

## MS „HLL Atlantic“

Schiffstyp:

**Vollcontainerschiff**

Tragfähigkeit:

**57.240 tdw**

Länge über alles:

**265,98 m**

Breite auf Spanten:

**32,20 m**

Tiefgang:

**13,00 m**

Containerstellplätze:

**4.713 TEU** (Twenty Foot Equivalent Unit)

Geschwindigkeit:

**24,6 kn**

Werft:

**Hanjin-Werft**  
in Pusan/Südkorea

Infahrtsetzung:

**Dezember 2002**



### Die Charter

Das MS „HLL Atlantic“ fährt noch bis mindestens August 2013 zu einer Charrate von USD 28.500 brutto p.T. unter dem Charternamen „APL Peru“ für die Linienreederei APL (American President Line). APL gehört zum Neptune Orient Lines-Konzern (kurz „NOL“), an dem der Stadtstaat Singapur mehrheitlich beteiligt ist. Nachdem das Schiff zuletzt zwischen Asien und dem Roten Meer sowie zwischen Asien und dem Mittleren Osten eingesetzt war, verkehrt die „APL Peru“ seit Ende Januar 2010 im Fernost-Australien Dienst.

Insgesamt verlief der Schiffsbetrieb zur vollen Zufriedenheit des Charterers APL. Im Jahr 2009 war MS „HLL Atlantic“ keinen Tag „Off Hire“ (Zeitraum, in dem das Schiff technisch nicht einsatzfähig ist und damit keine Einnahmen erzielen kann). Mit einem speziellen Maintenance-Programm werden die Serviceintervalle an Bord gesteuert, so dass eine optimale Ausstattung mit benötigten Ersatzteilen an Bord stattfinden kann.

### Wirtschaftliche Situation

Das Betriebsergebnis 2009 beträgt EUR 4,14 Mio. und liegt damit EUR 0,95 Mio. unter dem kalkulierten Prospektwert. Die Chartererlöse sind mit EUR 6,81 Mio. um insgesamt EUR 1,73 Mio. niedriger als prospektiert. Da das Schiff mit USD 28.500 brutto gegenüber dem Prospektwert von USD 26.000 netto eine höhere Tages-Charrate abgeschlossen hat und auch die Zahl der Einsatztage mit 365 um 15 Tage über dem Prospektwert liegt, resultiert die Abweichung in der Bilanzwährung „Euro“ ausschließlich aus der Abwertung des US-Dollars (durchschnittlich EUR/USD 1,39 statt prospektiert 1,00).

Die Schiffsbetriebskosten (OPEX) liegen mit EUR 1,89 Mio. etwa auf Prospektniveau. Darin enthalten ist ein weiterer Anstieg der Personalkosten (in USD) von 13 % gegenüber dem Jahr 2008. Die Schmierstoffkosten in USD sind um 18 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Ursächlich dafür ist, dass das Schiff im Jahre 2009 seitens APL für insgesamt 53 Tage aus dem Verkehr genommen wurde.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde planmäßig getilgt, so dass ein „rechnerischer“ Tilgungsvorsprung von TUSD 374 gegenüber dem originären Bankplan verbleibt. Insgesamt sind 2009 Ausschüttungen i.H.v. 7,0 % auf das Kommanditkapital erfolgt, dies waren 2,5 % weniger als prospektiert. Ursächlich ist hier trotz höherer US-Dollar-Charterrate in erster Linie die US-Dollar-Abwertung bei gleichzeitig deutlich gestiegenen Schiffsbetriebskosten (in USD), insbesondere im Bereich Personal. Gemäß Gesellschafterbeschluss vom 14. Dezember 2004 hat das Schiff rückwirkend zum 1. Januar 2004 zur Tonnagesteuer optiert.

#### Ausblick

Für das Geschäftsjahr 2010 erwarten wir ein Betriebsergebnis von etwa EUR 3,4 Mio. (bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von EUR/USD 1,50 statt 1,00 gemäß Prospekt). Die Chartererlöse werden mit EUR 6,3 Mio. insgesamt etwa EUR 2,3 Mio. geringer ausfallen als prospektiert. Diese Abweichung ist ausschließlich wechselkursbedingt, denn wir haben mit APL eine bessere Charterrate abgeschlossen als prospektiert und kalkulieren zudem zwölf Einsatztage mehr.

Die Schiffsbetriebskosten werden mit EUR 2,1 Mio. TEUR 155 über dem prospektierten Wert erwartet. Für 2010 sind planmäßige Tilgungen im Budget vorgesehen, so dass der „rechnerische“ Tilgungsvorsprung von etwa USD 0,4 Mio. gegenüber dem originären Bankplan erhalten bleibt. Dabei bleibt zu beachten, dass sich das CHF- und auch das JPY-Darlehen durch die Aufwertung des Schweizer Franken bzw. des Japanischen Yen gegenüber dem US-Dollar in den vergangenen Jahren verteuert haben. Insgesamt sind für 2010 Ausschüttungen i.H.v. 7,0 % auf das Kommanditkapital vorgesehen (vgl. 9,5 % gemäß Prospekt).

#### Finanzierung und Investition in TEUR:

|                            | Prospekt | Ist    |
|----------------------------|----------|--------|
| Kommanditkapital (nominal) | 28.500   | 28.750 |
| Agio                       | 1.425    | 1.438  |
| Fremdkapital <sup>1)</sup> | 33.365   | 32.887 |

#### Betrieb zum 31.12.2009 kumuliert:

|                            | Prospekt | Ist    |
|----------------------------|----------|--------|
| Einsatztage                | 2.491    | 2.496  |
| Nettochartererlöse in TEUR | 58.941   | 46.886 |
| Betriebsergebnisse in TEUR | 29.068   | 23.090 |
| Ausschüttungen in TEUR     | 17.528   | 16.244 |

#### Darlehensstand zum 31.12.2009:

|                                   | Tilgungsplan | Ist       |
|-----------------------------------|--------------|-----------|
| Schiffshypothekendarlehen in TUSD | 11.725,0     | 12.900,0  |
| Schiffshypothekendarlehen in TJPY | 419.000,0    | 215.840,0 |
| Schiffshypothekendarlehen in TCHF | 3.920,0      | 4.005,0   |
| Summe in TUSD <sup>1)</sup>       | 17.686,1     | 17.312,7  |

#### Steuerliche Ergebnisse 2009 in % kumuliert:

|  | Prospekt | Ist   |
|--|----------|-------|
| Negative steuerliche Ergebnisse                | -63,7    | -58,8 |
| Positive steuerliche Ergebnisse                | 2,5      | 11,9  |
| Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2004          |          |       |
| Unterschiedsbetrag Seeschiff                   |          | 1,4   |
| Unterschiedsbetrag Fremdwährung zum 31.12.2009 |          | 11,9  |

#### Kapitalbindung/-rückfluss in % zum 31.12.2009:

|   | Prospekt | Ist   |
|---|----------|-------|
| Einzahlungen  | 105,0    | 105,0 |
| Steuerrückflüsse aus negativen steuerlichen Ergebnissen | 33,9     | 31,3  |
| Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne            | 1,1      | 5,6   |
| Ausschüttungen  | 61,5     | 56,5  |
| Kapitalbindung  | 10,7     | 22,7  |
| Kapitalrückfluss  | 94,3     | 82,3  |

Ist-Beteiligung (inkl. Agio)

|                  |                |
|------------------|----------------|
| <b>82,3 %</b>    | <b>22,7 %</b>  |
| Kapitalrückfluss | Kapitalbindung |

<sup>1)</sup> Bewertet zum Anschaffungskurs bei Valutierung