

HCI HAMMONIA SHIPPING AG
Zwischenmitteilung erstes Quartal 2013

MARKTENTWICKLUNG

Die aktuelle Prognose des Internationalen Währungsfonds aus April 2013 für das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2013 liegt bei 3,3 %, nachdem auch im Jahr 2012 ein Wachstum in derselben Größenordnung verzeichnet wurde. Wie auch schon im Vorjahr gehen positive Impulse von den Entwicklungs- und Schwellenländern aus – so wird für diese Staaten ein Wachstum von 5,3 % prognostiziert, während für die Industrieländer ein deutlich niedrigeres Wachstum von 1,2 % erwartet wird.

Für den Containerverkehr wird im Jahr 2013 mit einem erneut gegenüber dem Weltwirtschaftswachstum überproportionalen Wachstum von rd. 5,0 % gerechnet. Dieser Zuwachs ist jedoch – wie auch in den vergangenen Jahren – geringer als das Wachstum der internationalen Containerschiffsflotte von prognostizierten 7,1 % und somit nicht hinreichend, um den nach wie vor bestehenden Angebotsüberhang abzubauen.

Die Containerschiffsflotte umfasst derzeit (Stand April 2013) 4.950 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rund 16,6 Mio. TEU. Der Anteil der aufliegenden Containerschiffskapazität ist im Vergleich zum Ende des Jahres 2012 mit 5,0 % unverändert geblieben.

Bei der Entwicklung der Orderbücher für Containerschiffe ist ein positiver Trend zu erkennen: Zu Beginn der Schifffahrtskrise betrug das Verhältnis der bestellten Transportkapazitäten zu denen der fahrenden Flotte noch rund 60 %. Anfang 2012 lag das Verhältnis noch bei 28 % und konnte bis Ende des ersten Quartals 2013 auf knapp 20 % reduziert werden. Der größte Teil des Orderbuches bezieht sich auf die Schiffe der Größenklasse oberhalb von 7.500 TEU. Der Anteil der für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG besonders relevanten Größenklasse von 2.000 bis 3.000 TEU am gesamten Orderbuch beträgt hingegen nur rund 2,1 %, so dass in dieser Schiffsklasse der Zuwachs an weiterer Tonnage sehr begrenzt ist. Hinzu kommt, dass das höhere Durchschnittsalter in dieser Größenklasse ein höheres Verschrottungspotential birgt als in den Größenklassen darüber mit durchschnittlich jüngeren Schiffen.

Die Charterraten liegen aufgrund der noch bestehenden Überkapazitäten weiterhin auf einem Niveau, das nicht auskömmlich ist, um die Schiffsbetriebskosten und den vollen Kapitaldienst zu decken.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Flotte

Die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG umfasste während des Berichtszeitraums dreizehn moderne Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU.

Das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ war bis Ende Januar 2013 an A.P. Moeller-Maersk verchartert. Nach der vertragskonformen Beendigung der Charter lag das Schiff rund sieben Wochen auf, d. h. für das Schiff konnte nicht unmittelbar eine Anschlusscharter gefunden werden. Am 10. März 2013 trat das MS „ANTOFAGASTA“ eine fünf- bis achtmonatige Zeitcharter bei der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd zu einer Rate von 6.600 USD/Tag (brutto) an. Um einen kontinuierlichen Cashflow sicherzustellen, hat die Schiffsgesellschaft einen Antrag zur Aufnahme in den Peter Döhle 2.500 bis 2.800 TEU Einnahmepool gestellt. Am 18. März 2013 hat der Poolmanager die Gesellschaft informiert, dass die Poolmitglieder der Aufnahme des MS „ANTOFAGASTA“ in den Einnahmepool zugestimmt haben, so dass zukünftig die entsprechende Poolrate für die Einnahmesituation des Schiffes relevant ist. Da die Charrate mit Hapag-Lloyd zum Zeitpunkt des Poolbeitritts deutlich unter der Poolrate lag, hat die Schiffsgesellschaft eine einmalige Ausgleichszahlung in Höhe von rund 230 TUSD geleistet.

Einschließlich des MS „ANTOFAGASTA“ führen zum Ende des Berichtszeitraums sieben Sub-Panamax-Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Peter Döhle 2.500 bis 2.800 TEU Einnahmepool. Dieser Pool umfasste nun insgesamt 63 fahrende Schiffe. Die Poolraten lagen im ersten Quartal 2013 bei rund 7.500 USD/Tag (netto). Die im Berichtszeitraum geschlossenen Charraten für vergleichbare Schiffe lagen bei rund 6.900 USD/Tag (brutto). Der Pool bietet somit nicht nur Einnahmen über dem Markt, sondern auch die Sicherheit eines kontinuierlichen Cashflows, was im derzeitigen schwachen Markumfeld besonders wichtig ist. Brancheninformationen zufolge sind zum 1. April 2013 rund 10 % der Flotte im Segment 2.000 bis 2.999 TEU ohne Beschäftigung.

Zwei Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schiffahrts-KG. Dieser Pool umfasste zum Ende des Berichtszeitraums insgesamt 17 fahrende Schiffe. Die Raten des Peter Döhle 3.100 TEU Pools lagen im ersten Quartal 2013 bei rund 7.300 USD/Tag (netto). Marktraten für vergleichbare Schiffe lagen im selben Zeitraum unter 6.600 USD/Tag (brutto) und damit ebenfalls deutlich unter der entsprechenden Poolrate. Neben der höheren Poolrate profitieren die Schiffe auch von einem beschäftigungsunabhängigen und kontinuierlichen Cashflow. Brancheninformationen zufolge sind zum 1. April 2013 rund 9 % der Flotte im Segment 3.000 bis 3.999 TEU ohne Beschäftigung, so dass das Nichtbeschäftigungsrisiko für Einzelfahrer erheblich ist.

Die verbleibenden vier Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG-Flotte haben mehrjährige Zeitchartern mit namhaften Linienreedereien. So ist das MS „HAMMONIA PESCARA“ mit 4.250 TEU bis Mitte 2014 an die United Arab Shipping Company („UASC“) verchartert. Die UASC zählt zu den 20 größten Container-Linienreedereien weltweit. Die drei Post-Panamax Schiffe mit jeweils 7.800 TEU sind bis in das Jahr 2018 an die weltgrößte Container-Reederei A.P. Moeller-Maersk verchartert. Alle vier Schiffe mit Zeitchartern haben planmäßig die vereinbarten Charrateinnahmen erwirtschaftet.

Am 24. März 2013 ist auf dem MS „ANTOFAGASTA“ auf der Route von Spanien nach Südamerika ein Feuer im Deckshaus ausgebrochen. Der Mannschaft ist es gelungen, das Feuer aus eigener Kraft zu löschen. Bei diesem Zwischenfall sind zwei Besatzungsmitglieder tragischer Weise tödlich verunglückt. Die Reise nach Südamerika wurde daraufhin abgebrochen. Das Schiff kehrte um und fuhr nach Las Palmas (Kanarische Inseln). Dort wurden die Schäden begutachtet und das Schiff wird seitdem wieder instandgesetzt. Aufgrund der zu erwartenden Versicherungsleistungen ist derzeit anzunehmen, dass kein nennenswerter finanzieller Schaden bei der Gesellschaft verbleibt.

Ansonsten verlief der Schiffsbetrieb weitestgehend störungsfrei und die Charterer sind mit der technischen Performance der Schiffe sehr zufrieden.

Finanzierung

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 keine damit verbundenen Finanzierungsrisiken bestehen.

Die Marktentwicklung hat hinsichtlich der in Einnahmepools fahrenden Schiffe einen erneuten Restrukturierungsbedarf erforderlich gemacht. Für die sechs 2.500 TEU Containerschiffe wurde bereits im vierten Quartal 2012 ein Term Sheet bezüglich der Aussetzung von jeweils acht weiteren Quartalstilgungen – beginnend im vierten Quartal 2012 – unterzeichnet, nachdem auf Basis einer Vereinbarung vom Januar 2011 bereits jeweils vier Quartalstilgungen gestundet worden waren. Nachdem die Entscheidungsgremien der Banken sich mit dieser Finanzierung befasst hatten, konnte am 11. März 2013 ein Term Sheet nunmehr ohne Gremienvorbehalt vereinbart werden. Die Umsetzung dieses Term Sheets steht jetzt nur noch unter dem Vorbehalt einer den Banken genehmen Dokumentation im Rahmen eines Nachtrags zu den Kreditverträgen. Entsprechende Vertragsentwürfe sind erstellt worden und befinden sich derzeit in Abstimmung zwischen den Vertragsparteien.

Die neuerlichen Stundungen entsprechen einem Tilgungsvolumen zwischen 4,4 und 4,7 Mio. USD je Schiff bzw. 26,8 Mio. USD für die sechs Schiffe. Der sofort zahlbare Eigenkapitalbeitrag der HCI HAMMONIA SHIPPING AG konnte im Zuge der Verhandlungen auf umgerechnet 0,5 Mio. USD je Schiff, d. h. insgesamt 3 Mio. USD, reduziert werden. Weitere Eigenkapitalbeiträge in Summe von 7 Mio. USD sind verteilt über die Laufzeit bis Ende 2015 einzubringen. Die Einzahlungstermine tragen dem im Zeitablauf entstehenden Liquiditätsbedarf Rechnung, zugleich kann nun der Zeitpunkt der nach wie vor erforderlichen flankierenden Kapitalmaßnahme flexibler in Abhängigkeit der Marktentwicklung gewählt werden. Die Höhe der Marge ist unverändert gegenüber der Vereinbarung hinsichtlich der bereits in 2011 vereinbarten Tilgungsstundungen, bzw. wurde hinsichtlich der Stundungstranchen reduziert. Im Gegenzug ist eine Restrukturierungsgebühr in Höhe von 0,95 Mio. USD je Schiff zu entrichten, die jedoch nur bei hinreichender Liquidität zahlbar wird, spätestens aber zum Ende der fest verzinsten Darlehenstranchen im Jahr 2020 bzw. 2021. Die Gesamtbelastung aus Gebühren und Marge entspricht damit dem aktuellen Marktniveau, die liquide Belastung konnte aber an die Erfordernisse der Schiffsgesellschaften angepasst werden. Im Rahmen dieses Konzeptes haftet die HCI HAMMONIA SHIPPING AG gesamtschuldnerisch für die Kreditverbindlichkeiten der sechs Einschiffsgesellschaften.

Da die finanzierenden Banken hinsichtlich der beiden 3.100 TEU Containerschiffe bereits jeweils acht Quartalstilgungen gestundet haben, sind die Verhandlungen bezüglich weiterer Tilgungsstundungen deutlich anspruchsvoller. Mit Duldung der finanzierenden Banken sind bei den Darlehen des MS „SAXONIA“ und des MS „WESTPHALIA“ bereits weitere zwei bzw. eine Quartalstilgung sowie bei dem MS „SAXONIA“ eine Zinszahlung ausgesetzt worden. Zum Berichtszeitpunkt konnte noch keine Einigung erzielt werden, wir erwarten aber weiterhin eine konstruktive Lösung, die insbesondere der Liquiditätssituation der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Rechnung trägt.

Das Kreditvertragsaddendum hinsichtlich der Finanzierung der drei 7.800 TEU Containerschiffe, in dem eine Verlängerung der bestehenden Verzichtsvereinbarung hinsichtlich der „Loan-To-Value“-Klausel dokumentiert wird, ist am 10. Januar 2013 von allen Parteien unterzeichnet worden. Die LTV-Klausel verlangt, dass das Verhältnis von ausstehender Darlehensvaluta zum Schiffswert ohne Berücksichtigung des Chartervertrags einen bestimmten Schwellenwert nicht überschreitet. Aufgrund der gesunkenen Schiffspreise wurde diese Kreditvertragsbedingung verletzt. Die nunmehr geschlossene Verzichtsvereinbarung sieht eine erhöhte Marge sowie zusätzliche Tilgungen auf das Darlehen vor. Der vereinbarte Tilgungsplan wurde dabei so ausgestaltet, dass die Gesellschaften mit den langfristig beschäftigten 7.800 TEU Schiffe im Ergebnis einen Teil ihrer Liquidität zur Stützung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bzw. der in den Einnahmepools fahrenden Schiffe verwenden können. Die kontinuierliche Umsetzung dieser Vereinbarung setzt die erfolgreiche finanzielle Neuordnung des Gesamtunternehmens, d. h. die Restrukturierung der 2.500 TEU und der 3.100 TEU Schiffe sowie einen Beitrag der Eigenkapitalgeber der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, voraus.

Des Weiteren ist mit den finanzierenden Banken der MS „HAMMONIA HAFNIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, eine der drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften, am 28. März 2013 ein Nachtrag zum Kreditvertrag unterzeichnet worden, welcher die Aufnahme weiterer Gesellschafter in die Schiffsgesellschaft erlaubt. Auf Basis eines sogenannten Private Placement Memorandums haben durch die HCI Gruppe vermittelte Anleger zugesagt, insgesamt 8 Mio. EUR als Vorzugskommanditkapital in die Schiffsgesellschaft des MS „HAMMONIA HAFNIA“ zu investieren. Die frischen Mittel werden vorrangig für eine Sondertilgung des Darlehens genutzt. Die finanzierenden Banken sind im Gegenzug bereit, substanzielle Zugeständnisse bei den Kreditvertragskonditionen zu gewähren. Das bedeutet im Gegensatz zu den Schwesterschiffen keine weiteren laufenden Sondertilgungen, eine geringere Zinsmarge sowie ein längeres Aussetzen der Werterhaltungsklausel (LTV-Klausel) bis Ende 2014. Diese Konditionen erlauben neben einer laufenden Ausschüttung für das Vorzugskommanditkapital auch noch substanzielle nachrangige Ausschüttungen an die HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Durch die Aufnahme des Vorzugskommanditkapitals vermindert sich der Kapitalanteil der HCI HAMMONIA SHIPPING AG an dieser Schiffsgesellschaft. Der Anteil konzernfremder Kommanditisten in der Konzernbilanz erhöht sich entsprechend. Nach dem IFRS-Regelwerk werden diese Minderheitenanteile als Fremdkapital und deren Ergebnisanteile als Zinsaufwendungen ausgewiesen. Der Verwässerung aus Sicht der HCI HAMMONIA SHIPPING AG-Aktionäre steht eine Verbesserung der Liquiditätssituation des Konzerns gegenüber. Aufgrund des erhöhten Liquiditätsbedarfs im Zuge der finanziellen Neuordnung der Flotte ist die Liquidität vorrangig zur Rentabilität zu erachten.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage

Die Ertragslage für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2013 stellt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt dar:

in TEUR	01.01.-31.03.2013	01.01.-31.03.2012	Ergebnisveränderung
Umsatzerlöse	14.952	18.334	-3.382
Schiffsbetriebskosten	-6.902	-7.072	170
Schiffsbetriebsergebnis	8.050	11.262	-3.212
sonstige betriebliche Erträge	2.969	2.412	557
<i>davon Kurserträge</i>	<i>1.482</i>	<i>689</i>	<i>793</i>
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.293	-2.450	157
<i>davon Kursaufwendungen</i>	<i>-359</i>	<i>-526</i>	<i>167</i>
Reedereiergebnis	8.726	11.224	-2.498
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.065	-6.464	399
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	2.661	4.760	-2.099
Zinserträge	7	27	-20
Zinsaufwendungen	-4.241	-4.498	257
Ergebnis vor Gewinnanteilen konzernfremder Kommanditisten und Steuern	-1.573	289	-1.862
Finanzaufwendungen aus Gewinnanteilen konzernfremder Kommanditisten	327	-151	478
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-1.246	138	-1.384
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-30	-101	71
Konzernperiodenergebnis	-1.276	37	-1.313
<i>davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft</i>	<i>-1.277</i>	<i>35</i>	<i>-1.312</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>-1</i>

Für den Berichtszeitraum wurde mit einem durchschnittlichen USD/EUR-Wechselkurs von 1,3206 gerechnet (Vorjahreszeitraum: 1,3108).

Die Umsatzerlöse wurden unverändert aus der Vercharterung von dreizehn Containerschiffen erzielt. Bei zwölf Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in zwei Einnahmepools bzw. Vercharterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahreszeitraum unverändert. Das Anfang 2012 erworbene Containerschiff MS „ANTOFAGASTA“ ist nach Auslaufen einer Zeitcharter einem Einnahmepool beigetreten.

Der Verminderung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum resultiert aus einer Reduzierung der Einnahmen der in Einnahmepools fahrenden Containerschiffe sowie aufgrund des Auslaufens der Zeitcharter des MS „ANTOFAGASTA“.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt, die Versicherung der Schiffe und die Aufwendungen für das Schiffspersonal. Die Aufwendungen blieben gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Wesentlichen unverändert.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert im Wesentlichen aus gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich höheren Kurserträgen. Die Kurserträge ergeben sich überwiegend aus der Bewertung von auf den japanischen Yen lautenden Darlehen, aus der bilanziellen Erfassung positiver Marktwerte von Devisentermingeschäften sowie aus der Stichtagsbewertung der übrigen Verbindlichkeiten (im Wesentlichen Kapitalanteile im Fremdbesitz).

Abweichend von der bisherigen Ausweispraxis werden die Aufwendungen für den Ankauf von Treibstoffen (1,1 Mio. EUR) nicht mehr innerhalb der Schiffsbetriebskosten sondern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen abgebildet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst. Aufwendungen für Treibstoffe fallen im Wesentlichen im Rahmen von Chartererwechseln und zum geringeren Teil im Rahmen von Off-Hire-Zeiten (Werftaufenthalte u. a.) an. Da es sich bei dem HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern um eine Charter-Reederei handelt, gehören die Treibstoffkosten nicht zum eigentlichen Schiffsbetrieb. Die Änderung des Ausweises bietet entsprechend einen besseren Einblick in die Ertragslage des Konzerns. Die Erträge aus dem Verkauf der Treibstoffe an die Charterer werden unverändert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 0,2 Mio. EUR auf 2,3 Mio. EUR vermindert. Im Vorjahreszeitraum enthielten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen neben den üblichen Verwaltungskosten Aufwendungen mit einmaligem Charakter (Gebühren im Zusammenhang mit dem Erwerb der Anteile an dem MS „ANTOFAGASTA“). Die Kosten des Erwerbs von Treibstoffen im Zusammenhang mit Chartererwechsel erhöhten gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,5 Mio. EUR auf 1,1 Mio. EUR.

Das Reedereiergebnis hat sich aufgrund der Verminderung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,5 Mio. EUR vermindert.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich aufgrund der Veränderung des durchschnittlichen Wechselkurses.

Die Zinsaufwendungen blieben in den Vergleichszeiträumen nahezu unverändert. Verminderungen durch die fortschreitende Tilgung der Darlehen stand eine Erhöhung von Margen gegenüber.

Finanzlage

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.–31.03.2013	01.01.–31.03.2012	Ergebnisveränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.046	5.778	-1.732
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	63	1.001	-938
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-4.828	-7.270	2.442
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-719	-491	-228
wechsellkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	178	-1.539	1.717
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	20.327	27.585	-7.258
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	19.786	25.555	-5.769

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

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus der Erstattung von Investitionskosten. Der im Vorjahreszeitraum ausgewiesene positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit betraf im Wesentlichen den Nettozufluss an liquiden Mitteln aus der Erstkonsolidierung des MS „ANTOFAGASTA“ (Barkaufpreis abzüglich in den Konzern übernommene liquide Mittel).

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrifft die Tilgung von Darlehen.

Insgesamt verminderte sich der Finanzmittelfonds zum 31. März 2013 gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 0,5 Mio. EUR auf 19,8 Mio. EUR.

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich zum Stichtag 31. März 2013 im Vergleich zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2012 wie folgt dar:

in TEUR	31.03.2013	in %	31.12.2012	in %	Veränderung
Vermögenswerte					
Langfristige Vermögenswerte	486.235	95 %	478.138	95 %	8.097
Kurzfristige Vermögenswerte	26.536	5 %	27.588	5 %	-1.052
Bilanzsumme	512.771	100 %	505.726	100 %	7.045
Eigenkapital	147.872	29 %	142.623	28 %	5.249
Schulden					
Langfristige Schulden	251.771	49 %	203.663	40 %	48.108
Kurzfristige Schulden	113.128	22 %	159.440	32 %	-46.312
Bilanzsumme	512.771	100 %	505.726	100 %	7.045

Auf der Aktivseite entfallen unverändert zum Vorjahr 95 % der Bilanzsumme auf langfristige Vermögenswerte. Einem Anstieg der langfristigen Vermögenswerte aufgrund von Währungseinflüssen standen Minderungen aufgrund der planmäßigen Abschreibungen gegenüber. Die Veränderung der langfristigen Vermögenswerte ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR	
Stand 31. Dezember 2012	478.138
planmäßige Abschreibungen	-6.065
Abgänge	-64
Währungseinflüsse	14.226
Stand 31. März 2013	486.235

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 26,5 Mio. EUR umfassen im Wesentlichen liquide Mittel (19,8 Mio. EUR). Des Weiteren umfassen die kurzfristigen Vermögenswerte unter anderem sonstige Vermögenswerte in Höhe von 3,5 Mio. EUR und Vorräte in Höhe von 2,0 Mio. EUR.

Aufgrund der IFRS-Vorschriften ist die so genannte funktionale Währung der dreizehn 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 2012 (1,3194 USD/EUR) und dem 31. März 2013 (1,2805 USD/EUR) zu einem geringfügigen Anstieg 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 2012	142.623
Konzernperiodenergebnis	-1.277
Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	1.714
Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz	4.811
Veränderung nicht beherrschender Anteile	1
Stand 31. März 2013	147.872

Die langfristigen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen den langfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen der dreizehn in Fahrt befindlichen Containerschiffe, als Fremdkapital ausgestaltetes Genussrechtskapital sowie langfristige Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Die langfristigen Schulden verminderten sich durch die planmäßige Tilgung der Schiffshypothekendarlehen sowie wechselkursbedingt durch die Umrechnung der Abschlüsse der Tochtergesellschaften aus der funktionalen Währung US-Dollar in die Konzernwährung Euro. Zum 31. Dezember 2012 waren aus formalen Gründen aufgrund von IFRS-Vorschriften Teile der Schiffshypothekendarlehen von den langfristigen Schulden in die kurzfristigen Schulden umgegliedert worden, da noch keine rechtsgültigen Vereinbarungen hinsichtlich der Restrukturierung einzelner Schiffshypothekendarlehen vorlagen. Im ersten Quartal 2013 wurde der sogenannte Gremienvorbehalt hinsichtlich der neuen Darlehensbedingungen aufgehoben. Zum 31. März 2013 wurden deshalb die vorgenommenen Umgliederungen zurückgenommen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen und Kontokorrentkredite sowie den kurzfristigen Teil der Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen u. a. Teile der Schiffshypothekendarlehen, die lediglich aus formalen Gründen aufgrund von IFRS-Vorschriften in der Vergangenheit aus den langfristigen Verbindlichkeiten in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert wurden, da die Verlängerung einer Waiver-Vereinbarung hinsichtlich der Nichteinhaltung bestimmter Kreditbedingungen (u. a. Loan-To-Value-Klausel) bei verschiedenen Schiffen zum Bilanzstichtag bzw. derzeit noch aussteht bzw. abgeschlossene Waiver-Vereinbarungen innerhalb von 12 Monaten nach dem Bilanzstichtag auslaufen. Die Umgliederung erfolgte in Höhe der nicht durch die Schiffsbewertungen (auf charterfreier Basis) gedeckten Darlehensteile.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist nach Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt als geordnet anzusehen.

AUSBLICK

In seiner neuesten Ausgabe des World Economic Outlook vom April 2013 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) für die Weltwirtschaft ein Wachstum von 3,3 % im Jahr 2013 prognostiziert. Für das Jahr 2014 wird ein Wachstum von 4 % erwartet. Die größten Impulse gehen hierbei von den Entwicklungs- und Schwellenländern aus. Jedoch wird ab der zweiten Jahreshälfte 2013 auch mit positiven Entwicklungen der Industrieländer gerechnet. Der IWF prognostiziert für das Jahr 2013 ein Anstieg des Welthandelsvolumens um 3,6 %. Dies entspricht einer Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 1,1 %-Punkte.

Für einen nachhaltigen Abbau des Überangebots an Containerschiffstonnage werden diese Wachstumsraten jedoch noch nicht ausreichen. Faktoren wie Slow Steaming, Verschiebungen von Schiffsablieferungen und erhöhte Verschrottungsaktivitäten können den Tonnagezuwachs in den folgenden Jahren jedoch deutlich verringern. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Verschrottungen im Jahr 2013 noch einmal deutlich höher sein wird als im vergangenen Jahr, welches bereits weit überdurchschnittliche Verschrottungsaktivitäten verzeichnete.

Das starke Angebotswachstum betrifft vorrangig die großen Containerschiffsklassen oberhalb von 7.500 TEU. Aufgrund des Kaskadeneffekts, d. h. der Verdrängung kleinerer Schiffsklassen durch größere Einheiten, sind auch die kleineren und mittleren Einheiten mittelbar vom Wachstum der größeren Einheiten betroffen. Jedoch hat der Verdrängungseffekt technische und wirtschaftliche Grenzen, da z. B. viele Häfen in Asien und Afrika aufgrund fehlender Hafeninfrastruktur nur von kleineren Schiffen mit bordeigenen Kränen bedient werden können. Hiervon können auch die mit Kränen ausgestatteten 2.500 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG profitieren. Bei den kleineren Feederschiffen waren im ersten Quartal 2013 geringe Steigerungen der erzielbaren Charraten zu beobachten. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob sich diese Entwicklung kontinuierlich fortsetzt, da die aktuellen Raten noch deutlich unter einem Kosten deckenden Niveau liegen.

Kurzfristig bleibt das Marktumfeld der Containerschiffsmärkte herausfordernd. Mittel- bis langfristig – insbesondere vor dem Hintergrund der oben genannten Effekte – stellen sich die Perspektiven für die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG positiv dar. Entscheidend für die nachhaltige Erholung der Containerschiffsmärkte ist der Abbau der bestehenden Überkapazitäten. Wir rechnen damit, dass dieser Prozess aufgrund der sich nur langsam erholenden Nachfrage längere Zeit in Anspruch nehmen wird. Ab dem Jahr 2014 wird in Folge des begrenzten Zuwachses an neuer Tonnage mit einem sukzessiven Abbau des Überangebots und einer damit einhergehenden Belebung des Chartermarktes gerechnet.

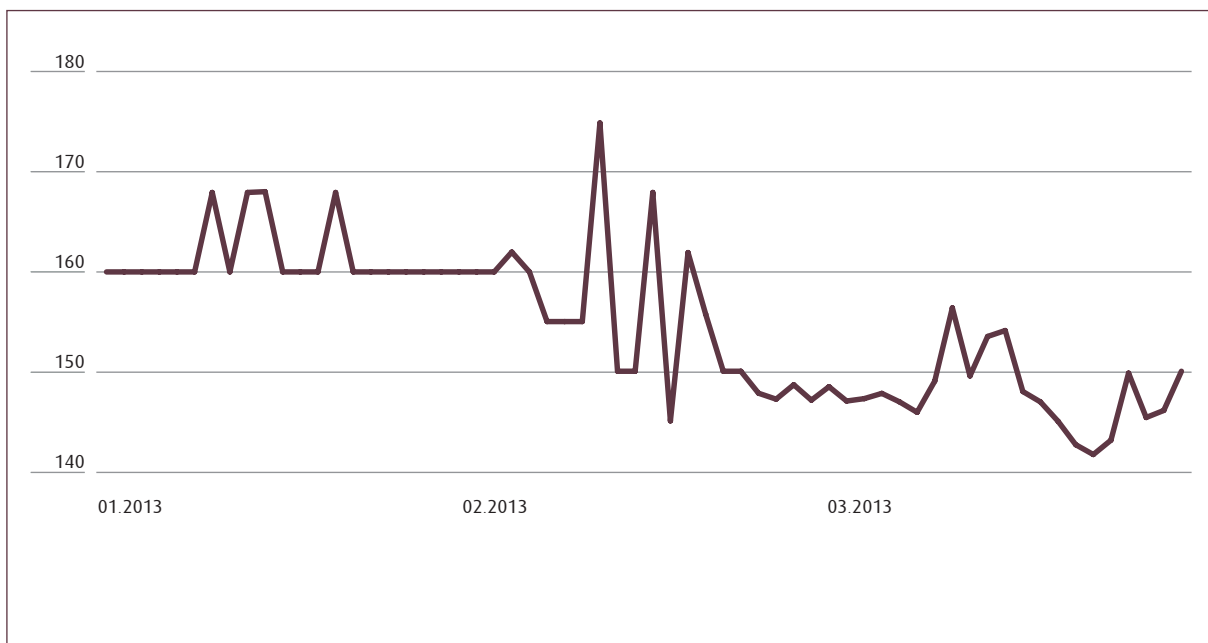
AKTIE

Zu Anfang des ersten Quartals 2013 konnte sich die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG leicht erholen und notierte kurzzeitig bei 175,00 EUR. Zum Ende des Berichtszeitraums notierte die Aktie wieder niedriger und bewegte sich in einem Korridor um die 150,00 EUR-Marke. Am Ende des Quartals lag der Kurs bei 150,00 EUR und somit auf dem Niveau vom Jahresschlusskurs aus dem Vorjahr.

Der anhaltend niedrige Kurs ist dem weiterhin ungünstigen Marktumfeld für Containerschiffe geschuldet. Zusätzlich belastet, dass mit den finanzierenden Banken noch keine Lösung für sämtliche Poolschiffe gefunden werden konnte.

Durch 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 20 % 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 9 % von Vermögensverwaltungsgesellschaften und zu rund 3 % von anderen institutionellen Investoren gehalten. Die restlichen rund 4 % der Aktien befinden sich im Streubesitz. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hält keine eigenen Aktien.

Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG (in EUR)



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 (02.01.2013 - 28.03.2013):	
Höchstkurs 11.02.2013:	175,00 EUR
Tiefstkurs 21.03.2013:	141,61 EUR
Anfangskurs 02.01.2013:	160,00 EUR
Schlusskurs 28.03.2013:	150,00 EUR
Marktkapitalisierung 28.03.2013:	20,46 Mio. EUR

ABSCHLUSSTABELLEN

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	1. Quartal 2013	1. Quartal 2012
Umsatzerlöse	14.952	18.334
Schiffsbetriebskosten	-6.902	-7.072
Schiffsbetriebsergebnis	8.050	11.262
Sonstige betriebliche Erträge	2.969	2.412
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.293	-2.450
Reedereiergebnis	8.726	11.224
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.065	-6.464
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	2.661	4.760
Zinserträge	7	27
Zinsaufwendungen	-4.241	-4.498
Finanzaufwendungen aus Ergebnisanteilen konzernfremder Kommanditisten	327	-151
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-1.246	138
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-30	-101
Konzernperiodenergebnis	-1.276	37
<i>davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG</i>	<i>-1.277</i>	<i>35</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	-9,36	0,26
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	-9,36	0,26

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	1. Quartal 2013	1. Quartal 2012
Konzernperiodenergebnis	-1.276	37
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	4.811	-5.553
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
Erfolgswirksame Änderung	1.288	1.383
Erfolgsneutrale Änderung	426	-93
	1.714	1.290
Sonstiges Ergebnis in der Periode	6.525	-4.263
Konzerngesamtergebnis	5.249	-4.226
<i>davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG</i>	<i>5.249</i>	<i>-4.227</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

Konzernbilanz

AKTIVA in TEUR	31.03.2013	31.12.2012
Sachanlagen	486.234	478.137
Finanzanlagen	1	1
Langfristige Vermögenswerte	486.235	478.138
Vorräte	1.986	2.246
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	769	1.334
Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	212	609
Forderungen aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	35	34
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	909	1.207
Sonstige übrige Vermögenswerte	2.616	1.831
Forderungen aus Finanzderivaten	223	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.786	20.327
Kurzfristige Vermögenswerte	26.536	27.588
Bilanzsumme	512.771	505.726
PASSIVA in TEUR	31.03.2013	31.12.2012
Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
Kapitalrücklage	132.544	132.544
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-10.615	-9.337
Kumuliertes übriges Eigenkapital	11.964	5.438
<i>Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital</i>	<i>147.534</i>	<i>142.286</i>
<i>Nicht beherrschende Anteile</i>	<i>338</i>	<i>337</i>
Eigenkapital	147.872	142.623
Finanzverbindlichkeiten	221.695	171.533
Genussrechtskapital	12.769	12.757
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	12.348	13.008
Kapitalanteile im Fremdbesitz	4.959	6.365
Langfristige Verbindlichkeiten	251.771	203.663
Finanzverbindlichkeiten	100.659	147.876
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.954	3.346
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	3.648	2.456
Verbindlichkeiten aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	256	247
Sonstige Verbindlichkeiten	1.024	784
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	4.587	4.731
Kurzfristige Verbindlichkeiten	113.128	159.440
Bilanzsumme	512.771	505.726

Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	01.01.–31.03.2013	01.01.–31.03.2012
Konzernjahresüberschuss	-1.276	37
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	6.065	6.464
Steueraufwand	30	101
Eliminierung des Finanzergebnisses	3.908	4.621
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	-1.882	-309
Abnahme/Zunahme des Working Capitals	1.758	-536
Abnahme/Zunahme der Vorräte	321	-111
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	588	174
Abnahme/Zunahme der Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	404	-2
Zunahme der übrigen Aktiva	-395	-66
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-485	-173
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	1.118	-14
Zunahme/Abnahme der sonstigen Passiva	209	-344
Erstattete/Gezahlte Steuern	-28	-61
Gezahlte Zinsen	-4.536	-4.566
Erhaltene Zinsen	7	27
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.046	5.778
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	0	-27
Erstattung von Investitionen in Seeschiffe	63	0
Nettozufluss aus der Erstkonsolidierung	0	1.028
Cashflow aus Investitionstätigkeit	63	1.001
Begebung Genussrecht	0	433
Tilgung von Darlehen	-4.828	-7.703
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-4.828	-7.270
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-719	-491
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	20.327	27.585
Wechselkursbedingte Änderungen	178	-1.539
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	19.786	25.555

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Bezahltes Eigenkapital		Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt Konzern-eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage		Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	Ausgleichs-posten aus der Umrechnung von Fremdwährungs-abschlüssen	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
Stand 01.01.2012	13.641	132.544	12.883	-14.447	21.084	6.637	165.705	0	165.705
Konzerngesamtergebnis									
Konzernperiodenergebnis	0	0	35	0	0	0	35	0	35
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	-5.553	-5.553	-5.553	0	-5.553
Übrige Veränderungen	0	0	0	1.291	0	1.291	1.291	0	1.291
Stand 31.03.2012	13.641	132.544	12.918	-13.156	15.531	2.375	161.478	0	161.478
Stand 01.01.2013	13.641	132.544	-9.338	-12.580	18.019	5.439	142.286	337	142.623
Konzerngesamtergebnis									
Konzernperiodenergebnis	0	0	-1.277	0	0	0	-1.277	1	-1.276
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	4.811	4.811	4.811	0	4.811
Übrige Veränderungen	0	0	0	1.714	0	1.714	1.714	0	1.714
									0
Stand 31.03.2013	13.641	132.544	-10.615	-10.866	22.830	11.964	147.534	338	147.872

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Burchardstraße 8

D-20095 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-2106

Fax: +49 (0) 40 88 88 1-2249

www.hci-hammonia-shipping.de

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