



Solvium Holding AG

MAKRO REPORT

Q1 2024

Inhalt

VORWORT	3
02 MAKROÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	4
BIP-Wachstum weltweit	4
BIP-Wachstum der EU	4
Welthandelwachstum	4
Stimmung in der Wirtschaft	4
US-Dollar-Index	5
Zinssätze in der EU	5
Zinssätze in den USA	5
Zinssätze Vereinigtes Königreich	5
Preise für Metall	6
Preise für Kraftstoff	6
Elektrizitätskosten (für die Schiene)	6
03 EISENBAHNWAGEN	7
Handel auf dem Schienenweg	7
Güterwagen-Leasing/Vermieter	7
Langfristige Grundlagen	7
Argumente und Risiken	8
04 CONTAINERSCHIFFFAHRT (Standardcontainer und Standard-Tankcontainer)	9
Nachfrage/Bedarf	9
Bilanz	9
Angebot	9
Unterbrechungen der Nachfrage	10
Nachhaltigkeit	10
Aktuelle Hotspots im Markt	10
Grundsätzliches zum Tankcontainermarkt	10
Noble-Container-Auslastungsrate	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 ersten Makro-Report zu präsentieren. Ab sofort werden wir Sie regelmäßig über jene makroökonomischen Faktoren informieren, die für unsere Geschäftsfelder von wesentlicher Bedeutung sind. Darüber hinaus verschaffen wir Ihnen einen Einblick in die aktuellen Trends und Entwicklungen auf unseren Assetmärkten, um Sie bei der Beurteilung von Investitionen oder Investitionsvorhaben 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 äußerst robust. Diese Märkte haben sich rasch konsolidiert, und unsere Prognosen hinsichtlich der Nachfrage und Rentabilität dieser Märkte für die kommenden Jahre bleiben positiv. 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.

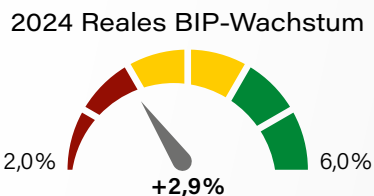
Wir hoffen, dass Ihnen der Makro-Report gefällt und Sie ihn als informativ und bereichernd empfinden. Viel Freude beim Lesen!

02 MAKROÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Wirtschaftstätigkeit bleibt aufgrund verschiedener Faktoren wie des Krieges in der Ukraine, der zunehmenden geopolitischen Instabilität, der restriktiveren Geldpolitik zur Senkung der Inflation, der Rücknahme von Steuererleichterungen als Folge der hohen Verschuldung und extremer Wetterereignisse hinter dem Niveau vor der Pandemie zurück.

BIP-Wachstum weltweit

Nach den jüngsten Prognosen des IWF wird sich das weltweite Wachstum von 3,5% im Jahr 2022 und 3,0% im Jahr 2023 auf 2,9% im Jahr 2024 abschwächen. Das erwartete reale BIP-Wachstum ist schwach im Vergleich zum Normalwert (95% der Daten zwischen 2,0% und 6,0%).



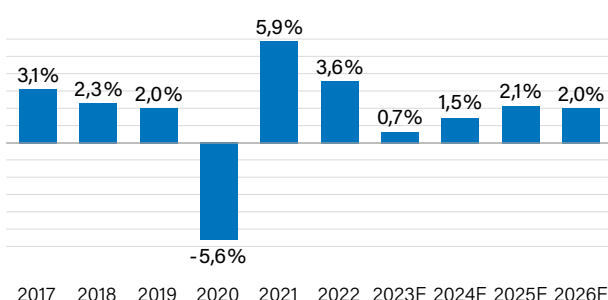
Abwärtsrisiken

Dazu gehören die Immobilienkrise in China, schwankende Rohstoffpreise aufgrund geopolitischer Spannungen und des Klimawandels, eine überdurchschnittlich hohe Inflation sowie höhere Zinssätze.

BIP-Wachstum der EU

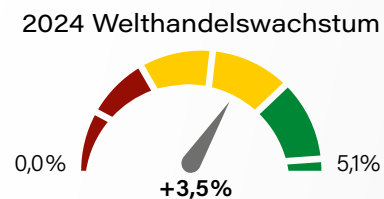
Das Wachstum in der EU ging von 3,6% im Jahr 2022 auf 0,7% im Jahr 2023 zurück, bevor es im Jahr 2024 auf 1,5% anstieg. Das Wachstum in den großen Volkswirtschaften des Euroraums fällt 2023 unterschiedlich aus. In Deutschland schrumpfte die Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte 2023 leicht, was auf die Schwäche der zinsensiblen Sektoren und die geringere Nachfrage der Handelspartner zurückzuführen ist. In Frankreich holte die Industrieproduktion auf und die Auslandsnachfrage übertraf in der ersten Hälfte des Jahres 2023 die Erwartungen.

BIP-Wachstum der EU

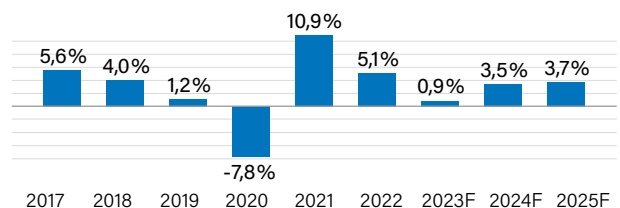


Welthandelwachstum

Analysten zufolge wird das Welthandelsvolumen 2023 voraussichtlich um 0,9% gewachsen sein, nach 5,1% im Jahr 2022. Im Jahr 2024 soll der Handel um 3,5% wachsen. Das niedrige Niveau von 2023 spiegelt die nachlassende globale Nachfrage und die Verlagerung auf inländische Dienstleistungen, den hohen Dollarkurs und die steigenden Handelsschranken wider. 2024 wird ein mäßig starkes Wachstum erwartet (95% der Daten zwischen 0,0% und 5,1%).



Jährliches Handelwachstum



Stimmung in der Wirtschaft

Leichter Pessimismus und negative Tendenz. Der Indikator des Geschäftsklimas gibt Aufschluss über die künftige Entwicklung auf der Grundlage von Meinungsumfragen über die Entwicklung der Produktion, der Aufträge und der Bestände an Fertigerzeugnissen im Industriesektor.

Geschäftsvertrauensindex

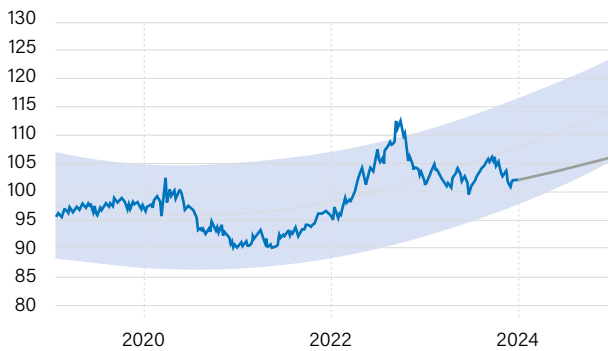
OECD insgesamt (Dezember 23: 99,2)



Der hohe Wert des US-Dollars gegenüber seinen wichtigsten Handelswährungen ist ein Hindernis für ein höheres Handelswachstum. Die Zinssätze haben jetzt einen Höchststand erreicht. Der Zeitpunkt und das Tempo der Zinssenkungen sind unbekannt und hängen vom makroökonomischen Umfeld der einzelnen Regionen und Länder ab.

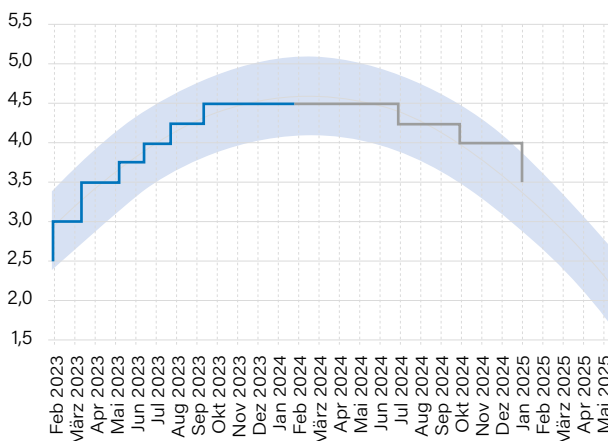
US-Dollar-Index

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. Derzeit liegt er bei 102,1 und damit auf einem mäßig hohen Niveau. Es wird erwartet, dass er bis zum Ende dieses Quartals bei 103,16 und in 12 Monaten bei 106,38 liegen wird. Ein hoher USD-Index bedeutet in der Regel einen geringeren Welthandel und höhere Ausrüstungspreise.



Zinssätze in der EU

Der Leitzins im Euroraum wurde zuletzt bei 4,50% verzeichnet. Den globalen Makromodellen und den Erwartungen der Analysten zufolge wird der Zinssatz in der Eurozone bis zum Ende dieses Quartals voraussichtlich bei 4,50% liegen. Langfristig wird der Zinssatz in der Eurozone nach ökonomischen Modellen im Jahr 2025 bei etwa 2,25% liegen.



tradingeconomics.com | European Central Bank

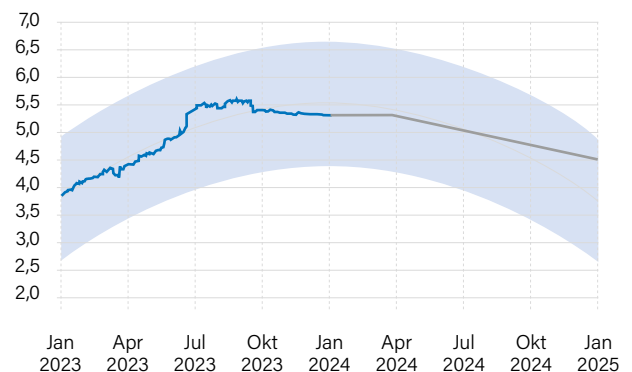
Zinssätze in den USA

Die Federal Reserve rechnet für das Jahr 2024 mit einem durchschnittlichen Leitzins von 4,6%. Es wird allgemein erwartet, dass sie bis Mitte 2024 mit Zinssenkungen beginnen wird. Der Zeitpunkt und das Tempo dieser Zinssenkungen werden von der Inflation, der Beschäftigung, dem BIP-Wachstum und den Bedingungen auf den Finanzmärkten bestimmt. Nach Angaben der CME Group rechnet der Anleihemarkt mit einer Wahrscheinlichkeit von über 70% mit einer Zinssenkung bis März 2024 und mit einer Wahrscheinlichkeit von über 60% mit einer noch stärkeren Zinssenkung bis Juni.

	Aktuell	Vorjahr
Fed-Funds-Rate	5,33%	4,35%
Leitzins	8,50%	7,50%
USD Libor 1 Monat	5,45%	4,52%
USD Libor 1 Monat	5,59%	4,82%

Zinssätze Vereinigtes Königreich

Der Interbankensatz im Vereinigten Königreich wird nach den Erwartungen der Analysten bis zum Ende dieses Quartals bei 5,3% liegen. Langfristig wird der britische LIBOR-Dreimonatssatz voraussichtlich bei 4,6% im Jahr 2024 und 3,6% im Jahr 2025 liegen. Überall in Europa stabilisieren sich die Zinssatz derzeit nach zahlreichen Erhöhungen zur Kontrolle der Inflation und werden voraussichtlich von 5,1% im Jahr 2023 auf 2,9% im Jahr 2024 sinken.



tradingeconomics.com | ICE

02 MAKROÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

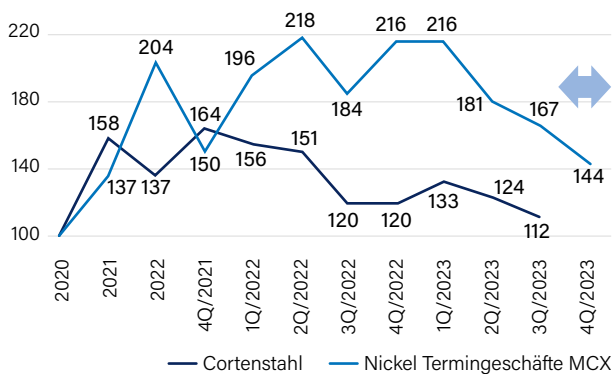
Die Metallpreise, die Brennstoffpreise und die Stromkosten sind niedriger als vor sechs Monaten, liegen aber immer noch leicht über dem normalen Niveau. Es wird erwartet, dass sich der Markt stabilisiert, und die Talsohle des Zyklus könnte 2023 erreicht worden sein.

Preise für Metall

Die Preise für Behälter und Tanks sind mit den Preisen für Cortenstahl und Nickel verbunden. Das nachstehende Schaubild zeigt die Entwicklung der Preise für beide Metalle seit 2020 (Index 100). Im Jahr 2023 sind die Preise um etwa 15–20% gesunken. Es wird erwartet, dass sie ungefähr auf dem derzeitigen Niveau bleiben.

Entwicklung der Preise für Cortenstahl und Nickel

(Index 100 = Durchschnitt 2020)



Preise für Kraftstoff

Treibstoff ist der größte Kostenfaktor für Reedereien. Die Kraftstoffpreise sind an die Preise für Brent-Rohöl gekoppelt. Der Brent-Preis ist ungefähr so hoch wie vor 12 Monaten. Es wird erwartet, dass er bis zum Ende dieses Quartals bei 80,54 USD/bbl liegen wird. In 12 Monaten wird der Preis voraussichtlich bei 86,68 USD/bbl liegen.

Brent-Rohöl

(USD/bbl) 78,7242 0,5745 (0,73 %)

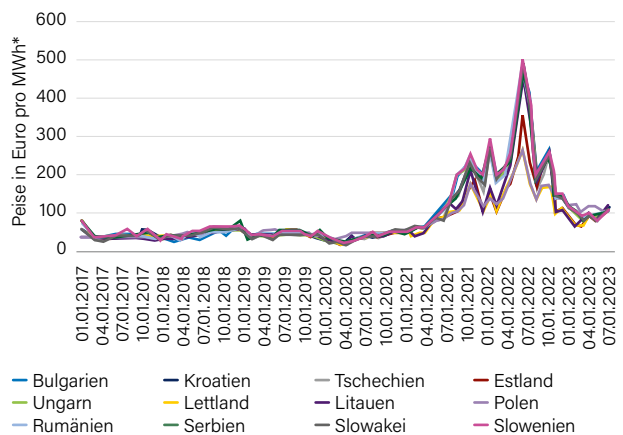
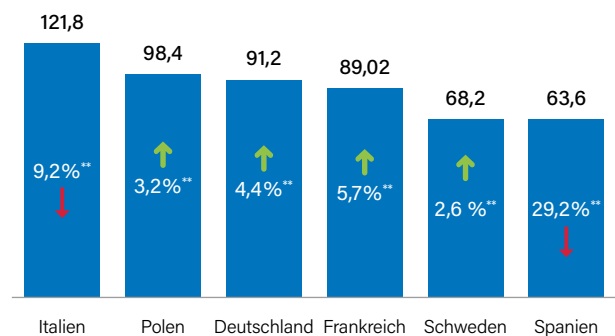


Elektrizitätskosten (für die Schiene)

Der durchschnittliche Novemberwert in Spanien und Portugal war der niedrigste seit März 2021, während die Preise auf den nordeuropäischen Märkten die höchsten seit April 2023 waren. Laut Moody's ermöglicht die rekordhohe Gasspeicherkapazität Ende November 2023 (etwa 97,5 %) der EU, die Wintersaison mit einem sehr begrenzten Risiko von Energieengpässen zu bewältigen.

Strompreise* in Europa

im November 2023, Euro pro MWh



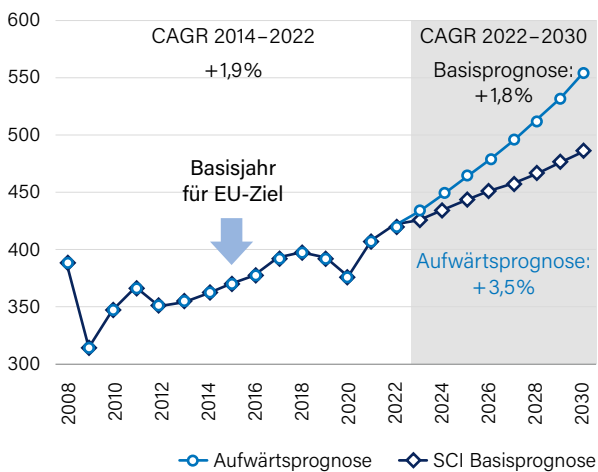
* Durchschnittliche monatliche Day-Ahead-Großhandelspreise nach Ember
** Im Vergleich zu Oktober 2023

03 EISENBAHNWAGEN

Langfristig sind die Fundamentaldaten für zusätzliche Waggons gut, vor allem durch die Verpflichtungen der EU im Rahmen des Green Deal. Für die nächsten 7 Jahre wird ein moderates Wachstum des Schienengüterverkehrs erwartet. Die Produktion von Eisenbahnwaggons mit geringer Kapazität vermeidet chronische Überkapazitäten und hält die Preise hoch. Der Markt wird auch durch technische Probleme an den Grenzen, alte Infrastruktur und höhere Kosten als beim Straßentransport gebremst.

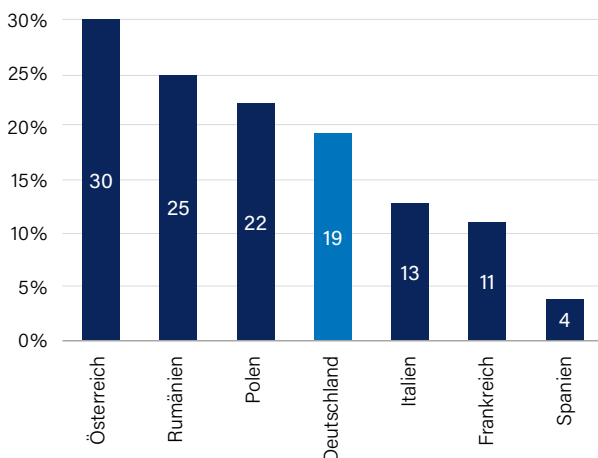
Handel auf dem Schienenweg

Es wird geschätzt, dass es in Europa 700.000 Güterwagen gibt. Erwartet wird, dass der Schienengüterverkehr (Mrd. tkm) zwischen 2022 und 2030 um 1,8% bis 3,5% pro Jahr zunehmen wird. Deutschland ist der größte Eisenbahnbetreiber (31% des EU-Gesamtverkehrs), gefolgt von Polen (13%) und Frankreich (9%).



Gütertransport per Bahn 2021

Anteil der Schiene am Güterverkehr in %, ausgewählte EU-Länder



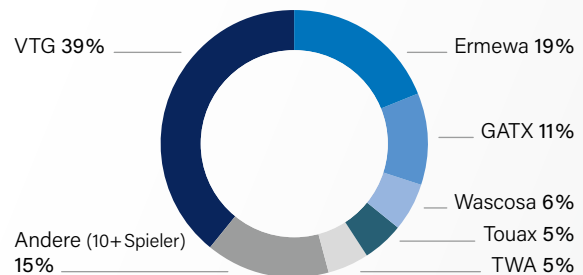
Güterwagen-Leasing/Vermieter

Größte Vermieter in Europa:

1. VTG (88,500 Waggons)
2. Stroom/Ermewa (45,000 Waggons)
3. GATX Europe (34,250 Waggons)
4. Wascosa (15,000 Waggons)
5. Touax (8,000 Waggons)

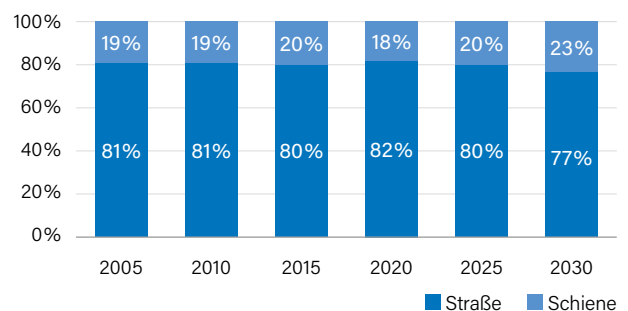
Die Auslastungsrate verbesserte sich im Jahr 2022 für die Vermieter von 87% (Touax) auf über 99% (GATX). Die Produktion von Waggons mit geringer Kapazität vermeidet chronische Überkapazitäten. Die EBITDA-Marge liegt in der Regel zwischen 30% und 50%.

Operating-Leasinggeber in Europa



Langfristige Grundlagen

Für den Güterverkehr mit einem großen globalen Fuhrpark scheint das Wagensegment in der gegenwärtigen Situation ausgereift zu sein. Die Projektion der Güterverkehrsanteile der Verkehrsträger Straße und Schiene sieht wie folgt aus:



03 EISENBAHNWAGEN

Green Deal

- 1-Billionen-Euro-Programm über 10 Jahre
- Der europäische Green Deal soll den Schienenverkehr bis 2050 verdoppeln
- Verlagerung von 50 % des Güterverkehrs auf die Schiene bis 2050
- 30-Milliarden-Euro-Programm zur Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)

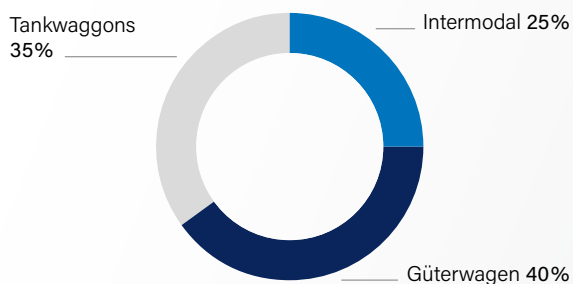
Argumente und Risiken

Auf die Eisenbahn entfielen im Jahr 2020 11,5 % des innergemeinschaftlichen Güterverkehrs. Die Prognosen für die künftige Güterwagenproduktion in der EU deuten darauf hin, dass sich der beobachtete Trend fortsetzen wird, was auf den sich ändernden Gütermix zurückzuführen ist. Es wird erwartet, dass der Schienengüterverkehr von der durch die Dekarbonisierungspolitik vorangetriebenen Verkehrsverlagerung profitieren wird, was zu einer Nachfrage nach modernen und effizienten Güterwagen führt. Der Markt für Güterwaggons ist durch die grüne Agenda (ökologischer Übergang) und das Wachstum des intermodalen Segments in Europa strukturell günstig. Gebremst wird er durch technische Probleme an den Grenzen, veraltete Infrastruktur und höhere Kosten als beim Straßentransport.

Anschaffung neuer Güterwagen in Europa



Güterwagen in Europa



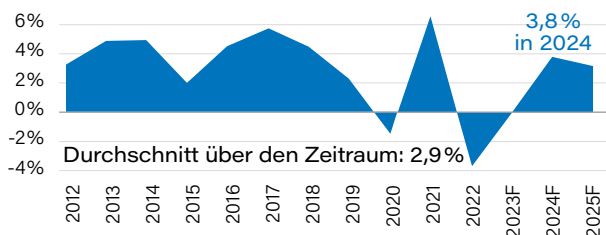
04 CONTAINERSCHIFFFAHRT (Standardcontainer und Standard-Tankcontainer)

Die Talsohle des Zyklus scheint erreicht, aber die Erholung wird langsam vorangehen und von Strecke zu Strecke variieren. Das Angebot ist in eine längere Periode schnellen Wachstums eingetreten und wird die Fähigkeit der Betreiber zu einem effektiven Kapazitätsmanagement auf die Probe stellen. Infolgedessen übersteigt das Angebotswachstum weiterhin das Nachfragewachstum und es ist nicht zu erwarten, dass sich die Preise in absehbarer Zeit wesentlich verbessern werden, es sei denn, es kommt zu außergewöhnlichen Unterbrechungen.

Nachfrage/Bedarf

Es wird erwartet, dass sich die Nachfrage angesichts des globalen Gegenwinds und des Drucks auf die Verbraucher langsam verbessert. Der Containerverkehr auf dem Hauptverkehrsweg zeigte auch 2023 die schwächste Entwicklung. Intra-Asien wurde durch das unerwartet langsame BIP-Wachstum in China beeinträchtigt. Für 2024 wird ein Nachfragewachstum von etwa 4% erwartet.

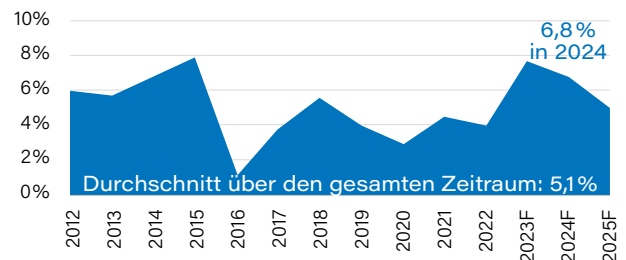
Jährliches Wachstum des Gesamthandels (TEU mm)



Angebot

Das Flottenwachstum beschleunigte sich im Jahr 2023 und erreichte einen Höchststand. Das Wachstum dürfte sich verlangsamen, vor allem aufgrund des Drucks auf das Materialangebot und der höheren Finanzierungszinsen. Es wird erwartet, dass es 2024 immer noch mehr als 6% betragen wird.

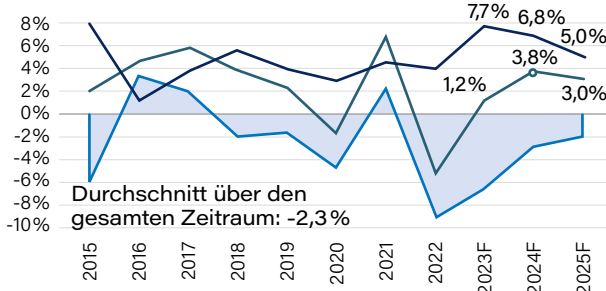
Jährliches Wachstum der gesamten Schiffskapazität (TEU mm)



Bilanz

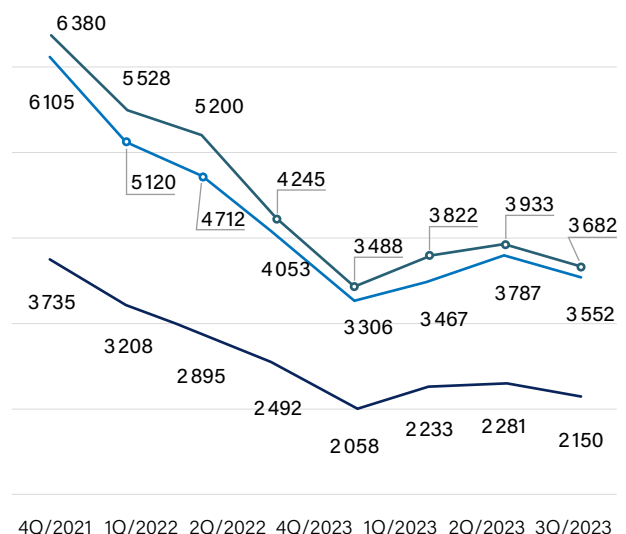
Die Aussichten für die Containerschiffahrtmärkte erscheinen schwierig, da ein starkes Angebotswachstum über drei Jahre erwartbar ist, das das Wachstum des Containerhandels übersteigen wird. Angebot und Nachfrage werden sich jedoch langsam annähern, wobei das Gleichgewicht durch unerwartete Störungen beeinträchtigt werden kann. Die Talsohle wurde 2022 erreicht.

Nachfrage und Angebot



- Differenz zwischen Nachfrage und Angebot
- Nachfragewachstum im Jahresvergleich
- Wachstum der Flotte im Vergleich zum Vorjahr

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



- 20-Fuß-Trockenfracht Standard
- 40-Fuß-Trockenfracht Standard
- 40-Fuß-High-Cube Standard

04 CONTAINERSCHIFFFAHRT (Standardcontainer und Standard-Tankcontainer)

S&P unterstreicht, dass die Schifffahrt weiter unter Druck stehen wird. Fitch Ratings machte ähnliche Vorhersagen und betonte eine „Verschlechterung der Aussichten für den Schifffahrtssektor“. Dabei gibt es verschiedene unbekannte Variablen, die das globale Bild entweder verbessern oder verschlechtern könnten. Darüber hinaus wird erwartet, dass einige Regionen und Teilsektoren eine höhere Nachfrage erfahren als andere.

Unterbrechungen der Nachfrage

Nicht erschöpfende Liste

- **Beschränkungen des Suezkanals:** Die Auswirkungen sind global gesehen minimal, dürften aber aufgrund von Verzögerungen zusätzliche Ausrüstung für die Schifffahrtslinien erfordern.
- **Piraten im Roten Meer:** Schwerwiegendere Auswirkungen, abhängig von der Reaktion des westlichen Bündnisses und der Dauer der Maßnahme. Dies könnte zu einem zusätzlichen Bedarf an Ausrüstung führen.
- **Geopolitische Instabilität:** Krieg in der Ukraine, Krieg im Gazastreifen, mögliche Ausweitung auf den Nahen Osten, Iran, Nordkorea, rechtsextreme Parteien in der EU. Könnte zu Engpässen und zusätzlichem Ausrüstungsbedarf führen.
- **Volatilität auf den Märkten:** Derzeit auf mäßig niedrigem Niveau. Sie kann sich negativ auf die Nachfrage auswirken.
- **Die Zinssätze** sinken nicht schnell genug. Auch das kann sich negativ auf die Nachfrage auswirken.

Nachhaltigkeit

- **ESG ist heute ein integraler Bestandteil des maritimen Betriebs** und wirkt sich auf die Einhaltung von Vorschriften, das Risikomanagement und die kommerzielle Differenzierung aus. Starke ESG-Indikatoren bieten nun zusätzliche Mittel zur Kapitalbeschaffung, unterstützt durch Initiativen wie die Poseidon-Prinzipien, denen sich 27 Bankinstitute angeschlossen haben, von denen 15 als führend in der Schiffsfinanzierung gelten, und die gestiegenen Bewertungen von grünen Anleihen und nachhaltigen Krediten.
- Brüssel wird bald von den Reedern verlangen, **dass sie für jede Tonne CO₂-Emissionen**, die sie bei Fahrten zwischen zwei EU-Häfen verursachen, sowie für die Hälfte ihrer Emissionen bei Fahrten zwischen einem EU-Hafen und einem Nicht-EU-Hafen **Gutschriften kaufen**.
- **Der steigende Preis für Kohlenstoff** wird die Kosten für Schiffseigner mit hohen Emissionen erhöhen. Dies wird die Schifffahrtsunternehmen dazu veranlassen, ihre Umweltleistung ernst zu nehmen und neben Investitionen in Technologien und kohlenstoffneutrale Kraftstoffe auch neue Ansätze für das Betriebsmanagement in Betracht zu ziehen.

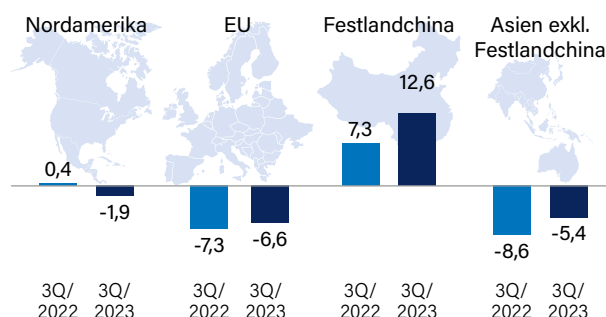
Aktuelle Hotspots im Markt

- › **Indien:** 6,3 % BIP-Wachstum im Jahr 2024 erwartet, was auf einen unerwartet starken Konsum und ein starkes demografisches Wachstum zurückzuführen ist.
- › **China:** 4,8 % BIP-Wachstum im Jahr 2024 erwartet. Das Land sieht sich zunehmendem Gegenwind durch seine Immobilienkrise und schwindendes Vertrauen ausgesetzt. Die Abwärtsrisiken sind erhöht.
- › **Indonesien:** Stabiles reales BIP-Wachstum von 5,0 % im Jahr 2024 erwartet.
- › **Saudi-Arabien:** Erwartetes reales BIP-Wachstum von 4,0 %, nach 0,8 % im Jahr 2023, aufgrund von Produktionskürzungen, einschließlich einseitiger Kürzungen und solcher im Einklang mit OPEC+
- › Für die Region **Naher Osten und Nordafrika** wird für 2024 ein Wachstum von 3,4 % erwartet, verglichen mit 2,0 % im Jahr 2023.

Grundsätzliches zum Tankcontainermarkt

Die Nachfrage nach Tanks hängt mit dem erwarteten Wachstum in der chemischen Industrie (rund 80 % der in Tanks beförderten Güter) und der Lebensmittel- und Getränkeindustrie zusammen.

Chemieproduktion im Vergleich zum Vorjahresquartal



Das Wachstum der Chemieproduktion wird fast ausschließlich von Festlandchina getragen.

In Tankcontainern beförderte Lebensmittel:

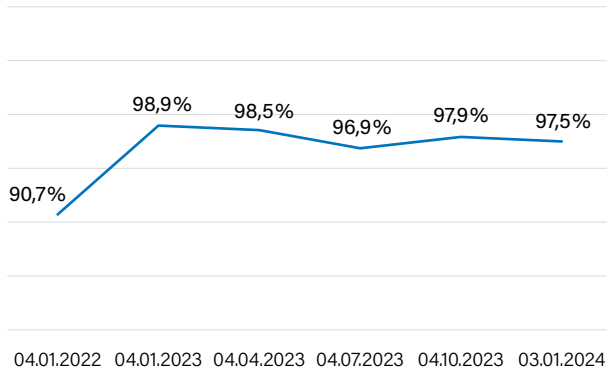
Fette/Öle: + 4,0 % p.a., erwartet bis 2032

Wein: + 6,1 % p.a., erwartet bis 2030

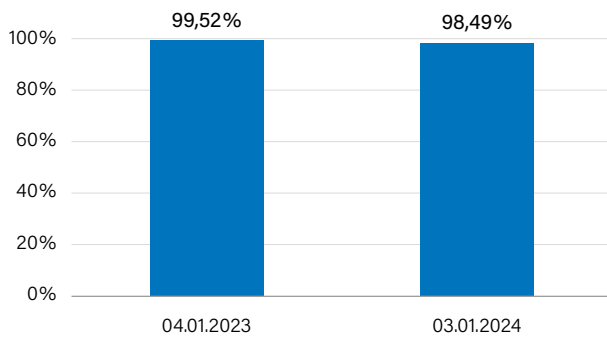
Spirituosen: + 5,9 % p.a., erwartet bis 2029

Noble-Container-Auslastungsrate

Nutzungsrate
(Einheiten)



Reale Nettoauslastungsrate
(exkl. nicht vermietbar)



Die Auslastung ging im letzten Quartal um 40 Basispunkte auf 97,5% und im letzten Jahr um 140 Basispunkte zurück.

Ohne die nicht vermietbaren Einheiten sank die Auslastung innerhalb eines Jahres nur um 103 Basispunkte auf 98,49%.

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) 2023, die gemäß dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz erstellt wurde. Die Unternehmensgruppe veröffentlichte diese Erklärung als erstes mittelständisches Emissionshaus der Sachwertbranche.



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
KÖLN** (Oberpfalz)



Anlagekapital in EUR
> 600 Mio.



Mit Investoren
geschlossene Verträge
> 20.000



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
ECB, IMF, OECD, Trading Economics
- › Seite 5 | Grafiken
ECB, IMF, OECD, Trading Economics, Forbes
- › Seite 6 | Grafiken
ECB, Trading Economics, GMK, Statista, Drewry
- › Seite 7 | Grafiken
Destatis, Greenbrier
- › Seite 8 | Grafiken
Destatis, Greenbrier
- › Seite 9 | Grafiken
Clarksons, Drewry
- › Seite 10 | Grafiken
Clarksons, Drewry, BDO, BASF
- › Seite 11 | Grafiken
Eigene Darstellung

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: März 2024

SOLVIUM ✓
LOGISTIK | INVESTMENTS

Solvium Holding AG
ABC-Str. 21
20354 Hamburg
www.solvium-holding.ag

Kontakt
André Wreth
info@solvium-holding.ag
Tel.: +49(0)40 / 527 347975