



Leistungsbilanz 2011

Die Flotte der Reederei Briese im Überblick
Leer/Ostfriesland, im Juni 2012

OUR OBJECTIVE ▶ Charterer's Happiness



Die **Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG** mit Sitz in Leer/Ostfriesland wurde 1983 von Dipl.-Ing. (naval architect) Kapitän Roelf Briese gegründet. Mit Beginn der 90er Jahre konnte das Flottenwachstum deutlich vorangetrieben werden und damit einhergehend die Angebotspalette an Seetransportleistungen und verbundene logistische Dienstleistungen erweitert werden. Nach einem Investitionsvolumen von **EUR 12 Mio. im Jahre 1990 konnte im Jahr 2011 ein Investitionsvolumen von rund EUR 168 Mio.** realisiert werden.

Nach diesem kontinuierlichen Wachstum der Reederei Briese fährt per 31. Dezember 2011 eine **Handels-Flotte von 105 Seeschiffen** in der Größenordnung zwischen **3.000 bis 37.000 DWAT** auf allen Weltmeeren. Bereedert wird die Flotte durch mehr als 225 Mitarbeiter unterschiedlicher Nationalitäten an Land und einem Seepersonal von rund 2.000 Mitarbeitern an Bord der Schiffe.

Die **Vielseitigkeit** der Flotte erreichte die Reederei insbesondere durch reedereieigene spezielle Konzeptionen bei der Planung sowie durch technische Ausrüstungen nach den Anforderungen der jeweiligen Märkte, in denen die Schiffe eingesetzt werden.

Die erste **Neubauserie** von technisch hochwertig ausgerüsteten Mehrzweckfrachtschiffen wurde bereits Ende der 80er Jahre projektiert. Bereits frühzeitig konzentrierte sich die Reederei Briese auf das Marktsegment der Mehrzweckschiffe (General Cargo/Multipurpose). Mit Projektierung dieser Serie entwickelte sich fortan die Konzeptionstätigkeit mit der Zielsetzung eines hohen Modernisierungsgrades der fahrenden Flotte. Unter Berücksichtigung des Kostenaspektes erfolgte sodann Mitte der 90er Jahre die Projektierung von verschiedenen Schiffserien im In- und Ausland. Beispielsweise erfolgten die ersten Projektierungen in China bereits Mitte der 90er Jahre.

Durch das spezielle Design der Schiffe ergeben sich Einsatzmöglichkeiten in fast allen Bereichen der Seeschifffahrt, da Schiffe mit Schwergutkränen bis 350 mt (im Tandembetrieb bis zu 700 mt Ladegewicht möglich) ausgerüstet sind und der größte Teil der Flotte den hohen finnischen bzw. schwedischen Eisklassen 1A bzw. E3 genügt.

Durch weit reichende Firmenvernetzung in den Bereichen Stauerei, Lagerung, Befrachtung und Logistik bietet die Reederei ferner verschiedenartige **komplexe Transportlösungen und gesamtlogistische Konzepte** an.

Um eine Optimierung in der Planung und Durchführung der einzelnen Objekte zu erreichen, wird die technische Betreuung der fahrenden Flotte sowie die technische Konzeption und Konstruktion der unterschiedlichen Schiffsneubauten nicht nur durch die große Inspektionsabteilung der Reederei gewährleistet und realisiert sondern auch in enger Zusammenarbeit mit den Firmen SEC GmbH & Co. KG, Leer, sowie SSC Ships Service & Consulting GmbH & Co. KG, Leer.

In Kooperation mit den für Stauerei, Lagerung, Umschlag, Logistik und Agenturleistungen zuständigen Gesellschaften bietet die Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG gesamtlogistische Konzepte verschiedenartiger Bereiche an. Durch diese weitreichende Vernetzung im Bereich der Befrachtung ist es u. a. möglich, die fahrende Flotte der Reederei auch unabhängig von externen Befrachtern und Charterern zu beschäftigen. Zusätzlich werden durch diese Verflechtungen Synergieeffekte geschaffen, durch deren Informationsgehalt beispielsweise die Entscheidungsfindungen bei Neuinvestitionen (Schiffsneubauten, Second-Hand-Schiffe) positiv beeinflusst werden.





Unsere Schwerpunkte

- **Projektladungen** unterschiedlicher Art und Größe (z. B. Schwergut, Gefahrgut, militärische Güter, Yachten)
- **Bulkladungen**
- **Container** aller Abmessungen
- **Fruchtladungen**
- **Erstellung von Logistikkonzepten (intermodal) und deren Durchführung**
- **Konzeption und Konstruktion von Schiffen und schwimmenden Anlagen** in Zusammenarbeit mit Werften und Partnergesellschaften

Das ist uns wichtig

- **Alles aus einer Hand**
Erzielt durch unser weltweites Netz von Filialen, Partnern und Agenten bearbeiten wir verschiedene und komplexe Transportlösungen. Unsere Kunden haben damit nur einen Ansprechpartner.
- **Flexibilität und Vielseitigkeit**
Erzielt durch die große Flotte verschiedener Schiffstypen, Abmessungen und Ausrüstungen.
- **Hoher Qualitätsstandard**
Erzielt durch hohe Sicherheitsstandards, qualifiziertes Personal, geringes Durchschnittsalter der Flotte. Nur so erreichen wir ...

OUR OBJECTIVE - Charterer's Happiness

Das Management

in der Geschäftsführung der Reederei sind schiffstechnisches wie auch schiffahrtskaufmännisches Know-How vereint.

Die eigene Befrachtungsabteilung sowie die enge Zusammenarbeit mit Befrachtern innerhalb der Briese-Gruppe sichern hohe Synergieeffekte.

Dabei kümmert sich die im Leeraner Büro tätige Landcrew um **alle technischen und kaufmännischen Belange der Seeschiffe** von der Planung/Konzeption über den Schiffsbetrieb und die Befrachtung bis hin zum Verkauf:

- Analyse der Seeverkehrsmärkte, anschließende Konstruktion und Projektierung von Frachtschiffen durch die Ingenieure der Reederei Briese
- Bauaufsicht bei Schiffsneubauten
- Erhaltung und Durchführung der Betriebsbereitschaft und der Seetüchtigkeit der Schiffe
- Durchführung von Reparatur- und Überwachungsarbeiten auf Seeschiffen in Häfen weltweit
- Zertifizierung von Schiffen
- Crewing
- Erstellung gesamtlogistischer Konzepte für weltweite Verladerschaft
- Disposition und Einsatzplanung wie Akquisition von Ladung, Chartern, Vercharterung, Aushandeln von Charterverträgen, Optimierung von Transportabläufen
- Kontrolle und Anwendung von nationalen und internationalen maritimen Vorschriften
- An- und Verkauf von Seeschiffen
- Schiffsüberführungen
- Registrierung unter in-/ausländischer Flagge
- Durchführung des Managements für in- und ausländische Reedereien
- Fondsmanagement für Kommanditgesellschaften (Planung, Konzeption, Gründung, Platzierung von Eigenkapital, laufende Verwaltung, Auflösung/Liquidation)

Logistische Aufgabenstellungen

Um internationalen Kunden gesamtlogistische Konzepte anbieten zu können, wurden in Bremen, Emden und Papenburg Stauereiunternehmen (ECL; EPAS; BERA) gegründet, die Seetransportgüter lagern, zum Weitertransport (Seeschiff, Binnenschiff, Bahn oder LKW) vorbereiten und auf diese Transportmittel laden, stauen und laschen.

Die Reederei Briese hat sich u.a. auf den Transport von Windkraftanlagen spezialisiert.





Im Jahre 2001 wurde auf Initiative der Reederei Briese die OWT (Offshore Windtechnologie GmbH) gegründet, welche die Fundamente für OffshoreWindkraftanlagen entwickelt und konstruiert. Hergestellt werden die Anlagen in Emden, Papenburg und anderen Lokationen an der Ems, wobei der Transport und die Installation durch die Reederei Briese vorgesehen ist.

Besonders anspruchsvoll sind die innovativen Servicetätigkeiten der Reederei als in Unternehmen integrierter Dienstleister (Out-Sourcing). Durch die Logistikangebote ist die Reederei Briese in die betrieblichen Abläufe ihrer Kunden eingebunden und gewährleistet somit einen reibungslosen Ablauf der innerbetrieblichen Logistik. Der Kunde kann sich somit auf seine Kernkompetenzen konzentrieren. Diese Tätigkeiten gehen über inter- und multimodale Transporte hinaus, welche die Reederei Briese zur Weiterentwicklung ihres Aufgabenfeldes verpflichten. Somit können Logistik- und Transportlösungen aus einer Hand angeboten werden, um die Güter zur richtigen Zeit, in der richtigen Menge, in der gewünschten Qualität, an den richtigen Ort zu befördern.

Für die aus dem Hause Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG befrachteten Schiffe erfolgt zusätzlich zum normalen Bereederungsgeschäft das Beschaffen von

Ladung. Die Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG hat sich frühzeitig auf die Marktsegmente „**Heavy Lift**“ und „**Multipurpose**“ spezialisiert.

Durch die Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG werden gesamtlogistische Konzepte angeboten, die es dem Kunden ermöglichen, seine Waren von Haus zu Haus zuzusenden.



Qualitätssicherung

Bereits im Jahr 2000 hat sich die Reederei Briese durch den **Germanischen Lloyd** nach DIN EN ISO 9002 (aktueller Standard ISO EN 9001:2000) und dem ISM Code zertifizieren lassen, um sowohl den hohen Qualitätsanforderungen

der Seeschifffahrt gerecht zu werden als auch zu einer Optimierung der betriebsinternen Organisationsstruktur zu gelangen. Alle betreuten Schiffeinheiten der Reederei Briese sind durch den **Germanischen Lloyd** gemäß ISM Code zertifiziert worden und es findet eine ständige Überprüfung dieser Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowohl durch externe Institutionen als auch durch die Mitarbeiter der Reederei statt.



Our Objective: Charterer's Happiness

Management	Chartering	Port Logistics	Consulting/Engineering	Crewing	Shipyard
Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Owner / Manager of more than 130 MPP / heavy lift vessels, bulk carrier Commercial and Technical Management Chartering Newbuilding projects Sale & Purchase of second-hand-vessels Finance & Distribution Offshore Logistics 	BBC Chartering & Logistic GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Commercial Ship Management for more than 140 MPP / Heavylift vessels, bulk carrier Liner Services World wide Project Cargoes Branch offices in Bremen, USA, Brazil, Russia, Dubai, Korea, China, Singapore & Tokyo 	EPAS Emden Port Agency Service GmbH & Co. KG Port of Emden / Germany (jointly with others) <ul style="list-style-type: none"> Warehousing Stevedoring Agency incl. General Port Services and Customs Agency 	Briese Agency Ltd. Spolka z.o.o. Szczecin / Poland <ul style="list-style-type: none"> Agency - for repair / rebuilding - newbuilding - construction - general port services 	Leda Shipping GmbH Leer/Germany <ul style="list-style-type: none"> Crewing Agency Crew Management 	Nesse Reparatur Werft Leer/Germany <ul style="list-style-type: none"> Shiprepairing and Modification Technical and Mechanical Support
Briese Shipping BV Scheemda / Netherlands <ul style="list-style-type: none"> Commercial / Technical Ship Management Consulting / Contracting 	BBC Project Chartering GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Commercial-Ship Management 	BERA GmbH & Co. KG Port of Papenburg/Germany (jointly with others) <ul style="list-style-type: none"> Warehousing Stevedoring Agency Services and Customs Agency 	China Supervision Tianjin / China <ul style="list-style-type: none"> Supervision of Newsbuilding projects Branch Offices in Dalian and Baibuting 	Briese Swallow St. Petersburg Ltd. St. Petersburg / Russia <ul style="list-style-type: none"> Crewing Agency 	
Ems-Leda Shipping GmbH & Co. KG / Germany <ul style="list-style-type: none"> Commercial / Technical Ship Management Consulting / Contracting 	Briese Chartering GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Commercial-Ship Management 		SEC GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Engineering Worldwide repairs 	Heavy Lift Manila Inc. San Juan City / Philippines (offices in own property) <ul style="list-style-type: none"> Crewing Agency 	
Briese Research Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Technical Management & Crewing of German Research vessels Newbuilding Supervision 	Bremer Reederei E&B GmbH Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Commercial-Ship Management Agency Services 		SSC Ships Service & Consulting GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Consulting Design and Engineering 	Briese Swallow Sevastopol Ltd. Sevastopol / Ukraine <ul style="list-style-type: none"> Crewing Agency 	
Ems Offshore Service GmbH & Co. KG Leer / Germany <ul style="list-style-type: none"> Seagoing Tugs and Barges Towing Facilities Transport of exceptional loads and use of RoRo-Ramp 	Peak Shipping AS Bergen / Norway <ul style="list-style-type: none"> Commercial-Ship Management 		OWT - Offshore Wind technologie GmbH Leer / Germany (jointly with other) <ul style="list-style-type: none"> Offshore Engineering Project Management 	Briese Swallow Odessa Ltd. Odessa / Ukraine <ul style="list-style-type: none"> Crewing Agency 	





Der Markt im Geschäftsjahr 2011

Das abgelaufene Geschäftsjahr 2011 war geprägt durch eine starke Volatilität der Seeschiffahrtsmärkte. Deutlich wurde wiederum, dass sich die weltweite Seeschiffahrt in unterschiedlichste Märkte aufteilt, abhängig von der jeweils zu transportierenden Fracht, den Fahrtgebieten und den verschiedenen Schiffstypen. Aufgrund der Schuldenkrise und unsichere Konjunkturentwicklung resultierte für den Welthandel ein unterdurchschnittliches Wachstum.

Der Containerfrachtenmarkt zeigte, nachdem im ersten Halbjahr 2011 zunächst eine Trendumkehr zu erwarten war, wiederum eine deutliche Abschwächung. Zu begründen einerseits durch die schwächere Konjunkturnachfrage, andererseits geschuldet den aktuellen Ablieferungen und Indienststellung neuer Containerschiffstonnage, deren Ablieferungen (nach den in der Finanzkrise angestregten zeitlichen Verschiebungen) nunmehr die Tonnageangebotsseite belasten. Darüber hinaus fand ab der zweiten Jahreshälfte ein extrem ausgeprägter Verdrängungswettbewerb zwischen den großen Liniencharterern statt, was sich auch entsprechend belastend auf die Frachtraten auswirkte. Zudem bleibt festzustellen, dass die Containertransporte von den Liniencharterern nunmehr verstärkt unter dem Gesichtspunkt der Effektivität geplant und durchgeführt werden, mit der Folge einer weiteren Belastung der Chartereratsituation für die kleinere Container – Feedertonnage. Derzeit kann jedoch von einer Bodenbildung gesprochen werden. Die Liniencharterer haben die Preise für ihre Transportleistung gegenüber der verladenden Industrie angehoben, und auch von unabhängigen Analysten wird mittlerweile von einer Trendumkehr ausgegangen.

Der Bulkermarkt leidet vor allen Dingen unter dem enormen Zulauf an Neutonnage, speziell in den größeren Bulkerschiffsklassen. Auch hier waren nach einem intakten Trend wiederum aktuell deutliche Abkühlungen in den Frachtraten im abgelaufenen Jahr 2011 zu verzeichnen, begründet durch den enormen Zulauf an Bulkertonnage (Schiffsraum) in den größeren Schiffsegmenten. Der Zuwachs an Tonnage wurde selbst in Zeiten rückläufiger Frachtraten während der Finanzkrise fortgesetzt. Dieses Verhaltensmuster lässt sich nur insoweit erklären, dass hier vom internationalen Finanzmarkt getriebene ausländische Marktteilnehmer eine strategische Flottenausrichtung unter der Maßgabe eines Portfolioansatzes verfolgt haben.

Für den General Cargo Markt gab es insgesamt mit Beginn der Finanzkrise ein rückläufiges Frachtvolumen. Die europäische Fahrt hatte dabei von den rückläufigen Aufträgen der verarbeitenden Industrie sehr direkte dämpfende Auswirkungen zu verzeichnen und war auch insbesondere in den Bereichen Stahl, Getreide, Dünger sowie Forstprodukte vom Einbruch des Güterhandels betroffen.

Im abgelaufenen Jahr 2011 ist aufgrund der instabilen und unsicheren politischen Verhältnisse in Teilen Nordafrikas weiterer Druck auf die Frachtraten im „kleineren“ General Cargo Bereich zu verzeichnen gewesen, welcher momentan noch anhält. Die Frachten haben sich in diesem Gebiet stark redu-

ziert und es sind Positionierungen von Teilen der freien Tonnage in den Nord- und Ostseeraum erfolgt. Dadurch ergab sich in diesem Bereich ein Überangebot an Schiffstonnage. Des Weiteren führen die im Zuge der Finanzmarktkrise und steigender Staatsdefizite verordneten Sparmaßnahmen vieler europäischer Länder zu abgeschwächten Investitionstätigkeiten und damit insgesamt zu einem stark rückläufigen Frachtvolumen in der europäischen Fahrt.

Für die Mehrzweckfahrt, ein spezielles Marktsegment innerhalb des General Cargo Marktes, ergaben sich Märkte mit ausreichendem, und teilweise auch steigendem Ladungsaufkommen. Jedoch hat sich durch Nachwirkungen aus der Finanzkrise, in deren Zuge derzeit eine Marktberreinigung stattfindet, wiederum Druck auf die Frachtraten ergeben. In der Folge dieser Marktberreinigung kommt es zu Marktverschiebungen und zu einem verstärkten Wettbewerb zwischen den verschiedenen Marktteilnehmern zur Erlangung von Marktanteilen. Letztendlich bleibt hier abzuwarten, ab wann wieder marktkonforme Verhaltensweisen bei den Marktteilnehmern eintreten werden. Vor allen Dingen in Nischenmärkten, welche eine hohe schiffstechnische Qualifikation erfordern, ergeben sich ausreichende Frachtvolumina. Speziell in Süd-, aber auch in Nordamerika nehmen die Investitionstätigkeit und damit die Anfrage nach Transporten im Bereich der Projektladung zu.

Die Reederei Briese setzte bereits sehr frühzeitig auf das Marktsegment **“Multipurpose”**. Schiffe, die für diesen Teilmarkt konzipiert sind, zeichnen sich insbesondere durch ihre flexiblen Einsatzmöglichkeiten aus. Gerade durch diesen Aspekt hebt sich die Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG sehr deutlich von den strategischen Überlegungen anderer Reedereien ab. Entsprechend ist ein großer Teil der Schiffe der Briese Flotte mit folgenden Ausstattungsmerkmalen versehen:

- Krane mit Kapazitäten von 30 mt bis 700 mt
- Spreiztraverse zwecks „Kombi-Betrieb“
- Vollständiges Zwischendeck
- Durchgängige Ladeluke (bis 8.500 dwt)
- Durchgängiger Laderaum (bis 8.500 dwt)
- Verstärkt für Schwergut
- Querschotte
- Qualifikation für den Transport gefährlicher Güter (IMO 1-9)
- Laderäume box-shaped
- Eisklasse E1 bis E3

Durch die vorgenannten Ausstattungsmerkmale ist die Befrachtung mit den folgenden **“Multipurpose- Ladungsarten”** möglich:

- Projektladungen (z. B. Generatoren, Turbinen, Yachten, Windmühlen)
- Stahl und Metall (z. B. Stahlrohre, Aluminium, Kupfer, Zink, Alteisen)
- Forstprodukte (z. B. Bauholz, Sperrholz, Zeitungspapier)
- Schüttgüter und Chemikalien
- Gefahrgut aller IMO-Klassen, einschließlich explosiver und nuklearer Frachten

Das Geschäftsjahr 2011

Im Jahr 2011 wurde ein Investitionsvolumen in Höhe von rund 168 Mio. EUR mit einer Gesamttonnage von rd. 95.000 tdw. in Fahrt gesetzt.

Das Eigenkapitalvolumen belief sich bei insgesamt 11 in Fahrt gesetzten Schiffen auf rund 58 Mio. EUR.

Insgesamt wurde im Geschäftsjahr 2011 Eigenkapital in Höhe von Mio. 28 EUR platziert, mit dem z. T. Investitionsvolumen in den Folgejahren finanziert wird.

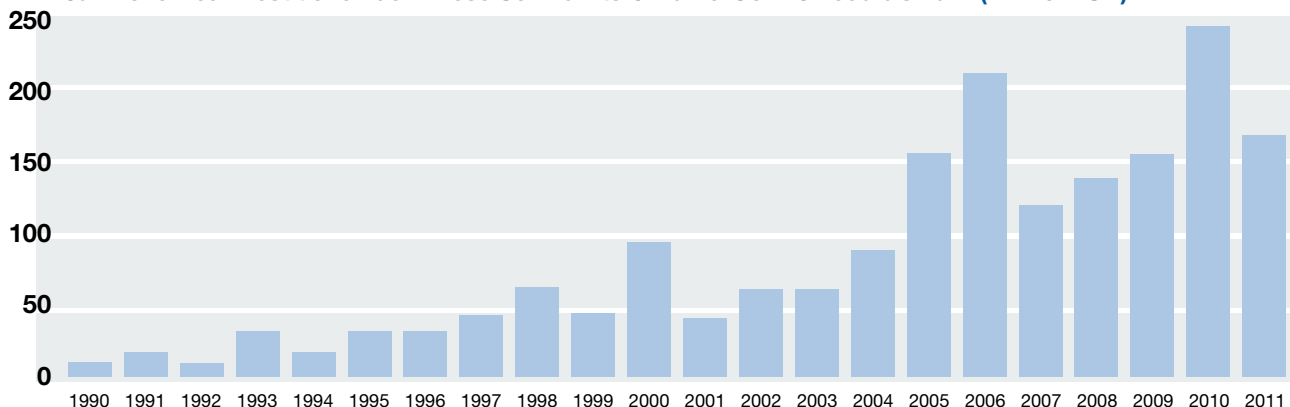
Seit dem Gründungsjahr 1983 hat die Reederei Briese mittlerweile 138 Schiffsneubauten und 96 Secondhandschiffe initiiert. Vor dem Hintergrund des Aufbaus weiterer interessanter Beschäftigungsfelder sowie der Verjüngung und Modernisierung der bestehenden Flotte (Durchschnittsalter rd. 5,4 Jahre) haben die Investitionstätigkeiten in der jüngsten Vergangenheit eine positive dynamische Entwicklung erfahren.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht, dass die Reederei Briese solide und konstant wächst. Aufgrund einer aktiven Investitionstätigkeit und regen Verkaufsaktivitäten ergibt sich eine moderne und ausgewogene Flottenstruktur.

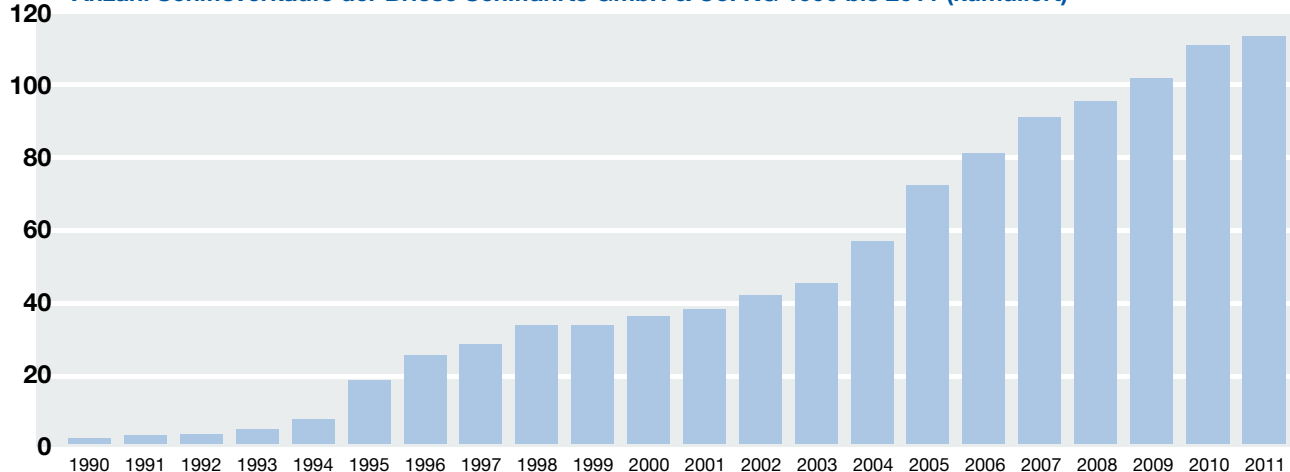
Das Jahr 2011 in Kurzform

Gesamtinvestitionsvolumen	167.785 TEUR
- davon Investitionsvolumen aus Mittelherkunft Vorjahre	123.999 TEUR
Eigenkapitalvolumen	57.597 TEUR
- davon aus Vorjahren	47.519 TEUR
Platziertes Eigenkapital im Jahr 2011	28.251 TEUR
Infahrtgesetzte Schiffe	11 Stück
- davon Neubauten	9 Stück
- davon Secondhand-Schiffe	2 Stück
Abgewickelte Fonds/verkaufte Schiffe	3 Stück
- davon Neubauten	1 Stück
- davon Secondhand-Schiffe	2 Stück

Jährliche Neuinvestitionen der Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG 1990 bis 2011 (in Mio. EUR)



Anzahl Schiffsverkäufe der Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG 1990 bis 2011 (kumuliert)





Verkaufte Schiffe im Jahr 2011

Schiff	Schiffstyp	Laufzeit	Rendite p. a. (IRR*) nach Steuern
MS „Pewsum“	Secondhand	Jul. 2005	14,09%
MS „Westerloog“	Secondhand	Feb. 2005	4,18%
MS „Leda“	Neubau	Mrz. 1998	11,12%
			Ø 9,80%

Renditeermittlung nach der Methode Interner Zinsfuß (IRR)

Im Geschäftsjahr 2011 wurden drei Schiffsfonds (drei baugleiche Schiffe) für die Kapitalanleger erfolgreich abgewickelt und abgeschlossen. Die dabei erzielte Rendite betrug durchschnittlich 9,80% p.a. nach Steuern (IRR).

MS „Pewsum“, Baujahr 1996



Typ: Tweendecker, Multi-Purpose Vessel, Geared
Klassifizierung: GL + 100 A5 E3 G + MC E3 AUT
 verstärkt für Heavy Cargo; ausgerüstet für Container
 alle IMO-Klassen; geeignet für den Transport von Holz,
 Getreide (mit 2 beweglichen Bulkheads)
Tonnage: 3.500 DWAT und 2.528 GT bzw. 1.372 NT
Cargo Gear(s): 2 NMF-Kräne max. 70 t in Kombination (SWL max. 18 m)

MS „Westerloog“, Baujahr 1996



Typ: Tweendecker, Multi-Purpose Vessel, Geared
Klassifizierung: GL + 100 A5 E3 G + MC E3 AUT
 verstärkt für Heavy Cargo; ausgerüstet für Container
 alle IMO-Klassen; geeignet für den Transport von Holz,
 Getreide (mit 2 beweglichen Bulkheads)
Tonnage: 3.500 DWAT und 2.528 GT bzw. 1.372 NT
Cargo Gear(s): 2 NMF-Kräne max. 70 t in Kombination (SWL max. 18 m)

MS „Leda“, Baujahr 1998



Typ: Tweendecker, Multi-Purpose Vessel, Geared
Klassifizierung: GL + 100 A5 E3 G + MC E3 AUT
 verstärkt für Heavy Cargo; ausgerüstet für Container
 alle IMO-Klassen; geeignet für den Transport von Holz,
 Getreide (mit 2 beweglichen Bulkheads)
Tonnage: 3.500 DWAT und 2.528 GT bzw. 1.372 NT
Cargo Gear(s): 2 NMF-Kräne max. 70 t in Kombination (SWL max. 18 m)

Rendite-Berechnung nach Steuern der bereits realisierten Schiffsbeteiligungen

Nr.	Schiffsart	Schiffsname	Beteiligungszeitraum	Eff. Kapitaleinsatz in EUR	Kapitalrückfluß nach Steuern in EUR	Vermögenszuwachs in EUR	Rendite in % p.a. (IRR)
1	Neubau	MS „Sanna“	Feb-84 - Okt-93	-4.837	79.044	74.207	19,21
2	Neubau	MS „Annegret“	Jul-84 - Dez-94	4.262	45.674	49.936	20,45
3	Neubau	MS „Leda“	Dez-88 - Feb-95	-23.415	69.322	45.907	15,81
4	Neubau	MS „Rheiderland“	Sep-91 - Mrz-94	-45.452	78.379	32.927	14,76
5	Neubau	MS „Amke“	Jun-86 - Feb-95	-18.023	73.821	55.798	16,93
6	Neubau	MS „Simone“	Jun-86 - Jun-95	-19.876	63.715	43.839	13,74
7	Neubau	MS „Natascha“	Dez-88 - Jan-91	-44.857	87.175	42.318	26,66
8	Neubau	MS „Monika“	Nov-88 - Dez-90	-53.374	119.871	66.497	49,02
9	Secondhand	MS „Meike“	Dez-88 - Okt-89	-65.215	194.414	129.199	166,36
10	Secondhand	MS „Bingum“	Apr-89 - Dez-91	-21.694	66.321	44.627	32,16
11	Secondhand	MS „Paapsand“	Mai-94 - Dez-95	-44.566	68.195	23.629	63,89
12	Neubau	MS „Sina“	Jun-87 - Dez-95	-20.336	48.587	28.251	11,14
13	Neubau	MS „Sea Danube“	Sep-88 - Dez-95	-37.479	83.160	45.681	12,71
14	Secondhand	MS „Hamburger Sand“	Aug-93 - Jun-95	-60.596	116.132	55.536	31,72
15	Secondhand	MS „Sea Trent“1)	Jun-93 - Mrz-95	-47.000	86.390	39.390	33,03
16	Secondhand	MS „Bingum“11)	Dez-93 - Apr-95	-52.447	79.535	27.088	21,91
17	Secondhand	MS „Mellum“	Sep-93 - Dez-94	-8.552	30.801	22.249	118,93
18	Secondhand	MS „Baltrum“	Sep-93 - Feb-95	-3.327	27.426	24.099	49,88
19	Secondhand	MS „Amrum“	Sep-93 - Feb-95	-4.182	31.059	26.877	54,30
20	Secondhand	MS „Borkum“	Sep-93 - Feb-95	-3.774	29.937	26.163	54,46
21	Secondhand	MS „Heimatland“	Dez-94 - Aug-96	-45.583	99.137	53.554	42,93
22	Secondhand	MS „Bremer Makler“	Aug-95 - Jul-96	-60.728	89.004	28.276	38,24
23	Secondhand	MS „Bremer Merkur“	Aug-95 - Aug-96	-62.445	87.723	25.278	33,36
24	Secondhand	MS „Amke“II	Feb-95 - Okt-96	-53.545	90.238	36.693	51,38
25	Secondhand	MS „Tanja“	Jun-94 - Dez-96	-41.940	66.167	24.227	23,80
26	Secondhand	MS „Sea Douro“	Feb-95 - Dez-96	-48.381	77.833	29.452	52,98
27	Secondhand	MS „Thor“	Nov-95 - Sep-96	-53.592	96.577	42.985	61,47
28	Secondhand	MS „Wotan“	Aug-95 - Feb-96	-63.860	115.897	52.037	73,42
29	Secondhand	MS „Bremer Reeder“	Jun-95 - Okt-97	-43.025	73.223	30.198	30,46
30	Secondhand	MS „Hanse“	Apr-92 - Nov-97	-33.484	64.960	31.476	17,50
31	Secondhand	MS „Frigga“	Dez-95 - Dez-97	-47.852	78.819	30.967	39,92
32	Neubau	MS „Remmer“	Jul-90 - Sep-98	-33.515	60.569	27.054	7,51
33	Secondhand	MS „Osterems“	Dez-96 - Okt-98	-52.053	91.741	39.688	27,85
34	Secondhand	MS „Santa Helena“	Mrz-97 - Dez-98	-48.512	83.849	35.337	53,28
35	Neubau	MS „Musketier“	Jun-97 - Okt-98	-72.467	102.125	29.658	34,37
36	Secondhand	MS „Emshörn“	Dez-97 - Dez-98	-43.933	96.187	52.254	80,64
37	Neubau	MS „Emma Helene“	Dez-90 - Dez-98	-38.251	75.567	37.316	10,16
38	Neubau	MS „Dyksterhusen“	Okt-92 - Dez-00	-33.190	66.146	32.956	10,08
39	Secondhand	MS „Weser“	Okt-96 - Dez-00	-43.345	48.950	5.605	2,53
40	Secondhand	MS „Westerems“	Okt-97 - Dez-00	-43.793	52.978	9.185	6,75
41	Secondhand	MS „Friesland“	Jun-00 - Okt-01	-100.000	147.079	47.079	67,26
42	Secondhand	Tonnagesteuer Fonds 1	Okt-00 - Jun-01	-100.000	133.458	33.458	42,00
43	Neubau	MS „Leysand“	Dez-93 - Jan-02	-26.800	54.428	27.628	8,91
44	Neubau	MS „Kopersand“	Okt-93 - Jun-02	-27.432	82.343	54.911	13,91
45	Secondhand	MS „Sjard“	Dez-98 - Jan-02	-44.544	114.800	70.256	27,50
46	Secondhand	MS „Carolinensiel“2)	Jan-02 - Mrz-02	-100.000	109.779	9.779	9,78
47	Secondhand	MS „Amke“	Dez-97 - Feb-03	-43.536	50.630	7.094	2,54
48	Secondhand	MS „Nesserland“	Dez-00 - Jun-03	-50.041	86.102	36.061	22,75
49	Secondhand	MS „Jansum“	Nov-97 - Jul-03	-44.661	73.207	28.546	7,49
50	Neubau	MS „Midlumer Sand“	Jun-95 - Feb-03	-38.876	66.380	27.504	6,98
51	Neubau	MS „Wilke“	Jun-94 - Mrz-04	-34.514	70.763	36.249	8,23
52	Neubau	MS „Haaksgat“	Dez-94 - Mrz-04	-22.827	87.910	65.083	13,56
53	Neubau	MS „Dollart“	Dez-95 - Mrz-04	-29.433	86.141	56.708	13,11
54	Secondhand	MS „Rottum“	Dez-98 - Mrz-04	-44.453	84.862	40.409	12,22
55	Neubau	MS „Wester Riff“	Jun-01 - Apr-04	-63.505	95.343	31.838	29,85
56	Neubau	MS „Bingumer Sand“	Apr-96 - Jun-04	-43.382	89.876	46.494	9,02
57	Secondhand	MS „Nesse“	Dez-97 - Jun-04	-43.623	53.762	10.139	3,05
58	Neubau	MS „Memmert“	Dez-99 - Aug-04	-46.501	86.255	39.754	15,00
59	Neubau	MS „Spiekeroog“	Apr-99 - Sep-04	-45.266	86.715	41.449	10,85
60	Neubau	MS „Jemgumer Sand“	Apr-94 - Nov-04	-28.715	77.779	49.064	11,70



Nr.	Schiffsart	Schiffsname	Beteiligungszeitraum	Eff. Kapitaleinsatz in EUR	Kapitalrückfluß nach Steuern in EUR	Vermögenszuwachs in EUR	Rendite in % p.a. (IRR)
61	Neubau	MS „Riffgat“	Dez-98 - Nov-04	-45.896	114.608	68.712	19,26
62	Secondhand	MS „Hohes Riff“2)	Apr-04 - Dez-04	-100.000	155.358	55.358	55,36
63	Neubau	MS „Bremer Uranus“	Feb-93 - Jan-05	-37.432	112.206	74.774	10,33
64	Neubau	MS „Ditzum“	Jun-91 - Jan-05	-39.023	69.682	30.659	4,92
65	Secondhand	MS „Hamburger Sand“	Dez-98 - Jan-05	-48.033	94.048	46.015	11,37
66	Neubau	MS „Randzel“	Dez-96 - Jan-05	-29.433	82.464	53.031	11,91
67	Secondhand	MS „Horsbornplate“	Dez-01 - Jan-05	-75.890	107.923	32.033	11,62
68	Secondhand	MS „Athene“	Dez-91 - Mai-05	-24.370	48.906	24.536	5,08
69	Secondhand	MS „Amrumbank“	Jul-03 - Mai-05	-100.000	239.732	139.732	54,77
70	Neubau	MS „Flinthörn“	Dez-99 - Jun-05	-46.994	96.123	49.129	13,99
71	Secondhand	MS „Ems“	Sep-99 - Jun-05	-45.804	80.298	34.494	7,09
72	Neubau	MS „Paapsand“	Jun-00 - Jul-05	-48.528	83.709	35.181	12,19
73	Neubau	MS „Hubertgat“	Dez-00 - Jul-05	-53.087	96.942	43.855	14,00
74	Neubau	MS „Janssand“	Dez-96 - Jul-05	-29.433	98.244	68.811	13,45
75	Neubau	MS „Accumersiel“	Jun-02 - Jul-05	-65.296	96.521	31.225	16,66
76	Neubau	MS „Torum“	Mai-97 - Aug-05	-29.431	95.999	66.568	15,19
77	Neubau	MS „Harle“	Mai-00 - Sep-05	-34.263	168.159	133.896	36,48
78	Secondhand	MS „Hohe Hörn“	Okt-98 - Dez-05	-47.888	103.575	55.687	12,25
79	Neubau	MS „Geise“	Jun-96 - Feb-06	-29.433	141.787	112.354	16,59
80	Neubau	MS „Helgoland“	Dez-97 - Mrz-06	-44.495	91.301	46.806	10,12
81	Neubau	MS „Bremer Saturn“	Nov-94 - Apr-06	-33.569	96.807	63.238	8,69
82	Neubau	MS „Odin“	Jun-97 - Jun-06	-33.863	98.626	64.763	12,23
83	Neubau	MS „Harleriff“	Apr-02 - Jul-06	-78.138	128.663	50.525	16,13
84	Neubau	MS „Sandhörn“3)	Jun-02 - Sep-06	-67.913	140.266	72.353	25,39
85	Secondhand	MS „Hörnum“	Sep-03 - Sep-06	-100.000	254.600	154.600	40,83
86	Neubau	MS „Amrum“	Jun-00 - Sep-06	-48.544	125.989	77.445	19,35
87	Neubau	MS „Scharhörn“	Sep-00 - Okt-06	-52.411	118.492	66.081	16,84
88	Neubau	MS „Wilgum“	Feb-97 - Feb-07	-37.941	152.054	114.113	13,50
89	Neubau	MS „Reide“	Dez-02 - Mrz-07	-75.731	186.776	111.045	22,91
90	Neubau	MS „Norderney“	Mai-00 - Apr-07	-34.289	220.067	185.778	30,83
91	Neubau	MS „Möwensteert“	Jul-00 - Jun-07	-41.400	147.330	105.930	24,84
92	Secondhand	MS „Wester Plate“	Dez-01 - Jun-07	-76.462	285.585	209.123	29,60
93	Secondhand	MS „Südermarsch“	Jun-06 - Jun-07	-100.000	184.892	84.892	84,86
94	Neubau	MS „Critzum“	Dez-02 - Okt-07	-72.569	159.535	86.966	22,79
95	Secondhand	MS „Oland“	Nov-06 - Okt-07	-100.000	198.354	98.354	98,34
96	Secondhand	MS „Hoogsand“	Jul-03 - Dez-07	-78.451	156.572	78.121	17,14
97	Secondhand	MS „Ruteplate“ (EK 2004) 4)	Okt-04 - Apr-07	-100.000	160.780	60.780	18,79
98	Secondhand	MS „Ostdorf“	Okt-07 - Apr-08	-100.000	123.819	23.819	23,80
99	Secondhand	MS „Swinn Plate“ (EK 2004) 4)	Okt-04 - Mai-08	-100.000	164.666	64.666	14,72
100	Secondhand	MS „Lütje Hörn“	Jul-05 - Aug-09	-100.000	165.637	65.637	15,98
101	Secondhand	MS „Borkum“	Mai-05 - Dez-09	-100.000	175.140	75.140	21,88
102	Secondhand	MS „Sea Breeze“	Dez-02 - Dez-09	-71.218	111.389	40.171	9,37
103	Secondhand	MS „Roter Sand“	Dez-03 - Jan-10	-82.327	151.249	68.922	11,28
104	Secondhand	MS „Königsplate“	Feb-04 - Apr-10	-100.000	186.991	86.991	18,04
105	Secondhand	MS „Bantsbalje“	Dez-01 - Jul-10	-76.872	230.102	153.230	16,65
106	Secondhand	MS „Osterdamm“	Mrz-04 - Aug-10	-100.000	178.269	78.269	13,94
107	Secondhand	MS „Norderdamm“	Feb-04 - Aug-10	-100.000	168.213	68.213	13,02
108	Secondhand	MS „Neßmersiel“	Nov-03 - Sep-10	-100.000	263.208	163.208	23,97
109	Neubau	MS „Neermoor“	Nov-09 - Okt-10	-100.000	157.033	57.033	62,97
110	Neubau	MS „Driever“	Nov-09 - Nov-10	-100.000	158.262	58.262	58,24
111	Secondhand	MS „Pewsum“	Jul-05 - Jun-11	-100.000	184.052	84.052	14,09
112	Secondhand	MS „Westerloog“	Feb-05 - Nov-11	-100.000	121.225	21.225	4,18
113	Neubau	MS „Leda“	Mrz-98 - Dez-11	-100.000	172.000	72.000	11,12
IRR Durchschnitt							26,99

- 1) in Kooperation mit der Reederei Gerdes, Haren/Ems
 - 2) Renditeermittlung durch Berechnung der linearen Rendite.
 - 3) Es wird die Tranche 2 ausgewiesen, da der Großteil der Kommanditisten dieser angehört.
 - 4) Übernahme der Bereederung im Jahr 2004, Werte hier nur für die Kapitalerhöhung des Jahres 2004
- * Bei Schiffsbeteiligungen mit mehreren Tranchen wird die jeweils erste Tranche der Schiffsbeteiligung dargestellt.

Bestätigungsvermerk

An die Firma Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG, Leer:

Wir bestätigen die Prüfung der in der Leistungsbilanz 2011 der Firma Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG enthaltenen Übersichten. Unsere Prüfung erfolgte anhand der uns vom Auftraggeber vorgelegten Unterlagen sowie der zusätzlich erteilten Auskünfte. Aufgabe unserer Prüfung war es festzustellen, ob das in der Leistungsbilanz 2011 enthaltene Datenmaterial - soweit es unserer Prüfung unterlag - aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen vollständig und richtig wiedergegeben wird und im Einklang mit den uns bekannten Tatsachen steht. In den Berechnungen zum internen Zinsfuß werden sowohl der Rückfluss aus dem Veräußerungserlös als auch die Steuerbelastung aufgrund des Veräußerungsgewinns in den Jahren des Schiffverkaufs erfasst, um einen sachgerechten Renditewert zu erhalten. Das gilt auch in den Fällen, in denen (kleine) Restausschüttungen erst in späteren Jahren erfolgten.

Wir haben uns davon überzeugt, dass die Angaben in der Leistungsbilanz 2011 rechnerisch und sachlich richtig aus den von uns erstellten oder geprüften Jahresabschlüssen und den von anderen Wirtschaftsprüfern bzw. Steuerberatern erstellten oder geprüften Jahresabschlüssen, die wir nicht geprüft haben, entwickelt sind und nicht im Widerspruch zu uns bekannten Tatsachen stehen.



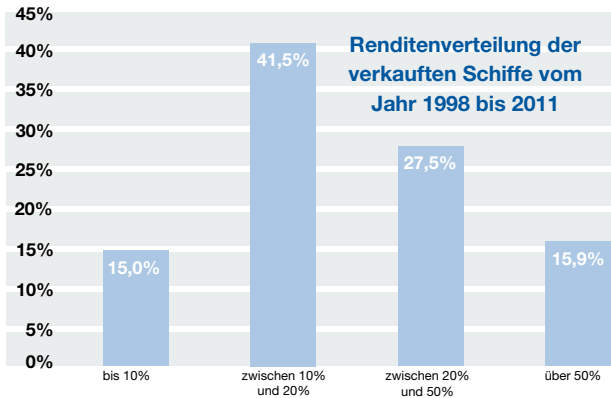
Leer, am 19. Juli 2012
KerP/St

FIDES Kemsat GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Kemsat
(Dipl.-Kfm. W. Kemsat)
Wirtschaftsprüfer

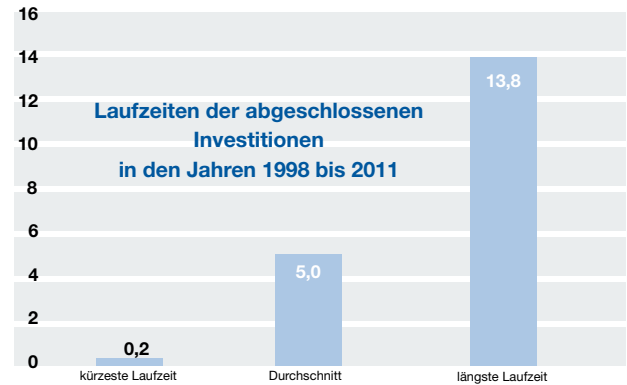
PPA
(Dipl.-Kfm. (FH) D. de Wall)
Wirtschaftsprüfer

Die Beteiligung an einer Schiffahrtsgesellschaft ist eine unternehmerische, gewerbliche Beteiligung mit erheblichen Chancen und den üblichen Risiken. Entsprechend ist die Erwartungshaltung an eine solche Beteiligung zu richten.

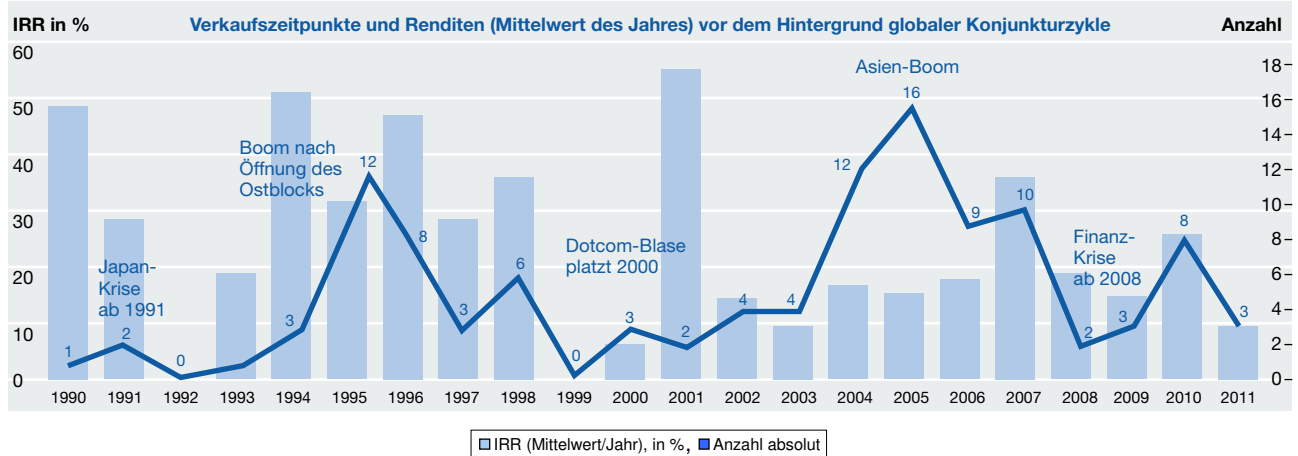


Rund 85 % der verkauften Schiffe haben Renditen von über 10% p. a. (nach Steuern) erzielen können. Rund 44% der verkauften Schiffe haben Renditen von über 20% p. a. (nach Steuern) erzielen können (IRR-Methode).

Wie auch aus den nachfolgenden Übersichten und Beispielen ersichtlich wird, wurden durch die Reederei Briese in der Vergangenheit zu jedem Zeitpunkt für die Anleger positive Ergebnisse erzielt. Deutlich wird dabei auch, dass der Zeitpunkt des Beitritts für die Beurteilung keine Rolle spielt.



Die durchschnittliche Laufzeit der Beteiligungen beträgt 5,0 Jahre (Laufzeiten zwischen 1 und 13 Jahren). Die Laufzeiten der verkauften Schiffe lagen zwischen zwei Monaten und rd. 13,8 Jahren.



Die nebenstehende Darstellung beinhaltet die Schiffsbeteiligungen, die seit 1990 initiiert und zwischenzeitlich realisiert worden sind. Der Ausweis der durchschnittlich erzielten jährlichen Rendite nach Steuern erfolgt in Abhängigkeit des jeweiligen Betriebsjahres.

Neben den Mittelwerten der Renditen des jeweiligen Jahres zeigt das Diagramm die Anzahl der realisierten Beteiligungen des betreffenden Jahres.



Struktur der fahrenden Flotte im Geschäftsjahr 2011

Die Struktur der fahrenden Briese-Flotte im Geschäftsjahr nach Anzahl bzw. Tonnage der Schiffe stellt sich entsprechend den unten stehenden Abbildungen dar.

Dabei wurden die Schiffe in vier Gruppen ohne Ladegeschirr (gearless)

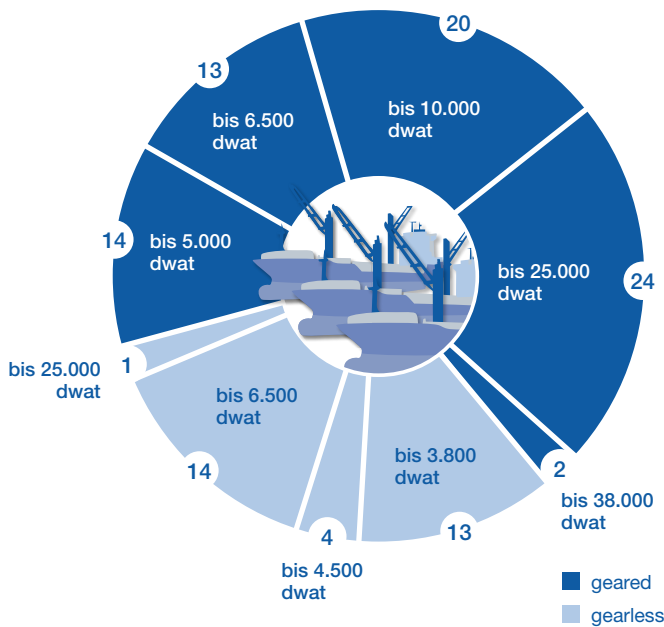
- bis 3.800 dwt
- bis 4.500 dwt
- bis 6.500 dwt
- bis 25.000 dwt

und fünf Gruppen mit Ladegeschirr (geared)

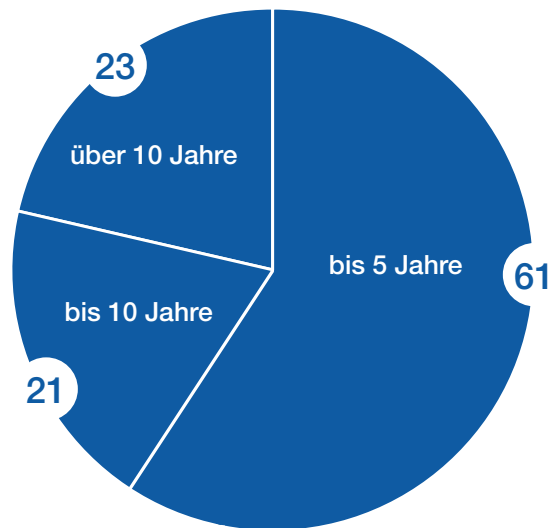
- bis 5.000 dwt
- bis 6.500 dwt
- bis 10.000 dwt
- bis 25.000 dwt
- bis 38.000 dwt

unterschieden.

Die Briese Flotte per 31.12.2011 Anzahl der Schiffe nach Schiffgruppen (Tragfähigkeit/Ladegeschirr) insgesamt 105 Schiffe



Die Briese Flotte per 31.12.2011 Alterstruktur, insgesamt 105 Schiffe





Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG

Hafenstr. 12

D-26789 Leer

y VffYWhX fW.

GWa XbYf; a V<

DcgZUW% S; (

&S%& < Ua V fl'

HY" Z(- fL(S!' & S+% !S

: U. Z(- fL(S!' & S+% (!) S

-bZ 4 GWa XbYf; a V< "XY

kkk"GWa XbYf; a V< "XY