



Die Charter

Die vier Tanker des HLL Tanker-Flottenfonds I wurden von Mega Chemical Tankers AG, Uttwil, Schweiz, (kurz: MCT) für einen Zeitraum von zehn Jahren (plus zwei weitere Jahre Option in Wahl des Charterers) in Zeitcharter übernommen. Die Zeitcharterrate ist variabel und abhängig vom jeweiligen Chartermarkt und den Aktivitäten des MCT-Pools, der die Tanker auf eigene Rechnung betreibt. Im Gesamtjahr 2010 wurde eine Durchschnittsrate von rund USD 7.800 netto pro Tag erzielt. Für das Jahr 2011 wird mit einer Stabilisierung des Rateniveaus gerechnet, so dass wir im Jahresdurchschnitt mit etwa USD 10.000 pro Tag kalkulieren. Unser Charterer MCT ist mit dem Schiffsbetrieb sehr zufrieden. Das Jahr 2010 verlief ohne Störungen. „Off Hire“-Tage (Zeitraum, in denen ein Schiff technisch nicht einsatzfähig ist und damit keine Einnahmen erzielen kann) sind nicht angefallen. Dies verdeutlicht den guten technischen Zustand der Schiffe.

Wirtschaftliche Situation

Das kumulierte Betriebsergebnis der vier Einschiffsgesellschaften liegt insgesamt bei EUR -0,26 Mio. und damit EUR 7,87 Mio. unter dem kalkulierten Prospektwert (bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von EUR/USD 1,32 gegenüber EUR/USD 1,10 gemäß Prospekt). Im Berichtsjahr 2010 wurden Chartererlöse von kumuliert EUR 8,23 Mio. erzielt, die damit um EUR 6,32 Mio. niedriger ausfielen als prospektiert. Die Mindereinnahmen in der Bilanzwährung Euro resultieren zum einen aus der US-Dollar-Abwertung gegenüber dem Prospektkurs, zum anderen aus der durchschnittlichen Pool-Charterrate von rund USD 7.800 netto pro Tag (prospektierte Rate USD 11.800 netto pro Tag). Positiv auf der Erlösseite wirkten sich volle 365 Einsatztage aus; dies waren zehn Tage mehr je Schiff als bei Prospektlegung angenommen. Die Schiffsbetriebskosten (OPEX) betragen kumuliert EUR 7,52 Mio. und damit EUR 2,14 Mio. mehr, als ursprünglich prospektiert. Darin enthalten ist ein Rückgang der Personalkosten in USD gegenüber dem Vorjahr um etwa 3 %. Gestiegen sind hingegen die Versicherungskosten und auch die Kosten des Schiffsunterhalts. Drei der vier Schiffe wurden mit neuen Ventilen („Slide Valves“) ausgerüstet (Investitionskosten jeweils rund TEUR 50). Der Hilfsdieselschaden bei MT „HLL Barents“ hat Kosten in Höhe von TEUR 244 verursacht. Die Erstattung seitens der Versicherer abzüglich der Franchise beträgt TEUR 184.

In 2010 wurde die planmäßige Jahrestilgung vollständig ausgesetzt. Per Jahresende ergibt sich daraus ein kumulierter Tilgungsrückstand von durchschnittlich USD 0,7 Mio. bezogen auf den originären Bankplan, wobei MT „HLL Aegean“ und MT „HLL Ionian“ noch einen geringen Tilgungsvorsprung vorweisen, während sich MT „HLL Barents“ und MT „HLL Indian“ im Tilgungsrückstand befinden. Ausschüttungen erfolgten für das Geschäftsjahr 2010 nicht. Prospektgemäß haben die vier Beteiligungsgesellschaften im Jahr 2006 zur Tonnagesteuer optiert.

Schiffsnamen:
MT „HLL Aegean“
MT „HLL Barents“
MT „HLL Indian“
MT „HLL Ionian“

Tiefgang:
9,30 m

Ladekapazität:
22.883 cbm (98 %)

Schiffstyp:
Produkten-/
Chemikalien-Tanker

Geschwindigkeit:
15,5 kn

Tragfähigkeit:
19.990 tdw
 (Nicht-Ölprodukte)

Werft:
Uljanik Shipyard,
 in Pula/Kroatien

Länge über alles:
149,30 m

Breite auf Spanten:
23,80 m

Infahrtsetzung:
HLL Aegean: 07/1999
HLL Barents: 03/1999
HLL Indian: 01/2000
HLL Ionian: 09/1999

Ausblick

Für das Geschäftsjahr 2011 erwarten wir ein kumuliertes Betriebsergebnis in Höhe von EUR 2,1 Mio., das um EUR 5,7 Mio. unterhalb des prospektierten Wertes liegt (bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von EUR/USD 1,39 gegenüber EUR/USD 1,10 gemäß Prospekt).

Die kumulierten Chartererlöse werden mit EUR 10,1 Mio. insgesamt etwa EUR 4,5 Mio. niedriger ausfallen als prospektiert. Die Mindereinnahmen in der Bilanzwährung Euro resultieren zum einen aus der kalkulierten US-Dollar-Abwertung; zum anderen haben wir unterstellt, dass der Charterer MCT mit den Schiffen in 2011 eine durchschnittliche Poolrate von etwa USD 10.000 netto (vor Bereederungsgebühren) pro Einsatztag erzielen kann (prospektierte Rate USD 11.800 netto pro Tag). Die durchschnittliche Anzahl der Einsatztage wird mit 363 kalkuliert (prospektiert 355 Tage).

Die Schiffsbetriebskosten werden kumuliert mit etwa EUR 7,0 Mio. kalkuliert und liegen damit EUR 1,5 Mio. über dem Prospektwert. Darin enthalten ist eine kalkulierte Steigerung bei den Personalkosten (in USD). Die Kosten des Schiffsunterhalts werden aufgrund fehlender Sondereinflüsse aus dem Vorjahr („Slide Valves“) voraussichtlich geringer ausfallen. Da wir für 2011 mit einer Durchschnittsrate von USD 10.000 pro Tag kalkulieren, wurde eine vollständige Aussetzung der planmäßigen Jahrestilgung beantragt und vom Bankenkonsortium genehmigt. Per Ende 2011 wird im Vergleich zum originären Bankplan ein kumulierter Tilgungsrückstand von USD 5,3 Mio. bestehen. Ausschüttungen an die Kommanditisten sind nach den geltenden Kreditbedingungen wieder möglich, wenn alle gestundeten Kreditraten getilgt wurden.

Finanzierung und Investition in TEUR:

	Prospekt	Ist
Kommanditkapital (nominal)	28.000	29.200
Agio	1.400	1.460
Fremdkapital ¹⁾	47.198	46.262

Betrieb zum 31.12.2010 kumuliert:

	Prospekt	Ist
Einsatztage	2.515	2.509
Nettochartererlöse in TEUR	97.652	88.843
Betriebsergebnisse in TEUR	44.910	28.592
Ausschüttungen in TEUR	15.120	11.671

Darlehensstand zum 31.12.2010:

	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in TUSD	17.172,8	17.141,7
Schiffshypothekendarlehen in TJPY	631.150,0	710.250,0
Schiffshypothekendarlehen in TCHF	0,0	0,0
Summe in TUSD ¹⁾	22.938,9	23.630,3

Steuerliche Ergebnisse 2010 in % kumuliert:

	Prospekt	Ist
Negative steuerliche Ergebnisse	-53,5	-51,5
Positive steuerliche Ergebnisse	1,1	3,3
Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2006		
Unterschiedsbetrag Seeschiff ²⁾		110,7
Unterschiedsbetrag Fremdwährung zum 31.12.2010 ²⁾		0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in % zum 31.12.2010:

	Prospekt	Ist
Einzahlungen	105,0	105,0
Steuerrückflüsse aus negativen steuerlichen Ergebnissen	27,8	26,7
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	0,5	1,5
Ausschüttungen	56,0	42,0
Kapitalbindung	21,7	37,9
Kapitalrückfluss	83,3	67,1

Ist-Beteiligung (inkl. Agio)

67,1 %	37,9 %
Kapitalrückfluss	Kapitalbindung

1) Bewertet zum Anschaffungskurs bei Valutierung

2) Vorbehaltlich der Anerkennung des Finanzamtes



Finanzierung und Investition in TEUR:

Kommanditkapital (nominal)

Agio

Fremdkapital ¹⁾

Betrieb zum 31.12.2010 kumuliert:

Einsatztage

Nettochartererlöse in TEUR

Betriebsergebnisse in TEUR

Ausschüttungen in TEUR

Darlehensstand zum 31.12.2010:

Schiffshypothekendarlehen in TUSD

Schiffshypothekendarlehen in TJPY

Schiffshypothekendarlehen in TCHF

Summe in TUSD ¹⁾

Steuerliche Ergebnisse 2010 in % kumuliert:

Negative steuerliche Ergebnisse

Positive steuerliche Ergebnisse

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2006

Unterschiedsbetrag Seeschiff ²⁾
--

Unterschiedsbetrag Fremdwährung zum 31.12.2010 ²⁾
--

Kapitalbindung/-rückfluss in % zum 31.12.2010:

Einzahlungen

Steuerrückflüsse aus negativen steuerlichen Ergebnissen

Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne
--

Ausschüttungen

Kapitalbindung

Kapitalrückfluss

1) Bewertet zum Anschaffungskurs bei Valutierung

2) Vorbehaltlich der Anerkennung des Finanzamtes

MT „HLL Aegean“	MT „HLL Barents“	MT „HLL Indian“	MT „HLL Ionian“
lst	lst	lst	lst
7.300	7.300	7.300	7.300
365	365	365	365
11.592	11.504	11.857	11.309

lst	lst	lst	lst
2.534	2.503	2.468	2.530
22.417	22.238	21.744	22.443
7.782	6.425	6.018	8.368
2.918	2.918	2.918	2.918

lst	lst	lst	lst
3.800,0	4.350,0	5.029,2	3.962,5
140.980,0	207.097,5	212.440,0	149.732,5
0,0	0,0	0,0	0,0
5.088,1	6.243,0	6.968,3	5.330,9

lst	lst	lst	lst
-45,9	-51,3	-58,6	-50,4
4,0	3,3	3,1	2,9
110,3	111,4	108,1	113,2
0,2	0,0	0,0	0,0

lst	lst	lst	lst
105,0	105,0	105,0	105,0
23,9	26,6	29,9	26,2
1,8	1,5	1,4	1,4
42,0	42,0	42,0	42,0
40,9	37,9	34,5	38,1
64,1	67,1	70,5	66,9