

1. Stabile Einnahmen

Die festen Charterverträge bis März 2012 bzw. bis September 2013 sorgen für stabile, kontinuierliche Einnahmen und Planungssicherheit.

2. Einsatz im Nischenmarkt

Der Schwergutmarkt zeigt sich nicht nur aktuell positiv; auch langfristig hat sich u.a. durch weltweit anstehende Infrastrukturprojekte ein immenser Transportbedarf für großvolumige, schwere Stückgutladung aufgebaut.

3. Gesunde Flottenstruktur

Neubauaktivitäten und Abwrackung stehen - laut einer ISL Studie - in einem „gesunden“ Verhältnis, die breit gefächerte Flotte ist stark veraltet, das Ablieferungsvolumen gering.

4. Innovative Schiffstypen

Schiffbauliche Besonderheiten eröffnen den Schiffen dieses Fonds breite Einsatzmöglichkeiten, womit attraktive Marktchancen einhergehen:

- **MS „COMBI DOCK I“** stellt als Kombination von Dock-, RoRo- und Schwergutschiff ein Novum auf dem Markt dar. Es kann sich u.a. im Wasser absenken, um auch schwimmende Ladung aufzunehmen. Zudem verfügt es über eine Rampe und kann so rollende Güter laden. Durch seine Schwergutkrane mit 2 x 350 t und 1 x 200 t Hebekapazität ist es als Heavy Lifter für jeden Einsatz gerüstet.
- **MS „PALMERTON“** kommt als echtes Kraftpaket daher. Bei vollem Einsatz seiner kombinierten 900 Tonnen tragenden Krane hat es lediglich einen Tiefgang von 4,50 m. Ein durchgängiger Laderaum ermöglicht den Transport besonders langer und hoher Ladungen. Die hohe Eisklasse GL-E3 erlaubt den Einsatz in eisgefährdeten Seegebieten, optimierte Abmessungen ermöglichen das Befahren der „Great Lakes“.

5. Währungsrisiken minimiert – „Alles in Euro“

Einnahmen, Finanzierung und Auszahlungen valutieren währungskongruent in Euro. So braucht der H&P „PROJECT CARRIER I“ als reiner Euro-Fonds Währungsrisiken nicht zu fürchten.

6. Konservative Gesamtkalkulation mit stillen Reserven

Zurückhaltende Prognoserechnung: Die Zins- und Schiffsbetriebskostenkalkulation eröffnet dem Fonds liquiditätserhöhende stille Reserven. Mittels sog. Zinsswaps konnte z.B. den Schiffsgesellschaften langfristig ein niedriges Zinsniveau gesichert werden. Die insoweit gegenüber dem Prospekt zu erwartende Ersparnis liegt allein bis zum Jahr 2017 bei kumuliert rund EUR 4 Mio.

7. Hohe Initiatorbeteiligung

EUR 8,89 Mio. Reederkapital (rund 23 % des Kommanditkapitals) dokumentieren das Vertrauen der Initiatoren in dieses Projekt. Keine abweichenden Gewinnverteilungsklauseln, dadurch Gleichstellung von Reederkapital und übrigen Kommanditkapital. Hier sitzen Sie mit dem Reeder „in einem Boot“.

8. „Viel Schiff fürs Geld“ – geringe Nebenkosten machen es möglich

Aus einer Weichkostenquote von lediglich 4,69 % resultiert ein hoher Substanzwert.

9. Günstige Schiffe

Unabhängige Gutachten bestätigen die günstigen Kaufpreise inkl. Finanzierungskosten.

10. Auszahlungen nahezu steuerfrei

Durch Tonnagegewinnermittlung sind die Auszahlungen nahezu steuerfrei. Ebenso ist die Beteiligung nicht von der Abgeltungssteuer betroffen. Auch unter dem Gesichtspunkt „Erbens und Schenkens“ ist eine Beteiligung an dem H&P „PROJECT CARRIER I“ attraktiv. Denn unentgeltliche Übertragungen auf die Nachfolgegeneration sind steuerlich begünstigt.