

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Zwischenmitteilung erstes Quartal 2011



Aktuelle Entwicklungen

- **Weltwirtschaft bleibt auf Wachstumskurs**
- **Anstieg der Charterraten setzt sich im ersten Quartal 2011 fort**
- **Anzahl der aufliegenden Containerschiffe erreicht niedrigsten Stand seit Ende 2009**
- **Ergebnisentwicklung im Rahmen der Erwartungen**
- **Liquiditätsausstattung weiterhin solide**

Marktentwicklung

Die Weltwirtschaft hat ihren Wachstumskurs nach dem starken Wachstum von 5,0% im Jahr 2010 auch im ersten Quartal des Jahres 2011 fortgesetzt. Gleiches gilt auch für die Entwicklung des für die Containerschiffahrt wichtigen Welthandelsvolumens.

Verschiedene Marktteilnehmer erwarten nun ein annualisiertes Containerverkehrswachstum für das Jahr 2010 von über 12%. Damit bewegt sich die Branche wieder auf einem vergleichbar dynamischen Wachstumspfad wie vor der Schifffahrtskrise.

Die Wiederbelebung der Nachfrage führte zu einem deutlichen Rückgang der inaktiven Containerschiffkapazitäten. Lagen zum Jahresbeginn 2010 noch 581 Schiffe (dies entsprach rund 11,6% der gesamten Containerflottenkapazität) ohne Beschäftigung auf, hat sich diese Zahl per Ende März 2011 auf 1,3% der Flottenkapazität reduziert. Dies ist der niedrigste Stand der aufliegenden Kapazitäten seit Beginn der weltweiten Wirtschafts- und Schifffahrtskrise. Ursächlich hierfür waren insbesondere die starke Belegung der Nachfrageseite sowie das so genannte Slow Steaming. Ende April 2011 belief sich der Anteil der nicht beschäftigten Schiffe sogar nur noch auf 0,9% der Flottenkapazität.

Bei den Frachtraten, d.h. den Transportkosten je Container, ist nicht zuletzt aufgrund des hohen Wettbewerbs zwischen den Linienreedereien zwischenzeitlich ein signifikanter Rückgang zu verzeichnen, der bei einigen Linienreedereien sogar zu Quartalsverlusten geführt hat. Ebenfalls

negativ auf die Ergebnisse der Linienreedereien wirken sich steigende Bunkerkosten sowie höhere Charterraten aus. Bei den Charterraten für Containerschiffe war dagegen im ersten Quartal 2011 ein positiver Trend zu verzeichnen. Der Containership Timecharter Rate Index (New Contex), ein firmenunabhängiger Index, welcher von einer Gruppe von international tätigen Schiffsmaklern zusammengestellt wird, hat sich von 555 Punkten per Ende des Jahres 2010 auf 716 Punkte zum Ende des ersten Quartals 2011 erholt. Seitdem ist er leicht auf 695 Punkte per Anfang Mai 2011 gesunken.

Gemäß Maersk Broker wurden im ersten Quartal 2011 714.510 TEU an Kapazität geordert. Für das gesamte Jahr wird ein Ordervolumen von rund 1,5 Mio. TEU erwartet, welches dominiert wird durch die großen Schiffsklassen. Die im ersten Quartal ermittelten Ablieferungen belaufen sich laut Maersk auf rund 232.314 TEU; weitere rund 1,2 Mio. TEU werden für das verbleibende Jahr erwartet. Das Orderbuch beträgt rund 28% der derzeit in Fahrt befindlichen Vollcontainerflotte, wovon rund 78% auf Schiffsgößen über 5.100 TEU entfallen.

Das erste Quartal 2011 hat somit gezeigt, dass nunmehr auch der für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG besonders wichtige Markt für Sub-Panamax-Containerschiffe von der Markterholung profitieren konnte. Im Segment der 3.100 bis 4.000 TEU Schiffe fiel die Erhöhung der Charterraten sogar noch deutlicher aus als bei den kleineren Schiffsgößen.

Geschäftsentwicklung

Flotte

Die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG umfasst zwölf moderne Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU. Das zwölfte Schiff mit einer Größe von rund 4.250 TEU, an dem die HCI HAMMONIA SHIPPING AG eine Beteiligung in Höhe von rund 56% hält, ist Ende des Jahres 2010 hinzugekommen.

Für sämtliche Schiffe der Flotte bestehen langfristige Finanzierungsverträge mit in der Schiffsfinanzierung etablierten Banken. Es gibt für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG keine Verpflichtung weitere Schiffe abzunehmen, so dass für den Konzern, anders als bei vielen vergleichbaren Wettbewerbern, keine damit verbundenen Finanzierungsrisiken bestehen.

Die sechs Schiffe der Sub-Panamax-Klasse mit einer Größe von 2.500 TEU und die zwei 3.100 TEU Schiffe der Panamax-Klasse fahren jeweils in entsprechenden Einnahmepools der Peter Döhle Schifffahrts-KG. Der 2.500 TEU Pool umfasst derzeit 55 Schiffe und in dem 3.100 TEU Pool fahren momentan 16 Schiffe. Das 4.250 TEU Schiff ist bis Mitte 2014 an die United Arab Shipping Company („UASC“) verchartert. Die UASC gehört zu den 20 größten Linienreedern weltweit. Die drei Post-Panamax Schiffe mit 7.800 TEU sind langfristig bis ins Jahr 2018 an die weltgrößte und bonitätsstarke Reederei A.P. Moeller-Maersk verchartert. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG zeichnet sich somit durch ein solides Beschäftigungskonzept aus. Die Kombination von in Einnahmepools fahrenden Schiffen einerseits und langfristig vercharterten Schiffen andererseits verringert die Volatilität der Chartereinnahmen.

Aufgrund des Glättungseffekts der Pools konnten im Markt tief die Einnahmen deutlich über den am Markt erzielbaren Raten gehalten werden. In der Markterholung folgen die Pooleinnahmen den Marktraten nun mit einer zeitlichen Verzögerung. Für die 2.500 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG lagen die Poolraten im ersten Quartal 2011 – einschließlich einer Vorauszahlung im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung einer Charter – bei rund 13.800 USD/Tag. Dies entspricht in etwa den vergleichbaren Marktraten für diesen Zeitraum.

Die Raten des 3.100 TEU Pools lagen im ersten Quartal bei rund 13.600 USD/Tag und somit deutlich über dem Durchschnitt des Vorjahres von 11.600 USD/Tag. Ver-

gleichbare Marktraten im selben Zeitraum lagen bei rund 19.300 USD/Tag. Im zweiten Quartal des Jahres 2011 werden, wie schon im ersten Quartal geschehen, weitere Charterverträge von Poolschiffen auslaufen, deren Charterraten deutlich unter dem aktuellen Marktniveau und dem Pooldurchschnitt liegen. Neuabschlüsse von Charterverträgen auf aktuellem Marktniveau werden den Pool positiv beeinflussen und die Pooleinnahmen insgesamt weiter an den Marktdurchschnitt annähern.

Derzeit gibt es keine Hinweise darauf, dass es bei den Charterern der Poolschiffe zu Zahlungsunregelmäßigkeiten kommen könnte.

Die 7.800 TEU Schiffe mit der langfristigen Charter an A.P. Moeller-Maersk erwirtschaften weiterhin planmäßig die vereinbarten Chartereinnahmen. Dies gilt auch für das 4.250 TEU Schiff mit der Charter an UASC.

Das Poolkonzept und die langfristigen Charterverträge tragen weiterhin erheblich zur Stabilisierung der Einnahmeströme der Flotte bei. Das Ertragsniveau liegt zwar derzeit noch unter den langfristigen Erwartungen für die Flotte, allerdings werden die operativen Kosten, Fremdkapitalkosten und Abschreibungen erwirtschaftet.

Bei dem MS „HAMMONIA DANIA“ gab es Mitte März 2011 einen Schaden am Turbolader der Hauptmaschine. Dieser wurde im Rahmen einer sechs Tage dauernden Reparatur behoben. Die Kosten belaufen sich voraussichtlich auf rund 900.000 USD, wobei der überwiegende Teil der Kosten von der Versicherung übernommen werden soll. Ansonsten verlief der Schiffsbetrieb der in Fahrt befindlichen Flotte weitestgehend störungsfrei und die Charterer sind mit der technischen Performance der Schiffe sehr zufrieden.

Finanzierung

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat am 31. Januar 2011 mit den beteiligten Banken ein Addendum zu den bestehenden Kreditverträgen unterzeichnet, welches den krisenbedingten Bedürfnissen der 2.500 TEU Schiffe Rechnung trägt. So können die Schiffe vier Quartalstilgungen aussetzen. Im Gegenzug für die Anpassung der Kreditverträge wurden die Margen der Kredite erhöht und die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat sich bereit erklärt, eine Mindestliquidität im Konzern vorzuhalten und begrenzte Garantien zugunsten der Schiffsgesellschaften abzuge-

ben. Das jetzige Margenniveau der angepassten Kreditvereinbarungen liegt immer noch deutlich unter dem aktuellen Marktniveau für neue Schiffsfinanzierungen. Darüber hinaus ist eine Reduktion der neuen Marge vorgesehen, sobald die Schiffe das ursprünglich vorgesehene Tilgungsprofil wieder erreicht haben.

Auch für das 3.100 TEU Schiff MS „WESTPHALIA“ konnte Ende April 2011 ein Addendum zum Kreditvertrag unter-

zeichnet werden. Dieses erlaubt bis zu acht Tilgungsstundungen und sieht zur Aufholung der in Anspruch genommenen Tilgungsstundungen eine „Pay-as-you-earn“-Struktur vor. Für das MS „SAXONIA“ wurde noch kein Nachtrag zum Kreditvertrag unterzeichnet, allerdings sind die Verhandlungen weit fortgeschritten und sehen eine Anpassung des Kreditvertrags analog zum MS „WESTPHALIA“ vor. Die Tilgungen werden bei dem MS „SAXONIA“ derzeit mit Duldung der beteiligten Bank ausgesetzt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

Die Ertragslage für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2011 stellt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt dar:

in TEUR	01.01.– 31.03.2011	01.01.– 31.03.2010	Ergebnis- veränderung
Umsatzerlöse	17.188	13.453	3.735
Schiffsbetriebskosten	-6.084	-4.953	-1.131
Schiffsbetriebsergebnis	11.104	8.500	2.604
sonstige betriebliche Erträge	1.465	664	801
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.833	-647	-1.186
Reedereiergebnis	10.736	8.517	2.219
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.045	-5.617	-428
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.691	2.900	1.791
Zinserträge	57	117	-60
Zinsaufwendungen	-5.541	-4.347	-1.194
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-793	-1.330	537
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-23	-20	-3
Konzernperiodenergebnis	-816	-1.350	534

Der Konzern hatte Ende 2010 eine Mehrheitsbeteiligung an einem weiteren Containerschiff erworben, so dass die Umsatzerlöse nunmehr aus der Vercharterung von zwölf (Vorjahreszeitraum: elf) Containerschiffen erzielt wurden. Bei den elf bereits im Bestand befindlichen Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in zwei Einnahmepools bzw. Vercharterung an eine bonitätsstarke Linienreederei ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahreszeitraum unverändert. Das Ende 2010 erworbene Containerschiff ist mittelfristig an eine große Linienreederei verchartert.

Der Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum resultiert zum einen aus der Vergrößerung der betriebenen Flotte. Zum anderen resultiert der Anstieg aus der Erholung der Schifffahrtsmärkte und dem damit verbundenen Anstieg der aus den Poolmitgliedschaften erzielten Erlöse. Dagegen blieben die Erlöse der drei in einer zehnjährigen Zeitcharter für die A.P. Moeller-Maersk A/S fahrenden 7.800 TEU Schiffe in USD gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Von den gesamten Umsatzerlösen in Höhe von 17,2 Mio. EUR wurden 55% aus der Vercharterung der drei „Maersk“-Schiffe erzielt.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt, die Versicherung der Schiffe und die Aufwendungen für das Schiffspersonal. Die Aufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr u. a. durch den Zugang eines Containerschiffs und den Anstieg der Aufwendungen für Seeleute aufgrund der schrittweisen Rückkehr vom so genannten Safe-Manning zur normalen Besatzungsstärke.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert im Wesentlichen aus Währungsgewinnen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind durch höhere Umrechnungsverluste aus Fremdwährungen gestiegen.

Die Erhöhung des Reedereiergebnisses um 2,2 Mio. EUR ergibt sich aus dem Anstieg der Chartererlöse in den Einnahmepools und dem Zugang eines Containerschiffs.

Die planmäßigen Abschreibungen haben sich durch den Zugang eines Containerschiffs erhöht. Die planmäßige Abschreibung der sechs neu erworbenen 2.500 TEU Seeschiffe erfolgt linear über eine Gesamtnutzungsdauer von 25 Jahren. Die im Jahr 2007 gebraucht erworbenen Seeschiffe MS „SAXONIA“ und MS „WESTPHALIA“ werden auf eine Restnutzungsdauer von je 21 Jahren linear abgeschrieben. Das im Jahr 2010 erworbene MS „BENJAMIN SCHULTE“ wird über eine Restnutzungsdauer von 17 Jahren linear abgeschrieben. Die drei im Jahr 2008 gebraucht erworbenen 7.800 TEU Schiffe (MS „HAMMONIA FIONIA“, MS „HAMMONIA HAFNIA“ und MS „HAMMONIA DANIA“) werden unter Berücksichtigung einer Restnutzungsdauer von 19 Jahren linear abgeschrieben.

Die Zinsaufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Wesentlichen durch den Zugang des Containerschiffs MS „BENJAMIN SCHULTE“ erhöht. Neben den Zinsaufwendungen aus dem Fremdfinanzierungsanteil des Erwerbs sind hierin auch die Gewinnanteile der Min-

derheitskommanditisten (so genannte Konzernfremde) als Zinsaufwendungen enthalten.

Finanzlage

Ziel des Finanzmanagements ist es, eine optimale Kapitalstruktur des Konzerns sowie eine möglichst effiziente Verwendung der verfügbaren Finanzmittel zu gewährleisten. Im Spannungsfeld zwischen dem so genannten Leverage-Effekt einerseits und den Beleihungsgrenzen der schiffsfinanzierenden Banken andererseits hat sich eine optimale Kapitalstruktur herausgebildet, die in etwa bei einer Relation von 30 % Eigenkapital zu 70 % Fremdkapital im Investitionszeitpunkt (Zeitpunkt der Ablieferung des Schiffs) liegt. Die Mittelverwendung erfolgt auf Ebene der einzelnen Einschiffsgesellschaften.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG konnte für die 2.500 TEU Schiffe eine Vereinbarung über die Stundung von bis zu jeweils vier Quartaltilgungen unterzeichnen. Im Gegenzug erhalten die Mitglieder des Bankenkonsortiums höhere Margen. Die Möglichkeit der Tilgungsstundung verschafft den 2.500 TEU Schiffen einen größeren Liquiditätsspielraum, welcher für finanzielle Stabilität in einer Phase niedriger Pooleinnahmen sorgt.

Für ein 3.100 TEU Schiff wurde inzwischen ebenfalls eine Vereinbarung über die Stundung von insgesamt acht Tilgungen gegen Gewährung einer höheren Marge getroffen. Für das zweite 3.100 TEU Schiff laufen derzeit Verhandlungen über eine vergleichbare Regelung.

Die Entwicklung der Finanzlage des Konzerns wird mit Hilfe der Kapitalflussrechnung dargestellt. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

in TEUR	01.01.– 31.03.2011	01.01.– 31.03.2010	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.220	5.805	-1.585
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	0	0	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-3.210	-5.840	2.630
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	1.010	-35	1.045
Wechselkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	18	75	-57
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	26.116	15.967	10.149
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	27.144	16.007	11.137

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2011 wurden keine Investitionen in das Anlagevermögen des Konzerns getätigt.

Beim Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit stehen grundsätzlich Mittelzuflüssen aus der Zuführung von Eigenkapital und der Aufnahme von Darlehen Mittelabflüsse aus der Tilgung von Darlehen sowie der Zahlung von Dividenden gegenüber. Im ersten Quartal 2011 und im Vorjahresvergleichszeitraum betrifft der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausschließlich die Tilgung von

Schiffshypothekendarlehen. Die Tilgungen des ersten Quartals 2011 betreffen im Wesentlichen die in Einzelcharter fahrenden Schiffe.

Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelbestand von 26,1 Mio. EUR per Jahresbeginn um 1,0 Mio. EUR auf 27,1 Mio. EUR zum Ende der Periode.

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich zum Stichtag 31. März 2011 im Vergleich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 wie folgt dar:

in TEUR	31.03.2011	in %	31.12.2010	in %	Veränderung
Vermögenswerte					
Langfristige Vermögenswerte	474.279	94 %	507.333	94 %	-33.054
Kurzfristige Vermögenswerte	31.933	6 %	31.088	6 %	845
Bilanzsumme	506.212	100 %	538.421	100 %	-32.209
Eigenkapital	157.595	31 %	163.534	30 %	-5.939
Schulden					
Langfristige Schulden	308.879	61 %	319.246	60 %	-10.367
Kurzfristige Schulden	39.738	8 %	55.641	10 %	-15.903
Bilanzsumme	506.212	100 %	538.421	100 %	-32.209

Auf der Aktivseite entfallen nahezu unverändert zum Vorjahr 94 % der Bilanzsumme auf langfristige Vermögenswerte. Diese betreffen zwölf Containerschiffe. Die Veränderung der langfristigen Vermögenswerte ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR	
Stand 31. Dezember 2010	507.333
planmäßige Abschreibungen	-6.044
Währungseinflüsse	-27.010
Stand 31. März 2011	474.279

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 31,9 Mio. EUR umfassen im Wesentlichen liquide Mittel (27,1 Mio. EUR). Des Weiteren umfassen die kurzfristigen Vermögenswerte u.a. sonstige Vermögenswerte in Höhe

von 2,7 Mio. EUR und Vorräte von 1,2 Mio. EUR. Die kurzfristigen Vermögenswerte haben sich zum 31. März 2011 gegenüber dem 31. Dezember 2010 in Höhe und Zusammensetzung nur unwesentlich verändert.

Aufgrund der IFRS-Vorschriften ist die so genannte funktionale Währung der zwölf Einschiffsgesellschaften der US-Dollar. Da aufgrund der Umrechnungsregeln der IFRS die Vermögenswerte und Schulden mit dem Kurs des jeweiligen Stichtags umzurechnen sind, führte die Entwicklung des US-Dollar Wechselkurses zum Euro zwischen dem 31. Dezember 2010 und dem 31. März 2011 zu einer leichten Verminderung der Bilanzsumme. Im Eigenkapital veränderte sich der Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung entsprechend, so dass die Eigenkapitalquote nahezu unverändert blieb. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2010	163.534
Konzernperiodenergebnis	-816
Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	2.240
Veränderung der Währungs- umrechnungsdifferenz	-7.363
Stand 31. März 2011	157.595

Die langfristigen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen den langfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen der zwölf in Fahrt befindlichen Containerschiffe in Höhe von 288,1 Mio. EUR sowie langfristige Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Die Verminderung der langfristigen Schulden ist im Wesentlichen wechselkursbedingt durch die Umrechnung der Abschlüsse der Tochtergesell-

schaften aus der funktionalen Währung US-Dollar in die Konzernwährung Euro sowie durch die planmäßige Tilgung der Schiffshypothekendarlehen. Demgegenüber standen Umgliederungen aus den kurzfristigen Verbindlichkeiten aufgrund des Abschlusses von Tilgungsstundungsvereinbarungen mit den finanzierenden Banken der Poolschiffe.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen und Kontokorrentkredite sowie den kurzfristigen Teil der Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Die Verminderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten resultiert aus Umgliederungen in die langfristigen Verbindlichkeiten.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist insgesamt als geordnet anzusehen.

Ausblick

In seiner neuesten Ausgabe des World Economic Outlook vom April 2011 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Einschätzung für das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2010 von 5,0% bestätigt. Die hohe Wachstumsdynamik wird voraussichtlich auch im Jahr 2011 anhalten; so liegt die aktuelle Prognose des IWF für das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2011 bei 4,4%. Dabei wird die Steigerung der Wirtschaftsleistung auch in diesem Jahr in den Schwellenländern mit 6,5% höher ausfallen als in den Industrieländern, für die ein durchschnittliches Wachstum von 2,4% prognostiziert wird. Auch im Jahr 2012 wird sich der positive Trend mit einem erwarteten Weltwirtschaftswachstum von 4,5% fortsetzen.

Vor diesem Hintergrund wird auch eine weiterhin positive Entwicklung des für die Containerschiffahrt wichtigen Welthandelsvolumens erwartet. Im Zuge der Revision der Einschätzung für das Wachstum des Welthandels im Jahr 2010 von bislang 12,0% auf 12,4% im April hat der IWF auch die Prognose für das Jahr 2011 von rund 7,1% auf 7,4% angehoben. Im Jahr 2012 soll das Welthandelsvolumen um 6,9% zunehmen.

Für das Jahr 2011 wird von einer Zunahme des Containerumschlags von 9,7% und für das Jahr 2012 von 9,0% ausgegangen. Die größte Steigerung wird dabei für die Nord-Süd-Strecken und den innerasiatischen Containerverkehr prognostiziert.

Das Flottenwachstum wird von Maersk für die Jahre 2011 und 2012 auf rund 9,6% bzw. 9,3% beziffert. Howe Robinson ermittelt vergleichbare Werte, berücksichtigt allerdings zusätzlich Verschrottungen, Verschiebungen von Ablieferungen sowie Slow Steaming und kommt so für 2011 auf ein adjustiertes Wachstum von rund 6,3% und für 2012 von 6,8%. Somit liegt das Flottenwachstum in den nächsten beiden Jahren in etwa gleichauf mit bzw. – unter Berücksichtigung der dargestellten Anpassungen – sogar unter dem prognostizierten Wachstum des Containerumschlags.

Bei den 2.500 und 3.100 TEU Poolschiffen der HCI HARMONIA SHIPPING AG handelt es sich um mittelgroße und teilweise mit Kränen versehene Einheiten, die sehr gut geeignet sind für die stark wachsenden Feederverkehre und die regionalen Dienste Südasiens und Afrikas. Vor diesem Hintergrund erwarten wir eine überproportionale Zunahme der Nachfrage, der ein knappes Angebot gegenüber steht. Diese Marktlage sollte mittelfristig deutliche Charterratensteigerungen erlauben und – mit der poolbedingten Verzögerung – auch zu einer deutlich verbesserten Ertragssituation der Gesellschaft insgesamt führen, solange sich keine neuen globalen makroökonomischen Risiken ergeben.

Für das gesamte Jahr 2011 rechnen wir im Vergleich zum Jahr 2010 durch die marktbedingten Verbesserungen der Poolerlöse und durch die Chartererlöse des neu übernommenen MS „BENJAMIN SCHULTE“ mit einem Anstieg der

Umsatzerlöse. Dem stehen allerdings auch leicht steigende Schiffsbetriebskosten durch die Erhöhung der Besatzungsstärke auf normales Niveau gegenüber. Insgesamt wird sich das Schiffsbetriebsergebnis im Jahr 2011 voraussichtlich geringfügig erhöhen. Die Abschreibungen werden durch den Zugang des MS „BENJAMIN SCHULTE“ über dem Niveau des Jahres 2010 liegen. Die Zinsaufwendungen werden durch die Margenerhöhungen bei den Schiffsfinauzierungen im Zuge der Tilgungsaussetzungsvereinbarungen und durch die Finanzierung des MS „BENJAMIN SCHULTE“ im Jahr 2011 steigen. Der aktuell im Vergleich zum Jahr 2010 zum EUR schwächere Wechselkurs des USD mindert das Planergebnis 2011 geringfügig. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für das Gesamtjahr 2011 ein positives Konzernergebnis vor Sondereffekten, das jedoch voraussichtlich unterhalb des Konzernergebnisses im Jahr 2010 liegen wird.

Für das Jahr 2012 rechnen wir mit einem weiteren deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse aufgrund des Nachzieh-

effektes aus den Poolchartererlösen bei nur moderat steigenden Kosten. Bei den Zinsaufwendungen erwarten wir durch Tilgungen eine leichte Reduzierung gegenüber dem Planjahr 2011. Insgesamt gehen wir daher für das Jahr 2012 von einem deutlich positiven Konzernergebnis vor Sondereffekten aus.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 aufgrund der vereinbarten Tilgungsstundungen eine weitere Stabilisierung bzw. moderat positive Entwicklung, wobei wir auch für das MS „SAXONIA“ davon ausgehen, dass die Tilgungsstundungen weiter gewährt werden. Für das Jahr 2012 ergibt sich aufgrund der geplanten Tilgungsaufholungen eine leicht rückläufige Liquiditätsentwicklung. Insgesamt wird die geplante Liquidität jederzeit ausreichend sein, um allen Zahlungsverpflichtungen der Konzerngesellschaften nachzukommen. Liquiditätsrisiken, die den Konzern gefährden könnten, sehen wir derzeit nicht.

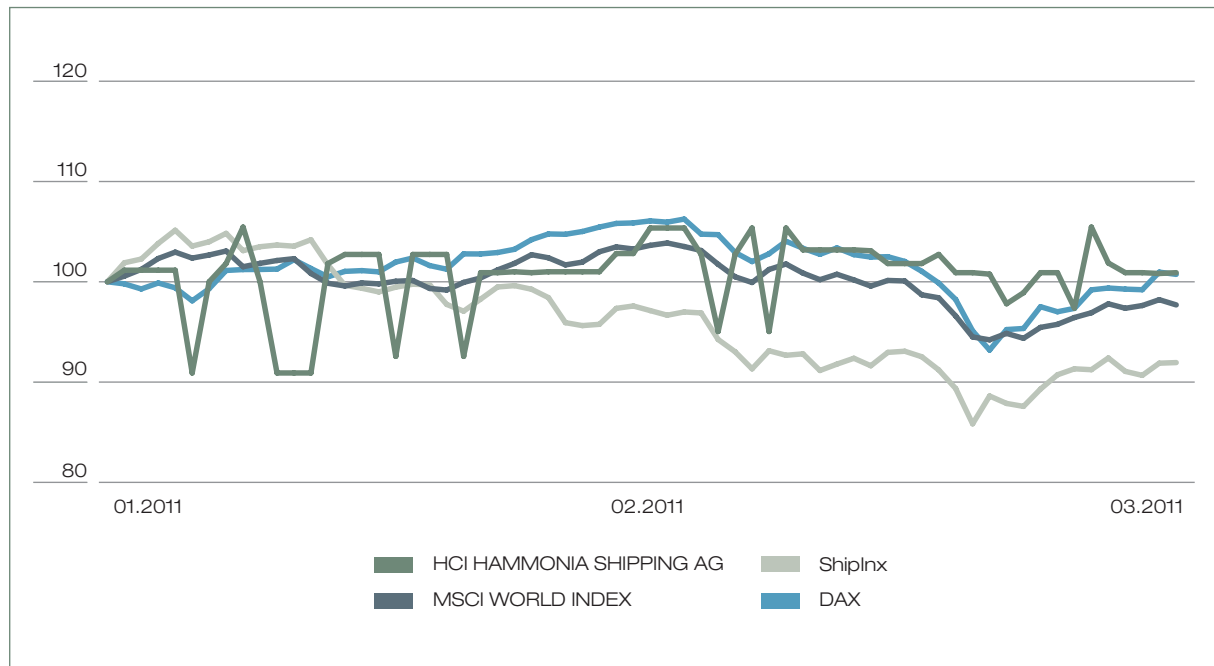
Aktie

Im ersten Quartal 2011 lag die Performance der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie in etwa gleichauf mit dem DAX und entwickelte sich marginal besser als der MSCI World Index, so dass der Schlusskurs für das erste Quartal 2011 knapp 1 % über dem Jahresanfangskurs notierte. Damit konnte sich die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG vom Referenzindex für die Schifffahrtsbranche Shiplnx¹⁾ abkoppeln, welcher im gleichen Zeitraum ca. 8 % verloren hat. Die etwas schwächere Entwicklung des Shiplnx kann zum Teil dadurch erklärt werden, dass die Frachtraten in den letzten Monaten gefallen sind und dies die Ergebniserverwartungen der Linienreedereien negativ beeinflusst.

Auch wenn der Zugewinn des Aktienkurses der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im ersten Quartal nicht substanziell war, konnte im Quartal mit 580,00 EUR zumindest ein neuer Höchststand markiert werden, welcher gut 9 % über dem Jahresschlusskurs und dem Höchstkurs des Jahres 2010 lag. Diese Entwicklung lässt auf weiteres Wertaufholungspotenzial der Aktie schließen.

Durch die großvolumige Stückelung und die überwiegende Platzierung bei langfristig orientierten institutionellen Investoren weist die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Börsenhandel eine geringe Liquidität auf. Die Anteile der HCI HAMMONIA SHIPPING AG werden zu rund 19 % von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken, zu rund 27 % von Versicherungen und Pensionskassen, zu rund 27 % von anderen Banken, zu rund 10 % von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, zu rund 10 % von Vermögensverwaltungsgesellschaften und zu rund 4 % von anderen institutionellen Investoren gehalten. Die restlichen 2–3 % der Aktien sind in Streubesitz. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hält keine eigenen Aktien.

Relative Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zu ausgewählten Aktienindizes



Basisdaten zur HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie

WKN/ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel/Reuters/Bloomberg	HHX.HAM/HHX.DE/HHX.GR
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Aktienkurs (03.01.2011 – 31.03.2011)	
Höchstkurs 13.01.2011	580,00 EUR
Tiefstkurs 10.01.2011	500,00 EUR
Schlusskurs 31.03.2011	555,00 EUR
Marktkapitalisierung 31.03.2011	75,71 Mio. EUR

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	1. Quartal 2011	1. Quartal 2010
Umsatzerlöse	17.188	13.453
Schiffsbetriebskosten	-6.084	-4.953
Schiffsbetriebsergebnis	11.104	8.500
Sonstige betriebliche Erträge	1.465	664
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.833	-647
Reedereiergebnis	10.736	8.517
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.045	-5.617
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.691	2.900
Zinserträge	57	117
Zinsaufwendungen	-5.541	-4.347
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-793	-1.330
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-23	-20
Konzernperiodenüberschuss	-816	-1.350
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	-5,98	-9,90
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	-5,98	-9,90

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	1. Quartal 2011	1. Quartal 2010
Konzernperiodenüberschuss	-816	-1.350
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	-7.363	10.436
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
Erfolgswirksame Änderung	1.599	1.734
Erfolgsneutrale Änderung	642	-3.527
	2.241	-1.793
Sonstiges Ergebnis in der Periode	-5.122	8.643
Konzerngesamtergebnis	-5.938	7.293

Konzernbilanz

Aktiva in TEUR	31.03.2011	31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte	474.279	507.333
Sachanlagen	474.264	507.318
Finanzanlagen	15	15
Kurzfristige Vermögenswerte	31.933	31.088
Vorräte	1.200	1.534
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	587	549
Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	116	9
Forderungen aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	41	6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.329	653
Sonstige übrige Vermögenswerte	1.343	2.078
Forderungen aus Finanzderivaten	173	143
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	27.144	26.116
Bilanzsumme	506.212	538.421
Passiva in TEUR	31.03.2011	31.12.2010
Eigenkapital	157.595	163.534
Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
Kapitalrücklage	132.544	132.544
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	12.496	13.312
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-1.086	4.037
Langfristige Verbindlichkeiten	308.879	319.246
Finanzverbindlichkeiten	288.089	297.973
Genussrechtskapital	7.345	7.339
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	7.699	9.571
Kapitalanteile im Fremdbesitz	5.746	4.363
Kurzfristige Verbindlichkeiten	39.738	55.641
Finanzverbindlichkeiten	31.472	46.018
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.789	1.553
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	162	544
Verbindlichkeiten aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	268	273
Sonstige Verbindlichkeiten	533	1.126
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	5.514	6.127
Bilanzsumme	506.212	538.421

Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	1. Quartal 2011	1. Quartal 2010
Konzernperiodenergebnis	-816	-1.350
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.220	5.805
Cashflow aus Investitionstätigkeit	0	0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-3.210	-5.840
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	1.010	-35
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	26.116	15.967
Wechselkursbedingte Änderungen	18	75
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	27.144	16.007

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Bezahletes Eigenkapital		Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Gesamtes Konzern-eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage		Zeitwert-änderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	Ausgleichs-posten aus der Umrechnung von Fremd-währungs-abschlüssen	Kumuliertes sonstiges Konzern-ergebnis	
Stand 01.01.2010	136.414	9.772	8.478	-7.458	3.916	-3.542	151.122
Konzerngesamt-ergebnis	0	0	-1.350	-1.793	10.436	8.643	7.293
Stand 31.03.2010	136.414	9.772	7.128	-9.251	14.352	5.101	158.415
Stand 01.01.2011	13.641	132.544	13.312	-10.834	14.871	4.037	163.534
Konzerngesamt-ergebnis	0	0	-816	2.240	-7.363	-5.123	-5.939
Stand 31.03.2011	13.641	132.544	12.496	-8.594	7.508	-1.086	157.595

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Burchardstraße 8

D-20095 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-0

Fax: +49 (0) 40 88 88 1-199

www.hci-hammonia-shipping.de

E-Mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de