



## NAVI-FONDS Nr. 8

MS „Euroliner“  
 MS „Eurofreighter“  
 MS „Asialiner“  
 MS „Asiafreighter“



### Fondsdaten im Überblick

Emissionsjahr	1979
Verkauft	1983; 1984
Prospektiert von	1979 bis 1990
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Steuerliche Einkunftsart	Einkünfte aus Gewerbebetrieb

Finanz- und Investitionsplan (TEUR)	Soll	Ist
Eigenkapital	15.338,76	15.543,27
Fremdkapital	82.317,99	82.475,57
Investitionsvolumen	97.656,75	98.018,85
<b>Ausschüttungen (in %)</b>		
Ausschüttungen prosp. Zeitraum**	5,50	0,00
Ausschüttungen kumuliert*	-	88,55
<b>Steuerliche Ergebnisse (in %)</b>		
negative steuerpflichtige Ergebnisse kumuliert	-	360,32
prosp. Zeitraum**	299,00	352,89
steuerpflichtige Ergebnisse kumuliert*	-	345,19
prosp. Zeitraum**	0,00	251,41
<b>Beteiligung EUR 100.000</b>		
Einzahlung inkl. Agio	105.000,00	105.000,00
Ausschüttungen prosp. Zeitraum**	5.500,00	0,00
Steuerrückflüsse prosp. Zeitraum**	149.500,00	176.445,00
Steuerzahlungen prosp. Zeitraum**	0,00	57.824,30
Kapitalrückfluss prosp. Zeitraum**	155.000,00	96.289,70
Ausschüttungen kumuliert	-	88.550,00
Steuerrückflüsse kumuliert	-	180.161,50
Steuerzahlungen kumuliert	-	80.155,30
Kapitalrückfluss kumuliert	-	188.556,20
Rendite nach Steuern (Methode interner Zinsfuß, vgl. Seite 7)		16,9 % p.a.

\* IST inkl. Veräußerungsgewinne von 1983 bzw. 1984

\*\* bis Verkauf des ersten Schiffes 1983

NAVI-FONDS Nr. 8 kaufte von der – damals – fünftgrößten Containerreederei der Welt (Seatrains Lines Inc., New York) 4 in Deutschland gebaute Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von jeweils über 2.000 TEU. Das Bau- und Betriebskonzept der Schiffe stammte aus der Zeit vor der Ölkrise (1974). Sie waren für hohe Geschwindigkeit konzipiert und hatten dazu einen Gasturbinenantrieb erhalten, der Flugzeugtreibstoff (Kerosin) erforderte. Große Containerschiffe mit dieser Geschwindigkeit wurden erst Jahrzehnte später wieder gebaut. Der gestiegene Ölpreis hatte den Gasturbinenbetrieb unwirtschaftlich gemacht.

NAVI-FONDS Nr. 8 übernahm es in Kooperation mit dem Verkäufer – und anschließendem langfristigen Zeitcharterer – Seatrain Lines Inc., der Deutschen Werft HDW, dem niederländischen Motorenlieferanten Stork Werkspoor und deutschen Finanzierungsinstituten, eine völlige Konversion zu realisieren. Neue, mittelschnell laufende und treibstoffsparende Dieselmotoren gewährleisteten eine angemessene Geschwindigkeit. Die Stellplatzzahl ließ sich nahezu unverändert beibehalten. Ein langfristiger Zeitchartervertrag (8 Jahre) diente der Refinanzierung.

Das Bau- und Betriebskonzept für die Schiffe erwies sich als so erfolgreich, dass diese die Finanzkrise der Seatrain Lines Inc. überstehen und zu sehr guten Bedingungen zunächst an die chinesische Großreederei C. Y. Tung (Hongkong) verchartert und schließlich verkauft werden konnten.

Das NAVI-FONDS-Management konnte das Ergebnis durch ein besonderes Gewerbesteuerkonzept noch verbessern. Zu dessen Durchsetzung war allerdings ein langjähriger Rechtsstreit nach dem Verkauf der Schiffe erforderlich.

### Fondsentwicklung

Einer der ersten – damals noch nicht so genannten – Flottenfonds

Mit NAVI-FONDS Nr. 8 gelang es,

- erstmals im Beteiligungsmarkt internationale Großreedereien für Finanzierungen auf dem deutschen Kapitalmarkt zu gewinnen,
- ein beispielloses Umbau- und Energiespar-Konzept in der deutschen Seeschifffahrt zu verwirklichen.