

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 Charraten 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 DORICUM“

* Exkl. Agio; inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2008); bis 2008 ist im EK die Euro-Umrechnungsrücklage mit enthalten; Kündigung Alt-Kommanditist per 31.12.2010 i.H.v. TEUR 25.

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

*** Einzahlung i.H.v. TEUR 887 erfolgte im Januar 2010.

**** Das anfängliche Schiffshypothekendarlehen wurde 2007 prospektgemäß getilgt.

¹⁾ Ende der Prospektlaufzeit zum 31.8.2008.

²⁾ Davon ausgleichsfähig 116,5 %; verrechenbar 26,2 %.

³⁾ Davon steuerpflichtig 2,7 %; steuerfrei 2,5 %.

Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalieren Tonnagegewinn (0,13 % p.a.; ab 2010 0,1169 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrages des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2007) 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 5,2 % für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 3); ab 2010 jährlich 0,1169 % Tonnagesteuer, Basis TEUR 126,4 (Alt- und Neu-Kapital); Tonnagesteuer Unterschiedsbetrag Seeschiff: hier Prozentangabe, die nur auf die Altbeteiligung (TEUR 100) anfallen.

⁵⁾ 27,0 % 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)*	10.287	10.050
Neu gezeichnetes EK**	0	1.656
Euro-Umrechnungsrücklage	-	213
Darlehen „Fortführungskonzept“***	-	887
Fremdkapital	10.481	10.481
Gesamtinvestition	20.769	23.287
Agio	481	481

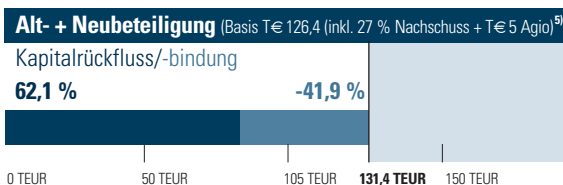
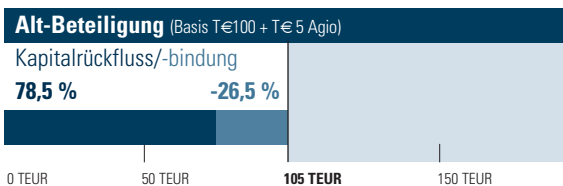
Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt ¹⁾	Ist
Einsatztage	-	5.420
Nettochartererlöse in T-EUR	-	37.350
Betriebsergebnis in T-EUR	-	9.543
Ausschüttungen in T-EUR	-	1.058

Darlehensstand zum 31.12.2010:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD****	-	0
Darlehen „Fortführungskonzept“ in T-EUR***	-	887

Steuerliche Ergebnisse 1995-2010 in % kumuliert: ⁶⁾		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Negative steuerl. Ergebnisse	-142,7 ²⁾	-142,7 ⁴⁾
Positive steuerl. Ergebnisse	5,3 ³⁾	5,3 ⁴⁾

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999		
Unterschiedsbetrag Seeschiff	55,2	55,2 ⁴⁾

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Einzahlung	-105.000	-131.404
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	68.881	68.881
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-1.406	-1.420
Ausschüttungen	11.000	11.000
Kapitalbindung	-26.525	-52.943
Kapitalrückfluss	78.475	78.461



Die Charter

Das MS „Mare Doricum“ war bis 14. März 2010 bei APL (American President Lines), Singapur, zu einer täglichen Rate von USD 3.725 im Einsatz. Anschließend konnten zwei Halbjahreschartern mit Johan Shipping, Malaysia, zu Tagesraten von USD 4.000 (bis 20. Sept. 2010) und USD 4.400 bis 4. April 2011 geschlossen werden. Bei MTT Shipping, Malaysia, war das Schiff bis 21. April 2011 zu USD 7.250 pro Tag und dann zu USD 7.950 pro Tag bis maximal Anfang Juli 2011 im Einsatz. Im Jahr 2010 stand für das MS „Mare Doricum“ die Wertzeit nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung an. Das Schiff war im Jahr 2010 dadurch 329 Tage im Dienst.

Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -1.705 erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie die im Jahr 2010 durchgeführte Klasse-Dockung zurückzuführen. Das Schiffshypothekendarlehen ist bereits seit September 2007 vollständig getilgt. Das MS „Mare Doricum“ 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 Doricum“ 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 1,5 Mio. rechnet die Gesellschaft mit einem Betriebsergebnis von ca. TEUR -245 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 2015 (nach 20-jährigem Einsatz) an.