

Maritime Geldanlagen



Maritime Geldanlagen, Freitag, 31. Mai 2013

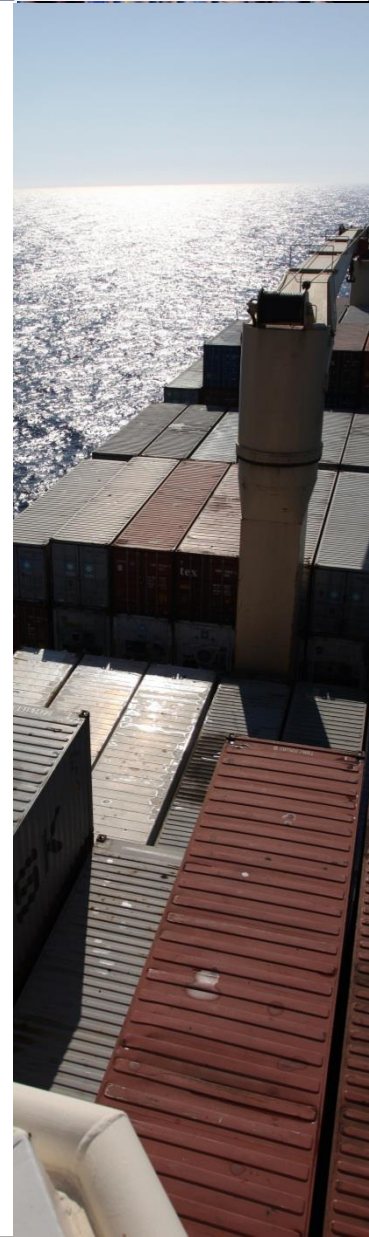


Agenda

- **Finanzplanung** mit Schiffsfonds
- **Entwicklung** an den Containerschiffsmärkten
- **Containermärkte**
Stabiles Wachstum, Trend zum Leasing.
- **Buss Global Containerfonds 13 – US-Dollar**
Kurze Laufzeit, professionelles Assetmanagement.



- Finanzplanung mit Schiffsfonds
- Einflussfaktoren einer Schiffsbeteiligung
- Haftung
- Steuerliche Aspekte
 - Erbschafts- und Schenkungssteuer
 - Tonnagesteuer
 - Unterschiedsbetrag
 - Bewertung bestehender Beteiligungen
- Fazit



Eine (Schiffs-)Beteiligung lässt sich in 3 Phasen unterteilen.

1. Investitionsphase	2. Betriebsphase	3. Veräußerungsphase
- Erwerb des Schiffes - Fondsstrukturierung → Besteuerung - Einwerbung des Eigenkapitals - Fremdfinanzierung	- Operativer Betrieb des Schiffes - Kapitaldienst - Ausschüttung an die Anleger - aber auch Haftung & Steuern	- Verkauf des Schiffes bzw. des Gesellschaftsanteils - ggf. Auflösung des Unterschiedsbetrags
Schenkung/Erbschaft		

KG – Beteiligung MS „Berlin“

Gesamtinvestition: 48 Mio. US\$



Schiffsbetriebskosten
2,2 Mio. US\$ p.a.

Charterereinnahmen
7,6 Mio. US\$ p.a.

Finanzierung: SHD 48% = 23 Mio. US\$

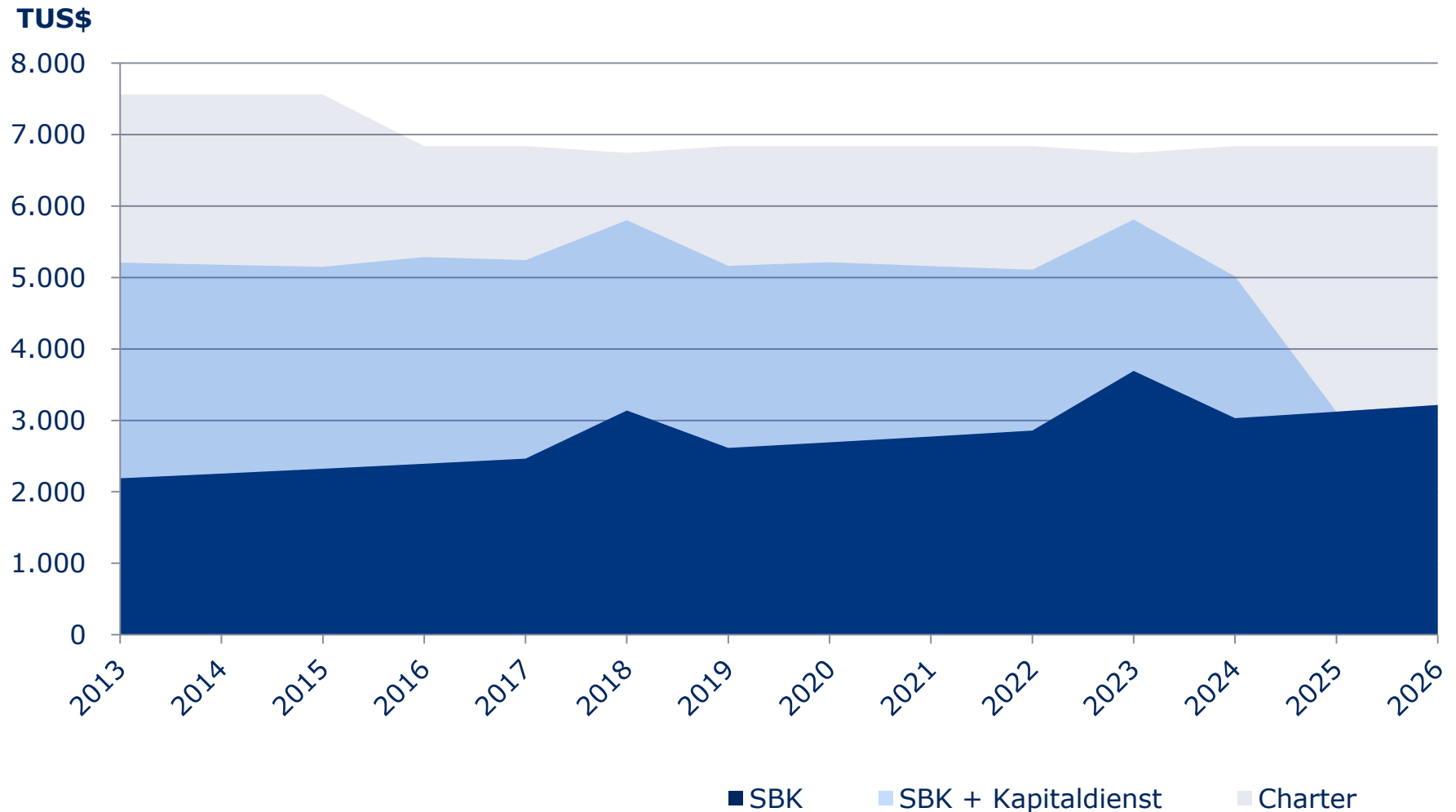
Zins + Tilgung
3,0 Mio. US\$ p.a.

EK 52% = 25 Mio. US\$

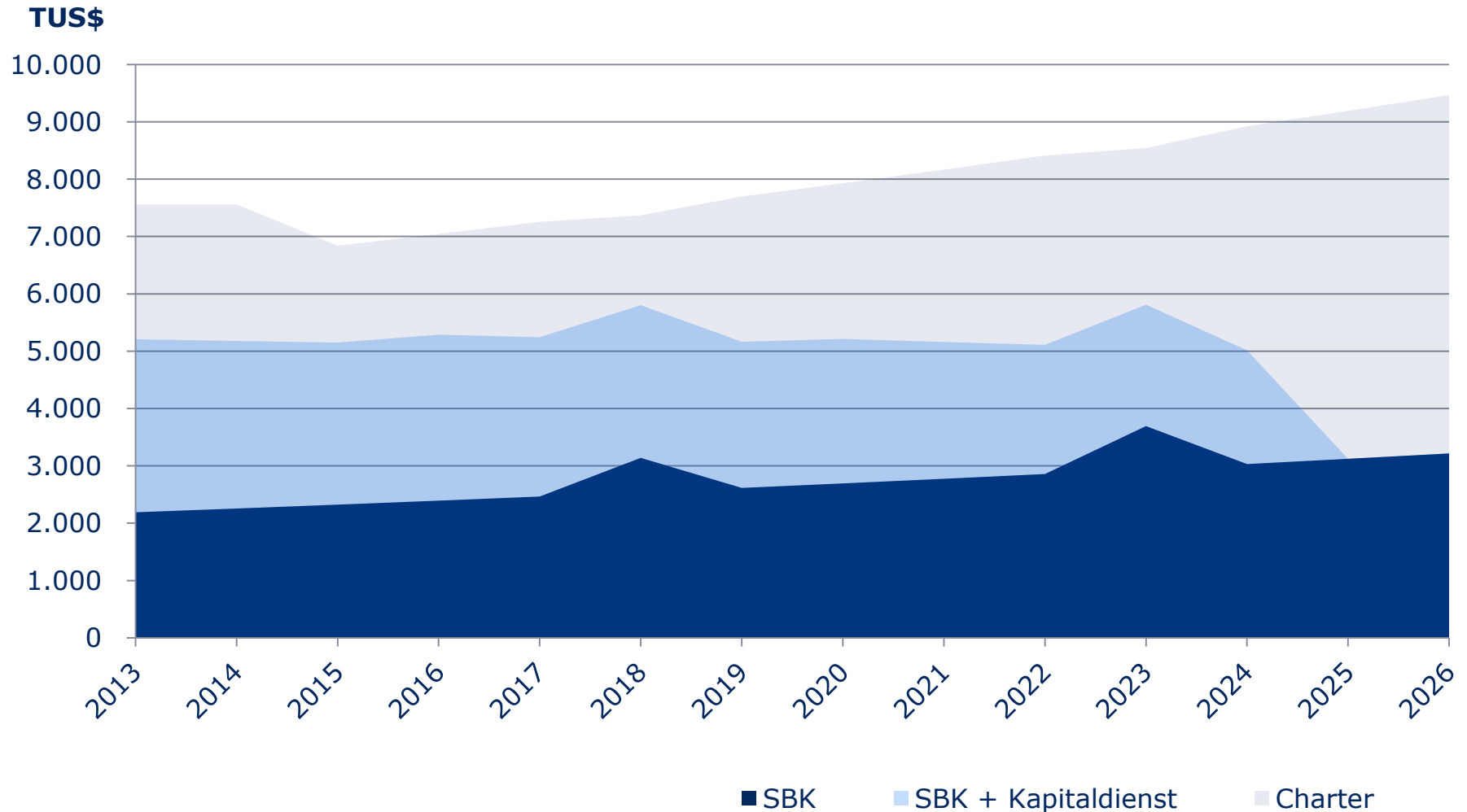
Ausschüttung 1,9 Mio.
= 8,0% US\$ p.a.

Liquiditätsreserve
0,4 Mio. US\$

Auszahlungen steigen mit zunehmender Verschuldung.



Auszahlungen steigen mit zunehmender Entschuldung.



Haftung – Kommanditisten

- Beschränkung der Haftung auf die im Handelsregister eingetragene Hafteinlage
- Erlöschen der Haftung bei vollständiger Einzahlung der Einlage zzgl. Agio
- Sinkt die Einlage durch Entnahmen, denen keine Gewinne gegenüberstehen, unter die Haftsumme, führt dies zum Wiederaufleben der Haftung.
- 5-jährige Nachhaftung nach Ausscheiden aus der Gesellschaft

Haftung – Treugeber

- Grundlagen der Haftung eines Kommanditisten treffen Treugeber nicht unmittelbar
 - Treugeber hat den Treuhänder jedoch gemäß Treuhandvertrag von der Inanspruchnahme durch Gesellschaftsgläubiger freizuhalten
- Treugeber sind einem Kommanditisten wirtschaftlich gleichgestellt.

Erbschafts- und Schenkungssteuer

Bei unentgeltlicher Übertragung ist die Beteiligung an einer Fondsgesellschaft mit dem gemeinen Wert anzusetzen.

- Ermittlung des gemeinen Werts
 - Gemeiner Wert = i.d.R. Verkehrswert
 - Ableitung aus Verkäufen unter fremden Dritten
 - Liegen keine Verkäufe vor, erfolgt die Ermittlung unter Berücksichtigung der Ertragsaussichten bzw. nach einer anderen anerkannten, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr üblichen Methode.
- Beteiligung an einer Fondsgesellschaft wird als Betriebsvermögen quantifiziert
- Nach aktueller Rechtslage wird auch eine treuhänderisch gehaltene Beteiligung als Betriebsvermögen gewertet.

Erbschafts- und Schenkungssteuer

	Regelfall	Antragsgebundene Option
Verschonungsabschlag	85% (15% zu versteuern)	100% (0% zu versteuern)
Gleitender Abzugsbetrag	150.000 €, innerhalb von 10 Jahren	n.a.
Behaltensfrist	5 Jahre, Reinvestition möglich	7 Jahre, Reinvestition möglich
Überentnahme	150.000 €	150.000 €
Lohnsumme	400%, i.d.R. nicht anwendbar, da kein eigenes Personal vorhanden ist	700%, i.d.R. nicht anwendbar, da kein eigenes Personal vorhanden ist

Wahlmöglichkeit – Tonnagesteuer

Herkömmliche Gewinnermittlung Allgemeine Gewinnermittlungsvorschrift gemäß § 4 Abs. 1 i.V.m § 5 Abs. 1 EStG

Grundlagen Tonnagesteuer

- § 5a EStG
- Pauschale Gewinnermittlung, die sich nach der Nettonaumzahl richtet
- Gewinne aus der Veräußerung des Schiffes bzw. Gesellschaftsanteils sind mit der Tonnagebesteuerung abgegolten.

Voraussetzungen

- Antrag auf Anwendung der Tonnagesteuer im Jahr der Inbetriebnahme
- Bindungsfrist 10 Jahre
- Geschäftsleitung und Bereederung im Inland
- Eintragung in das deutsche Seeschiffsregister
- Beförderung von Waren oder Personen zwischen ausländischen Häfen
- Das Schiffsführungspersonal (Offiziere) muss aus einem Land der Europäischen Union stammen.

Tonnagesteuer Berechnungsbeispiel

Ermittlung des Jahresgewinns für ein Containerschiff mit 13.400 NRZ (2.750 TEU).

1.000 NRZ / 100 x € 0,92 x 365 Tage	3.358,00 €
9.000 NRZ / 100 x € 0,69 x 365 Tage	22.666,50 €
3.400 NRZ / 100 x € 0,46 x 365 Tage	5.708,60 €
0 NRZ / 100 x € 0,23 x 365 Tage	0,00 €
<u>Steuerlicher Jahresgewinn</u>	<u>31.733,10 €</u>

- Bezogen auf ein angenommenes KG-Kapital von ca. 25,0 Mio. US\$ ergibt sich lediglich ein steuerlicher Gewinn von ca. 0,17% p.a. – unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg des Schiffes.*

*unterstellter Wechselkurs 1,30 US\$/€

Tonnagesteuer Berechnungsbeispiel

Vergleich der Gewinnermittlungsmethoden unter der Annahme eines Verkaufs des Schiffes nach 14 Jahren für eine Beteiligung von 100.000 €.

	§ 5 EstG „konventionell“	§ 5a EstG „Tonnagesteuer“
Betriebsphase	Auszahlung	111.600 €
	Steuern in der Betriebsphase	-5.507 €
	Rückführung Einlagen	-100.000 €
	Kapitalrückfluss Betriebsphase	6.093 €
Exit		
	Kapitalrückfluss aus Verkauf	70.080 €
	Steuern bei Verkauf	-33.270 €
	Kapitalrückfluss Gesamt	42.902 €
		80.583 €

➔ Vorteil durch Tonnagesteuer von 37.597 € entspricht einer Nettokapital-Rendite von **5,76% p.a.** ggü. **3,06% p.a.** im § 5 EStG-Konzept.

Besteuerung des Verkaufserlöses

1. Besteuerung bei der pauschalen Gewinnermittlung (Tonnagesteuer)
 - Eine Besteuerung des Verkaufserlöses wird nicht vorgenommen.
2. Besteuerung bei der herkömmlichen Gewinnermittlung
 - Die Besteuerung des Verkaufserlöses erfolgt mit dem persönlichen Steuersatz.
3. Besteuerung bei der Kombination der vorgenannten Gewinnermittlungsarten sogenanntes Kombimodell
 - Besteuerung des Unterschiedsbetrags

Unterschiedsbetrag

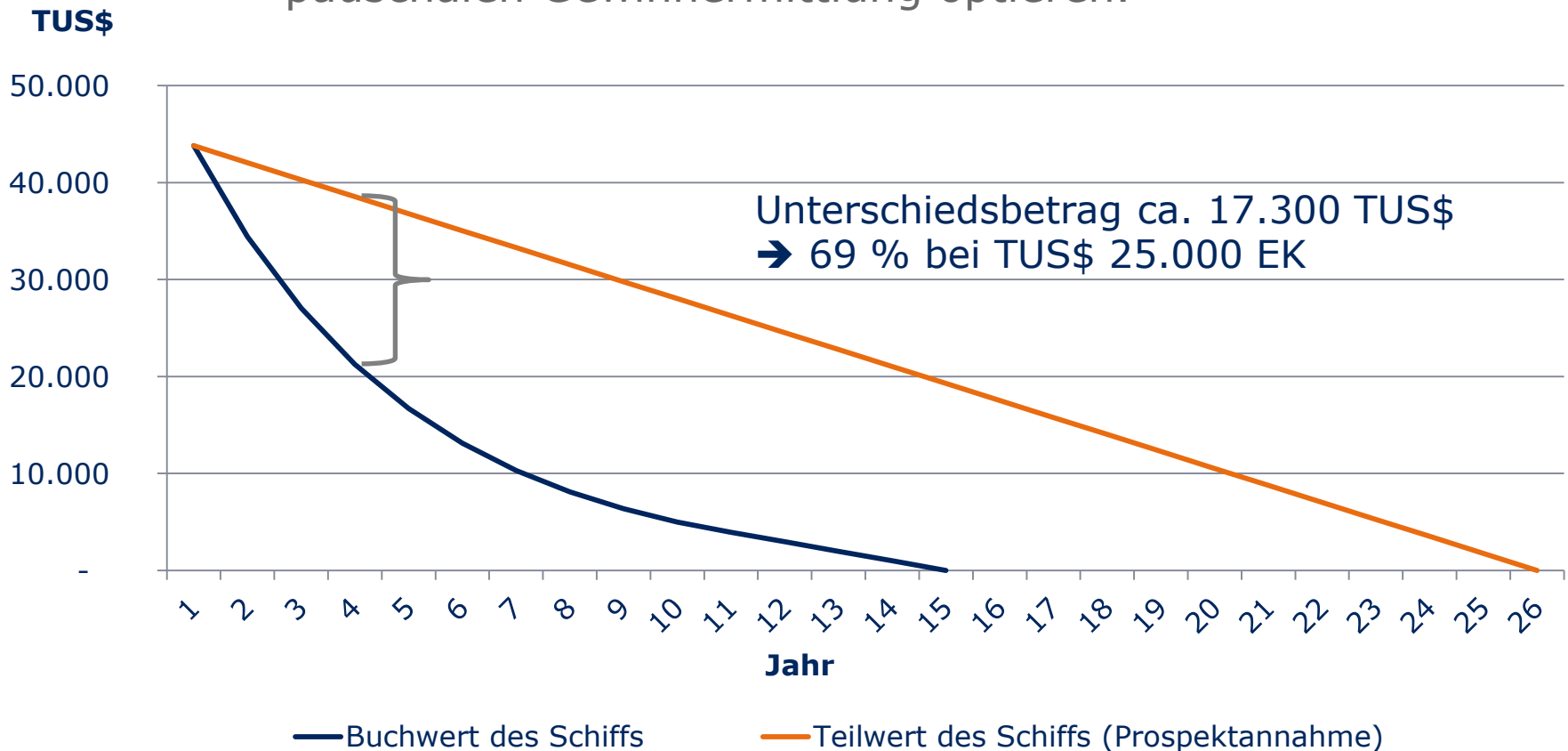
Definitionen	
Unterschiedsbetrag	Der Unterschiedsbetrag ergibt sich aus der Differenz des Buchwerts und des Teilwerts des Schiffes inkl. der stillen Reserven (sonstige Vermögensgegenstände).
Teilwert §10 BewG	Teilwert ist der Betrag, den ein Erwerber des ganzen Unternehmens im Rahmen des Gesamtkaufpreises für das einzelne Wirtschaftsgut ansetzen/zahlen würde.
Buchwert	Buchwert ergibt sich aus den fortgeschriebenen Anschaffungskosten gemäß Steuerbilanz (d.h. Anschaffungskosten vermindert um Abschreibungsbeträge).
Unterschiedsbetrag bei Fremdwährungsdarlehen	Entsteht, wenn der Wechselkurs zum Zeitpunkt der Option von dem Aufnahmekurs des Darlehens abweichend ist.

Unterschiedsbetrag

- Die Auflösung und damit die Versteuerung des Unterschiedsbetrags erfolgt bei
 - Veräußerung des Schiffes
 - Verkauf der Beteiligung durch den Anleger
 - Rückkehr zur herkömmlichen Gewinnermittlung
 - Tilgung des Fremdwährungsdarlehens
 - Die Versteuerung des Unterschiedsbetrags erfolgt unabhängig von einem möglichen Veräußerungserlös
 - aufgrund von Sonder-AfA sind Unterschiedsbeträge von weit über 100% möglich
 - Unterschiedsbetrag lastet wie eine Hypothek auf der Beteiligung
- ➔ Die Versteuerung dieser „Hypothek“ mit einem möglicherweise niedrigen persönlichen Steuertarif ist mitentscheidend für eine optimierte Rendite.

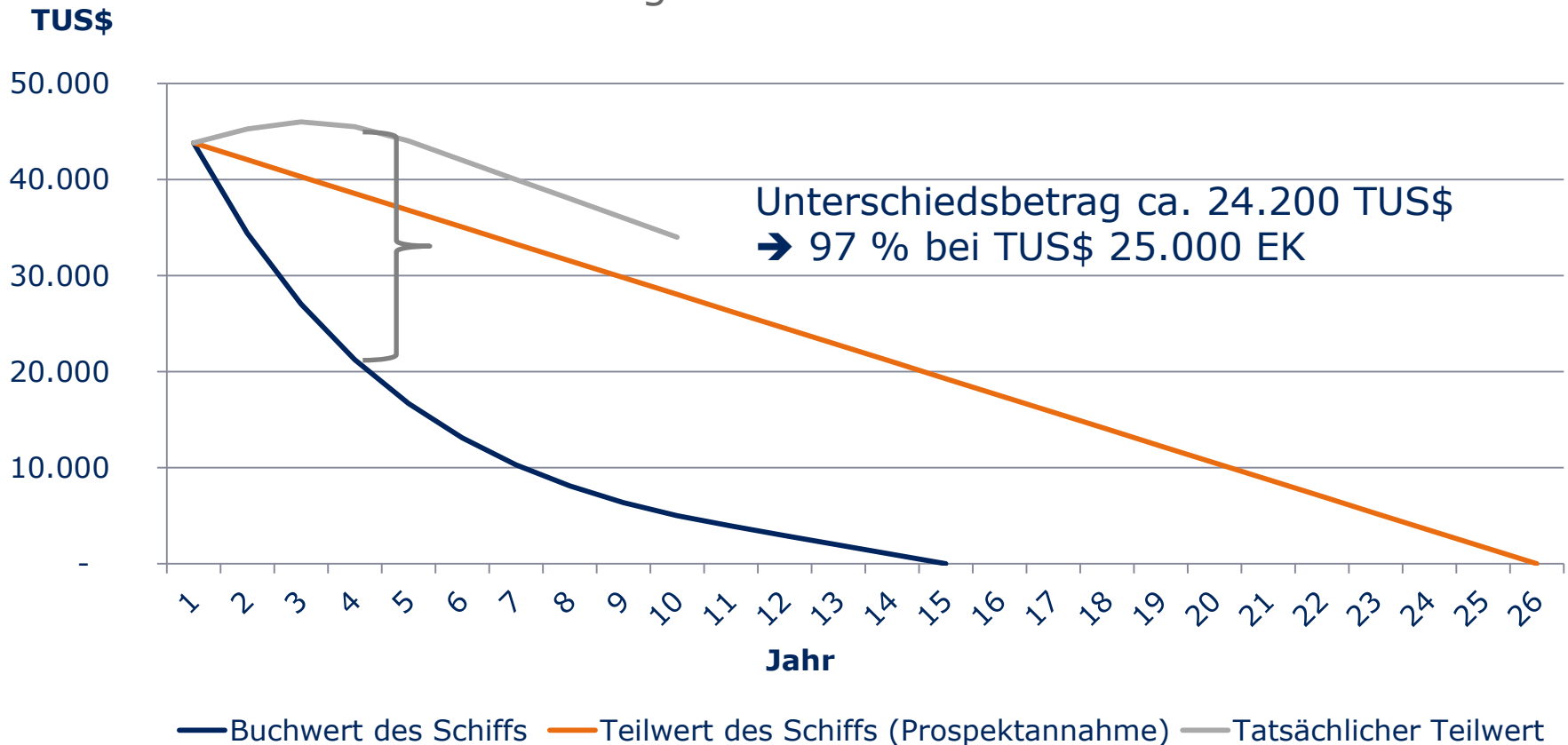
Unterschiedsbetrag Beispiel

Beispiel: Unterschiedsbetrag gemäß Prospektannahme.
Die MS „Berlin“ sollte nach drei Betriebsjahren zur pauschalen Gewinnermittlung optieren.



Unterschiedsbetrag Beispiel

Beispiel: Tatsächlicher Unterschiedsbetrag zum Zeitpunkt der Optierung der MS „Berlin“ zur pauschalen Gewinnermittlung.



Der Containerschiffmarkts befindet sich momentan in einem zyklischem Tief.

- Eine Ablieferungswelle von sehr großen Schiffseinheiten führte bei einem gleichzeitig schwachen Wirtschaftswachstum zu einem Überangebot.
- Dieses Tonnageüberangebot löste einen Kaskadeneffekt aus – wo dies möglich ist, werden kleinere durch größere Schiffe ersetzt.
- Als Konsequenz fallen Charrerraten und Preise für Neubauten und gebrauchte Schiffe – sie befinden sich annähernd auf einem historischen Tiefststand.
- Die Finanzierung von Containerschiffen ist aufgrund des Zusammenbruchs des KG Marktes und der restriktiven Vergabe von Fremdfinanzierungen zum Erliegen gekommen.
- Technologischer Fortschritt führt zu einem deutlich reduzierten Verbrauch von Treibstoffen und ermöglicht Betriebskosteneinsparungen von bis 25%.

Das Orderbuch für Großtonnage stellt die Containerschifffahrt vor eine große Herausforderung.

- Die weltweite Containerflotte beläuft sich aktuell auf rund 5.100 Schiffe mit einer gesamten Stellplatzkapazität von 16,4 Mio. TEU und einer durchschnittlichen Schiffsgröße von etwa 3.200 TEU.
- In den letzten fünf Jahren wurden rund 260 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 10.000+ TEU abgeliefert bzw. stehen bis 2016 zur Ablieferung an.
- Das aktuelle Orderbuch bis 2016 macht etwa 20% der weltweiten Containerflotte aus – die bestellten Schiffe verfügen über eine durchschnittliche Stellplatzkapazität von über 7.300 TEU.
- 20 Schiffe mit 18.000 TEU und Ablieferung bis 2016 wurden von APM Mærsk geordert.
- Bei den kleineren Schiffsgrößen wurden lediglich wenige Bestellungen getätigt.

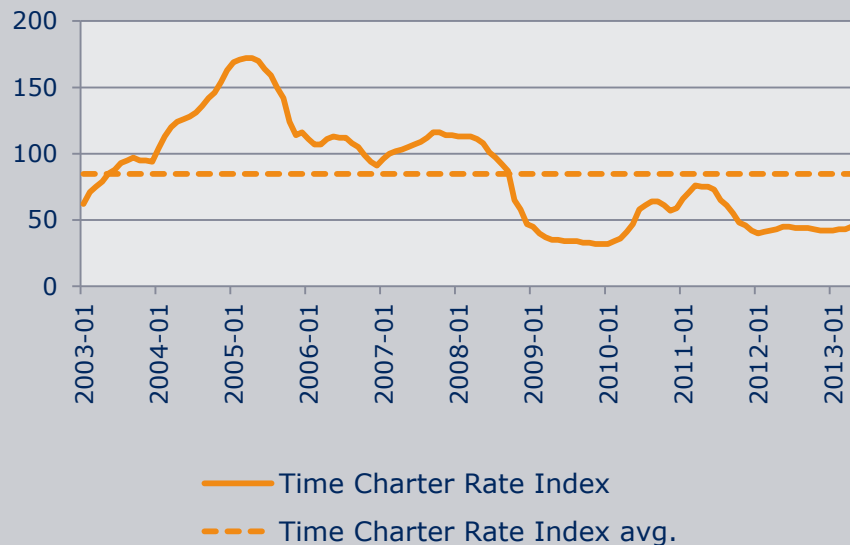
Wachstum in den großen Schiffsklassen um Betriebskosten je TEU zu reduzieren, Stagnation in den kleinen Segmenten.

Cellular Container Fleet ('000 TEU)							
TEU-Capacity	Fleet 2012	Fleet 2013	Capacity growth 2013	Fleet 2014	Capacity growth 2014	Orders 2015	Orders 2016
0-200	12	7	-41,7%	6	-14,3%	0	0
200-899	493	435	-11,8%	415	-4,6%	0	0
900-1,299	763	732	-4,1%	732	0,0%	10	0
1,300-1,999	1.192	1.155	-3,1%	1.159	0,4%	0	0
2,000-2,999	1.718	1.681	-2,2%	1.691	0,6%	16	0
3,000-3,949	1.013	1.060	4,6%	1.076	1,5%	45	11
3,950-6,999	6.027	6.412	6,4%	6.507	1,5%	69	5
7,000 +	5.026	6.010	19,6%	7.070	17,6%	397	59
Total	16.244	17.492	7,7%	18.657	6,7%	537	76

Source: Maersk Broker, Container Charter Market April/May 2013

Das Überangebot an Großtonnage löst Kaskadeneffekt aus und führt zum Rückgang bei Charrerraten und Schiffspreisen.

1 Year Time Charter Index*

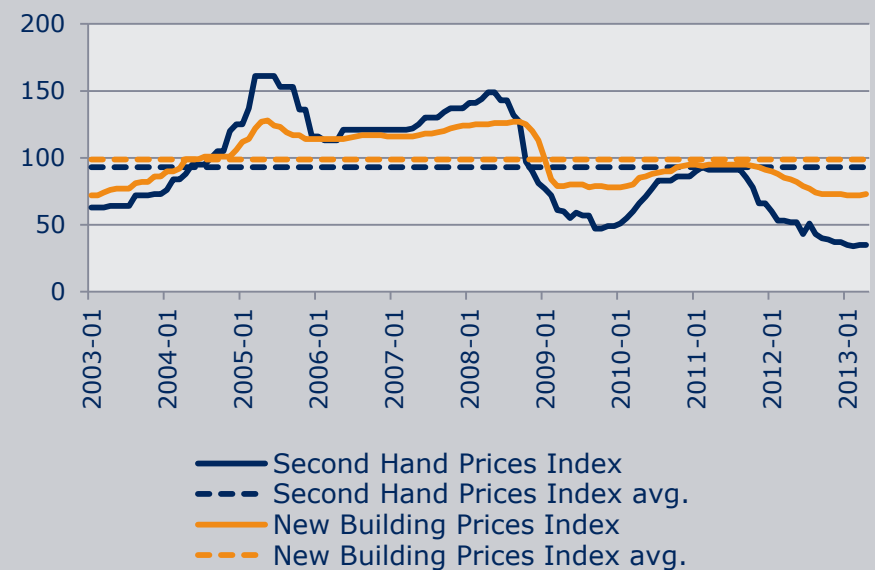


Source: Clarkson Research Services

* 100% = 1993

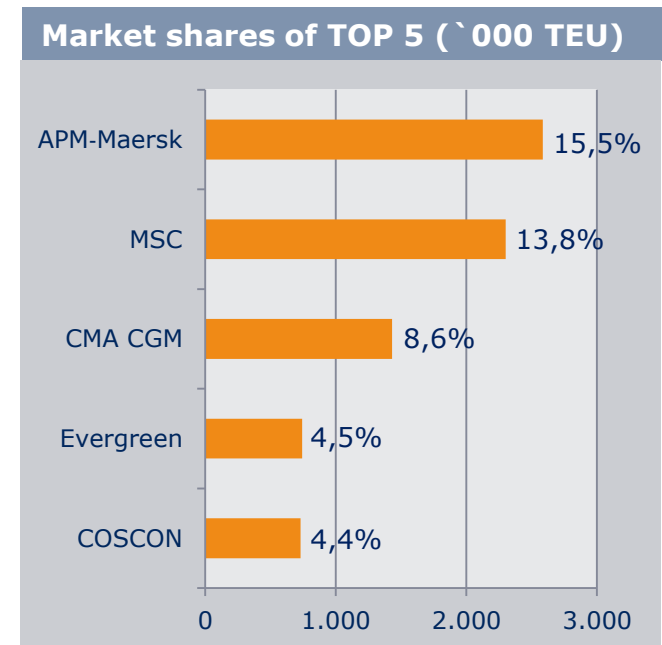
** 100% = 1988-1 (New Building Prices) resp. 1996-01 (Second Hand Prices)

New Building & Second Hand Prices Index**



Containerschiffe werden von den Linienreedereien innerhalb ihres Netzwerks eingesetzt.

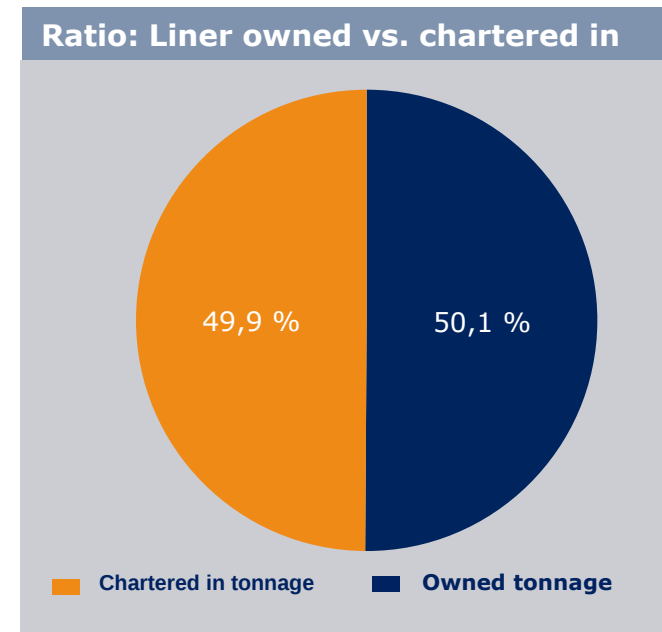
- Die 20 größten Linienreedereien haben einen Marktanteil von insgesamt 84%.
- Der Marktanteil der TOP 5 beträgt 47%.
- Über 200 regional tätige Linienreedereien haben verschwindet kleine Marktanteile.
- Konsolidierung bei den Linienreedereien vollzieht sich schleppend, da ein Großteil von ihnen im staatlichen Eigentum ist bzw. vom Staat unterstützt wird.



Source: Alphaliner, May 2013

Das Verhältnis von eigener Tonnage zu eingecharterter Tonnage ist fast ausgeglichen.

- Größere Schiffe werden auf langfristiger Basis eingechartert (10+ Jahre) bzw. befinden sich im Eigentum von Linienreedereien.
- Kleinere Schiffe – vor allem Feederschiffe – werden überwiegend von Linienreedereien auf kurz-/mittelfristiger Basis beschäftigt.
- Das Verhältnis von eingecharterter zu eigener Tonnage ist sehr stabil.



Source: Alphaliner, May 2013

Die Vercharterung von Containerschiffen erfolgt überwiegend auf Zeitcharterbasis.

Zeitcharter:

- Schiffseigner übernimmt das technische Management (Wartung, Reparatur, Besatzung etc.) und kontrolliert den operativen Ablauf.
- Schiffsbetriebskostenrisiko liegt beim Schiffseigner.
- Einfache Übergabe des Schiffes von einem zum anderen Charterer.
- Einfacher Zugang zum Schiff bei einem eventuellen Ausfall des Charterers.

Bareboatcharter:

- Schiff steht unter 100%iger Kontrolle des Charterers. Schiffseigner müssen auf technische Expertise des Charterers vertrauen.
- Schiffsbetriebskostenrisiko liegt beim Charterer solange dieser seiner Pflicht nachkommt.
- Einräumen von Kaufoptionen aufgrund eines in der Regel komplexen Rücklieferungsprozesses.
- Hohes Risiko bei Ausfall des Charterers durch begrenzten Zugang zum Schiff.

Mit Beginn der Schifffahrtskrise hat die Bedeutung von treibstoffsparenden Schiffen stark zugenommen.

- Bis 2008 wurden Käufer von Neubauten aufgrund der starken Nachfrage trotz enorm gestiegener Treibstoffkosten von den Werften gezwungen veraltete Schiffsdesigns zu bestellen.
- Der überwiegende Anteil der bis heute abgelieferten Containerschiffe basiert auf veralteten Designs.
- Neue Schiffsdesigns ermöglichen eine Treibstoffersparnis von bis zu 25%. Gleichzeitig erfüllen sie aktuelle und zukünftige Anforderungen/Regularien (z.B. Ballastwassermanagementsysteme, Abgasreinigungs- und –rückgewinnungssysteme etc.).

Treibstoffkosten sind in den letzten 10 Jahren um das 4-fache gestiegen und machen über 70% der Betriebskosten aus.

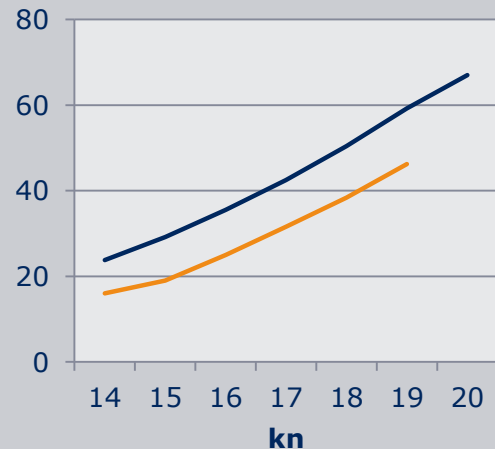
Running costs USD/day (at sea)	1,700 TEU Shallow draft		4,800 TEU Wide beam	
Opex (operational expenses)	4,750	11.9%	7,750	10.2%
Interest	2,685	6.7%	5,135	6.7%
Repayment	3,400	8.5%	5,480	7.2%
Management fee	800	2.0%	800	1.1%
Administration	100	0.3%	120	0.2%
Sub-total running costs	11,735	29.4%	19,285	25.3%
Bunker	28,246	70.6%	56,859	74.7%
Total running costs	39,920	100.0%	76,021	100.0%

* Bunker costs 04-2013: approx. USD 611/t vs. bunker costs 05-2003: USD 153/t.

Treibstoffverbrauch und weitere ökologische Aspekte gewinnen zunehmend an Bedeutung.

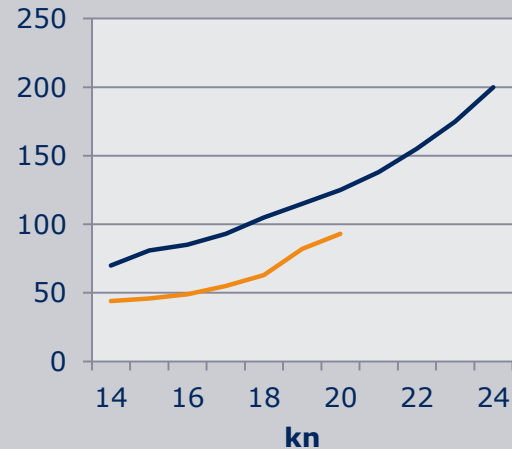
Comparison of fuel oil consumption

t/day



— 1,700 TEU shallow draft
— Old GWS 1,700 TEU

t/day



— 4,800 TEU Wide beam
— 5,000 TEU Panamax-Max

Es entwickelt sich ein zweigeteilter Markt zwischen treibstoffsparenden und weniger treibstoffsparenden Schiffen.

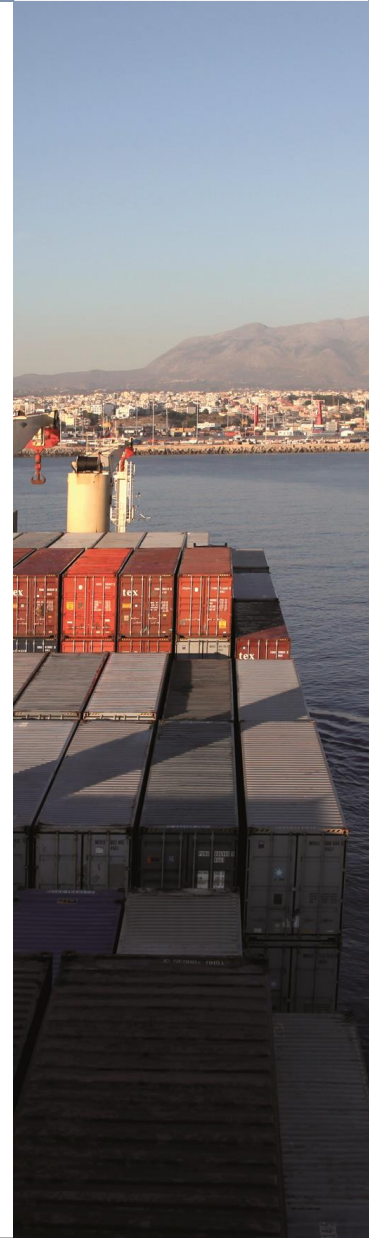
Einsparungspotenzial:
USD 7.950 /Seetag*

Einsparungspotenzial:
USD 19.560 /Seetag*

* At bunker costs USD 611/t.

Fazit

- Ertragreiche Vermögensklasse – aber mit unternehmerischen Risiken
- Konstruktion wichtig
- Wichtige Ansätze in der Finanzplanung während der Betriebsphase
- Erbschaftssteuerliche Behandlung
- Unterschiedsbetrag – Probleme
z.B. durch noch nicht durchgeführte Betriebsprüfung/



Stabile Kiste

CSFU967

4FEG1

Wie Anleger vom Trend zum Containerleasing profitieren können. **Buss Global 12 und 13**

Nur zur internen Verwendung!



Containermärkte



Stabiles Wachstum, Trend zum Leasing.

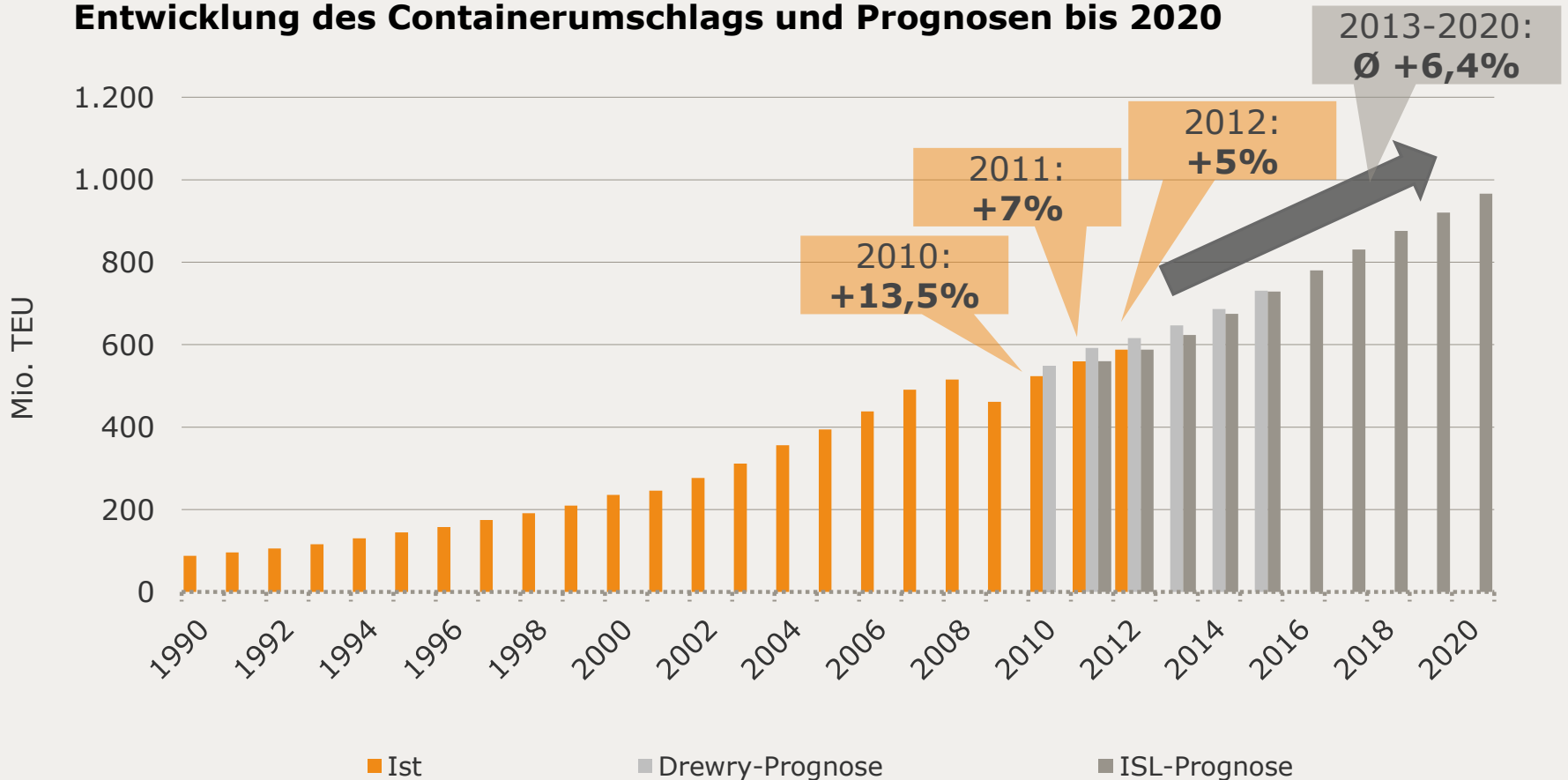


Der Container ist das Symbol für Wirtschaftswachstum.



Der Containerverkehr wächst nachhaltig.

Entwicklung des Containerumschlags und Prognosen bis 2020



Quelle: ISL 02/2013; ab 2012 vorläufig/Prognose

Der Containermarkt ist sehr anpassungsfähig.

- **Keine nachlaufende Produktion:**

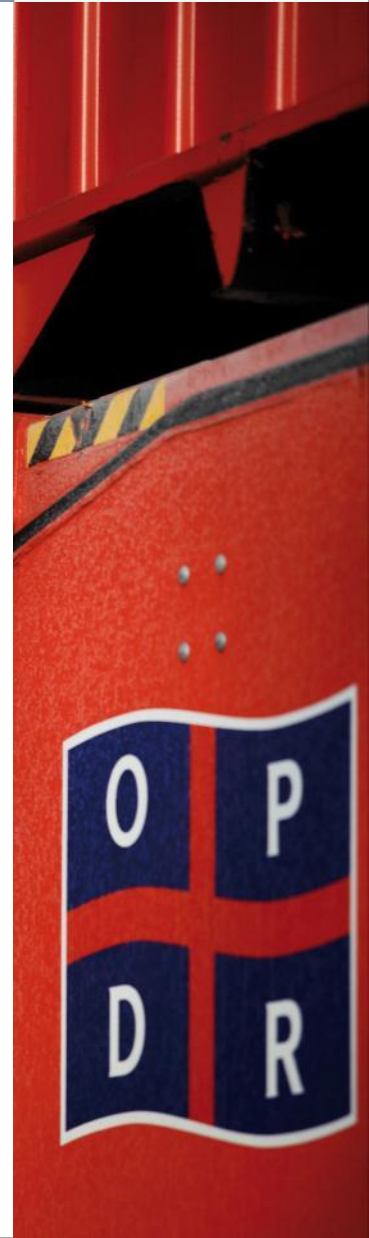
Container werden maximal drei Monate im Voraus bestellt.

- **Schnelle Reaktion auf Marktschwankungen:**

Die Containerhersteller sind durch (Teil-) Schließungen oder Zusatzschichten sehr flexibel.

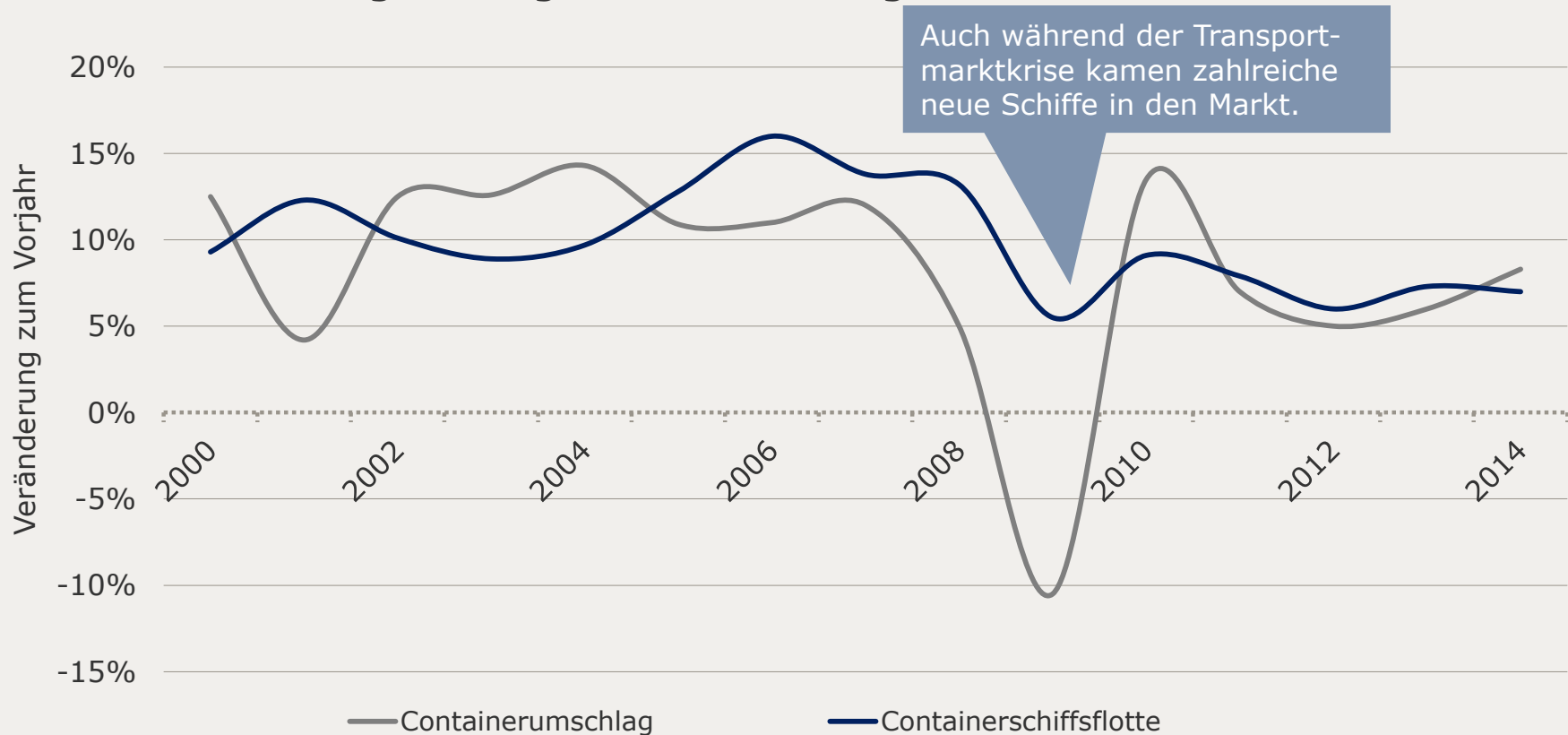
- **Ständige Verkäufe in den Zweitmarkt:**

Ohne Neubestellungen schrumpft der Containerbestand jährlich um rund 4%.



Die Containerschifffahrt hat lange Lieferzeiten. Der Markt reagiert träge auf Marktschwankungen.

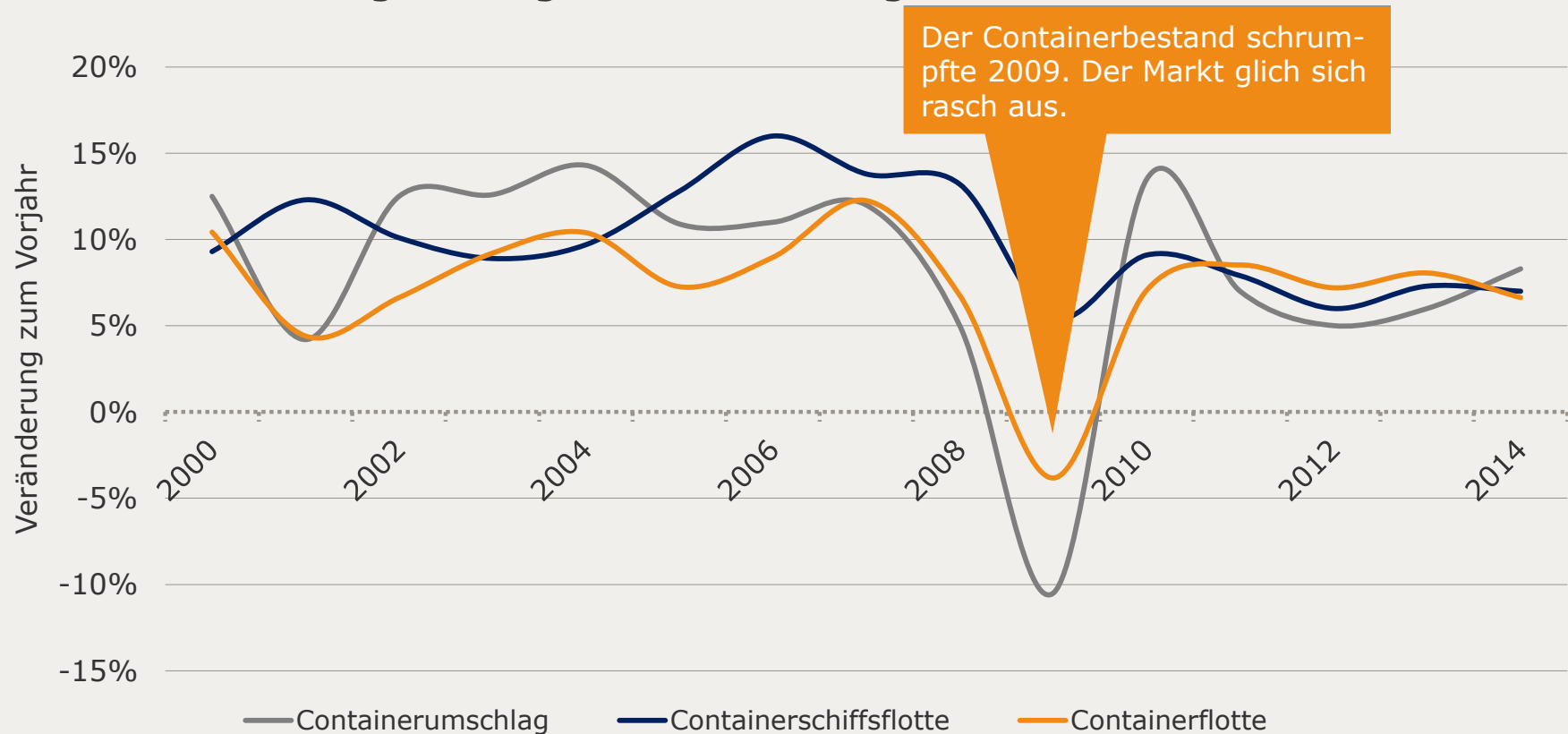
Entwicklung von Angebot und Nachfrage



Quellen: Alphaliner, Drewry, ISL; ab 2012 vorläufig/Prognose

Das Containerleasing ist anpassungsfähig. Angebot und Nachfrage gleichen sich rasch aus.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage



Quellen: Alphaliner, Drewry, ISL; ab 2012 vorläufig/Prognose

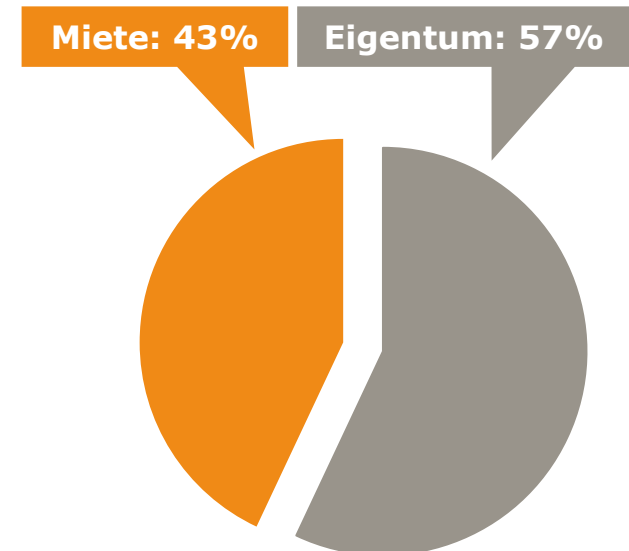
Schiffe mit Containern auszustatten ist teuer.

Investitionsbedarf am Beispiel eines 16.000-TEU-Schiffs

- Ein 16.000-TEU-Schiff kostet ca. 120 Mio. US\$.
- Pro Stellplatz auf einem Containerschiff benötigen die Reedereien ca. zwei Container (Landtransport, Hafen, Depot).
- Das entspricht ca. 32.000 TEU Container für ein 16.000-TEU-Schiff.
- Ein neuer 20'-Container kostet ca. 2.300 US\$.

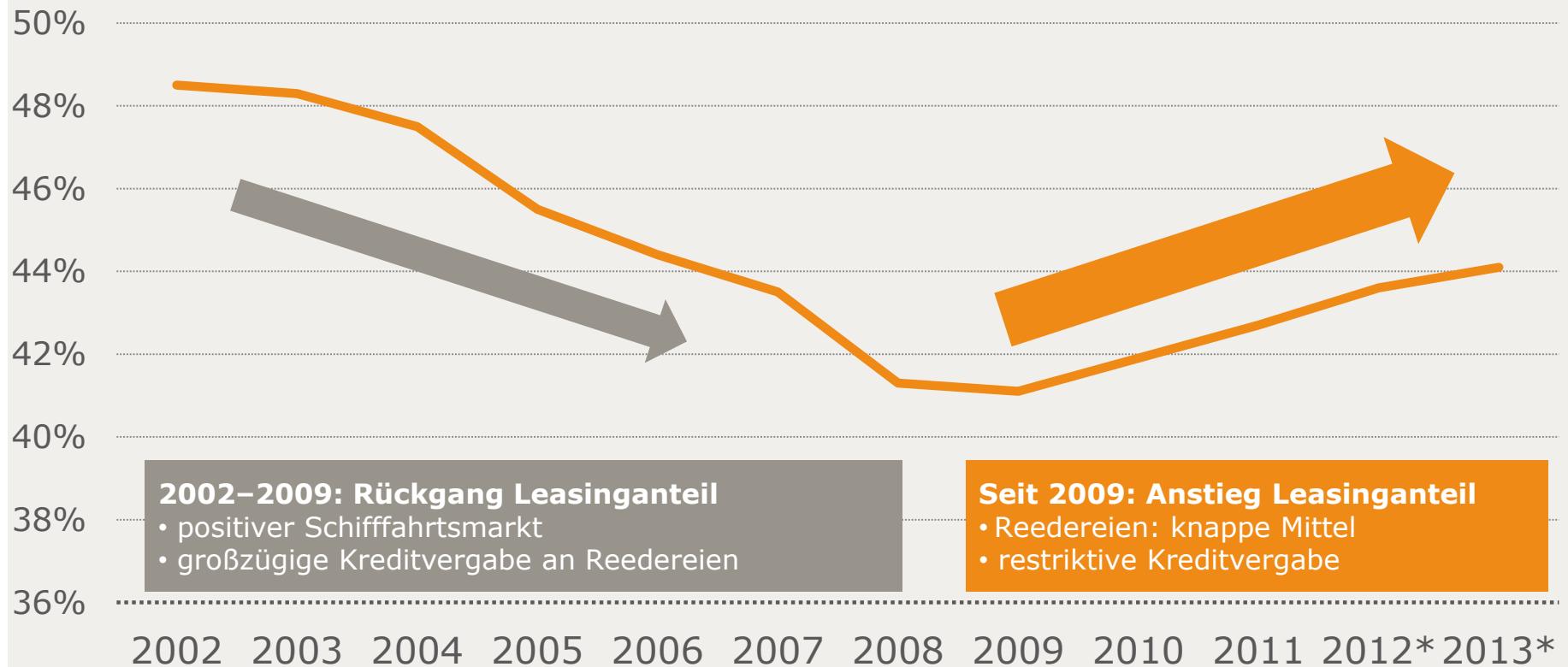


- **Zusätzliche Kosten für Container: rund 74 Mio. US\$**
- **Die Reedereien mieten gut 40% der Container.**



Seit 2009 geht der Trend zum Leasing.

Anteil der Leasingcontainer an der Gesamtflotte



Quelle: Drewry Maritime Research – Container Leasing Industry 2013, S. 2; *Prognose

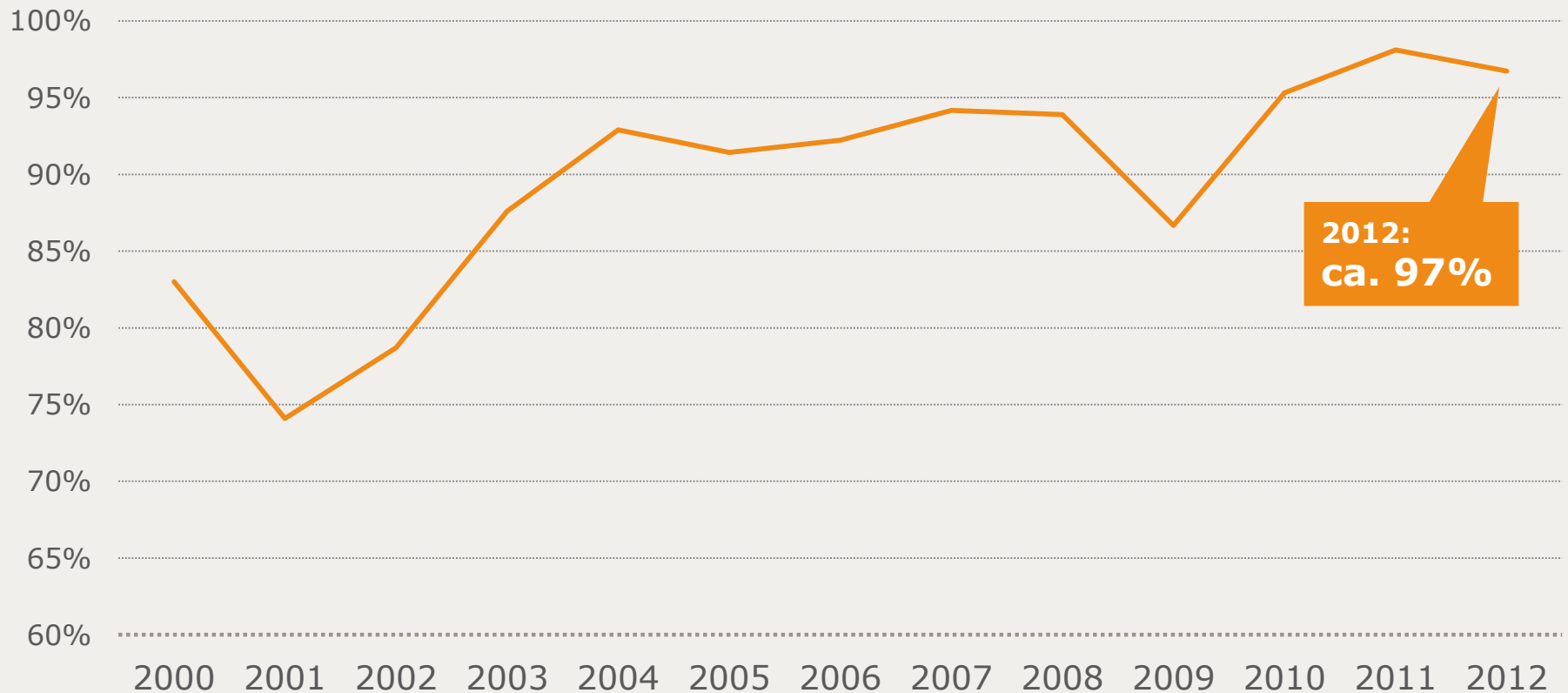
Das Containerleasing ist für Reedereien derzeit besonders attraktiv.

- Es steht ihnen mehr Kapital für bestellte Schiffe zur Verfügung.
 - Sie vermeiden langfristige Kapitalbindung und können den verschärften Eigenkapitalanforderungen nachkommen (Off-Balance-Finanzierung).
 - Sie können flexibel auf Marktschwankungen reagieren.
- **Die Reedereien mieten lieber Container statt selbst welche zu kaufen.**



Die Auslastung befindet sich auf hohem Niveau.

Durchschnittliche Flottenauslastung der börsennotierten Leasinggesellschaften



Global 13

CSFU 967

4FEG1

Kurze Laufzeit, professionelles Portfoliomanagement.

Nur zur internen Verwendung!



Robuste Sache: Der neue Containerfonds von Buss Capital.

Eckdaten des Fonds	
Geplantes Emissionskapital	ca. 11 Mio. US\$, erweiterbar
Geplante Laufzeit	ca. 6,5 Jahre (bis Ende 2018)
Prognostizierte Auszahlungen	ca. 7% p.a.
Prognostizierte Gesamtauszahlungen	ca. 142%*
Steuerliches Konzept	Einkünfte aus Kapitalvermögen
Eigenbeteiligung	5% durch Buss-Capital-Tochter an der Ausstellerin der Anleihe (mindestens 555.000 US\$)
Bürgschaft	Effekt: Gesamtauszahlungen von ca. 87% des Zeichnungsbetrags
Mindestbeteiligung	15.000 US\$
Agio	Kein Agio auf Fondsebene

* vor Steuern, bei Einzahlung zum 31.05.2012; Auszahlungen enthalten Eigenkapitalrückzahlungen.

Ein guter Containerfonds hat vier Eckpfeiler.



1. Stabilitätsfaktor: professionelles Management

Die Buss-Containerfonds werden aktiv in Singapur gemanagt.

- 7 Mitarbeiter plus 15 bei den Containergesellschaften
- Leitung: zwei Manager mit zusammen mehr als 60 Jahren Erfahrung im Containergeschäft
- Eigene Containerleasinggesellschaft „Raffles Lease“



John Rhodes

- Über **25 Jahre Markterfahrung**
- war unter anderem Finanzchef von Textainer, der größten Containerleasinggesellschaft der Welt

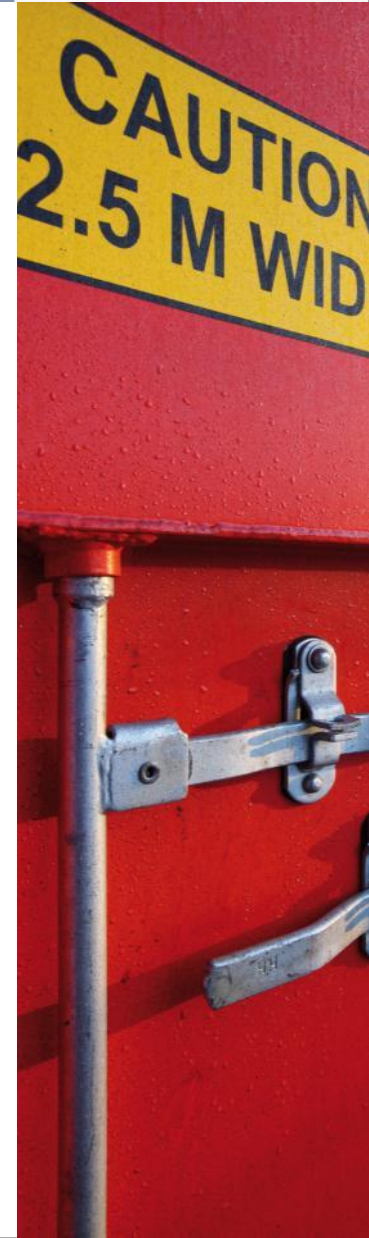
Danny Wong

- Über **35 Jahre Markterfahrung**
- hat unter anderem eine Containerleasinggesellschaft unter die Top-10 gebracht

2. Stabilitätsfaktor: Eigenbeteiligung.

Buss Capital Singapur investiert gemeinsam mit den Anlegern.

- Eigenbeteiligung an der Ausstellerin der Anleihe:
5% vom Anleihe-Nennbetrag und Aufgeld
 - Bei einem Anleihe-Nennbetrag von 10 Mio. Euro zzgl. Aufgeld entspricht dies 555.000 Euro.
 - Bei einem Anleihe-Nennbetrag von 100 Mio. Euro entspricht dies 5,55 Mio. Euro.
- **Management und Anleger haben gleichgerichtete Interessen am Erfolg des Containerportfolios.**



2. Stabilitätsfaktor: Eigenbeteiligung – kombiniert mit einer Bürgschaft.

- Buss Capital Singapur **verbürgt die Rückzahlung** des Nennbetrags der Anleihe gegenüber der Fondsgesellschaft.
- Das entspricht ca. **87% der Gesamtauszahlungen**.
- Die Bürgschaft verursacht **keine zusätzlichen Kosten**.
- Buss Capital Singapur verfügt über ein **Eigenkapital** von 6,5 Mio. US\$. Es soll bis Ende 2012 auf **8 Mio. US\$** erhöht werden.



3. Stabilitätsfaktor: Erfolgsbeteiligung.

Buss Capital Singapur ist am Ergebnis des Containerportfolios beteiligt. Es gilt das Prinzip „Anleger zuerst“.

- Die Anleger werden vor Buss Capital Singapur bedient.
- Die Gewinnbeteiligung von Buss Capital Singapur ist erfolgsabhängig.
- Erst wenn die Anleihe wie prospektiert läuft, partizipiert Buss Capital Singapur daran substantiell.
- **Starker Anreiz, das Containerportfolio gut zu managen.**

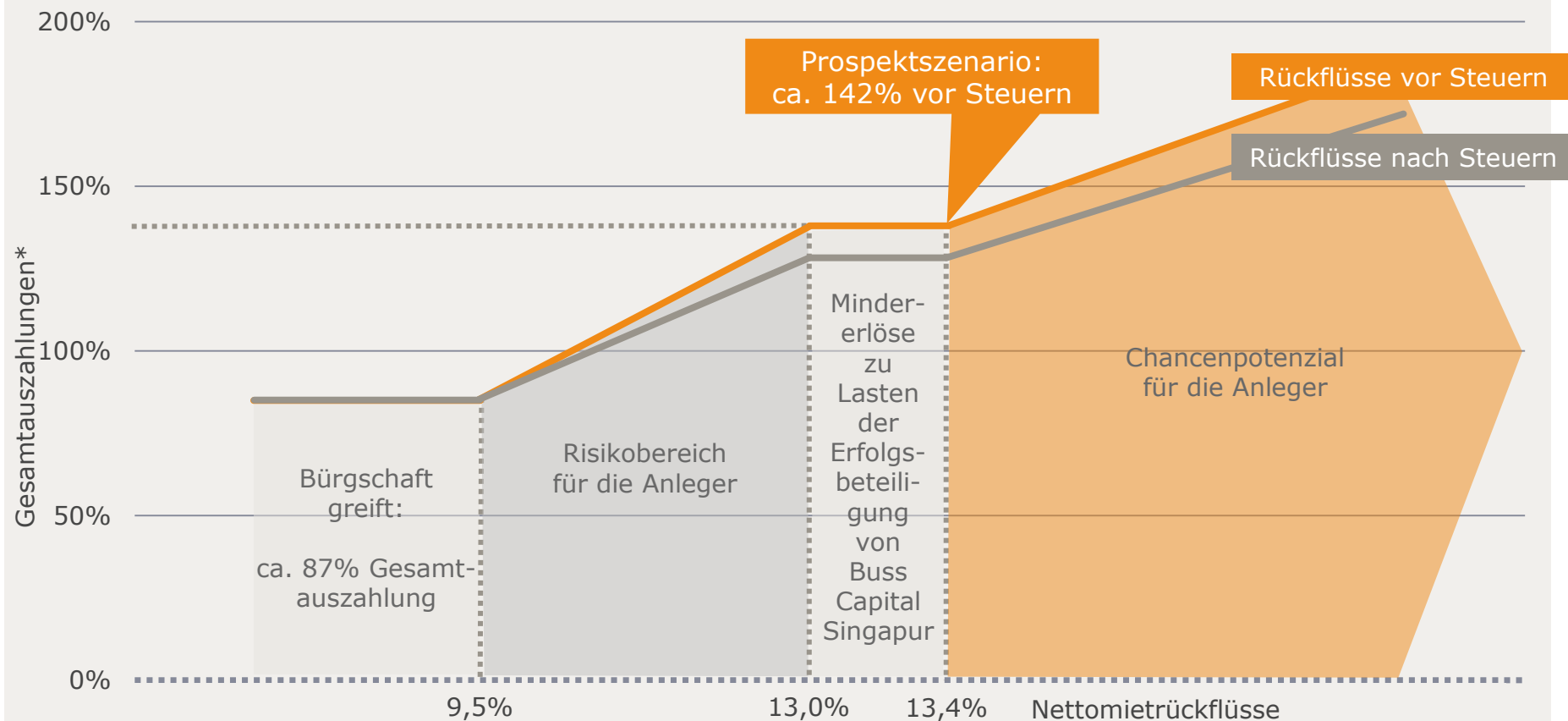
Bank

Anleger

Buss
Capital
Singapur

Risiken werden verringert, Chancen gefördert.

Sensitivität: Gesamtauszahlungen in Prozent bei Variation der Nettomieterlöse*



* Prognose bei Einzahlung zum 31. August 2012; Auszahlungen enthalten auch Eigenkapitalrückzahlungen

4. Stabilitätsfaktor: konservative Annahmen und breite Streuung.

Annahmen für Containerverkäufe in den ...

Container-Erstmarkt

- ca. 12 Jahre Einsatz in der internationalen Transportlogistik

Container mit Mietvertrag

Angenommener Wert: **1.375 US\$ pro CEU**

für Ø ca. 7,5 Jahre alte Container
(Wert des Containers inkl. Mietvertrag)

Container-Zweitmarkt

- Qualitätsanforderungen für Seecontainer müssen nicht mehr erfüllt werden
- Einsatzzwecke: Einwegverpackung, Baucontainer, Lagerraum etc.
- kontinuierlicher Verkauf während der Fondslaufzeit

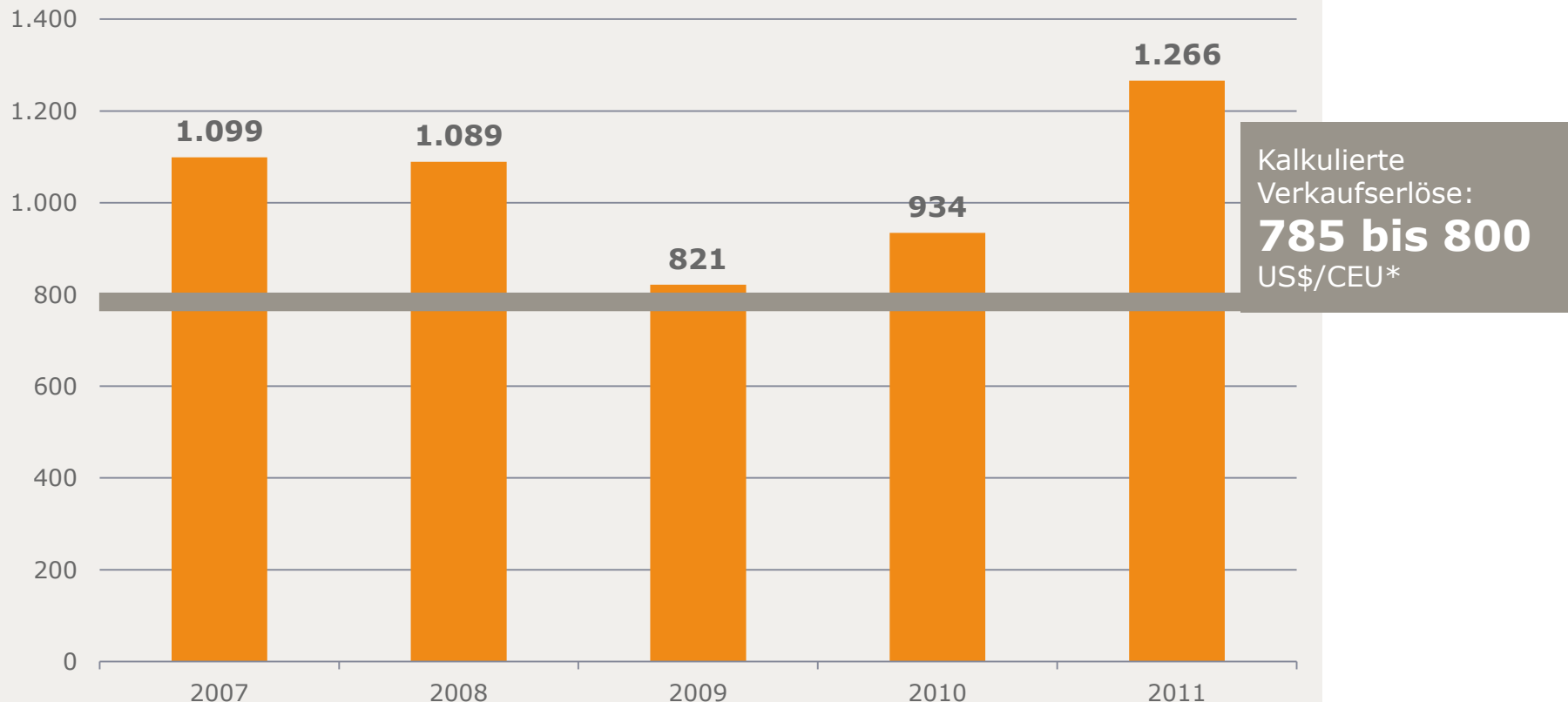
Container ohne Mietvertrag

Angenommener Wert: **825 US\$ pro CEU**

für Ø gut 12 Jahre alte Container
(Wert des Containers inkl. Reparaturерlös)

Die im Zweitmarkt durchschnittlich erzielten Verkaufserlöse lagen stets über Plan.

Zweitmarktverkäufe Global 1-8: durchschnittlicher Erlös in US\$/CEU



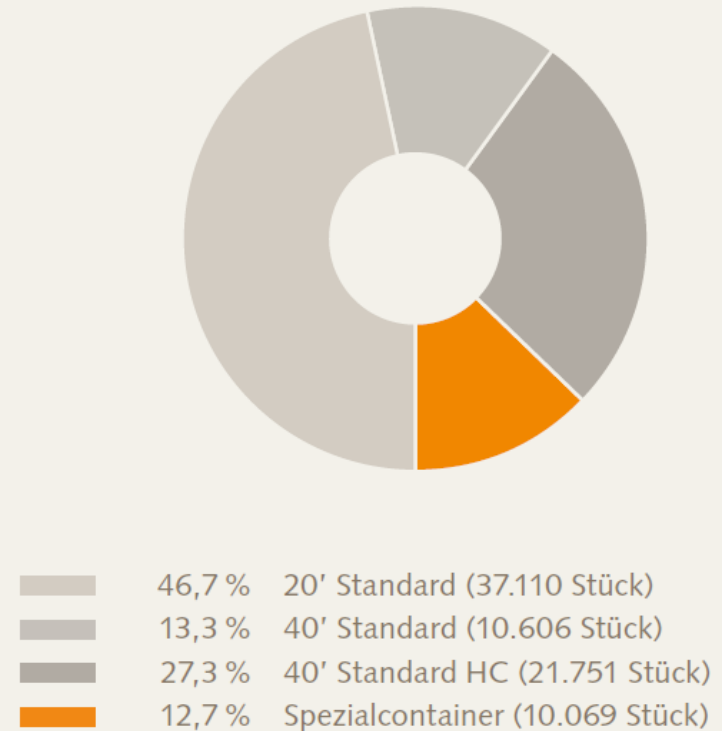
*CEU = cost equivalent unit (Maßeinheit zur wirtschaftlichen Vergleichbarkeit unterschiedlicher Containertypen).

4. Stabilitätsfaktor: konservative Annahmen und breite Streuung.

Aufbau eines diversifizierten Containerportfolios – Streuung über:

- Unterschiedliche Containertypen
- Unterschiedliche Altersstufen
- Unterschiedliche Mieter
- Unterschiedliche Mietverträge

Containerportfolio am Beispiel der BCI 2



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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

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





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

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

