalten wollen, schreiben Sie uns eine E-Mail an info@buss-capital.de oder informieren sie uns per Post oder Telefon.



Buss ist 100

Buss feiert sein 100-jähriges Firmenjubiläum – auch wenn Feiern coronabedingt leider nicht möglich war.

1920 im Hamburger Hafen gegründet

Kurz nach Ende des Ersten Weltkriegs erlebte die Wirtschaft und damit auch der Hamburger Hafen einen Neubeginn. In diesem prosperierenden Umfeld gründete Gerd Buss, ehemaliger Offizier einer Reederei, die gleichnamige Stauerei. Das Unternehmen machte sich schnell einen Namen mit dem Be- und Entladen von Schiffen. Innerhalb von zehn Jahren entwickelte Gerd Buss gemeinsam mit seinem Bruder Hinrich die Gerd Buss Stauerei zu einer der größten in Hamburg.

Von der Stauerei zur maritimen Logistikgruppe

100 Jahre später macht die Hafenslogistik nur noch einen kleinen Teil der Buss-Gruppe aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg prosperierte das Unternehmen vor allem in den Wirtschaftswunderjahren bis in die 1980er-Jahre. Die seit den 1960er-Jahren rasch fortschreitende Containerisierung der Stückgutverkehre machte das Kerngeschäft der Buss-Gruppe, den konventionellen Ladungsumschlag, zunehmend überflüssig. Buss musste sich neue Betätigungsfelder suchen.

Wurde Buss vor 100 Jahren als reines Hafenumschlagsunternehmen gegründet, so ist die Buss-Gruppe heute weit mehr als nur Hafen. Als inhabergeführte Unternehmensgruppe mit rund 500 Mitarbeitern

ist die Gruppe in den Geschäftsfeldern Hafenlogistik, Windenergie, Logistikimmobilien, Schifffahrt und Investments breit aufgestellt.

„Das 100-jährige Jubiläum haben wir erreicht, weil es uns gelungen ist, uns immer wieder an den sich rasch verändernden Markt anzupassen. Dafür möchte ich mich vor allem bei unseren Mitarbeitern bedanken. Ein besonderer Dank gilt auch unseren Kunden und Investoren, die uns teilweise schon über Jahrzehnte vertrauen“, so Dr. Johann Killinger, geschäftsführender Gesellschafter.

