

Container



Zahlen, Daten, Fakten zu den Containermärkten

Zahlen, Daten, Fakten zu den Containermärkten

- Der Container
Interessantes rund um die flexiblen Stahlkisten
- Das Containerleasing
Stabiles Wachstum, geringe Volatilität
- Die Buss Global-Containerfonds
Konzipiert nach bewährtem Portfolio-Prinzip



Der Container



Interessantes rund um die flexiblen Stahlkisten

Malcom McLean had a dream – und revolutionierte damit den Warentransport.

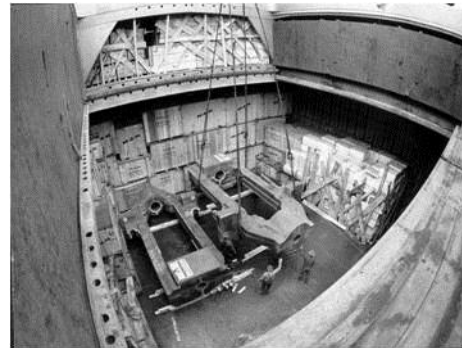
- 1937 hat der US-Trucker Malcolm McLean die Idee, Lastanhänger komplett aufs Schiff zu heben.
- 1953 gründet er die Reederei Sealand.
(Sie wird 2002 von Maersk übernommen.)
- 1956 nimmt das erste Sealand-Containerschiff, ein umgebauter Tanker mit einer Kapazität von ca. 100 Containern, den Dienst an der US-Ostküste auf.
- 1964 werden die Maße von Containern weltweit standardisiert.
- 1966 werden die ersten interkontinentalen Schifffahrtslinien auf Container umgestellt. Die ersten reinen Containerterminals nehmen den Betrieb auf.
- 2000 überschreitet der Containerisierungsgrad in großen Welthäfen die 90-Prozent-Marke.



Früher mussten Waren in Handarbeit umgeladen werden.

- Hohe Kosten
- Unzuverlässige und langsame Transporte
- Häufige Beschädigungen
- Diebstahl

→ Handelshemmnis



Statt einzelner Kisten, Säcke, Fässer etc. wird heute nur noch der Container bewegt.

- Nur noch marginale Transportkosten
- Zuverlässige und schnelle Transporte
- Kaum Schäden und Ladungsverluste

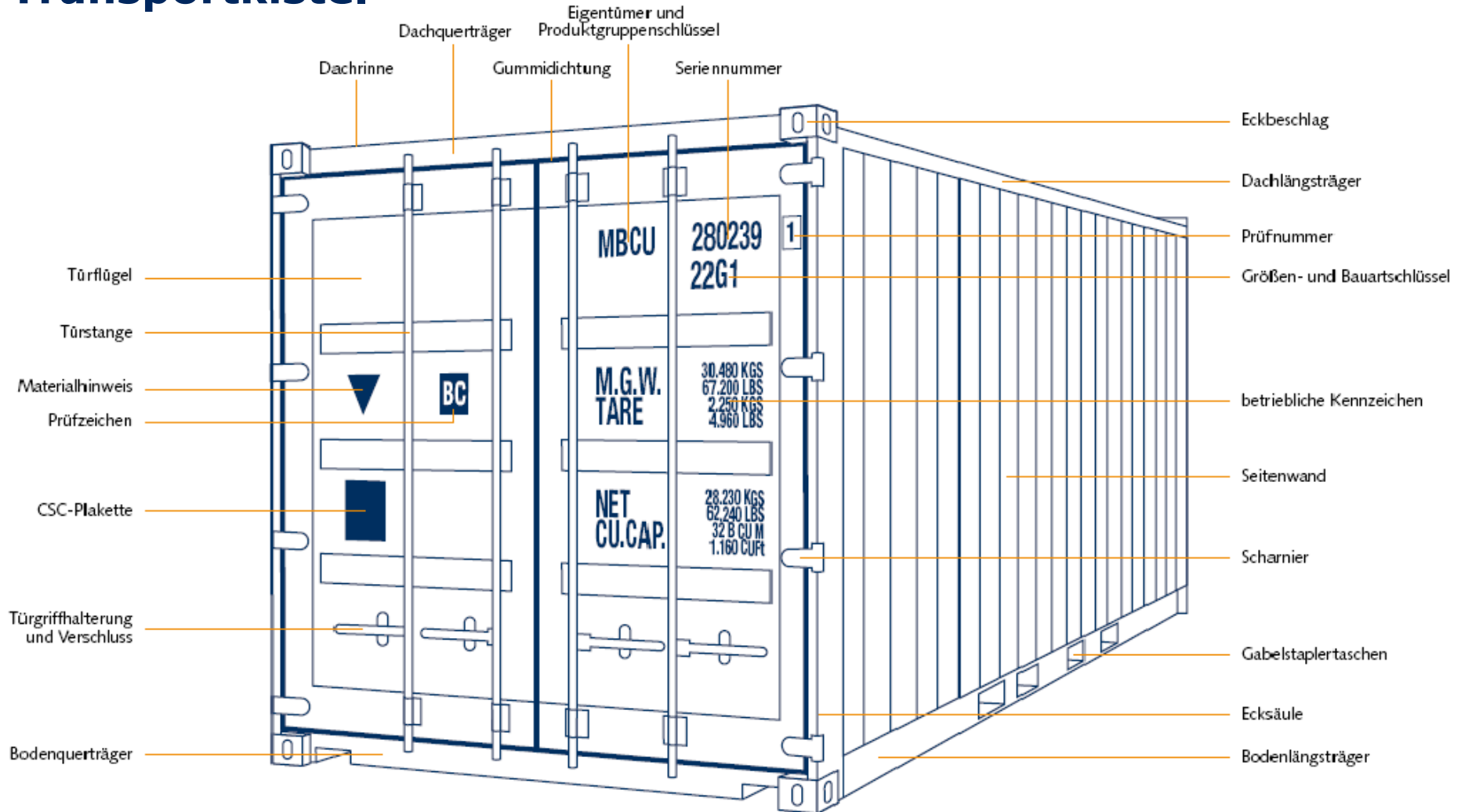
→ Die Globalisierung ist bei weitem noch nicht abgeschlossen.



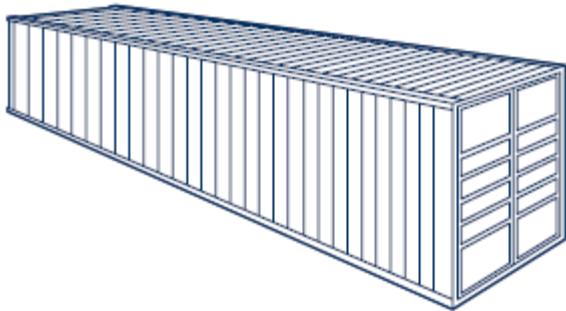
Der Container ist das Symbol für Wirtschaftswachstum.



Viele kleine Details machen den Container zur idealen Transportkiste.

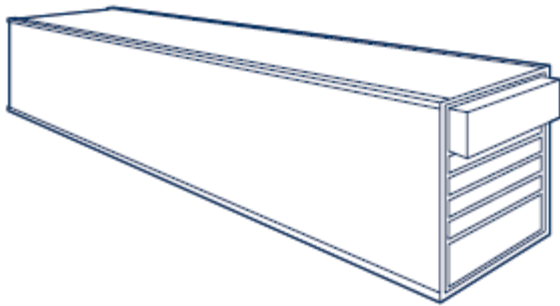


Container gibt es in verschiedenen Größen und für unterschiedliche Zwecke.



Standardcontainer (20'/40'/40' High Cube)

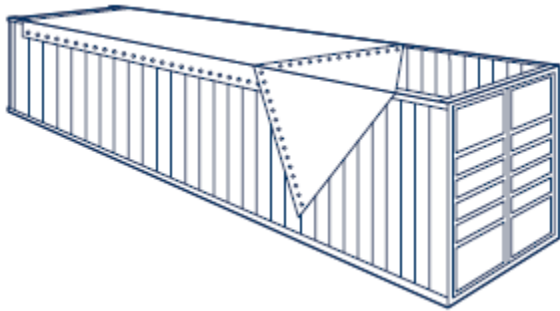
- ca. 84% des weltweiten Containerbestands
- unzählige Einsatzmöglichkeiten
- hohe weltweite Nachfrage



Kühlcontainer (Reefer, 20'/40'/40' High Cube)

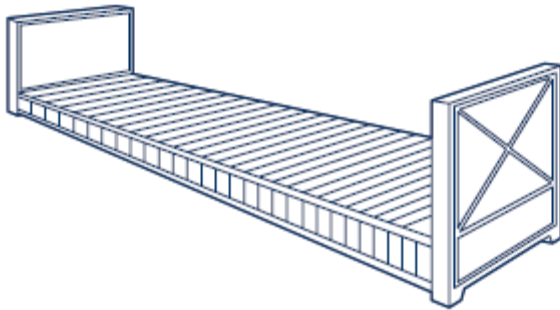
- wertmäßig ca. 20% des weltweiten Containerbestands
- flexibler und kostengünstiger als Kühlschiffe
- mehr als 50% Anteil am Transport gekühlter Ladung

Die Boxen können eine große Bandbreite unterschiedlicher Güter transportieren.



Open-Top-Container (20', 40')

- Plane statt festes Dach
- Beladung durch Kran von oben möglich
- ideal für Transport von sperrigen Ladungen



Flatracks (20', 40')

- sehr stabile Transportplattformen
- Transport von Projektladung (übermessende, besonders schwere Ladung)
- Transport von eigentlich nicht containerisierbarer Ladung auf Containerschiffen

Containersprache: TEU und CEU

TEU: „twenty-foot equivalent unit“
(„zwanzig Fuß entsprechende Einheit“)

- Maßeinheit zum Vergleich von Größe des Containers, Fassungsvermögen von Schiffen und Umschlagskapazität von Terminals
- 20'-Standardcontainer = 1 TEU
- 40'-Standardcontainer = 2 TEU

CEU: „cost equivalent unit“

- Maß für wirtschaftliche Faktoren wie Kosten und Erlöse
- 20'-Standardcontainer = 1 CEU
- 40'-Standardcontainer = 1,6 CEU



Das Containerleasing



Stabiles Wachstum, geringe Volatilität

Ein 8.000-TEU-Schiff mit eigenen Containern auszurüsten kostet eine Reederei über 45 Mio. US\$.

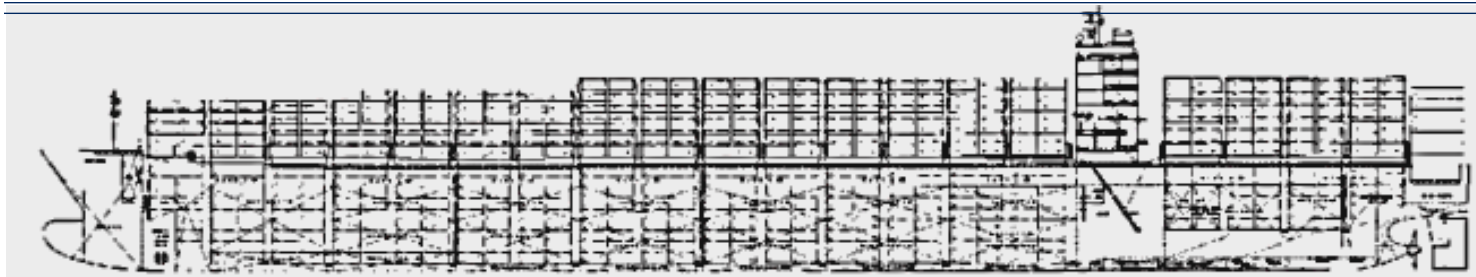
Für eine funktionierende Logistikkette benötigt die Reederei rund zwei Container pro Stellplatz.

Rechnung

Containerbedarf: $8.000 \text{ TEU} \times 2 = 16.000 \text{ TEU}$

Containerpreis: ca. 2.900 US\$/TEU

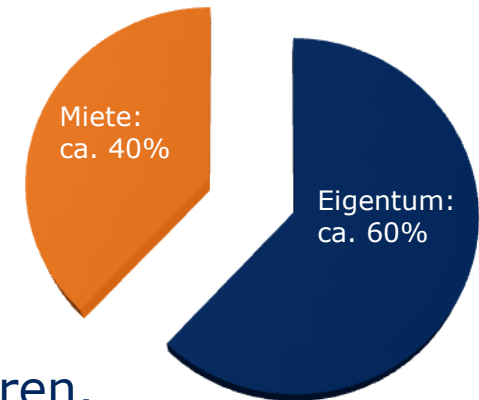
→ Investitionsbedarf: $16.000 \text{ TEU} \times 2.800 \text{ US\$/TEU}$
= 46,4 Mio. US\$



Reedereien mieten derzeit gut 40% der Container, die sie benötigen.

Vorteile des Containerleasings für Reedereien und Logistikunternehmen:

- Sie können flexibel auf Marktschwankungen reagieren.
- Sie vermeiden langfristige Kapitalbindung.
- Sie können in Schiffe, IT-Systeme, den Ausbau der Organisation (Hafenanlagen, Logistikimmobilien) und weitere Teile der Logistikkette investieren.



Die Top-Leasinggesellschaften verwalten ca. 90% der Leasingflotte von ca. 12,6 Mio. TEU.

Buss Capital arbeitet aktiv mit acht von zehn Top-Containerleasinggesellschaften zusammen. Zu den beiden anderen bestehen gute Kontakte.

Rangfolge nach verwalteter Containerflotte in TEU			
1	Textainer Group	2.310.000	✓
2	Triton Container	1.750.000	
3	Florens Group	1.640.000	✓
4	TAL International	1.380.000	✓
5	GESeaCo	940.000	✓
6	SeaCube	840.000	✓
7	CAI International	830.000	✓
8	Cronos Group	660.000	✓
9	Gold Container	530.000	
10	Dong Fang International	410.000	✓

Quelle: Alphaliner Newsletter Nr. 10, März 2011

Container werden lang- und kurzfristig vermietet.

Etwa zwei Drittel der Leasingcontainer befinden sich in Langfristmiete („Long Term Lease“ bzw. LTL).

- Im „Long Term lease“ haben die Verträge eine unkündbare Mindestlaufzeit von drei bis acht Jahren.
- Der Mieter zahlt eine von vornherein festgelegte Miete pro Tag.
- Die Container können erst nach Ablauf der Mindestlaufzeit in vorher festgelegten Depots zurückgegeben werden.
- Ca. 2/3 der Weltcontainerleasingflotte sind im Long Term Lease vermietet.



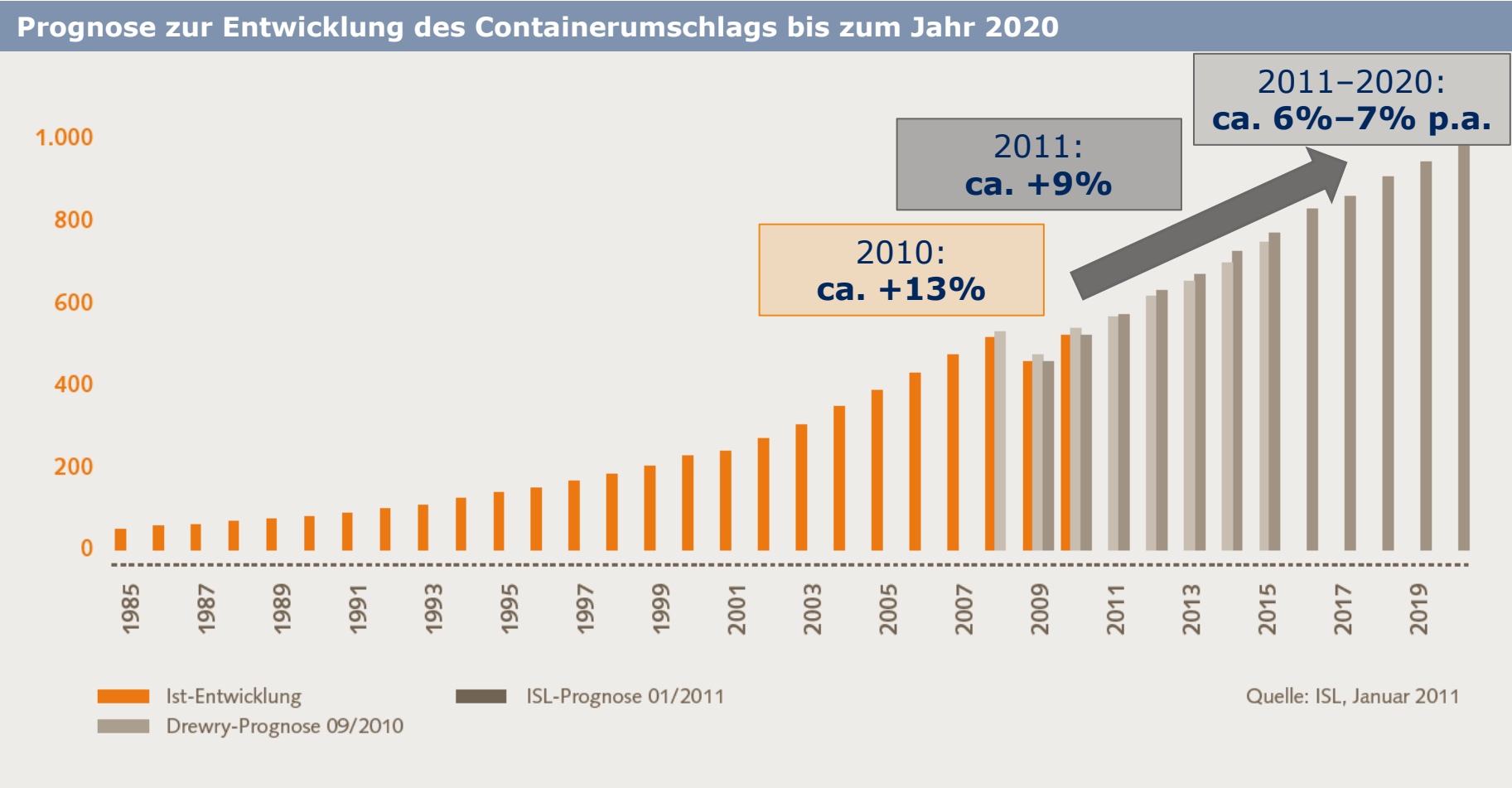
Container werden lang- und kurzfristig vermietet.

Rund ein Drittel der Container sind in Kurzfristmiete („Master Lease“ bzw. ML) vermietet.

- Im „Master Lease“ wird keine oder nur eine sehr kurze Mindestmietlaufzeit festgelegt.
- Die Mieter können die Container flexibel in vorher festgelegten Depots zurückgeben – und bei Bedarf wieder aufnehmen.
- Die Tagesmiete liegt deutlich höher als im Long Term Lease.
- Die durchschnittliche Vermietungsdauer liegt bei ein bis zwei Jahren.



Der Containerumschlag wächst weiter.



Asien ist die Wachstumslokomotive.

Acht der zehn größten Häfen liegen in Ostasien.

Containerumschlag in Mio. TEU

Hafen	Q1 2011	Wachstum Q1 2010-2011
1 Shanghai	7,27	12,1%
2 Singapur	7,07	2,1%
3 Hongkong	5,56	2,4%
4 Shenzhen	5,04	2,6%
5 Busan	3,72	13,9%
6 Ningbo	3,37	21,3%
7 Tsingtao	3,21	17,6%
8 Los Angeles/Long Beach	3,16	8,5%
9 Rotterdam	2,89	10,1%
10 Guangzhou	2,88	2,1%
Summe	44,17	9,3%



Quelle: Alphaliner Newsletter, Nr. 18, 2011

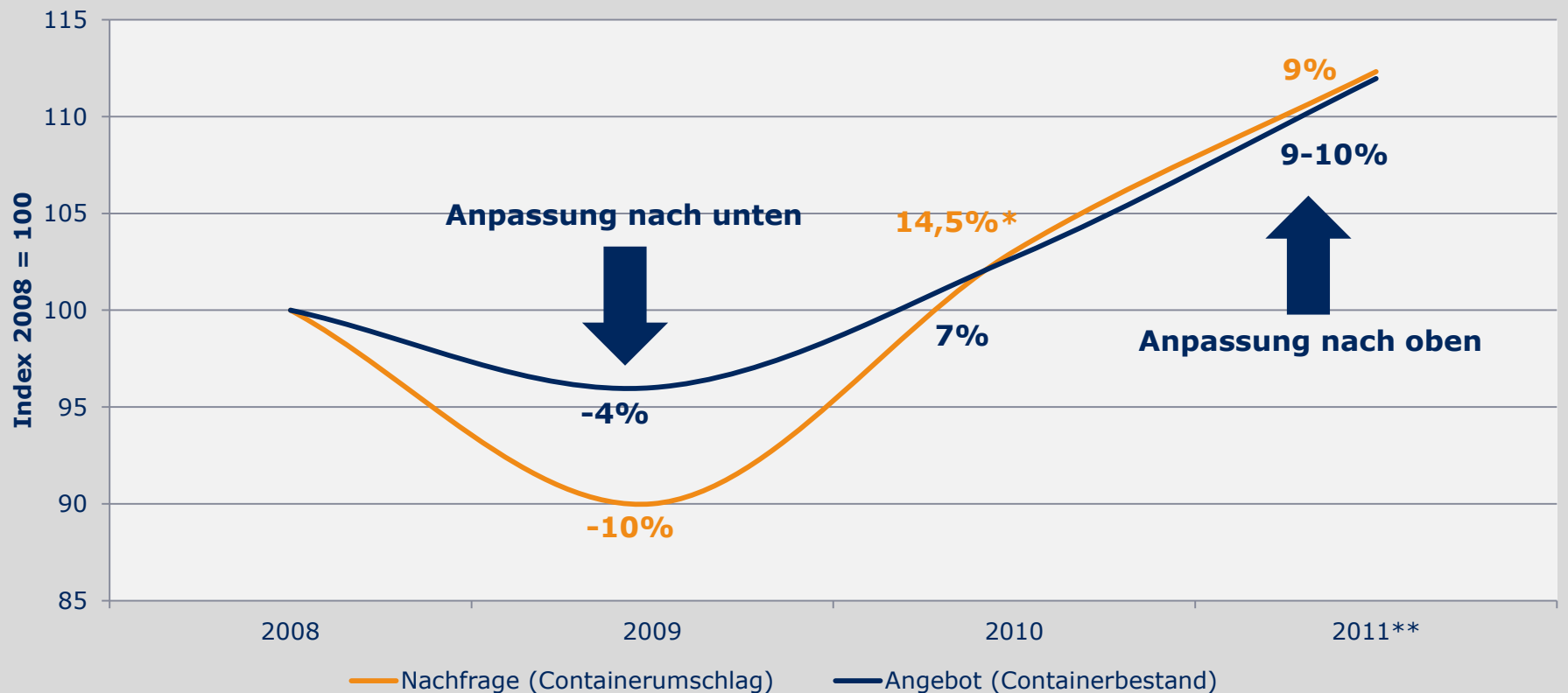
Der Containermarkt ist sehr anpassungsfähig.

- Keine nachlaufende Produktion:
Container werden maximal drei Monate im Voraus bestellt.
- Schnelle Reaktion auf Marktschwankungen:
Die Containerhersteller sind durch (Teil-) Schließungen oder Zusatzschichten sehr flexibel.
- Zusätzlicher Regulierungsfaktor ältere Container:
Bei normalen Verkaufszahlen in den Zweitmarkt und Baustopp schrumpft der Containerbestand jährlich um mehr als 5%. Werden kaum ältere Container zurückgegeben, weitet sich das Angebot schneller aus.



Im Containermarkt gleichen sich Angebot und Nachfrage rasch aus.

Containermarkt: Angebot und Nachfrage

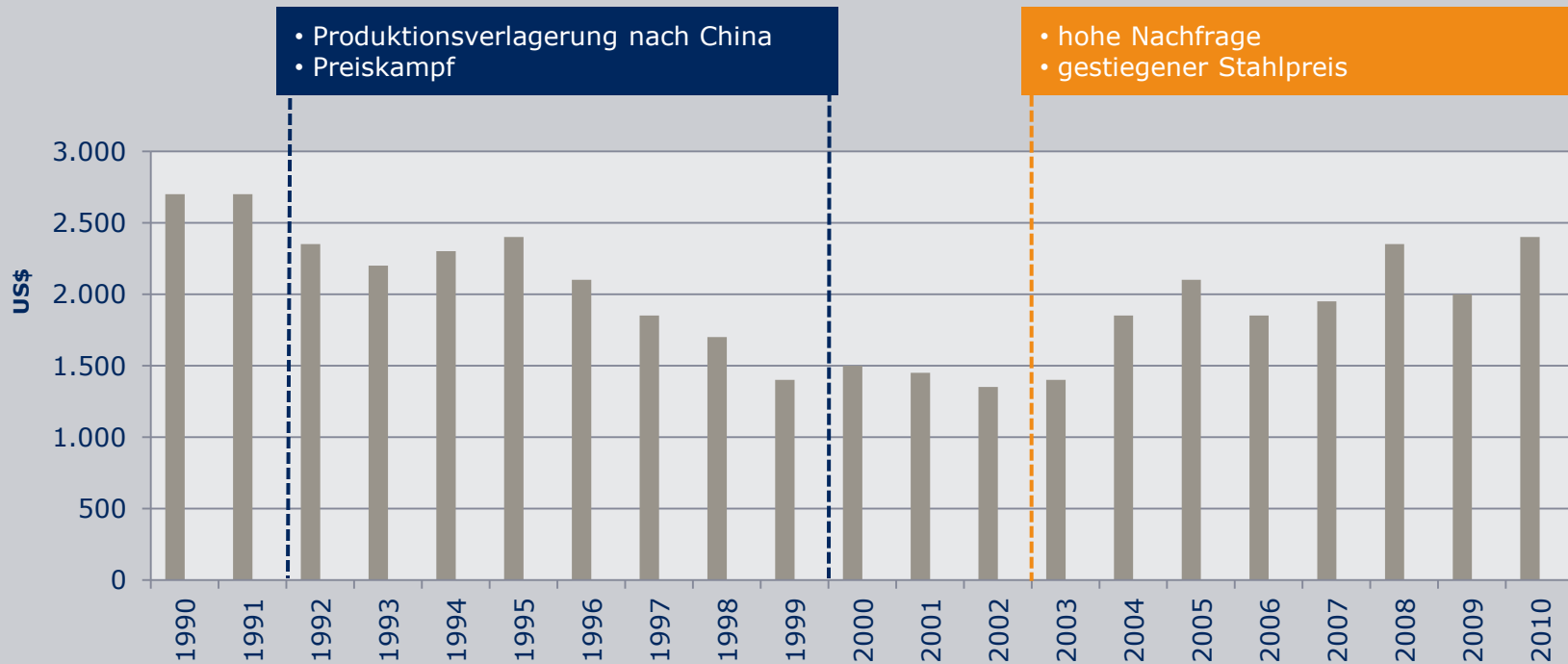


*inkl. Slow-Steaming-Effekt (+1,5%); ** Prognose

Quellen: Alphaliner, Containerisation International, ISL, Berechnungen von Buss Capital

Ein neuer 20-Fuß-Standardcontainer kostet zurzeit ca. 2.900 US\$.

Durchschnittliche Preise ab Werk per CEU



*Prognose; Quelle: Containerisation International: Market Analysis, Container Leasing Market 2010, eigene Daten

Der Trend geht zum Leasing: 2010 haben Leasingfirmen gut 60% aller neuen Container geordert.

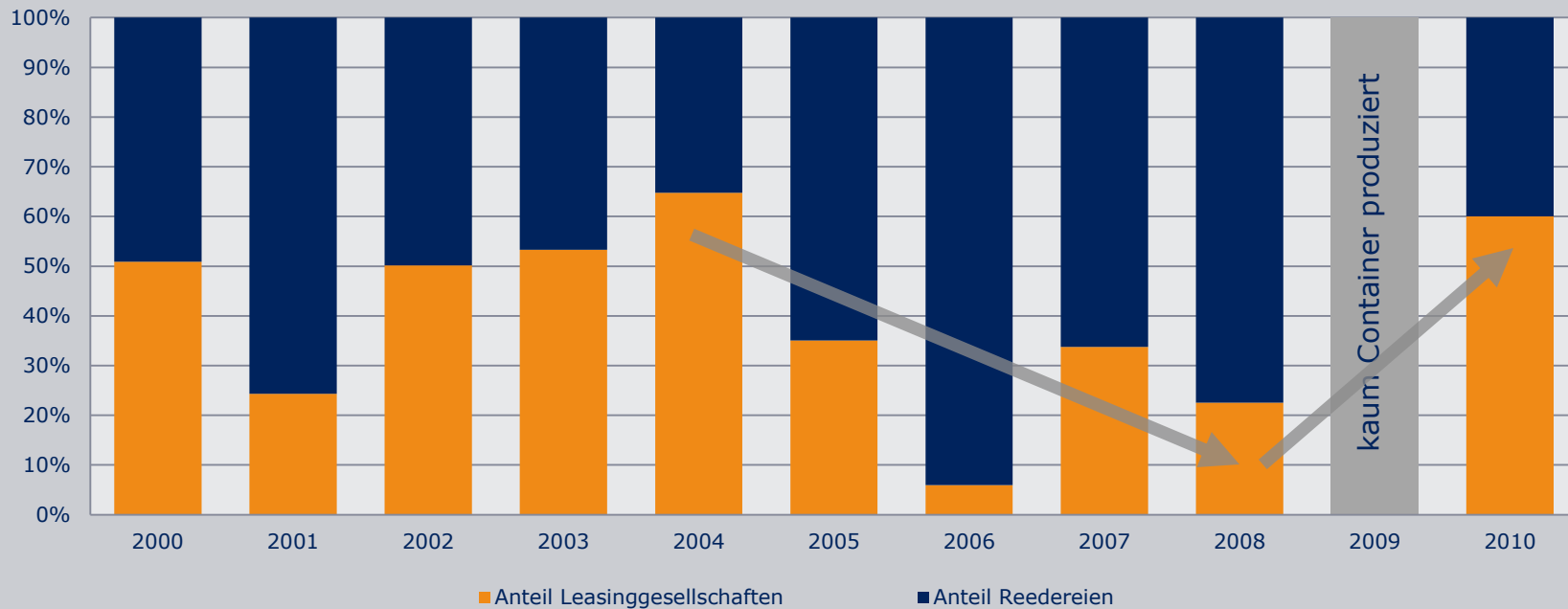
Anteil der Reedereien und Leasingfirmen am Wachstum der Weltcontainerflotte

Rückgang Leasinganteil

- positiver Schifffahrtsmarkt
- großzügige Kreditvergabe

Anstieg Leasinganteil

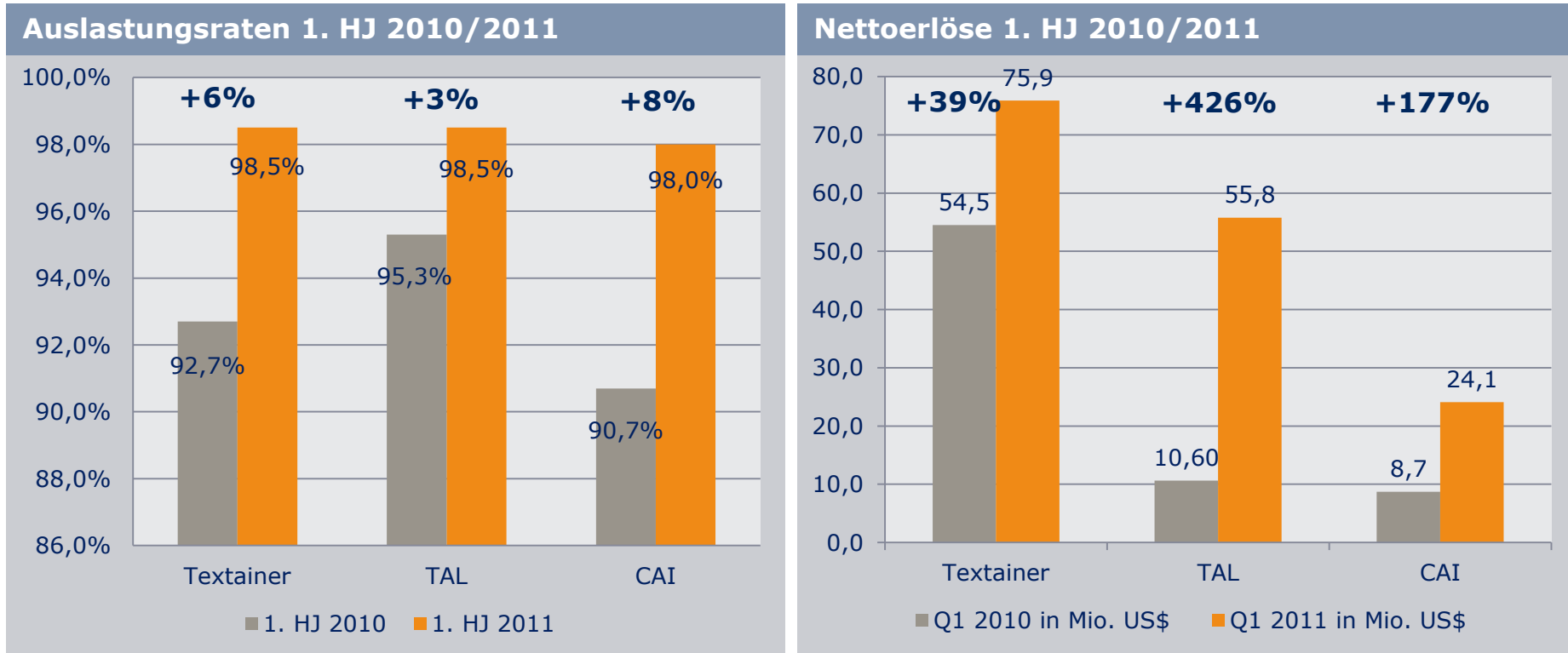
- Reedereien: knappe Mittel
- restriktivere Kreditvergabe



Quelle: Containerisation International Market Analysis: Container Leasing Market 2010, Containerisation International 10/2010

Die Containervermieter profitieren.

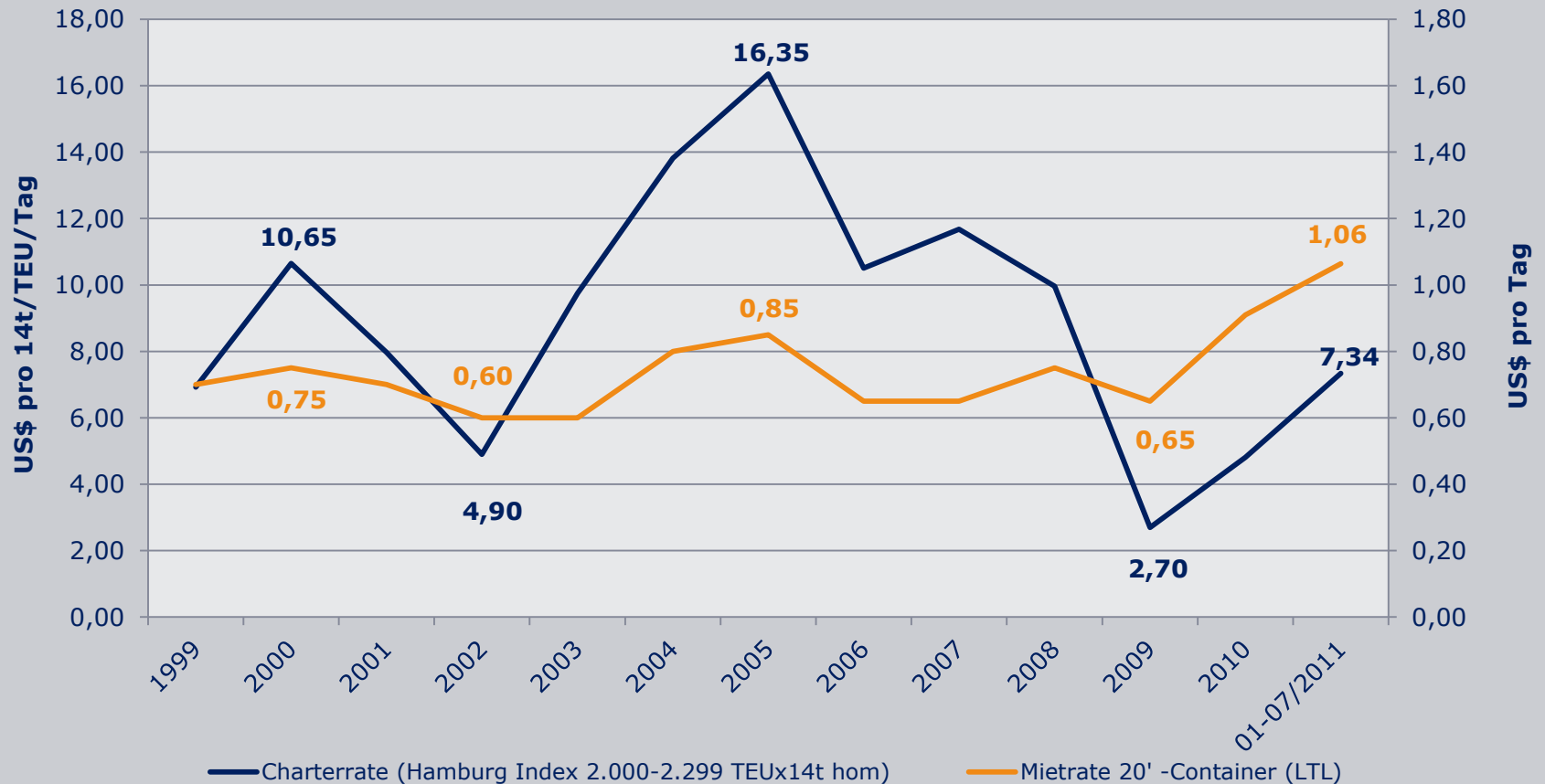
Die drei börsennotierten Leasinggesellschaften melden seit Ende 2010 die technische Vollauslastung.



Quellen: Quartalsberichte von Textainer, TAL, CAI; Q2/10, Q2/11

Das Containerleasing ist vergleichsweise schwankungsarm.

Containermietraten und Schiffscharterraten im Vergleich



Der Markt ist gut.

Aktuelle Marktlage im Überblick

- Die Reedereien mieten vermehrt Container statt eigene zu kaufen.
- Angebot und Nachfrage sind wieder im Gleichgewicht – auf hohem Niveau.

→ **Die Auslastung bleibt hoch.**

→ **Der Einstiegszeitpunkt ist günstig.**

Markttrends im Containerleasing

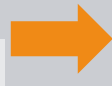
Nachfrage: Containerumschlag



Angebot: Containerbestand



Mietraten



Auslastung



Die Buss Global- Containerfonds

Konzipiert nach dem bewährten Portfolioprinzip



Die Global-Containerfonds funktionieren nach dem Portfolio-Prinzip.

Breite Streuung durch eine große Flotte mit ...

- unterschiedlichen Containertypen
- unterschiedlich alten Containern
(= unterschiedlicher Verkaufszeitpunkt in den Zweitmarkt)
- einer Vielzahl von Mietern mit unterschiedlichen Vertragslaufzeiten



Die Buss-Global-Containerfonds werden in Singapur direkt vor Ort professionell gemanagt.

Buss Capital Singapur ist staatlich zertifiziert.*

Zwei Spitzen-Containermanager leiten das Team.



Zertifikat-Übergabe
an Dr. Johann Killinger

durch singapurische
Ministerin Lim Hwee Hua



Danny Wong
Geschäftsf. Gesellschafter

Über 30 Jahre Container-
leasing-Erfahrung, u.a. GF
von GVC



John Rhodes
Finanzchef

Über 20 Jahre Container-
leasing- Erfahrung, u.a.
CFO von Textainer

*Im April 2009 wurde Buss Capital durch die singapurische Ministerin Lim Hwee Hua die Auszeichnung „Approved Container Investment Manager“ verliehen. Kriterien für die Ehrung sind unter anderem ein langjähriger, erfolgreicher Track-Record und der Aufbau einer leistungsfähigen Organisation in Singapur.

Erfolgsfaktoren der Buss-Global-Containerfonds

Investitionsphase: pro- fundes Markt-Know-how

- Containertypen
- Mieter und Mietverträge
- Manager

Betriebsphase: aktives Management

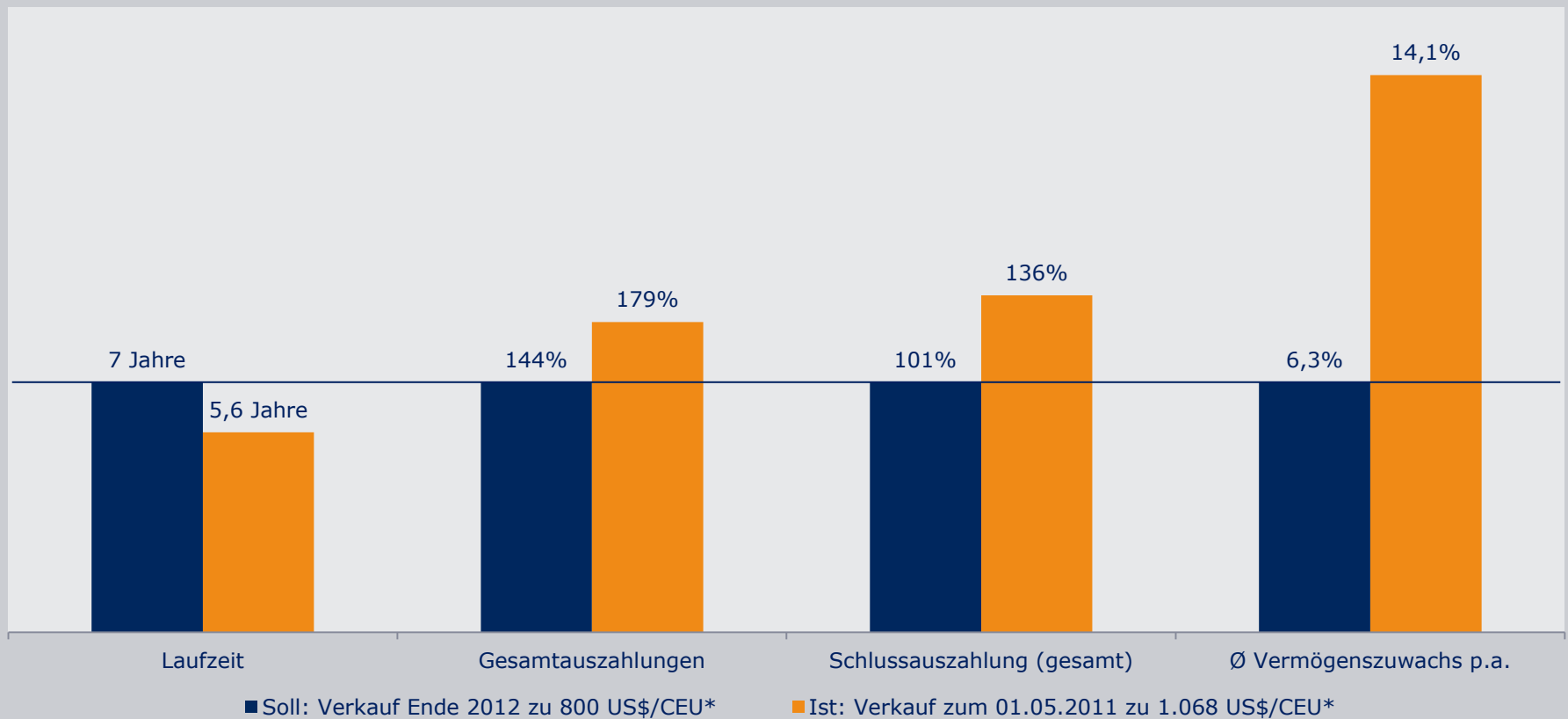
- Controlling des Containermanagers
- Benchmarking
- ggf. steuernd/beratend eingreifen
- Worst Case: Managerwechsel
- Zins- und Währungsmanagement

Generell: konservative Kalkulation

- geringe Weichkosten (Kurzläufer)
- Reserven
- Konservativ kalkulierte Verkaufserlöse
- Geringe Steuerlast durch Nutzung des Doppelbesteuerungsabkommens Deutschland – Singapur

Die Flotte des ersten großen Global-Containerfonds wurde Mitte 2011 aufgelöst – mit überplanmäßigen Ergebnissen.

Eckdaten des Buss Global Container Fonds 1



*CEU=cost equivalent unit (Maßeinheit zur wirtschaftlichen Vergleichbarkeit unterschiedlicher Containertypen).

Hohe Expertise – von Analysten bestätigt.

- Buss Capital ist Marktführer für geschlossene Containerfonds.
- Die bisher aufgelegten Containerfonds verwalten 1,2 Mio. TEU bzw. 10% der weltweiten Leasingflotte.
- Scope Management-Rating A+ (hohe Qualität): „langjährige Erfahrung und hohe Expertise in den Transport- und Logistikmärkten“
- Platz 4 im procontra-Leistungsbilanzvergleich 2011 aller deutschen Emissionshäuser.



Rechtliche Hinweise & Kontakt

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist die größtmögliche Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten. Grundlage für die in dieser Präsentation getroffenen Aussagen sind der derzeitige Stand der Planung, die für dieses Beteiligungsangebot erstellten vertraglichen Vereinbarungen und die zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Präsentation geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Die Präsentation ist lediglich eine überblickhafte Information und nicht geeignet, auf ihrer Grundlage eine konkrete Anlageentscheidung zu treffen. Durch die Überlassung der Präsentation wird weder eine vertragliche Bindung noch sonstige Haftung gegenüber dem Empfänger oder Dritten begründet. Bei dem endgültigen Beteiligungsangebot handelt es sich um ein genehmigungspflichtiges Angebot gem. Verkaufsprospektgesetz. Die Präsentation ihrerseits stellt kein öffentliches Angebot dar. Ein solches beginnt erst einen Werktag nach Veröffentlichung des Verkaufsprospektes, der ab diesem Zeitpunkt beim Anbieter des Beteiligungsangebots, der Buss Capital GmbH & Co. KG, erhältlich ist. Maßgeblich für die Beteiligung an dem in der Präsentation dargestellten Fonds ist ausschließlich der veröffentlichte Verkaufsprospekt.

Hamburg, im Oktober 2011

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

Tel.: +49 (0)40 3198-1600
Fax: +49 (0)40 3198-1648
www.buss-capital.de
info@buss-capital.de

 **BUSS**
Capital