

DIE 1.000 TEU-KLASSE

MS „MARE ADRIATICUM“



Chartername:
 Tragfähigkeit:12.721 tdw
 Länge über alles:149,50 m
 Breite auf Spanten:22,30 m
 Tiefgang:8,26 m
 Stellplatzkapazität:1.054 TEU
 Geschwindigkeit:17,5 kn
 Werft:Stocznia Szczecinska S.A.
in Stettin/Polen
 Infahrtsetzung:November 1993

MS „MARE BALTICUM“



Chartername:
 Tragfähigkeit:12.576 tdw
 Länge über alles:149,50 m
 Breite auf Spanten:22,30 m
 Tiefgang:8,27 m
 Stellplatzkapazität:1.054 TEU
 Geschwindigkeit:17,5 kn
 Werft:Stocznia Szczecinska S.A.
in Stettin/Polen
 Infahrtsetzung:April 1993

MS „MARE DORICUM“



Chartername:
 Tragfähigkeit:12.705 tdw
 Länge über alles:149,63 m
 Breite auf Spanten:22,30 m
 Tiefgang:8,27 m
 Stellplatzkapazität:1.054 TEU
 Geschwindigkeit:17,5 kn
 Werft:Stocznia Szczecinska S.A.
in Stettin/Polen
 Infahrtsetzung:August 1995

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 hatte weitreichende Auswirkungen auf den Schifffahrts- und Chartermarkt. Insbesondere bei den kleineren Schiffen sanken die zu erzielenden Charterraten dramatisch und die Einnahmen konnten die Schiffsbetriebskosten nicht mehr decken. In der Spitze hatten außerdem über 580 Schiffe mit beschäftigungslosen Zeiten zu kämpfen.

Durch die schlechte Einnahmesituation ist vielfach Liquiditätsbedarf zur Deckung der Schiffsbetriebskosten in den Beteiligungsgesellschaften entstanden. Auch die Einschiffs-Gesellschaften der 1.000 TEU-Schiffe der Hansa Mare Reederei waren von diesen Entwicklungen betroffen. Zur Liquiditätssicherung bis einschließlich 2012 haben Beiräte und Geschäftsführung der Einschiffs-Gesellschaften deshalb frühzeitig ein Fortführungskonzept für die drei Schiffsfonds der 1.000 TEU-Klasse entwickelt.

Auf der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 26. Oktober 2009 haben die Gesellschafter das Konzept mehrheitlich beschlossen, das Anfang des Jahres 2010 umgesetzt wurde.

Im Rahmen des Fortführungskonzeptes wurden zur Liquiditätssicherung bis Ende 2012 freiwillige Kapitalerhöhungen sowie Darlehen durch die Gesellschafter geleistet.

Der Chartermarkt hat sich inzwischen von seinem historisch niedrigen Niveau im Jahr 2009 deutlich erholt. Waren im Jahr 2009 aufgrund des schlechten Marktumfelds Tagesraten von lediglich USD 3.600 für Neuabschlüsse erzielbar, so kann nun wieder ein Anstieg der Tagesraten für vergleichbare Schiffe auf USD 8.000 verzeichnet werden (Stand: Juni 2011).

Die nachfolgende Betrachtung der oben angegebenen drei Beteiligungsgesellschaften der 1.000 TEU-Klasse gibt den Verlauf für die Gesellschafter unter Berücksichtigung des laufenden Fortführungskonzeptes zum 31.12.2010 wieder. Hierbei ist die Entwicklung sowohl für den Gesellschafter ohne Kapitalerhöhung (Alt-kapital) als auch für den Gesellschafter, der sich im Rahmen des Fortführungskonzeptes an der Kapitalerhöhung beteiligt hat (Alt- und Neukapital) dargestellt.

MS „MARE ADRIATICUM“

* Exkl. Agio; inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2007); bis 2008 ist im EK die Euro-Umrechnungsrücklage mit enthalten.

** Auf das neu gezeichnete EK entfällt kein Agio; Einzahlung erfolgte im Januar 2010.

*** Einzahlung i.H.v. TEUR 75 seitens diverser Gesellschafter und fremder Dritter erfolgte im Januar 2010; daneben ist ein Betriebsmittelkredit seitens der Bank i.H.v. TEUR 750 bis zum 31.12.2012 bereitgestellt worden.

**** Das anfängliche Schiffshypothekendarlehen wurde 2005 prospektgemäß getilgt.

¹⁾ Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2005.

²⁾ Davon ausgleichsfähig 110,2 %; verrechenbar 18,9 %.

³⁾ Davon steuerpflichtig 1,6 %. Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,1342 % p.a., ab 2010 0,1252 % p.a. steuerpflichtig) dar.

⁴⁾ Negative steuerliche Ergebnisse sind im Zeitraum bis 1998 für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 2). Positive steuerliche Ergebnisse sind bis 2009 kumuliert 1,5 % für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 3); ab 2010 jährlich 0,1252 % Tonnagesteuer, Basis TEUR 122,5 (Alt- und Neu-Kapital), Tonnagesteuer Unterschiedsbetrag Seeschiff: hier Prozentangabe, die nur auf die Altbeteiligung (TEUR 100) anfallen.

⁵⁾ 23,0 % Nachschuss bezogen auf das um die Euro-Umrechnungsrücklage gekürzte Eigenkapital.

⁶⁾ gem. Beschluss über die Änderung zum Gesellschaftervertrag vom 26.10.2009 gilt die neue Gewinn- und Verlustverteilung für das Alt- und das Neukapital ab 1.1.2010.

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	bis 2008	ab 2009/2010
Eigenkapital (EK)*	9.893	9.681
Neu gezeichnetes EK**	-	904
Euro-Umrechnungsrücklage	-	213
Darlehen „Fortführungskonzept“***	-	765
Fremdkapital	9.459	9.459
Gesamtinvestition	19.352	21.022
Agio	482	482

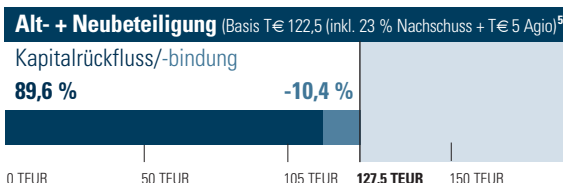
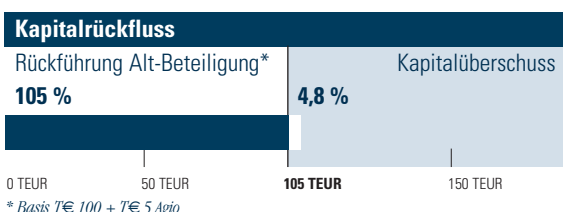
Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt ¹⁾	Ist
Einsatztage	-	5.932
Nettochartererlöse in T-EUR	-	41.660
Betriebsergebnis in T-EUR	-	12.367
Ausschüttungen in T-EUR	-	4.819

Darlehensstand zum 31.12.2010:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD ****	-	0
Darlehen „Fortführungskonzept“ in T-EUR***	-	765
Betriebsmittelkredit in T-EUR (TEUR 750, davon TEUR 500 bis 31.12.2012)	-	0

Steuerliche Ergebnisse 1993-2010 in % kumuliert: ⁶⁾		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Negative steuerl. Ergebnisse	-129,1 ²⁾	-129,1 ⁴⁾
Positive steuerl. Ergebnisse	1,6 ³⁾	1,6 ⁴⁾

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Unterschiedsbetrag Seeschiff	69,1	69,1 ⁴⁾

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Einzahlung	-105.000	-127.492
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	60.610	60.610
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-814	-826
Ausschüttungen	50.000	50.000
Kapitalüberschuss/-bindung	4.796	-17.708
Kapitalrückfluss	109.796	109.784



Die Charter

Die Beschäftigungssituation für die Schiffe der 1.000 TEU-Klasse hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Seit Ende April 2009 war das MS „Mare Adriaticum“ bei KMTC (Korea Marine Transport Co.), Korea, mit unterschiedlichen Kurzzeitkontrakten beschäftigt. Von November 2009 bis Juli 2010 zu USD 3.600 pro Tag und aktuell bis maximal Mitte August 2011 zu 6.800 pro Tag. Das Schiff war im Berichtsjahr mit 365 Einsatztagen vollbeschäftigt.

Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -347 erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie erhöhte Schiffsbetriebskosten zurückzuführen. Das ursprünglich zum Bau des Schiffes aufgenommene Hypothekendarlehen ist bereits seit Juli 2005 vollständig getilgt. Das MS „Mare Adriaticum“ fährt mit seinen beiden Schwesterschiffen und dem MS „Mare Ibericum“ (bis zum Verkauf am 28. März 2011) in einem Einnahmenpool. Die Brutto-Poolrate des Jahres 2010 betrug für ein 1.000 TEU-Schiff USD 4.799 pro Tag.

Ausblick

Seit 28. März 2011 fährt das MS „Mare Adriaticum“ nur noch mit seinen Schwesterschiffen im Einnahmenpool. Das MS „Mare Ibericum“ ist mit dem Schiffsverkauf am 28. März 2011 aus dem Einnahmenpool der 1.000/1.700 TEU-Schiffe ausgeschieden. Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Brutto-Poolrate und angenommenen Schiffsbetriebskosten von ca. EUR 1,5 Mio. rechnet die Gesellschaft mit einem Betriebsergebnis von ca. TEUR -177 im Jahr 2011. Die Geschäftsführung geht bei einer aus heutiger Sicht erwarteten Erholung der Chartermärkte für die 1.000 TEU-Schiffe von moderat steigenden Charterraten aus. Die nächste Routine-Wertzeit fällt im Jahr 2013 (nach 20-jährigem Einsatz) an.