

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 BALTICUM“

* Exkl. Agio; inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2007); bis 2008 ist im EK die Euro-Umrechnungsrücklage mit enthalten; Kündigung Alt-Kommanditist per 31.12.2009 i.H.v. TEUR 51,1.

** Auf das neu gezeichnete EK entfällt kein Agio, Einzahlung erfolgte im Januar 2010 (ausstehende Einlage per 31.12.2010: TEUR 3).

*** Einzahlung i.H.v. TEUR 847 erfolgte im Januar 2010.

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

¹⁾ Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2005.

²⁾ Davon ausgleichsfähig 116,9 %; verrechenbar 2,8 %.

³⁾ Davon steuerfrei 2,9 %; steuerpflichtig 4,7 %.

Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,125 % p.a., ab 2010 0,1189 % p.a. steuerpflichtig) dar.

⁴⁾ Negative steuerliche Ergebnisse sind im Zeitraum bis 1995 für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 2). Positive steuerliche Ergebnisse sind bis 2009 kumuliert 7,5 % für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 3); ab 2010 jährlich 0,1189 % Tonnagesteuer, Basis TEUR 115,6 (Alt- und Neukapital), Tonnagesteuer Unterschiedsbetrag Seeschiff: hier Prozentangabe, die nur auf die Altbeteiligung (TEUR 100) anfallen.

⁵⁾ 16,0 % 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)*	10.916	10.636
Neu gezeichnetes EK**	-	809
Euro-Umrechnungsrücklage	-	229
Darlehen „Fortführungskonzept“****	-	847
Fremdkapital	9.970	9.970
Gesamtinvestition	20.886	22.491
Agio	520	518

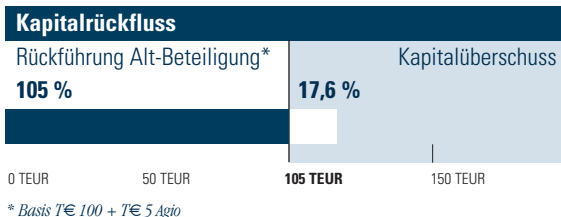
Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt ¹⁾	Ist
Einsatztage	-	6.154
Nettochartererlöse in T-EUR	-	43.369
Betriebsergebnis in T-EUR	-	13.929
Ausschüttungen in T-EUR	-	6.191

Darlehensstände zum 31.12.2010:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD****	-	0
Darlehen „Fortführungskonzept“ in T-EUR***	-	847
Betriebsmittelkredit (T-EUR 250)	-	0

Steuerliche Ergebnisse 1992-2010 in % kumuliert: ⁶⁾		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Negative steuerl. Ergebnisse	-119,7 ²⁾	-119,7 ⁴⁾
Positive steuerl. Ergebnisse	7,6 ³⁾	7,6 ⁴⁾

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999		
Unterschiedsbetrag Seeschiff	69,4	69,4 ⁴⁾

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Einzahlung (inkl. Agio)	-105.000	-120.647
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	65.705	65.705
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-2.612	-2.621
Ausschüttungen	59.500	59.500
Kapitalüberschuss	17.593	1.937
Kapitalrückfluss	122.593	122.584



Die Charter

Die Beschäftigungssituation der 1.000 TEU-Klasse hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Von Oktober 2009 bis Juli 2010 war das MS „Mare Balticum“ für Dong Young Shipping, Korea, für zwei Charteren von USD 3.850 und USD 3.900 p.T. im Einsatz. Danach trat das Schiff bis 1. Dezember 2010 eine Beschäftigung bei SITC, Hongkong, zu einer Rate von USD 6.100 p. T. an. Diese Charter wurde zunächst für sechs Monate zu USD 6.900 p.T. und ab 1. Juli 2011 bis mind. März 2012 zu USD 8.300 p.T. verlängert. SITC hat eine Option für weitere sechs Monate zu USD 10.000 p.T. Das MS „Mare Balticum“ war im Jahr 2010 insgesamt 350 Tage im Einsatz.

Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -774 erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie erhöhte Schiffsbetriebskosten zurückzuführen. Das MS „Mare Balticum“ fährt mit seinen beiden Schwesterschiffen und dem MS „Mare Ibericum“ (bis zum Verkauf am 28. März 2011) in einem Einnahmenpool. Die Brutto-Poolrate 2010 betrug für ein 1.000 TEU-Schiff USD 4.799 pro Tag.

Ausblick

Seit 28. März 2011 fährt das MS „Mare Balticum“ nur noch mit seinen Schwesterschiffen im Einnahmenpool. Das MS „Mare Ibericum“ ist durch den Schiffsverkauf am 28. März 2011 aus dem Einnahmenpool ausgeschieden. Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Brutto-Poolrate und angenommenen Schiffsbetriebskosten von ca. EUR 1,6 Mio. rechnet die Gesellschaft mit einem Betriebsergebnis von ca. TEUR -345 im Jahr 2011. Die Geschäftsführung geht bei einer aus heutiger Sicht erwarteten Erholung der Chartermärkte für die 1.000 TEU-Schiffe von moderat steigenden Chatteraten aus. Die nächste Routine-Wertzeit fällt im Jahr 2013 (nach 20-jährigem Einsatz) an.