



MAKRO REPORT

Q3 2024

Q3 2024

Inhalt

01 VORWORT	3
02 MAKROÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	4
BIP-Wachstum weltweit	4
BIP-Wachstum der EU	4
Welthandelwachstum	4
Geschäftsvertrauensindex	4
US-Dollar-Index	5
Zinssätze der Eurozone	5
Zinssätze in den USA	5
Inflationsrate in der EU	5
Preise für Metall	6
Preise für Kraftstoff	6
Elektrizitätskosten (für die Schiene)	6
03 SPOTLIGHT AUF UNSERE VERMÖGENSMÄRKTE	7
Containerschifffahrt (Standardcontainer und Standard-Tankcontainer)	7
Nachfrage	7
Bilanz	7
Angebot	7
Neubauten	7
Unterbrechungen der Nachfrage	8
Hotspots der Nachfrage	8
Markt für Güterwagenleasing	8
Überlegungen zum Tanksektor	8
Noble-Container-Auslastungsrate	9
Nachhaltigkeit	9
04 FOKUS AUF TANKCONTAINER	10
Tankflotte insgesamt	10
Leasinggeber	10
Entwicklung der Tankflotte	10
Auslastung	10
Preise ab Werk	11
05 DIE SOLVIUM-GRUPPE	12
Die Unternehmensgruppe und der Track-Record	12
Nachhaltigkeit bei Solvium	12
06 QUELLENHINWEISE & COPYRIGHTS	13
Quellenhinweise	13
Copyrights	13

01 VORWORT



André Wreth
Vorstand Vertrieb & Kommunikation

Marc Schumann
Chief Strategy Officer & CO-CFO



Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen unseren neuen Makro-Report präsentieren zu dürfen. Auch in dieser Ausgabe berichten wir über die aktuellen makroökonomischen Faktoren, die für unser Geschäftsfeld von wesentlicher Bedeutung sind. Den Schwerpunkt legen wir diesmal auf den Bereich der Standardcontainer und Standard-Tankcontainer. Wir möchten Ihnen mit dieser Ausgabe wieder Einblicke in die aktuellen Trends und Entwicklungen auf unseren Assetmärkten geben, um Sie bei der Bewertung von Investitionen oder Investitionsvorhaben bestmöglich zu unterstützen.

In den vergangenen zwei Jahren durchlebte die Wirtschaft schwierige Zeiten. Die Auswirkungen der Coronapandemie, des Ukrainekrieges und der sich rapide verändernden Zinsmärkte führen zu weitreichenden Einflüssen auf alle Wirtschaftssektoren. Wir freuen uns sehr, dass wir auch in diesen herausfordernden Zeiten weiterhin sehr gute Ergebnisse für unsere Anlegerinnen und Anleger in den Investments erzielen konnten. Wir freuen uns außerdem über die sehr guten Ergebnisse in unserem Kundennetzwerk. Es gelang uns nicht nur, dieses weiter zu vergrößern, sondern auch, Geschäftsbeziehungen zu intensivieren und gemeinsame Zukunftspläne zu formulieren.

Die Logistiksektoren und -märkte, auf die sich die Solvium-Gruppe konzentriert, erwiesen sich als robust. Diese Märkte haben sich bereits konsolidiert, so dass unsere Prognosen hinsichtlich der Nachfrage und Rentabilität dieser Märkte für die kommenden Jahre positiv bleiben. Das bewährte Risikomanagementsystem der Solvium-Gruppe beweist seine Effektivität und wird stetig verbessert. Dank dieses Systems konnten wir in den vergangenen Jahren nahezu keine Ausfälle bei den Mieteinnahmen verzeichnen.

Für uns bei Solvium ist es wichtig, unsere Anlegerinnen, Anleger und Partnerunternehmen kontinuierlich über die Solvium-Gruppe sowie unsere Märkte auf dem Laufenden zu halten. Wir sind überzeugt, dass dieser Makro-Report eine wertvolle Ergänzung zu unseren bestehenden Informationsquellen darstellt, zu denen bereits unsere Leistungsbilanz, der Nachhaltigkeitsbericht und regelmäßige Online-Konferenzen gehören.

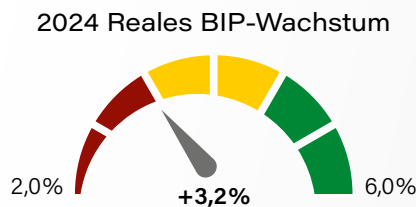
Wir hoffen, dass Ihnen der Makro-Report gefällt und Sie ihn als informativ und bereichernd empfinden. Viel Freude beim Lesen!

02 MAKROÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltkonjunktur und der Welthandel konsolidierten sich zu Beginn des Jahres 2024, vor allem dank der starken Exporte aus Asien, insbesondere im Technologiesektor. Die Wachstumsdynamik ist jedoch fragil und mit erheblichen Abwärtsrisiken behaftet, die in der zweiten Jahreshälfte entweder nachlassen oder sich verschlechtern können.

BIP-Wachstum weltweit

Nach den jüngsten WEO-Projektionen wird das globale Wachstum 3,2% im Jahr 2024 und 3,3% im Jahr 2025 erreichen. Das erwartete reale BIP-Wachstum ist schwach im Vergleich zum Normalwert (95,0% der Daten zwischen 2,0% und 6,0%), aber etwas besser als zuvor erwartet.



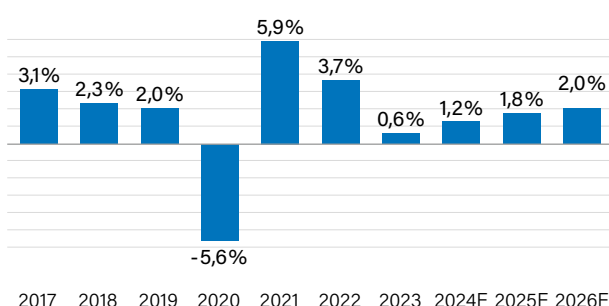
Abwärtsrisiken

Sie bestehen aus der Preisinflation bei Dienstleistungen, den länger anhaltenden Zinssenkungen, den eskalierenden Handelsspannungen und politischen Unsicherheiten sowie dem Anstieg der Renditen. In letzter Zeit hat das Risiko einer möglichen Rezession in den USA die Anleger nervös gemacht.

BIP-Wachstum der EU

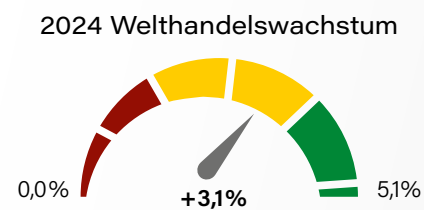
Das Wachstum in der EU ging von 3,7% in 2022 auf 0,6% im Jahr 2023 zurück, bevor ein Anstieg von 1,2% im Jahr 2024 und 1,8% im Jahr 2025 erwartet wird. Die Produktion von Dienstleistungen und die Nettoexporte sind in der ersten Jahreshälfte gestiegen. Unterstützt wird dies durch einen stärkeren Konsum und höhere Investitionen. Einige Länder, wie z. B. Deutschland, haben weiterhin Schwächen im verarbeitenden Gewerbe, was zu einer langsameren Erholung führt.

BIP-Wachstum der EU

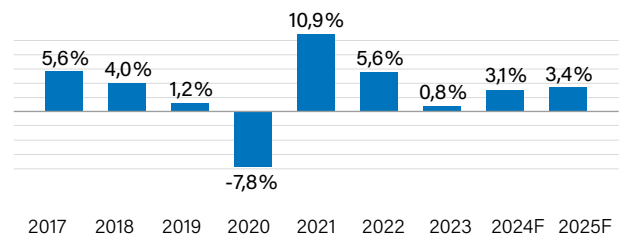


Welthandelswachstum

Analysten zufolge wird erwartet, dass das Welthandelsvolumen im Jahr 2024 um 3,1% und im Jahr 2025 um 3,4% wachsen wird, nach 0,8% im Jahr 2023. Der Welthandel festigte sich zum Jahreswechsel, wobei der Handel durch starke Exporte aus Asien, insbesondere im Technologiesektor, angeregt wurde. Das Wachstum war in vielen Ländern positiver als erwartet, obwohl es in Japan und den USA zu negativen Überraschungen kam.



Jährliches Handelswachstum



Geschäftsvertrauensindex

Leichter stabilisierter Pessimismus. Der Geschäftsvertrauensindex gibt Aufschluss über die künftige Entwicklung auf der Grundlage von Meinungsumfragen zur Entwicklung der Produktion, der Aufträge und der Bestände an Fertigerzeugnissen im Industriesektor.

Geschäftsvertrauensindex

Amplitude angepasst, Langzeitdurchschnitt = 100



Der mäßig hohe Wert des US-Dollars gegenüber den wichtigsten Handelswährungen ist ein Hindernis für ein höheres Handelswachstum. Die Zinssätze haben nun ihren Höhepunkt erreicht und beginnen schneller als erwartet zu sinken, was auf ein günstiges makroökonomisches Umfeld zurückzuführen ist, insbesondere im Hinblick auf die Kerninflation.

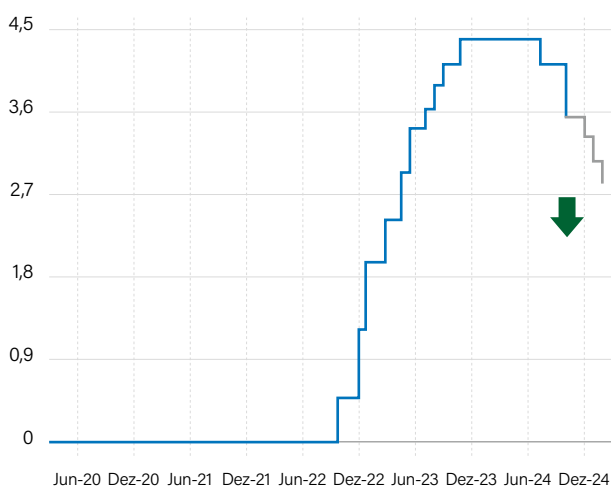
US-Dollar-Index

Der USD-Index ist der Wert des USD im Verhältnis zu einem Korb von Währungen ausländischer Handelspartner. Der Index steigt, wenn der US-Dollar im Vergleich zu anderen Währungen an „Stärke“ gewinnt. Er liegt derzeit bei 100,7, etwas höher als vor 6 Monaten. Es wird erwartet, dass er am Ende dieses Quartals bei 102,0 und in 12 Monaten bei 102,9 gehandelt wird. Ein hoher USD-Index führt in der Regel zu einem geringeren Welthandel und höheren Preisen für Ausrüstungen.



Zinssätze der Eurozone

Der Leitzins in der Eurozone lag zuletzt bei 3,65% und damit 0,85% niedriger als vor 8 Monaten. Den globalen Makromodellen und den Erwartungen der Analysten zufolge wird der Zinssatz in der Eurozone bis zum Ende dieses Quartals bei 3,65% liegen. Langfristig wird der Zinssatz in der Eurozone den ökonometrischen Modellen zufolge im Jahr 2025 bei 2,40% liegen.



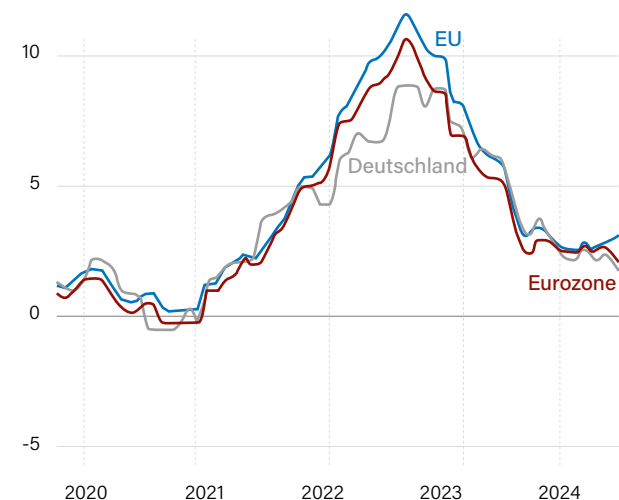
Zinssätze in den USA

Die Federal Reserve senkte das Zielband für die Fed-Funds-Rate am 18. September 2024 um beachtliche 50 Basispunkte auf 4,75% – 5,00% – die erste Senkung der Kreditkosten seit März 2020. Obwohl die Entscheidung für eine Zinssenkung erwartet wurde, gab es Spekulationen darüber, ob die Zentralbank stattdessen eine konservativere Senkung um 25 Basispunkte wählen würde. Der US-Fed-Funds-Zinssatz wird für das Jahr 2025 auf 3,50% und für das Jahr 2026 auf 3,25% geschätzt.

	Aktuell	Vorjahr
Fed-Funds-Rate	↓ 5,00%	5,50%
Leitzins	↓ 8,00%	8,50%
USD Libor 1 Monat	↓ 5,20%	5,44%
USD Libor 3 Monate	↓ 5,20%	5,58%

Inflationsrate in der EU

Die Inflationsrate in der EU wird nach den Erwartungen der Analysten bis zum Ende dieses Quartals bei 2,50% liegen. Ein Jahr zuvor lag die Inflationsrate noch bei 6,00%. Langfristig wird für das Jahr 2025 ein Trend von etwa 1,80% prognostiziert. Diese Zahlen liegen bei 2,10% bis zum Ende dieses Quartals und bei 2,00% im Jahr 2025 sowohl für Deutschland als auch für die Eurozone.



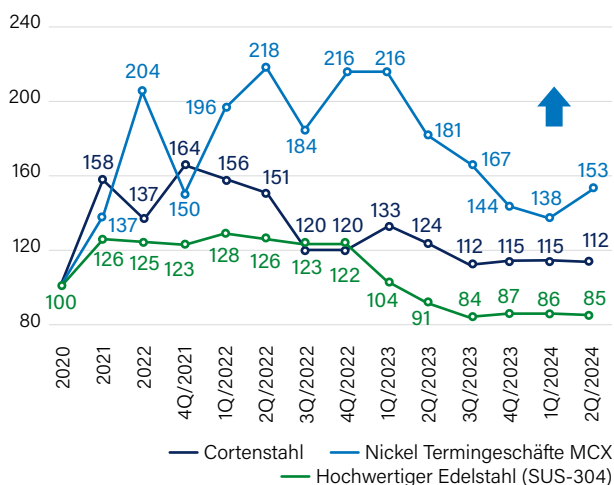
Die Metall-, Kraftstoff- und Strompreise sind, abgesehen von Nickel, relativ stabil und niedriger als vor einem Jahr und befinden sich jetzt auf einem eher üblichen Niveau. Es wird erwartet, dass die Kosten leicht ansteigen und die Talsohle des Zyklus im Jahr 2023 erreicht sein könnte. Steigende Nickelpreise sind in der Regel ein Zeichen für gestiegene Ausrüstungskosten mit einer vierteljährlichen Verzögerung.

Preise für Metall

Die Preise für Container und Tanks hängen mit den Preisen für Cortenstahl und Nickel zusammen. Die nachstehende Grafik zeigt die Entwicklung der Preise beider Metalle seit 2020 (Index 100). Die Preise blieben im 1. Quartal 24 auf niedrigem Niveau, etwa 15-20% unter dem Vorjahresniveau, außer bei Nickel. Es wird erwartet, dass sie bis Ende 2024 leicht ansteigen werden.

Entwicklung der Preise für Cortenstahl und Nickel

(Index 100 = Durchschnitt 2020)



Preise für Kraftstoff

Kraftstoff ist der größte Kostenfaktor für Reedereien. Die Kraftstoffpreise korrelieren mit den Preisen für Brent-Rohöl. Sie sanken in 2024 um 3,5%. Es wird erwartet, dass der Preis bis zum Ende dieses Quartals bei 77,45 USD/bbl gehandelt wird. Es wird erwartet, dass der Kurs in 12 Monaten leicht höher bei 79,05 liegen wird.



Elektrizitätskosten (für die Schiene)

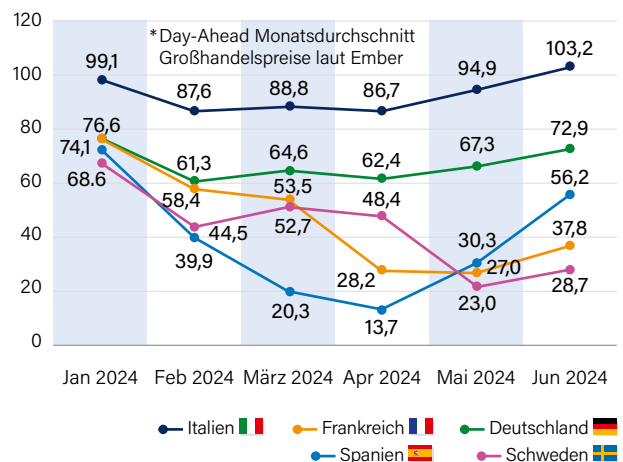
In der EU sind die durchschnittlichen monatlichen Day-Ahead-Großhandelspreise im Juni 2024 im Vergleich zum Mai deutlich gestiegen.

Laut Ember waren das:

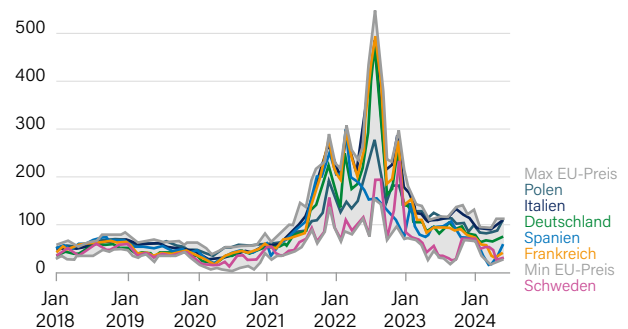
- Italien – EUR 103,2/MWh (+8,7% m/m);
- Frankreich – EUR 37,8/MWh (+39,4%);
- Deutschland – EUR 72,9/MWh (+8,3%);
- Spanien – EUR 56,2/MWh (+85,5%);
- Schweden – EUR 28,7/MWh (+24,7%).

Strompreise* in Europa

Januar – Juni 2024, Euro pro MWh



Elektrizitätskosten (für die Schiene)



Quelle: NTSO-e • Die Preise sind durchschnittliche Day-Ahead-Spotpreise pro verkaufter MWh pro Zeitraum; die Höchst- und Mindestpreise beziehen sich auf die höchsten und niedrigsten Durchschnittswerte eines Landes in der EU in diesem Zeitraum

03 SPOTLIGHT AUF UNSERE VERMÖGENSMÄRKTE

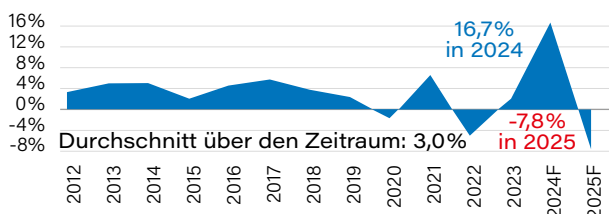
Die Fundamentaldaten von Angebot und Nachfrage für den Containerhandel waren in den letzten Monaten sehr günstig. Der positive Saldo zwischen Nachfrage/Bedarf und Angebot wurde durch die Störungen im Roten Meer, die starke Hochsaison und die Überlastung der Häfen verschärft, was teilweise durch die starken Schifflieferungen ausgeglichen wurde. Die Aussichten für den Rest des Jahres 2024 sind aufgrund der nachlassenden Störungen etwas trüber. Dennoch gibt es viele bestehende Risiken, die das Bild verändern können.

Containerschifffahrt (Standardcontainer und Standard-Tankcontainer)

Nachfrage

Die Nachfrage ist im Jahr 2024 deutlich gestiegen. Das Volumenwachstum war stark, und die Hochsaison war in diesem Jahr aufgrund der Störung des Schiffsverkehrs im Roten Meer früh, was in einigen Häfen zu Staus führte. Infolgedessen wird die Nachfrage im Jahr 2024 voraussichtlich rund 17,0 % betragen, bevor sie im Jahr 2025 aufgrund des erwarteten Nachlassens der Störungen um 8,0 % zurückgehen wird.

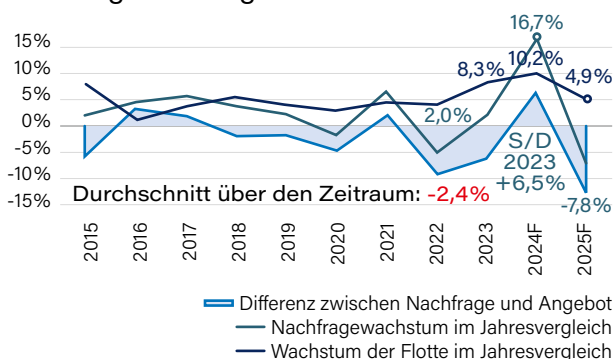
Jährliches Wachstum des Gesamthandels (TEU mm)



Bilanz

Die Containerschifffahrtsmärkte haben sich im Jahr 2024 bisher gut entwickelt, unterstützt durch hohe Volumina und einige Nachfragestörungen. Die Aussichten für das Jahresende und für 2025 erscheinen schwieriger, da die Störungen am Roten Meer nachlassen und die Unsicherheiten im Welthandel zunehmen.

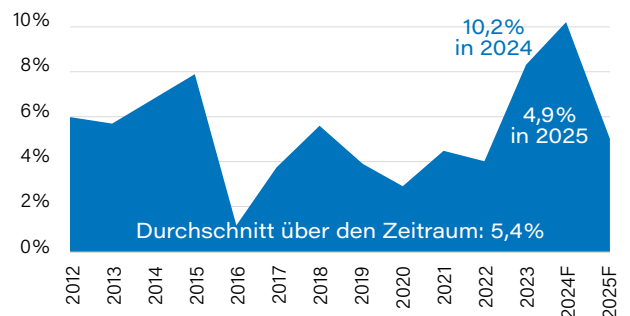
Nachfrage und Angebot



Angebot

Das Flottenwachstum beschleunigte sich im zweiten und dritten Quartal 2024 mit erheblichen Auslieferungen. Der Auftragsbestand erreichte mit 22,0 % der derzeitigen Flottenkapazität einen Höchststand. Das Wachstum dürfte sich bis 2025 auf ein durchschnittliches Niveau abschwächen. Das effektive Flottenwachstum wird für das Jahr 2024 auf etwas mehr als 10,0 % geschätzt.

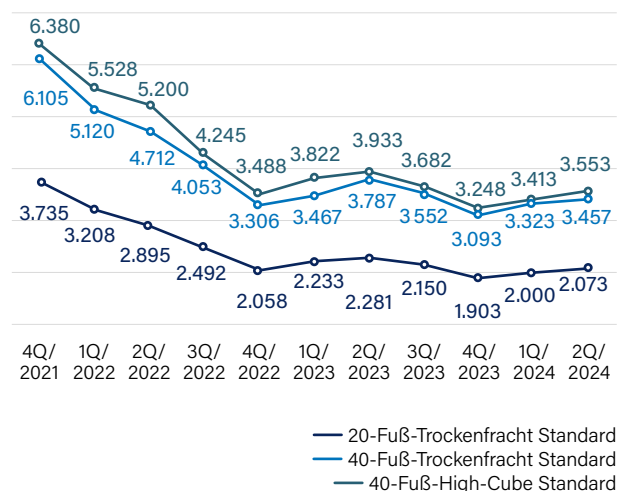
Jährliches Wachstum der gesamten Schiffskapazität (TEU mm)



Neubauten

Die Preise für Container-Neubauten stiegen im Jahr 2024 um rund 10,0 %.

Vierteljährliche Preise für Neubaucontainer (China ab Werk, US-Dollar)



03 SPOTLIGHT AUF UNSERE VERMÖGENSMÄRKTE

Die Aussichten für die Containerschifffahrt werden durch das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage beeinflusst, aber noch mehr **durch den Anstieg oder das Nachlassen der Nachfragestörungen**. Geopolitische Faktoren, makroökonomische Variablen und sogar Wetterereignisse sind volatil und können die Grundlagen der Branche leicht und schnell verändern.

Unterbrechungen der Nachfrage

Aktualisierte und nicht abschließende Liste

- Piraten im Roten Meer: Derzeit 90,0 % weniger Schiffe im Transit durch den Suezkanal
- Furcht vor einer Rezession in den USA
- Wahlen in den USA
- Grenzüberschreitende Handelsbeschränkungen
- Preisdruck durch geopolitische Spannungen und Konflikte
- Anhaltende Aufwertung des Dollars
- Fehlende Fortschritte bei der Desinflation
- Normalisierung der Nachfrage in der zweiten Hälfte des Jahres 2024, nach einer ungewöhnlich hohen saisonalen Volumenspitze
- Die Zinssätze sind höher als erwartet und werden noch länger hoch bleiben, was die externen, steuerlichen und finanziellen Risiken erhöht
- Beschränkungen des Suezkanals: Die Auswirkungen sind minimal

Hotspots der Nachfrage

- › **Indien:** 7,0 % BIP-Wachstum im Jahr 2024 und 6,5 % im Jahr 2025 erwartet, was die verbesserten Erwartungen an den privaten Konsum widerspiegelt.
- › **China:** 5,0 % BIP-Wachstum im Jahr 2024 erwartet, aufgrund eines Aufschwungs bei Exporten und Konsum Anfang 2024.
- › **Brasilien:** Nachfragedynamik für 2025 erwartet (2,4 % Wachstum), bedingt durch den Wiederaufbau nach Überschwemmungen und strukturelle Erneuerungen.
- › **Spanien:** Ein erwartetes reales BIP-Wachstum von 2,4 % im Jahr 2024 und von 2,1 % im Jahr 2025. Das am schnellsten wachsende große Land in Europa.
- › Für die Region **Subsahara-Afrika** wird ein Wachstum von 3,7 % im Jahr 2024 und 4,1 % im Jahr 2025 erwartet.

Markt für Güterwagenleasing

Der Markt für Güterwagenleasing wird voraussichtlich bis 2030 um 5,2 % CAGR wachsen. Für den europäischen Markt wird im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 4,0 % CAGR erwartet.

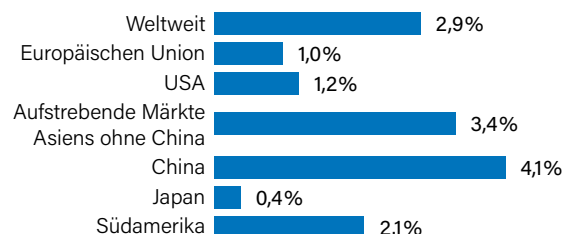
Das Wachstum wird durch den steigenden Bedarf für den Transport von Petrochemikalien, Gasen, Fracht, Öl und anderen Gütern angetrieben. Es wird auch durch die Finanzierung durch die Europäische Kommission, die hohe Effizienz und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs, seine geringeren Emissionen, seine Energieeffizienz und seine niedrigeren Gütertransportkosten, die durch intermodale Dienste (den so genannten kombinierten Verkehr) ermöglicht werden, beschleunigt. Dennoch stagniert der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Europa. In der Branche zeichnen sich zwei weitere Trends ab: Der Marktanteil von Leasingunternehmen wächst, und die Digitalisierung wird im Schienengüterverkehr zunehmend zur Effizienzsteigerung eingesetzt.

Überlegungen zum Tanksektor

Die Nachfrage nach Tanks korreliert mit dem erwarteten Wachstum in der chemischen Industrie (ca. 80,0 % der in Tanks beförderten Güter) und der Lebensmittel- und Getränkeindustrie.

Trends in der Chemieproduktion 2024 – 2026 (ohne Arzneimittel)

Durchschnittliche jährliche reale Veränderung



Das Wachstum der Chemieproduktion wird von Festlandchina und den Schwellenländern angetrieben.

Lebensmittel, die in Tankcontainern transportiert werden:

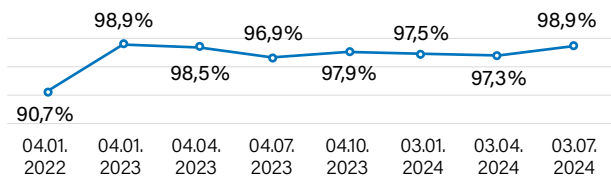
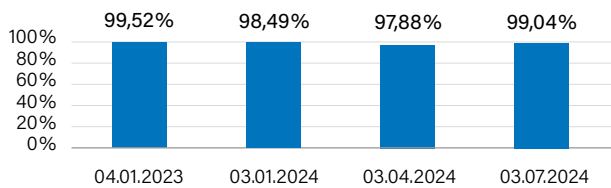
Fette/Öle: 4,6 % CAGR erwartet bis 2032

Wein: 4,3 % CAGR erwartet bis 2032

Spirituosen: 6,8 % CAGR erwartet bis 2029

03 SPOTLIGHT AUF UNSERE VERMÖGENSMÄRKTE

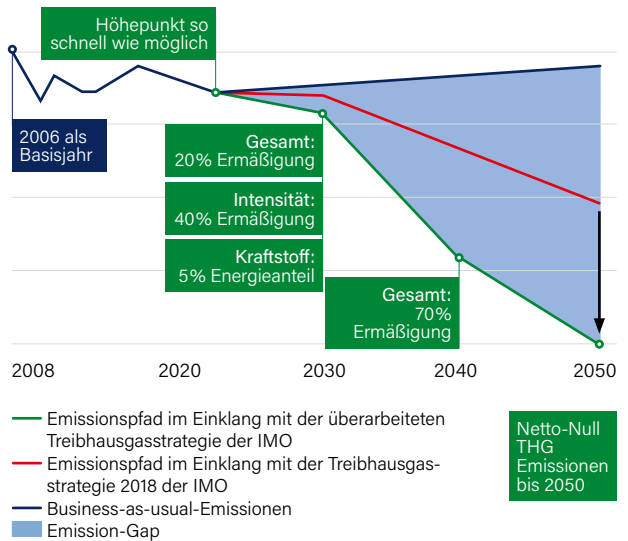
Noble-Container-Auslastungsrate

Nutzungsrate
(Einheiten)Reale Nettoauslastungsrate
(exkl. nicht vermietbar)

Die Auslastung stieg im letzten Quartal um 160 Basispunkte auf 98,9% und im letzten Jahr um 200 Basispunkte. Ohne die nicht vermietbaren Einheiten stieg die Auslastungsrate in den letzten sechs Monaten um 55 Basispunkte auf 99,04%.

Nachhaltigkeit

- Die Schifffahrtsindustrie ist ein Schlüsselsektor für die Erreichung der Dekarbonisierungsziele, da sie 80,0% des Welthandels und etwa 4,0% der weltweiten Emissionen ausmacht. Die Schifffahrtsindustrie erfährt derzeit eine beispiellose Dynamik in Sachen Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung.
- Um die in der Grafik dargestellten Ziele der IMO zu erreichen, müssen Reedereien, Hafenbetreiber und andere Akteure des Seeverkehrs sofort damit beginnen, ihre Emissionen zu senken.
- Es gibt ein breites Spektrum an technologischen Innovationen zur Verringerung der Emissionen aus der Optimierung der Schiffskonstruktion, des Windantriebs, der Automatisierungslösungen, der Logistik und der Software zur Optimierung der Routenführung, mit denen etwa 25,0% der Ziele erreicht werden können.
- Langfristige Ziele können nur durch einen systemweiten Übergang zu kohlenstofffreien Kraftstoffen und die Elektrifizierung von Schiffen und Häfen erreicht werden. Was den Kraftstoff betrifft, so sollten E-Ammoniak, E-Methanol und grüner Wasserstoff von innovativen Unternehmen wie Amogy (Ammoniacracking), BeHydro (Dual-Fuel-Motoren), Hexagon Purus (Wasserstoffspeicherung) und C2X (E-Methanolproduktion) entwickelt werden.

Mindest-Kontrollpunkt-Indikationen
in der IMO-THG-Strategie
Einheit: Treibhausgasemissionen

Gesamt: Treibhausgasemissionen Well-to-Wake; Intensität: CO₂-Emissionen pro Transportarbeit; Kraftstoff: Einsatz von THG-freien oder nahezu THG-freien Technologien, Kraftstoffen und / oder Energieträgern

Dekarbonisierungspotenzial der Seeschifffahrt

Infrastruktur		Schiffe		
Digitalisierung und Logistik	Häfen	Schiff Optimierung	Schiff Elektrifizierung	Alternative Kraftstoffe
 Routing und Terminplanung	 Elektrifizierung von Schiffen und Maschinen	 Kraftstoff Optimierung	 Batterien und Brennstoffzellen	 Biotreibstoffe und synthetische Kraftstoffe
 Logistik Digitalisierung und Optimierung	 Energie Lagerung	 Beschichtungen und Rumpfdesign	 An Bord Energiespeicher	 Lagerung und Transport
 Emissionsüberwachung und Berichterstattung	 Alt. Kraftstoff Lagerung und Transport	 Automatisierung	 Energie und Aufladen Optimierung	 Dual-Fuel Motoren
 	 	 	 	 
5–20%	bis zu 100%	5–15%	25–100%	bis zu 100%

04 FOKUS AUF TANKCONTAINER

Die Tankcontainerindustrie hat in den letzten Jahren ein beträchtliches Wachstum verzeichnet, das vor allem durch massive Störungen und Herausforderungen in der Lieferkette zurückzuführen ist. Der Leasingmarkt weist eine hohe Konzentration auf und stellt etwas weniger als die Hälfte der weltweiten Tankcontainerflotte. Derzeit gibt es ein Überangebot an Tanks, das schnell durch Nachfragestörungen ausgeglichen wird.

Tankflotte insgesamt

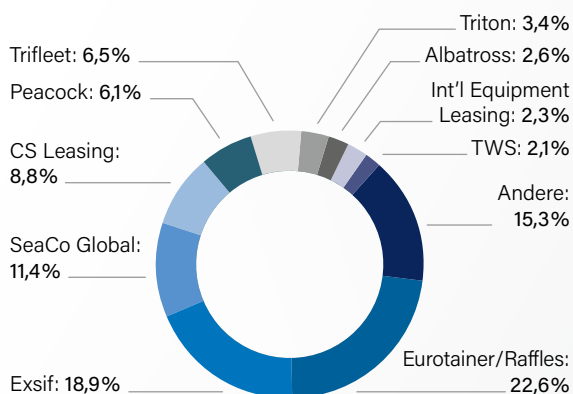
Die Tankflotte wuchs im Jahr 2023 um 5,8 %, angetrieben durch die steigende Nachfrage nach flüssigen Massengütern und Flüssiggas sowie durch die fortgesetzte Umstellung von Fässern auf Tanks.

	Anfang 2024
Tankoperatoren, weltweit	240
Gesamtzahl der Betreibertanks (im Besitz und geleast)	587.970
Anzahl der Tankvermieter, weltweit	38
Flotte der Tankcontainer-Leasinggesellschaft	376.195
Weitervermietung an Betreiber/Versender/Andere	312.242
Leerstand	63.953
Verlader und andere (im Besitz und geleast)	196.477
Geschätzte Herstellung	56.600
Abverkäufe	10.000
Geschätzte Gesamtzahl weltweiter Tankcontainer	848.400

Leasinggeber

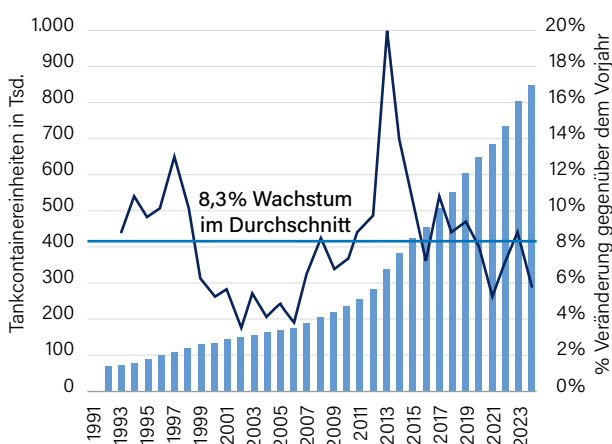
Das Leasing von Tankcontainern durch Leasinggeber macht etwa 45,0 % aller Tanks in der weltweiten Flotte aus. Auf die 10 größten Leasinggeber entfallen etwa 85,0 % der gesamten Leasingflotte.

Tankleasingunternehmen
376.195 Tanks am 01.01.2024



Entwicklung der Tankflotte

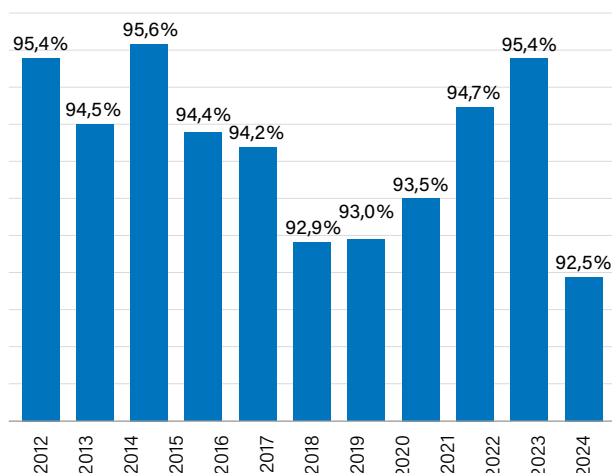
In den letzten 30 Jahren wuchs die Tankflotte im Durchschnitt um 8,3 % pro Jahr. In den letzten 10 Jahren stieg sie jährlich um den gleichen Prozentsatz, was auf eine stabile Nachfrage in den letzten Jahrzehnten hindeutet.



Auslastung

Im Jahr 2023 bauten die Chemieunternehmen ihre Lagerbestände ab, und es wurde eine größere Anzahl von Tanks mit Liegezeiten vorgehalten. Nach dem Abbau der Bestände wurden die Tanks an die Betreiber und Leasingfirmen zurückgegeben, wodurch die Zahl der ungenutzten Tanks anstieg.

Nutzungsrate Gesamtflotte



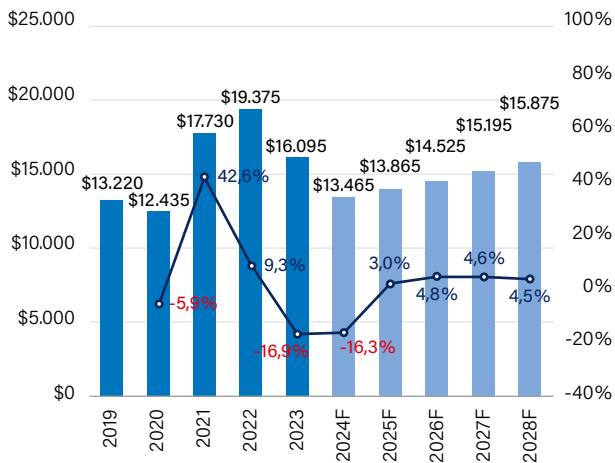
04 FOKUS AUF TANKCONTAINER

Preise ab Werk

Die Preise sind im Laufe des Jahres gesunken, was auf das derzeitige Überangebot an Einheiten zurückzuführen ist, das sich in der Flotte angesammelt hat. Es wird erwartet, dass in naher Zukunft weniger Einheiten hergestellt werden. Dennoch können mögliche Störungen die Karten neu mischen.

Preis ab Werk Standard T11

(Veränderung im Jahresvergleich)



05 DIE SOLVIUM-GRUPPE

Die Solvium-Gruppe ist Anbieter und Manager von Logistikinvestments und ein in diesem Bereich international tätiger Asset-Manager. Die Gruppe investiert in lukrative Ausrüstungsgegenstände wie Standardcontainer, Standard-Tankcontainer, Wechselkoffer, Güterwagen und Lokomotiven, die im internationalen Warenverkehr auf Schiene, Straße und den Weltmeeren eingesetzt werden.

Solvium achtet beim Management der Assets darauf, attraktive Renditen zu erzielen und die Risiken beherrschbar zu machen. Damit bietet das Unternehmen Investoren und Investorinnen die Möglichkeit, in einem ausgeglichenen Rendite-Risiko-Verhältnis vom stetig wachsenden Logistik- und Transportmarkt zu profitieren.

Die Unternehmensgruppe und der Track-Record

Solvium verfügt seit der Unternehmensgründung im Jahr 2011 über einen makellosen Track-Record. Das Unternehmen hat bislang mehr als 600 Millionen Euro Anlagekapital investiert. Alle Miet-, Zins- und Rückzahlungen, inzwischen mehr als 350 Millionen Euro, wurden planmäßig und pünktlich geleistet.

Zur Unternehmensgruppe gehören der Containermanager Noble Container Leasing Ltd. mit Standorten in Hongkong, Shanghai, Singapur und Seoul – eines der führenden innerasiatischen Vermietunternehmen

für Container – und die Axis Intermodal Deutschland GmbH, Europas größtes Vermietunternehmen für Wechselkoffer. Zudem ist die Solvium-Gruppe seit 2023 an dem europäischen Vermietspezialisten für Güterwagen und Lokomotiven European Wagon Lease Asset GmbH & Co. KGaA aus Hamburg signifikant beteiligt.

Nachhaltigkeit bei Solvium

Nachhaltigkeit und gute Unternehmensführung spielen für Solvium eine wichtige Rolle. Dies ergibt sich nicht nur aus dem Nachhaltigkeitsbericht, sondern auch aus der Erklärung nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) für 2023, der gemäß dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz erstellt wurde. Die Unternehmensgruppe veröffentlichte diese Erklärung als erstes mittelständisches Emissionshaus der Sachwertbranche.



Deutscher
NACHHALTIGKEITS
Kodex
Berichtsjahr 2022



Erstellt nach
CSR-Richtlinie-
Umsetzungsgesetz



Quelle: www.sc123.de/lsi-analyse



Quelle: www.sc123.de/sachwerte-awards-2023



Quelle: www.sc123.de/sterne

DIE UNTERNEHMENSGRUPPE

SOLVIUM



Gründung
2011



Standorte in Deutschland
HAMBURG
CHAM (Oberpfalz)
KÖLN



Anlagekapital in EUR
> 600 Mio.



Mit Investoren
geschlossene Verträge
> 25.000



Geleistete Miet-, Zins- und
Rückzahlungen in EUR
> 350 Mio.



Erfüllungsquote*
100%

* Sämtliche seit Gründung 2011 von Solvium emittierten Produkte laufen prognosegemäß bzw. wurden bereits planmäßig beendet und weisen somit eine 100%-Erfüllungsquote auf.

06 QUELLENHINWEISE & COPYRIGHTS

Quellenhinweise

- › Seite 4 | Grafiken
EZB, IWF, OECD, Tradingeconomics
- › Seite 5 | Grafiken
EZB, IWF, OECD, Tradingeconomics, Forbes
- › Seite 6 | Grafiken
EZB, Handelsökonomie, GMK, Statista, Drewry, Ember Climate
- › Seite 7 | Grafiken
Clarksons, Drewry
- › Seite 8 | Grafiken
Destatis, Greenbrier
- › Seite 9 | Grafiken
Eigene Darstellung, Cleantech, Lloyd's Register
- › Seite 10 | Grafiken
ITCO
- › Seite 11 | Grafiken
ITCO

Copyrights

Dieser Makro-Report wurde erstellt mit der Unterstützung von:

PH Global Advisor
24, Rue de Saintonge
75003 Paris, Frankreich

2024 © Solvium Holding AG
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung.

Stand: Oktober 2024



LOGISTIK | INVESTMENTS

Solvium Holding AG

ABC-Str. 21

20354 Hamburg

www.solvium-holding.ag

Kontakt

André Wreth

info@solvium-capital.de

Tel.: +49 (0) 40 / 527 34 79 75