



FONDS-
INITIATOR
DES JAHRES
2008

€uro
AM SONNTAG
€uro

Schiffsbeteiligungen | Immobilienfonds | Private Equity Dachfonds

HCI INFORMIERT:
SO SPANNEND KANN EINE SCHIFFS-
BETEILIGUNG SEIN

Capital **hc**

Wussten Sie, dass ...



... eines der ältesten noch erhaltenen Schiffe die „HMS Victory“ ist, die einst von Admiral Lord Nelson kommandiert wurde? Sie wurde im Jahr 2007 242 Jahre alt. Sie lief 1765 vom Stapel und kann heute noch in Portsmouth, England besichtigt werden.



Quelle: Hoch-Zwei

... Finian Maynard den Weltrekord für das schnellste segelbetriebene Wasserfahrzeug hält? Am 10. April 2005 segelte er mit seinem Windsurfer 48,7 Knoten schnell. Das sind 90,2 km/h.



Quelle: HCI

... die niedrigste Gebühr, die jemals für die Durchquerung des Panama Kanals erhoben wurde, 36 Cent betrug? Im Jahre 1928 durchschwamm der US-Amerikaner Richard Halliburton den Kanal, nachdem sich die US-Kanalbehörde einverstanden erklärt hatte, ihn als „Wasserfahrzeug“ zu klassifizieren. Halliburton wurde daher nach dem Schiffsmaß Tonnage eingestuft und bewältigte die knapp 82 km in acht Tagesetappen.



Quelle: Photodisc

... mit dem heute gängigen Standardcontainer, der ein Volumen von 33,2 m³ hat, Waren und Gegenstände mit einem Gesamtgewicht von 24 t transportiert werden kann? Dabei wiegt der Container selbst lediglich 2.250 kg.



Quelle: Henning Angerer

... in 2007 Hamburg der weltweit neuntgrößte Containerhafen war und knapp 10 Mio. TEU (TEU ist die Maßeinheit für einen Standardcontainer und bedeutet „Twenty-Foot Equivalent Unit“) pro Jahr umschlägt? Die weltweite Nummer 1 ist Singapur mit 27,9 Mio. gefolgt von Shanghai mit 26,2 Mio. TEU.

So spannend kann eine Schiffsbeteiligung sein



Quelle: Knut Spidemann

... das größte jemals gebaute Schiff der Welt die 458 m lange „Jahre Viking“ war? Heute findet das Schiff Verwendung als schwimmende Lagerstätte für Öl und wird nicht mehr als Tankschiff im eigentlichen Sinn betrieben. Das Schiff ist 77 m länger als das New Yorker Empire State Building hoch ist.



Quelle: Maersk Line

... das größte Containerschiff der Welt eine geschätzte Containerstellplatzkapazität von 14.000 Standardcontainern hat? Das Schiff ist keine Einzelanfertigung. Seit Herbst 2006 geht ungefähr alle 2 Monate ein neues baugleiches Schiff für die Reederei Maersk Line in Betrieb.



Quelle: NASA

... der Tiefseehafen „Rotterdam Maasvlakte“ mit 26 m einer der tiefsten Häfen weltweit ist? Um eine ausreichende Tiefe für alle derzeit verwendeten Seeschiffe mit Tiefgängen von 12 bis 15 m zu haben, wird verstärkt das Hafennbett ausgebaggert und vergrößert, um dem steigenden Umschlagsvolumen mit Großschiffen Herr zu werden.



... die HCI Capital AG seit ihrer Gründung 404 Schiffsfonds mit insgesamt 492 Schiffen aufgelegt hat? Kein anderes deutsches Emissionshaus hat so viele Schiffsbeteiligungen emittiert.

Was ist eine Schiffsbeteiligung?

Eine Schiffsbeteiligung ist in der Regel eine unternehmerische Beteiligung, bei der es sich grundsätzlich um einen geschlossenen Fonds handelt. Das eingeworbene Kapital wird in den Bau oder den Erwerb von Seeschiffen investiert. Der Unterschied zu einem „offenen Fonds“ ist, dass Anleger nur während eines bestimmten Zeitraums – dem sogenannten Platzierungszeitraum – dem Fonds beitreten können. Nachdem das notwendige Eigenkapital eingeworben wurde, wird der Fonds geschlossen.

Ein Beispiel:

Ein Reeder möchte ein neues Containerschiff kaufen, damit er es an ein Transportunternehmen (auch Charterer genannt) vermieten kann, das es wiederum im Linienbetrieb zwischen Hamburg und Los Angeles einsetzen möchte. Dieses Schiff kostet insgesamt 30 Mio. EUR. Verfügt der Reeder nicht über ausreichend Eigenkapital, so erfolgt eine entsprechende Finanzierungsanfrage bei einem Kreditinstitut.

In der Regel liegt der Fremdkapitalanteil bei ca. 60 bis 75 %, der Eigenkapitalanteil folglich bei ca. 40 bis 25 %. Der Reeder muss in diesem Fall Geldgeber (Investoren) finden, die ihm das fehlende Eigenkapital zur Verfügung stellen. Erhält er von der Bank einen Kredit in Höhe von z. B. 18 Mio. EUR, so kann er die Differenz von 12 Mio. EUR durch Investoren ausgleichen.

Der Siegeszug des Containers

Eine simple Kiste hat die Welt verändert. Vor einem halben Jahrhundert entschied sich der amerikanische Spediteur Malcom McLean erstmals, mehrere Waren in einen Container zu packen und diesen auf Reise zu schicken. Eine Sternstunde für den Welthandel. Die heute 100 Millionen Transportboxen, die sich auf knapp 4.000 Containerschiffen ständig rund um den Globus bewegen, sind die Blutkörperchen der Weltwirtschaft.

Über den Atlantik kam die erste Box 1966. Am 2. Mai lief die „Fairland“ Rotterdam an und am 5. Mai Bremen. Damit hatte der Container Deutschland erreicht.

Die Anpassung der amerikanischen Maße an internationale Bedürfnisse war ein hartes Stück Arbeit. Nach einem viertägigen Dauertauziehen zwischen Amerikanern, Russen, Engländern, Franzosen und Deutschen in Paris stand endlich fest, welches Maß ein Standardcontainer haben muss:

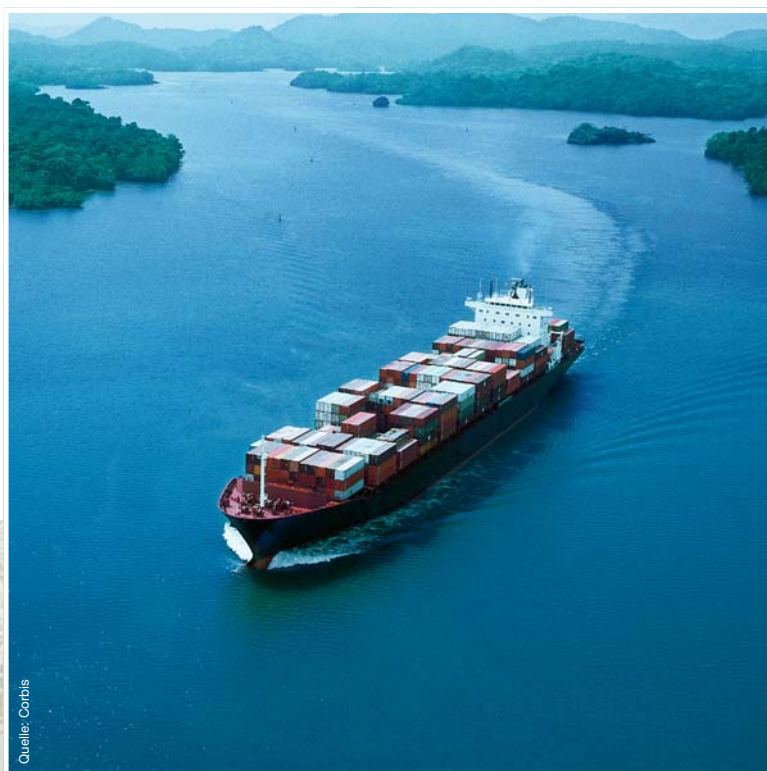


Das 20-Fuß-Modell misst 6,06 Meter in der Länge, ist 2,44 Meter breit und 2,59 Meter hoch. Es steht für 1 TEU, die Abkürzung für „Twenty-Foot Equivalent Unit“. Kosten für ein 20-Fuß-Standardmodell: rund 2.000 USD. Eigengewicht: 2.250 kg. Jede dieser Boxen, die zu Wasser, zu Lande oder in der Luft unterwegs sind, trägt eine Nummer, mit der ihr Eigentümer ermittelt werden kann.

So spannend kann eine Schiffsbeteiligung sein

In Zusammenarbeit mit einem Emissionshaus wie der HCI Capital AG ist es dem Reeder möglich, dieses fehlende Eigenkapital mit Hilfe von Investoren/Anlegern einzuwerben, die sich über die Treuhand an der Schiffsgesellschaft beteiligen.

Für Schiffsfonds spielt die Charrate eine wichtige Rolle, da sie die Höhe der regelmäßigen Einnahmen bestimmt. Sie ist das Entgelt für die Schiffs-“Miete“ pro Tag, die der Charterer an den Reeder zu zahlen hat.



Quelle: Corbis

Der Panama Kanal

Für die Handelsschifffahrt sind viele künstliche Kanäle geschaffen worden, um Seewege zu verkürzen und Zeit zu sparen. Einer der bekanntesten ist der Panama Kanal.

Der Kanal ist 81,6 km lang und führt durch den aufgestauten Gatunsee. Vor dem Bau des Kanals war die schnellste See-Verbindung von der Ostküste zur Westküste Nordamerikas die 30.000 km lange und gefährliche Umschiffung des Kap Hoorn. Durch den Kanal wurde die Seestrecke New York – Los Angeles auf circa 10.000 km verkürzt. Die Durchfahrtszeit beträgt regulär acht bis zehn Stunden, wegen des starken Verkehrs heute durchschnittlich 12 Stunden.

Seit der Eröffnung haben weit über 900.000 Schiffe den Kanal durchfahren. Vor allem für die Seefracht von und nach China, Japan und den USA ist der Kanal von großer strategischer Bedeutung. Der Preis der Passage wird nach Art und Größe des Schiffes berechnet und beträgt durchschnittlich 48.000 USD.

Schiffe der sogenannten Panamax-Klasse zahlen rund 150.000 USD pro Durchfahrt.

Der Kanal ist nur für Schiffe mit folgenden höchsten Abmessungen passierbar: Länge: 294,13 m, Breite: 33,53 m, Tiefgang: 12,04 m. Eine eigene Schiffsklasse ist an die höchsten zulässigen Abmessungen des Kanals genau angepasst; diese Schiffsklasse wird Panamax genannt. Schiffe, die diese Maße überschreiten, werden Post-Panamax-Schiffe genannt.

Derzeit wird der Kanal von circa 14.000 Schiffen jährlich genutzt.

Bedingt durch seine begrenzte Nutzbarkeit wurde beschlossen, den Kanal auszubauen. Die Bauarbeiten hierzu begannen am 4. September 2007.

Welche Partner sind beteiligt?

Die Schiffsgesellschaft wird in der Regel in der Rechtsform einer Kommanditgesellschaft geführt. Der **Anleger** beteiligt sich entweder mittelbar über eine Treuhandgesellschaft (als Treugeber) oder unmittelbar (als Kommanditist) an der Kommanditgesellschaft.

Das **Emissionshaus** wirbt das benötigte Eigenkapital bei den Investoren /Anlegern ein. Es fungiert darüber hinaus als Initiator und ist für die Prospektierung und das Marketing verantwortlich.

Die **Werft** ist für den Bau der Schiffe zuständig. Da der Baupreis, die Konstruktion, die Verarbeitung und die Zuverlässigkeit des Schiffes den Erfolg der Schiffsgesellschaft maßgeblich beeinflussen, ist die Wahl einer geeigneten Werft außerordentlich wichtig. Um einen hohen Qualitätsstandard – vor allem auf ausländischen Werften – zu gewährleisten, wird von Seiten des Reeders eine Bauaufsicht eingesetzt. Diese besteht aus Sachverständigen wie z.B. Schiffsbauingenieuren aber auch ehemaligen Kapitänen, die während des gesamten Baus die Vorort-Kontrolle übernehmen.



Die größte Werft der Welt

Die zurzeit größte Werft der Welt befindet sich in Süd Korea und wird von Hyundai Heavy Industries seit 1973 betrieben. Hyundai Heavy Industries baut Tanker, Bulker, Containerschiffe, Gas- und Chemikaliertanker und vieles mehr. Die MS „Berge Stahl“ ist mit einer Ladekapazität von 364.768 t und einer Länge von 343 m in 2007 der größte Schüttgutfrachter der Welt und fährt unter norwegischer Flagge. Sie wurde 1986 auf der Werft von Hyundai Heavy Industries in Ulsan, Süd Korea gebaut.

Die Werft führt den globalen Schiffbau mit 15 % Marktanteil an. Sie erstreckt sich über 4 km entlang der Mipo Bay in Ulsan und bietet neun Trockendocks für Neubau und Reparaturen an. Diese werden von 6 gewaltigen Kränen bedient. Mehr als 1.170 Neubauten haben die Werft für weltweit 221 Reeder aus 45 Ländern verlassen.



So spannend kann eine Schiffsbeteiligung sein

Das Fremdkapital, das neben dem Eigenkapital der privaten Anleger für den Kauf des Investitionsobjektes nötig ist, kann beispielsweise von einer Schiffshypothekenbank zur Verfügung gestellt werden. Dafür wird zugunsten der Bank eine Schiffshypothek in das sogenannte Schiffshypothekenregister eingetragen, das mit einem Grundbuch vergleichbar ist. Die Vorfinanzierung, z. B. für etwaige Anzahlungen, wird ebenfalls durch die Bank geleistet.

Für das technische und wirtschaftliche Management ist der **Reeder** verantwortlich. Dazu gehören im Wesentlichen die Besatzung und Versorgung des Schiffes, der Abschluss aller benötigten Versicherungen, die Wartung und Pflege des Schiffes sowie die kaufmännische Betreuung der Schiffsgesellschaft.

Der **Charterer** ist ein Transportunternehmen, das durch Zahlung der Charterrate, das Schiff beim Reeder „mietet“.

Handelsflotte nach der Nationalität des Eigners

Land	Flottengröße			BRZ Anteil	Wachstum z. Vj.
	Schiffe	Mio. BRZ	Mio. tdw		
1. Griechenland	3.084	100,6	170	14,3 %	5,3 %
2. Japan	3.330	99,8	146	14,2 %	11,7 %
3. Deutschland	2.965	62,2	85	8,8 %	14,3 %
4. China	3.184	44,9	70	6,4 %	8,3 %
5. USA	1.764	39,1	45	5,6 %	8,6 %
6. Norwegen	1.810	34,6	47	4,9 %	3,6 %
7. Hongkong	689	27,7	44	3,9 %	13,4 %
8. Großbritannien	915	21,8	29	3,1 %	- 1,6 %
9. Südkorea	1.041	20,9	32	3,0 %	8,1 %
10. Dänemark	790	17,1	21	2,4 %	12,5 %

Die wachsende Weltwirtschaft

Die folgenden Ausführungen sind dem Marktbericht des Marktanalysten Michael Niefünd vom 17. Januar 2008 entnommen, der im Auftrag der HCI Hanseatische Capitalberatungsgesellschaft mbH erstellt worden ist. Die Annahmen, Berechnungen, Aussagen sowie Schlussfolgerungen sind durch den Marktanalysten verfasst worden:

Durch die immer intensivere ökonomische Verflechtung und internationale Arbeitsteilung der Länder kommt es im Zuge der sich ändernden Produktionsprozesse zu einem permanent steigenden Güteraustausch.

Es wird damit gerechnet, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den kommenden Jahren weiter fortsetzt. Dabei werden die fortgesetzt expansiven Volkswirtschaften in Asien überproportional zum globalen Wachstum beitragen. Das in 2007 gedämpfte Wirtschaftswachstum in den USA und der Euro-Region sowie das moderate Wachstum in Japan werden auch zukünftig ihren kräftigen Anteil am globalen Wachstum haben. Nach 4,8 % und 5,4 % Wachstum in den Jahren 2005 und 2006 erwartet der IWF in seiner aktuellen Prognose ein weltweites Wirtschaftswachstum von 5,2 % und 4,8 % in den Jahren 2007 und 2008.

Entsprechend werden auch die Aussichten für den Welthandel gesehen. Nach einem Wachstum des Welthandels in den Jahren 2005 und 2006 von 7,6 % bzw. 9,4 % gegenüber dem Vorjahr wurde für das Jahr 2007 mit 7,0 % gerechnet. Das Wachstum für die Jahre 2008 und 2009 soll laut Prognose jeweils 8,1 % betragen.

Insgesamt kann heute von einer weiteren Steigerung des weltweiten Transportbedarfs an Seeschiffen – und insbesondere Containerschiffen – ausgegangen werden.

Warenströme auf den Weltmeeren

Betrachtet man die allgemeinen weltweiten Warenströme, lässt sich erkennen, dass alle Regionen auf der Erde immer enger miteinander verknüpft werden. Betrachtet man im Speziellen ausschließlich die Warenströme von regionsspezifischen Waren, dann wird deutlich, wie wichtig und unverzichtbar die Seeschifffahrt für die gesamte Weltwirtschaft ist.



Schiffsbeteiligungen – eine lohnende Investition

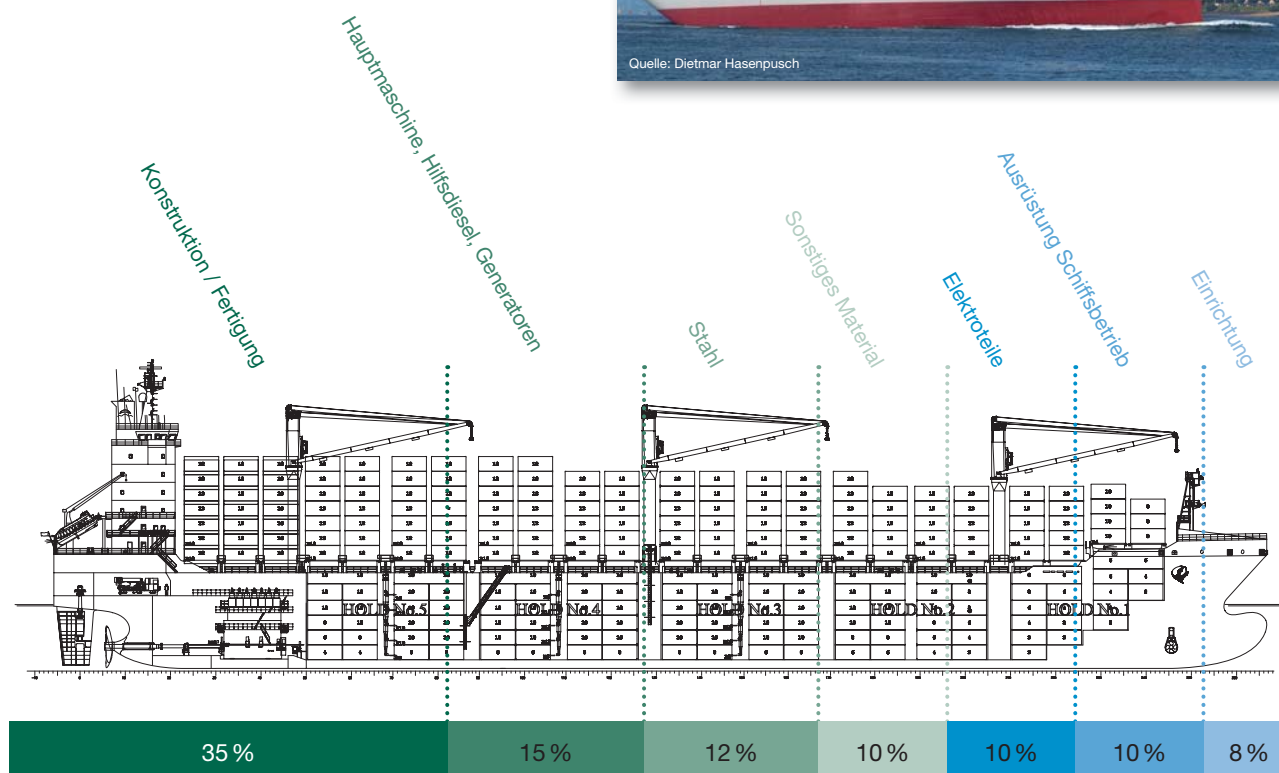
Renditestarke Anlageform

Bei Schiffsbeteiligungen handelt es sich um unternehmerische Beteiligungen mit einem hohen Ertragspotenzial, die sich unabhängig von den Aktien- und Rentenmärkten entwickeln. Damit stellt eine solide konzipierte Schiffsbeteiligung mit ausgewogenem Chancen-/Risikoprofil eine sinnvolle und renditestarke Alternative bzw. Ergänzung zu traditionellen Anlageformen dar.

Wirtschaftlich sinnvoll

70 % der Erde sind mit Wasser bedeckt. Schon aus diesem Grund sind Schiffe als Transportmittel nicht wegzudenken. 98 % aller weltweiten Güter werden auf dem Seeweg transportiert.

Was kostet ein Schiff?



Bei den angegebenen Werten handelt es sich um Näherungswerte.

Was zeichnet eine gute Schiffsbeteiligung aus?

„Im Einkauf liegt der Gewinn.“ Dieser alte Kaufmannssatz gilt auch bei Schiffsbeteiligungen, denn je günstiger ein Schiff erworben wird, desto attraktiver ist in der Regel die Beteiligung für den Anleger.

Eine erstklassige Anfangsbeschäftigung, sowohl in der Charterhöhe als auch in der Bonität des Charterers, sichert die Einnahmen und begünstigt u. a. eine schnelle Rückführung des Schiffshypothekendarlehens sowie eine gleichmäßige und hohe Ausschüttung. Investitionen sollten darüber hinaus ausschließlich mit Partnern realisiert werden, die über umfangreiche Marktkenntnisse verfügen.

Ein erfolgreiches Emissionshaus für Schiffsbeteiligungen verzeichnet in der Regel langjährige Erfahrungen bei der Konzeption und Prospektierung von Schiffsfonds. Diese Erfahrungen spielen bei der Fondskalkulation eine nicht unerhebliche Rolle, da die zu kalkulierenden Zahlen teilweise auch Planzahlen sind und stets mit einer Prognose für die Fondslaufzeit einhergehen. So muss die Entwicklung verschiedenster Faktoren wie z. B. der Charterraten, Schiffsbetriebskosten, Wechselkurse und Zinsen konservativ kalkuliert werden.

Typen der Handelsschifffahrt



Quelle: FStop

Bei **CONTAINERSCHIFFEN** wird die Stellplatzkapazität in TEU angegeben, der Anzahl von 20-Fuß-Containern, die geladen werden können. Obwohl die Containerschiffe nur ca. 15 % an der Welthandelsflotte ausmachen, sind Sie maßgeblich für den weltweiten Güter und Warentransport zuständig.



Quelle: Eberhard Pezold

MASSENGUTFRACHTER (auch Schüttgutfrachter genannt) sind Schiffe, die zum Transport von losen Massengütern wie z. B. Erz, Kohle oder Getreide verwendet werden. Rund 36 % der Welthandelsflotte sind Massengutfrachter.



Quelle: Knut Sodemann

TANKER sind Schiffe zum Transport von flüssigen Stoffen wie Rohöl, Kraftstoffen, Flüssiggas oder petrochemischen Erzeugnissen. Öltanker über 300.000 Tonnen werden als ULCC (Ultra Large Crude Carrier) bezeichnet. Circa 35 % der Welthandelsflotte sind Tankschiffe.

Marktlücken finden und nutzen

Die meisten Schiffsfonds werden mit Containerschiffen und Rohöl-Tankern aufgelegt. Interessant für Anleger können allerdings auch die Nischenmärkte sein, die als Investitionsgegenstand einen weniger bekannten Schiffstyp anbieten.

Der **Chemikaliertanker** ist ein Schiffstyp, der verschiedenste chemische Flüssigkeiten (u. a. Laugen und Säuren) in speziellen Tanks transportiert. Anders als bei den regulären Tankschiffen sind die Tankelemente aus Edelstahl, um eine Korrosion zu verhindern.

Mehrzweck-Schwergutfrachter sind dafür ausgelegt sperrige oder voluminöse Ladung wie z. B. Windkraftanlagen, Lokomotiven, Luxusyachten, Omnibusse, Transformatoren etc. schnell und sicher auf dem Seewege zu transportieren. Diese Schiffe sind meist mit eigenem Ladegeschirr ausgerüstet. Aufgrund ihrer Bauweise sind sie oftmals in der Lage, auch Zielhäfen anzufahren, die abseits der großen globalen Güterströme liegen.

Plattformversorgungsschiffe (auch PSV genannt) sind Schiffe, die speziell konzipiert wurden, um Offshore Ölplattformen zu versorgen. Diese Schiffe können bis zu 120 m lang sein und erfüllen eine Vielzahl von Aufgaben. Die primäre Aufgabe der meisten PSV ist der Transport von Arbeitern und Gütern von und zu Offshore Ölplattformen. Sie partizipieren an der wachsenden Nachfrage nach Öl und Gas, da sie unmittelbar mit der Gesamtlogistik einer Ölplattform verbunden sind.

Die größten Luxusyachten



Quelle: Monaco Yachts

Die zurzeit größte Yacht in Privatbesitz ist die „Rising Sun“, die von Oracle Mitbegründer Larry Ellison bei der deutschen Werft Lürssen in Bremen in Auftrag gegeben wurde und 2004 ausgeliefert worden ist. Sie hat eine Länge von 138 m und soll über 200 Mio. USD gekostet haben.



Quelle: Monaco Yachts

Als größte Yacht der Welt gilt die 160 m lange „Dubai“. Da sie sich aber im Besitz von Scheich Mohammed bin Rashid Al Maktoum, dem Herrscher des Wüstenstaates Dubai, befindet, kann sie nicht als Yacht in Privatbesitz klassifiziert werden, sondern gilt als Regierungsyacht.



Quelle: Atabeyki Design Development

Übertroffen werden sollen diesen Yachten angeblich von der bei Blohm + Voss in Hamburg in Auftrag gegebenen „Eclipse“, die nach unbestätigten Angaben derzeit für den russischen Milliardär Roman Abramowitsch gebaut und in 2008 abgeliefert werden soll. Sie soll über 300 Mio. USD kosten.

Eine Anlage nach Maß

Jeder Anleger verfolgt eine individuelle Anlagestrategie. Schiffsbeteiligungen bieten verschiedensten Anlegern Investitionsmöglichkeiten nach Maß an:

Neben den klassischen Einschiffsgesellschaften, die als Investitionsobjekt ein Schiff beinhalten, bietet die HCI auch Mehrschiffsgesellschaften („virtuelle“ Dachfonds) an, bei denen der Anleger in zwei oder mehr Schiffe investiert. Oftmals operieren diese Schiffe auf unterschiedlichen Märkten und decken dadurch ein breites Spektrum an Ertragsmöglichkeiten ab.

Darüber hinaus gibt es Aufbaupläne, die jeden Monat einen bestimmten Betrag in ausgewählte Schiffsprojekte investieren. Dadurch erhalten auch Anleger mit kleinerem Budget die Möglichkeit, an dem Wachstum der Schifffahrt zu partizipieren.

Für institutionelle Anleger stehen spezielle Schiffs AGs zur Verfügung. Bedingt durch die kapitalmarktfähige Struktur profitiert auch dieser Anlegerkreis von der täglichen Handelbarkeit, der einfachen Verbuchung im Depot und den steuerlichen Vorteilen der Tonnagesteuer.

Die größten Containerhäfen der Welt

Die Containerhäfen der Welt sind die Knotenpunkte des Wirtschaftswachstums. Um den steigenden Güterverkehr verarbeiten zu können, müssen die Hafenanlagen und Abfertigungsmechanismen stets vergrößert bzw. verbessert werden. Dabei überholen sich die Häfen Jahr für Jahr aufs neue mit unfassbaren Schlagzahlen. Fasst man die 10 größten Häfen zusammen, dann beträgt das Wachstum 2006/2007 insgesamt 12,3 %.

Nr.	Hafen	2006 ¹⁾	2007 ²⁾	Veränderung	in %
1	Singapur	24,8	27,9	3,1	12,7 %
2	Shanghai	21,7	26,2	4,5	20,7 %
3	Hong Kong	23,5	23,9	0,3	1,5 %
4	Shenzhen Ports	18,5	21,1	2,6	14,2 %
5	Busan	12,0	13,3	1,3	10,5 %
6	Rotterdam	9,7	10,8	1,1	11,8 %
7	Dubai Ports	8,9	10,7	1,8	19,9 %
8	Kaohsiung	9,8	10,2	0,4	4,4 %
9	Hamburg	8,9	9,9	1,0	11,6 %
10	Qingdao	7,7	9,5	1,8	22,9 %
Summe		145,5	163,4	18,0	12,3 %

1) In Mio. TEU.

2) Vorläufige Zahlen, in Mio. TEU.
Quelle: Hafen Hamburg Marketing.

Was ist eigentlich die „Tonnagesteuer“?

Bei der „Tonnagesteuer“ handelt es sich nicht um eine eigene Steuer, sondern um eine pauschale Gewinnermittlungsart. Dabei wird der Gewinn nicht wie bei der herkömmlichen Gewinnermittlung durch Betriebsvermögensvergleich ermittelt, sondern pauschal anhand der Nettoraumzahl (NRZ) des Schiffes, die den Rauminhalt erfasst. Vereinfacht ausgedrückt kann man sagen: „Je größer das Schiff, desto höher die Steuer“. Die steuerliche Bemessungsgrundlage ist somit unabhängig vom tatsächlich erzielten Ergebnis der Schiffsgesellschaft.

Der nach der „Tonnagesteuer“ pauschal ermittelte Gewinn wird von den Gesellschaftern anteilig versteuert. Dazu ein Beispiel:

Objekt der Besteuerung ist ein Containerschiff. Dieses Schiff hat eine Nettoraumzahl von 12.733. Daraus errechnet sich ein für die Schiffsgesellschaft ermittelter Tonnagesteuergewinn von ca. 30.570 EUR p.a. Das entspricht ca. 0,2% des Kommanditkapitals. Für einen Anleger mit einer Kommanditbeteiligung von 100.000 EUR führt dieser Gewinn zu einem anteiligen steuerlichen Ergebnis von rund 200 EUR, woraus bei unterstelltem Spitzensteuersatz eine Steuerbelastung von lediglich rund 95 EUR p.a. resultiert. Die Steuerbelastung aus dem Beteiligungsengagement ergibt sich unabhängig von der Höhe des tatsächlichen Ergebnisses der Schiffsgesellschaft. Die Höhe der Steuerbelastung ist dabei in jedem Fall unabhängig von der Höhe der Ausschüttungen, die dem Anleger zufließen, denn diese Ausschüttungen sind steuerfrei.

Kostenminimierung im 16. Jahrhundert

Ende des 16. Jahrhunderts entstand die charakteristische Schiffsform der „Fleute“. Die „Fleute“ war ein holländisches Handelsschiff, das sich durch ein rundes Achterdeck, stark eingezogene Seitenwände und einen flachen Boden auszeichnete. Dadurch entstand die typisch bauchige Form. Dieser Schiffstyp wurde bis ins 18. Jahrhundert gebaut und später durch die „Galiot“ abgelöst.

Die „Fleute“ war keineswegs für Repräsentationszwecke konstruiert worden sondern folgte rein ökonomischen Gesichtspunkten. Bedingt durch den geringen Tiefgang war sie geschaffen für den Einsatz in flachen Gewässern. Das Schiff war für die damaligen Verhältnisse relativ lang, hatte eine fast viereckige Spantform und war am Bug und Heck stark gerundet.

Das dadurch entstandene sehr schmale Deck hatte finanzielle Gründe, denn Hafengebühren wurden nach dessen Breite berechnet. Obwohl das Ladevolumen des



Schiffes fast unverändert war, hat sich die Breite des Decks bedingt durch die stark eingezogenen Seitenwände extrem verkleinert. Die Kosten konnten so minimiert werden.

Später verlor die „Fleute“ mehr und mehr an Bedeutung, da die Berechnungsgrundlage für Hafengebühren geändert wurde.

Wie kann ich meine Beteiligung vorzeitig verkaufen?

Bei Schiffsbeteiligungen handelt es sich um ein langfristiges Investment. Persönliche Umstände, eine Neuordnung des Portfolios oder gerade günstige Marktbedingungen können aber einen Verkauf dieses Fondsanteils sinnvoll machen.

Mit dem Eintritt von kapitalstarken Gesellschaften und immer mehr Emissionshäusern als Kaufinteressierte in dieses Marktsegment ist erstmals ein echter Zweitmarkt für geschlossene Fonds mit chancenreicher Käufervielfalt gegeben. Zeichner von Schiffsfonds im sogenannten Erstmarkt können so relativ unproblematisch Ihre Anteile wieder veräußern.

Wichtig für einen fairen Handel von gebrauchten Schiffsbeteiligungen ist der jeweilige Handelspartner. Unter der Dachmarke „Zweitmarkt.de“ betreut die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG langjährig den Handel mit geschlossenen Fonds an der Fondsbörse Deutschland. Der Handel vollzieht sich transparent auf Basis einer strengen Marktordnung und unter börsenseitiger Handelsüberwachung.

Kaufleute der Hanse

Handeln auch Sie wie damals schon die Kaufleute der Hansezeit und minimieren Sie das Risiko einer Anlage. Im 14. und 15. Jahrhundert war der auf sich allein gestellte, das volle Risiko tragende, nur auf eigene Rechnung Handel treibende Kaufmann der Ausnahmefall.

Schon damals haben sich die Kaufleute zu einer oder mehreren Handelsgesellschaften zusammengeschlossen. Dabei war die „Selschop“ eine kurzfristige Gelegenheitsgesellschaft, bei der ein Kaufmann auf die Handelsreise Kapital oder Ware eingibt und das Risiko und der Gewinn geteilt wurden. Eine weitere Handelsgesellschaft war die „Sendeve“. Dieses Kommissionsgeschäft, bei dem der Gewinn des beauftragten Kaufmanns durch festen Lohn oder eine Provision ersetzt wurde und der Auftraggeber das alleinige Risiko trug, war ebenfalls in der Hanse verbreitet.

Am häufigsten brachten allerdings zwei oder mehr Partner Kapital in gleicher oder unterschiedlicher Höhe in



eine Gesellschaft ein. Der Gewinn bzw. Verlust wurde dann je nach Anteil auf die Handelspartner verteilt. Auch stille Teilhaber waren bereits üblich.

Bedeutende Hansekaufleute, die vor allem im Handel zwischen Ost und West organisiert waren, konnten kaum auf eine der genannten Handelsgesellschaften verzichten, da schon damals die Risikostreuung eine entscheidende Rolle spielte.

Wir haben Ihr Interesse an Schiffsbeteiligungen geweckt?

Dann möchten wir Ihnen die HCI Capital AG als eines der führenden bankenunabhängigen Emissionshäuser kurz vorstellen:

Die HCI Gruppe wurde 1985 gegründet und konzipiert geschlossene Fonds und strukturierte Kapitalanlagen in den Bereichen Schiffe, Immobilien, Private Equity Dachfonds, Zweitmarkt-Lebensversicherungen sowie Aufbaupläne. Zum 31.12.2007 investierten über 100.000 Kunden in 468 Emissionen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 13,3 Mrd. EUR bei rund 5,2 Mrd. EUR Eigenkapital. Die HCI Capital AG ist seit Oktober 2005 börsennotiert.

Der Bereich Schiff ist historisch gesehen der am längsten bestehende Bereich des Hauses HCI. Seit 1985 wurden 404 Schiffsemissionen mit insgesamt 492 emittierten Schiffen aufgelegt. Dabei wurden sowohl Einzelschiffsfonds als auch Mehrschiffsgesellschaften (virtuelle Dachfonds) am Markt platziert. HCI verfügt über Erfahrungen bei Schiffverkäufen wie kein weiteres Emissionshaus in Deutschland. Insgesamt 160 Schiffe aus 155 Fonds wurden bereits erfolgreich veräußert.

Falls Sie mehr Informationen zu HCI, unseren Schiffsbeteiligungen oder zu anderen Produkten wünschen, stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Ihr Partner für erfolgreiche Kapitalanlagen

Die HCI Capital AG ist im Herzen von Hamburg im 1905 erbauten Kaufmannshaus, das im Stil der Londoner Geschäftshaus-Architektur erbaut wurde, beheimatet.

Neben dem Hamburger Standort betreibt HCI einen weiteren Standort in Bremen, wo die Treuhandgesellschaften untergebracht sind. Die übrigen Mitarbeiter sind für Sie in der gesamten Bundesrepublik, in Holland, Österreich und der Schweiz verteilt, um Ihnen in allen Vermögensfragen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Im Januar 2008 wurde HCI der „Goldene Bulle“ als „Fondsinitiator des Jahres 2008“ verliehen. Diese Auszeichnung wird jährlich vom Axel Springer Finanzen Verlag in verschiedenen Finanzkategorien verliehen. Die Auswahl erfolgte in einem mehrstufigen Prozess: Nach einer Vorauswahl durch Finanzexperten, die sich an den Leistungsbilanzergebnissen und dem platzierten Eigenkapital orientierten, fällten eine unabhängige Jury aus rund 200 Finanzberatern und die Leser des Magazins „Fonds & Co.“ die Entscheidung.



Quelle: HCI



Quelle: HCI

HCI CAPITAL: MEHR WERT.

Die 1985 gegründete HCI ist eines der führenden bankenunabhängigen Emissionshäuser in Deutschland, das die Konzeption und Realisierung geschlossener Beteiligungsangebote in zahlreichen Produktklassen anbietet. Seit ihrer Gründung hat die HCI Gruppe 468 Emissionen mit einem Investitionsvolumen von rund 13,3 Mrd. EUR (Stand 31. Dezember 2007) realisiert.

Über 100.000 Anleger haben mit uns in die Bereiche Schiffsbeteiligungen, Immobilieninvestments, Private Equity, Zweitmarktlebensversicherungen, Aufbaupläne und strukturierte Produkte investiert und uns so zu einem der führenden Emissionshäuser in Deutschland gemacht.

Mit 22 Jahren Markterfahrung gehen wir beständig neue Wege, um unseren Anlegern in Deutschland, Österreich und der Schweiz intelligente und maßgeschneiderte Anlagemöglichkeiten zu bieten – immer mit dem Ziel, langfristig Werte zu schaffen.

Als eines der führenden börsennotierten Emissionshäuser bringen wir ausgewählte Partner zusammen, um gemeinsam das Potenzial von Ideen und Marktchancen wahrzunehmen und für alle Beteiligten wertvolle Perspektiven und Gesamtlösungen zu entwickeln.

Mehr Informationen?

HCI Hanseatische Capitalberatungsgesellschaft mbH
Bleichenbrücke 10
D-20354 Hamburg
Telefon +49 40 88 88 1-0
Telefax +49 40 88 88 1-199
hci@hci-capital.de oder www.hci-capital.de

Überreicht durch:



Capital 