



HCI HAMMONIA SHIPPING AG
Zwischenmitteilung erstes Quartal 2010

Aktuelle Entwicklungen

- Erste Anzeichen einer Erholung am Containerschiffmarkt erkennbar, Charterraten aber noch auf niedrigem Niveau
- Negatives Konzernergebnis aufgrund geringerer Chartererlöse
- Solides Beschäftigungskonzept mildert den noch immer bestehenden Druck auf die Charterraten ab
- Bereits im Jahr 2009 erfolgreich implementiertes Kostensenkungsprogramm auch im Jahr 2010 fortgesetzt
- Liquiditätsausstattung weiterhin solide

Marktentwicklung

Schneller als erwartet erholt sich die Weltwirtschaft von der Krise. Der Internationale Währungsfond (IWF) gibt in seiner neuesten Ausgabe des World Economic Outlook (WORLD ECONOMIC OUTLOOK, April 2010) ein annualisiertes Wachstum von über 4,5 % für das zweite Halbjahr 2009 an. Für das gesamte Jahr 2009 wurde die Veränderung der Weltwirtschaftsleistung erneut nach oben revidiert, so dass diese für das gesamte Jahr um 0,6% geschrumpft ist, wobei die Industrieländer einen Rückgang um 3,2% verzeichneten, während die Schwellenländer auch im Jahr 2009 ein positives Wachstum mit 2,4% erreichten.

Auch der Rückgang des Welthandelsvolumens war geringer als zunächst prognostiziert. So ging der IWF in seinem World Economic Outlook Update vom Januar 2010 für das Jahr 2009 noch von einer Verringerung des weltweiten Handelsvolumens um 12,3% aus. Im World Economic Outlook vom April 2010 wurde die Veränderungsrate auf -10,7% korrigiert. Allerdings macht auch diese leicht nach oben revidierte Zahl deutlich, dass die Transportwirtschaft besonders schwer unter der Krise zu leiden hat.

Trotz des prozentual zweistelligen Rückgangs des Welthandels und der daraus resultierenden Transportüberkapazität bei Containerschiffen, gibt es auch im Containermarkt erste positive Impulse. Dem äußerst schwierigen Marktumfeld im Jahr 2009 konnte durch verschiedene Maßnahmen begegnet werden, wodurch die Krise besser überwunden wurde, als zunächst erwartet. Zu diesen Gegenmaßnahmen gehören u. a. das sogenannte Slow Steaming, die hohe Verschrottung von Tonnage sowie die Verschiebung, Konvertierung und Stornierung

von Neubauten. Diese Maßnahmen konnten sowohl die aktuell bestehenden Überkapazitäten als auch den weiteren Zuwachs durch zukünftig abgelieferte Neubauten reduzieren. Gleichzeitig ist auf der Nachfrageseite eine deutliche Belebung zu verzeichnen. Clarkson berichtet im Container Market Report April 2010 von einem Zuwachs beim Containertransport um 55,5% im Februar 2010 gegenüber dem Februar 2009 auf der wichtigen Route von Asien nach Europa. Allerdings bleibt noch abzuwarten, ob diese Entwicklung auf einer fundamentalen Erholung des Handels beruht, oder ob es sich hierbei nur um einen temporären Effekt handelt. Der innerasiatische Handel, ein immer wichtiger werdender Faktor für die Containerbranche, konnte ebenfalls im ersten Quartal 2010 deutlich zulegen. In diesem Zusammenhang ist auch der Containerumschlag chinesischer Häfen zu sehen, welcher laut Clarkson von 25,5 Mio. TEU im ersten Quartal 2009 auf 31,9 Mio. TEU im ersten Quartal 2010 gestiegen ist, was einem Wachstum um 22,1% entspricht. Howe Robinson geht für das erste Quartal 2010 von einem annualisierten Wachstum der weltweiten Containertransportnachfrage um 12% aus (Howe Robinson Shipbrokers, First Quarter Containership Review 2010).

Während die Linienreederei teilweise bereits im vierten Quartal 2009 von den positiven Entwicklungen profitieren konnten, zeichnet sich nun auch für die Trampreederei eine allmähliche Verbesserung der Lage ab. Laut Alphaliner betrug der Anteil von beschäftigungslosen Schiffen – auf Basis der zur Verfügung stehenden TEU Stellplätze – Ende April 2010 noch 6,8%. Im Vergleich zu 11,6% am Jahresanfang 2010 ist das eine deutliche Verbesserung.

Die Talsohle bei den Charterraten scheint durchschritten zu sein. Der ConTex (Container Ship Time Charter Assessment Index), ein firmenunabhängiger Index welcher von einer Gruppe von international tätigen Schiffsmaklern zusammengestellt wird, weist eine Verbesserung der Charterraten um rund 18% für das erste Quartal 2010 aus. Zwar ist das derzeitige Niveau äußerst niedrig und die Erholung hat bisher noch nicht alle Schiffsgrößen erreicht, doch zeichnet sich erstmalig seit Beginn der Krise wieder ein positiver Trend ab. Die Charterraten für Schiffe in der Sub-Panamax-Größenklasse liegen nahe am Betriebskostenniveau, während es im April 2010 bei den größeren Panamax-Schiffen bereits wieder Abschlüsse in der Größenordnung von 20.000 USD/Tag gab (Clarkson, Container Market Report April 2010). Anfang des Jahres lagen diese Raten noch bei rund 6.400 USD/Tag.

Auch wenn der für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG besonders wichtige Markt der Sub-Panamax-Containerschiffe noch keine substanzielle Erholung verzeichnen konnte, gehen wir weiterhin davon aus, dass sich der Chartermarkt auch in dieser Größenklasse mittel- und langfristig wieder normalisieren wird. Neben der positiven Entwicklung bei den größeren Schiffsklassen spricht dafür auch die insgesamt rückläufige Zahl von nicht beschäftigten Schiffen. Auf TEU Basis berichtet Alphaliner Ende April von 13,5% nicht beschäftigter Schiffstonnage in der Größenklasse von 2.000 bis 2.999 TEU. Im Vergleich zu 20,6% am Jahresanfang ist das eine deutliche Verbesserung der Auslastung. Bis es zu einer Erholung in der Sub-Panamax-Größenklasse kommt, kann die HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit den längerfristigen Charterverträgen und den diversifizierten Pooleinnahmen weiterhin Chartererinnahmen generieren, die weit über den aktuell am Markt erzielbaren Raten liegen.

Geschäftsentwicklung

Flotte

Im Jahr 2010 steht der HCI HAMMONIA SHIPPING AG die gesamte Containerkapazität aller erworbenen Schiffe erstmals ganzjährig zur Verfügung. Damit ist die beim Börsengang geplante Flottenstärke erreicht. Darüber hinaus bestehen keine Verpflichtungen, weitere Schiffe abzunehmen, so dass für den Konzern, anders als bei vielen vergleichbaren Wettbewerbern, daraus auch keine Finanzierungsrisiken entstehen können.

Die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG umfasst zum heutigen Zeitpunkt elf moderne Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU. Für sämtliche Schiffe bestehen langfristige Finanzierungsverträge mit in der Schiffsfinanzierung etablierten Banken.

Sämtliche Schiffe sind Mitglieder in zwei größenabhängigen Einnahmepools der Peter Döhle Schiffahrts-KG oder sind langfristig an bonitätsstarke Linienreeder verchartert. So sind drei Containerschiffe von je 7.800 TEU bis in das Jahr 2018 an die weltgrößte und bonitätsstarke Reederei A.P. Moeller-Maersk fest verchartert. Die übrigen Schiffe fahren in Pools. 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 Chartererinnahmen und mildert somit die Auswirkungen der aktuell sehr niedrigen Charterraten in der Sub-Panamax-Größenklasse. Ein Totalausfall der Einnahmen eines einzelnen Schiffs ist unwahrscheinlich, da auch ein beschäftigungsloses

Poolschiff einen Anteil von den gesamten Pooleinnahmen erhält. Durch die Erneuerung einzelner Charterverträge von Poolschiffen besteht andererseits die Möglichkeit, von einer positiven Marktentwicklung zu profitieren.

Für die 2.500 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG lagen die Poolraten zum Ende des ersten Quartals 2010 bei 10.074 USD/Tag und im Quartalsdurchschnitt bei 10.742 USD/Tag. Vergleichbare Raten am Spotmarkt lagen am Quartalsende bei rund 5.200 USD/Tag und im Berichtszeitraum durchschnittlich bei rund 4.817 USD/Tag (Clarkson, Container Intelligence Monthly, March 2010). Die durchschnittliche Poolrate war somit mehr als doppelt so hoch wie eine vergleichbare Charterrate am Spotmarkt. Für die 3.100 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG lagen die Poolraten am Quartalsende bei 9.200 USD/Tag und im Durchschnitt bei 9.310 USD/Tag. Am Spotmarkt ergab sich eine kalkulatorische Charterrate von 6.421 USD/Tag für den Monat März und im Quartalsdurchschnitt lag diese bei 5.780 USD/Tag (Clarkson, Container Intelligence Monthly, March 2010/Eigene Berechnung). Auch die Poolraten des 3.100 TEU Pools lagen somit deutlich über den aktuellen Marktraten.

Bei den Charterern gibt es derzeit keine Anzeichen, dass es zu Problemen bei der Zahlung der Charterraten kommen könnte. Mit einer weiteren Erholung der Frachtraten wird es auch weniger wahrscheinlich, dass ein Charterer in eine finanzielle Schieflage gerät und seinen Zahlungsverpflichtungen nicht mehr nachkommen kann.

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

Der Schiffsbetrieb der in Fahrt befindlichen Flotte verlief bisher weitestgehend störungsfrei, die Charterer sind weiterhin mit der technischen Performance der Schiffe sehr zufrieden.

Finanzierung

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG befindet sich weiterhin in Gesprächen mit den finanzierenden Banken, um die jeweiligen Finanzierungen der 2.500 TEU und 3.100 TEU Schiffe den Marktgegebenheiten anzupassen. Seit dem vierten Quartal 2009 wurden die Tilgungen für die beiden 3.100 TEU Schiffe mit Duldung der beteiligten Banken ausgesetzt. Die Details für die endgültige Restrukturierung stehen – ebenso, wie deren abschließende Genehmigung – noch aus. Für die 2.500 TEU Schiffe wird mit den finanzierenden Banken ebenfalls verhandelt. Eine einvernehmliche Lösung mit allen Beteiligten ist aus heutiger Sicht sehr wahrscheinlich und wird voraussichtlich in naher Zukunft erfolgen.

Kostensenkungsprogramm

Das Kostensenkungsprogramm, welches mit Beginn des Jahres 2009 erfolgreich implementiert wurde, wird auch im Jahr 2010 ein zentraler Bestandteil des Krisenmanagements bleiben. Das Programm beinhaltet eine deutliche Reduzierung der Schiffsbetriebskosten, insbesondere im Bereich der Personalkosten. Das Management der HCI HAMMONIA SHIPPING AG plant für das Jahr 2010, Kosteneinsparungen auf dem Niveau des Vorjahres zu erreichen. Ab dem Jahr 2011 wird wieder der Einsatz der normalen Besatzungsstärke angestrebt, um den guten technischen Stand der Schiffe weiterhin gewährleisten zu können.

Verschiedenes

Die MS „HAMMONIA BAVARIA“ hatte im Zeitraum von Januar bis März 2010 keine Beschäftigung. Seit dem 15. März 2010 ist sie wieder in Fahrt und trägt somit zu höheren Pooleinnahmen bei.

Ergebnisentwicklung

Erwartungsgemäß hat sich das Schiffsbetriebsergebnis im ersten Quartal 2010 aufgrund gesunkener Chartererlöse der Pool-Schiffe gegenüber dem ersten Quartal 2009 um 4,8 Mio. EUR reduziert; dies entspricht einem Rückgang um rund 36 %. Damit wurde ein Reedereiergebnis in Höhe von 8,5 Mio. EUR erwirtschaftet, im Vergleich zu 13,3 Mio EUR im ersten Quartal 2009.

Die Aufwendungen der Gesellschaft betreffen im Wesentlichen die laufenden Schiffsbetriebs- sowie Personalkosten, Zinsen für Schiffshypothekendarlehen sowie die zeitanteilige planmäßige Abschreibung der in Fahrt befindlichen Schiffe. Insbesondere aufgrund des von der HAMMONIA Reederei implementierten Kostensenkungsprogramms („Safe Manning“) sowie einer geringeren erfolgsabhängigen Bereederungsgebühr fielen die Schiffsbetriebskosten im ersten Quartal 2010 niedriger aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Darüber hinaus lagen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rund 60 % unter denen des ersten Quartals 2009. Ursächlich hierfür sind größtenteils im ersten Quartal 2009 angefallene Gründungskosten für die im Januar 2009 abgelieferten Schiffe MS „HAMMONIA ROMA“ und MS „HAMMONIA BAVARIA“ sowie Veränderungen des USD-Wechselkurses.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte haben sich – in erster Linie wechselkursbedingt – ebenfalls leicht reduziert. Insgesamt wurde im ersten Quartal 2010 mit 2,9 Mio. EUR ein um rund 3,6 Mio. EUR niedrigeres Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erwirtschaftet als im Vorjahreszeitraum.

Die Zinserträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 72 TEUR auf rund 117 TEUR. Ursächlich hierfür ist eine von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG

geleistete Vorauszahlung aus einem Servicevertrag mit der HCI Hanseatische Schiffsconsult GmbH, welche einen erheblichen Zinsvorteil enthält. Dieser wurde entsprechend abgezinst und anteilig auf den Vorauszahlungszeitraum verteilt. Die Zinsaufwendungen auf USD-Basis haben sich im ersten Quartal 2010 insbesondere aufgrund der vereinbarten erhöhten Zinsmarge für die Finanzierungen der drei 7.800 TEU Containerschiffe um insgesamt rund 210 TUSD erhöht. Gegenläufig wirkte sich die Wechselkursentwicklung des USD aus, so dass die Zinsaufwendungen in EUR im ersten Quartal 2010 insgesamt um rund 100 TEUR geringer ausfielen als im Vorjahreszeitraum 2009.

Insgesamt wurde im ersten Quartal 2010 ein Konzernergebnis vor Steuern von -1,3 Mio. EUR erzielt. Aufgrund der pauschalen Gewinnermittlung nach § 5a EStG (sog. „Tonnagesteuer“) fallen ergebnisunabhängige Steuern vom Einkommen und Ertrag in geringem Umfang an, so dass sich ein Konzernperiodenfehlbetrag von rund 1,4 Mio. EUR ergibt.

Im ersten Quartal 2010 konnte der Konzern ausweislich der Konzernkapitalflussrechnung einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von 5,8 Mio. EUR erzielen. Da das geplante Investitionsprogramm mit Ablieferung der letzten beiden Schiffe Anfang 2009 abgeschlossen ist, beläuft sich der Cashflow aus Investitionstätigkeit auf Null. Unter Berücksichtigung des Cashflows aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 5,8 Mio. EUR sowie währungsbedingter Wertänderungen von 0,1 Mio. EUR ergibt sich – ausgehend von einem Finanzmittelbestand vom Anfang der Periode von 15,9 Mio. EUR – zum Quartalsende eine solide Liquiditätsausstattung in Höhe von insgesamt 16,0 Mio. EUR.

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

in EUR	01.01.–31.03.2010	01.01.–31.03.2009
Umsatzerlöse	13.453.055,12	19.412.008,21
Schiffsbetriebskosten	- 4.952.999,61	- 6.098.138,87
Schiffsbetriebsergebnis	8.500.055,51	13.313.869,34
Sonstige betriebliche Erträge	664.002,15	552.440,17
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 647.334,93	- 1.392.031,08
Reedereiergebnis	8.516.722,73	12.474.278,43
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 5.617.451,22	- 6.015.313,28
Wertminderungen	0,00	0,00
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	2.899.271,51	6.458.965,15
Zinserträge	117.369,48	45.626,28
Zinsaufwendungen	- 4.346.611,44	- 4.449.971,15
Ergebnis vor Steuern (EBT)	- 1.329.970,45	2.054.620,28
Steuern vom Einkommen und Ertrag	- 20.443,43	- 49.644,55
Konzernergebnis	- 1.350.413,88	2.004.975,73
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	- 9,90	14,70
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	- 9,90	14,70

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in EUR	01.01.–31.03.2010	01.01.–31.03.2009
Konzernergebnis	- 1.350.413,88	2.004.975,73
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	10.436.490,54	7.238.614,00
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
Erfolgswirksame Änderung	1.733.760,55	1.143.728,36
Erfolgsneutrale Änderung	- 3.526.664,78	- 1.214.743,75
	- 1.792.904,23	- 71.015,39
Sonstiges Ergebnis in der Periode	8.643.586,31	7.167.598,61
Konzerngesamtergebnis	7.293.172,43	9.172.574,34

Konzernbilanz

Aktiva		
in EUR	31.03.2010	31.12.2009
Langfristige Vermögenswerte	476.222.666,42	451.752.218,02
Immaterielle Vermögenswerte	2.838,86	4.055,53
Sachanlagen	475.505.325,77	450.693.408,20
Sonstige Vermögenswerte	714.501,79	1.054.754,29
Kurzfristige Vermögenswerte	21.129.390,15	21.082.902,44
Vorräte	1.483.829,57	1.462.135,57
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	495.833,10	947.414,33
Forderungen aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	152.591,57	4.532,25
Sonstige Vermögenswerte	2.989.823,88	2.690.048,30
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	485.522,99	442.439,11
Sonstige übrige Vermögenswerte	2.504.300,89	2.247.609,19
Forderungen aus Finanzderivaten	0,00	11.849,30
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.007.312,03	15.966.922,69
Bilanzsumme	497.352.056,57	472.835.120,46
Passiva		
in EUR	31.03.2010	31.12.2009
Eigenkapital	158.415.355,51	151.122.183,08
Gezeichnetes Kapital	136.414.000,00	136.414.000,00
Kapitalrücklage	9.771.884,55	9.771.884,55
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	7.127.767,38	8.478.181,26
Kumuliertes übriges Eigenkapital	5.101.703,58	- 3.541.882,73
Langfristige Verbindlichkeiten	298.713.577,97	283.969.650,55
Finanzverbindlichkeiten	288.900.322,99	275.812.627,93
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	6.863.527,46	5.193.255,37
Kapitalanteile im Fremdbesitz	2.949.727,52	2.963.767,25
Kurzfristige Verbindlichkeiten	40.223.123,09	37.743.286,83
Finanzverbindlichkeiten	32.727.871,23	30.296.284,92
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.177.552,29	993.171,00
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	79.436,12	277.621,61
Verbindlichkeiten aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	158.311,59	535.024,72
Sonstige Verbindlichkeiten	29.697,96	57.601,37
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	6.050.253,90	5.583.583,21
Bilanzsumme	497.352.056,57	472.835.120,46

Konzernkapitalflussrechnung

in EUR	01.01.–31.03.2010	01.01.–31.03.2009
Konzernergebnis	- 1.350.413,88	2.004.975,73
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	5.804.875,75	9.732.471,82
Cash flow aus Investitionstätigkeit	0,00	- 52.404.270,78
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	- 5.839.985,28	38.284.964,70
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 35.109,53	- 4.386.834,26
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	15.966.922,69	20.642.928,94
Wechselkursbedingte Änderungen	75.498,87	350.407,95
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.007.312,03	16.606.502,63

Eigenkapitalveränderungsrechnung

in EUR	Bezahltes Eigenkapital		Erwirtschaftetes Konzern-Eigenkapital	Kumuliertes sonstiges Konzernergebnis			Gesamt Konzern-Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage		Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	Ausgleichsposten aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen	Kumuliertes sonstiges Konzernergebnis	
Stand 01.01.2009	136.414.000,00	9.771.884,55	13.958.794,51	- 16.072.300,88	9.143.999,58	- 6.928.301,30	153.216.377,76
Konzern-gesamtergebnis	0,00	0,00	2.004.975,73	- 71.015,39	7.238.614,00	7.167.598,61	9.172.574,34
Stand 31.03.2009	136.414.000,00	9.771.884,55	15.963.770,24	- 16.143.316,27	16.382.613,58	239.297,31	162.388.952,10
Stand 01.01.2010	136.414.000,00	9.771.884,55	8.478.181,26	- 7.458.216,77	3.916.334,04	- 3.541.882,73	151.122.183,08
Konzern-gesamtergebnis	0,00	0,00	- 1.350.413,88	- 1.792.904,23	10.436.490,54	8.643.586,31	7.293.172,43
Stand 31.03.2010	136.414.000,00	9.771.884,55	7.127.767,38	- 9.251.121,00	14.352.824,58	5.101.703,58	158.415.355,51

Ausblick

Die Entwicklung des Jahres 2009 stellte den Wendepunkt in der Banken- und Weltwirtschaftskrise dar. Die Talsohle wurde durchschritten und der Ausblick für 2010 ist wieder optimistischer. Der IWF prognostiziert in seiner aktuellen Ausgabe des World Economic Outlook (WORLD ECONOMIC OUTLOOK, April 2010) für das Jahr 2010 ein globales Wirtschaftswachstum von 4,2%. Getragen wird die Erholung vor allem durch die Schwellenländer, welche mit 6,3% Wachstum weit über der Rate von 2,3% für die entwickelten Ländern liegen. Auch für das Jahr 2011 wird ein ähnlich hohes Wachstum von 4,3% prognostiziert. Das Handelsvolumen wird voraussichtlich um 7,0% in diesem Jahr und um 6,1% im Folgejahr wachsen.

Die Erwartungen für die Entwicklung der makroökonomischen Indikatoren schlagen sich in ähnlich positiven Prognosen für den Containerverkehr nieder. Clarkson sieht das Wachstum für das Jahr 2010 beim Containerverkehr auf den Pazifikrouten bei 7% und sogar bei 11% auf den Asien-Europa Handelswegen (Clarkson, Container Intelligence Monthly, April 2010). Global geht Clarkson von einem Wachstum von 8,8% für dieses Jahr aus. Das langfristige Wachstum des Containerverkehrs sieht Howe Robinson weiterhin bei durchschnittlich 9% pro Jahr (Howe Robinson Shipbrokers, First Quarter Containership Review 2010).

Den positiven Vorgaben beim Containerverkehr stehen etwas weniger erfreuliche Schätzungen bei den Flottenwachstumsraten entgegen. Laut Alphaliner beträgt das Wachstum der Flotte von Vollcontainerschiffen 9,6%, 9,3% und 5,4% für die Jahre 2010, 2011 und 2012 (Alphaliner Monthly Monitor April 2010).

Trotz der ersten Erholungsanzeichen bei den Charraten für Containerschiffe gehen wir aufgrund der noch bestehenden Überkapazitäten und des leichten Überhangs beim prognostizierten Flottenwachstum gegenüber dem

prognostizierten Containerverkehrswachstum erst ab dem Jahr 2011 von einer nachhaltigen Erholung des Chartermarktes aus. Speziell im für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG sehr wichtigen Bereich der Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU wird es in der nächsten Zeit noch Überkapazitäten geben, welche eine rasche Erholung bei den Charraten verhindern werden. Mittelfristig könnte diese Größenklasse aber von einer überproportionalen Erholung profitieren. Zum einen ist das Orderbuch mit 6,4% der existierenden Flotte von Schiffen zwischen 2.000 und 2.999 so gering wie in keiner anderen Schiffsklasse über 1.000 TEU (Alphaliner Monthly Monitor April 2010), zum anderen könnte speziell diese Schiffsgröße vom Trend hin zu mehr Transshipment, d.h. dem Umschlag von Seeverkehrsgütern von großen Deepsea-Schiffen auf kleinere Shortsea-Schiffe, und dem stark wachsenden asiatischen Binnenmarkt profitieren.

Aufgrund der zeitlich versetzten Entwicklung der Pool-einnahmen gegenüber dem Spotmarkt rechnen wir damit, dass die HCI HAMMONIA SHIPPING AG den Einnahmetiefpunkt im Jahr 2010 erreichen wird. Dieser Rückgang wird aber bei weitem nicht so drastisch ausfallen wie das der Fall im Jahr 2009 war. Der diversifizierte Pool von Charterverträgen sorgt für eine Reduzierung der Volatilität und dämpft somit den Rückgang der Charraten. Die Einnahmen aus den langjährigen Charterverträgen mit A.P. Moeller-Maersk sorgen für zusätzliche Stabilität bei den Einnahmen.

Weiterhin gehen wir, basierend auf der momentanen Einnahmesituation bei den Poolcharraten, für das Jahr 2010 von einem negativen Konzernergebnis aus, welches voraussichtlich unterhalb des Konzernergebnisses 2009 liegen wird. Für das Jahr 2011 rechnen wir im Zuge einer voraussichtlichen Markterholung mit einer Ergebnisverbesserung.

Aktie

Die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG konnte im ersten Quartal 2010 noch nicht von dem stabilisierten fundamentalen Umfeld profitieren. Ausgehend vom Jahreseröffnungskurs von 490,10 EUR erreichte die Aktie am 3. Februar 2010 mit 414,55 EUR den tiefsten Stand in der Berichtsperiode. Von diesem Niveau ausgehend, setzte eine leichte Erholung ein und der Kurs stabilisierte sich zwischen 430,00 und 460,00 EUR. Die Perspektiven für die Containerschifffahrt haben sich insbesondere in den letzten Wochen deutlich verbessert. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Aktie mit dem erreichten Tiefststand und der anschließenden moderaten Kurserholung eine Bodenbildung durchlaufen hat.

Wir rechnen damit, dass sich im Zuge einer nachhaltigen Erholung der Chartermärkte, insbesondere in der Größenklasse von 2.500 TEU und 3.100 TEU, auch der Aktienkurs der HCI HAMMONIA SHIPPING AG wieder deutlich erholen wird.

Durch die großvolumige Stückelung und die überwiegende Platzierung bei langfristig orientierten institutionellen Investoren weist die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Börsenhandel bisher eine geringe Liquidität auf. Die Anteile der HCI HAMMONIA SHIPPING AG werden zu rund 20% von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken, zu rund 23% von Versicherungen, zu rund 30% von anderen Banken, zu rund 10% von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und zu rund 13% von anderen institutionellen Investoren gehalten. Ferner sind rund 4% der Aktien in Streubesitz. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hält keine eigenen Aktien.

WKN/ISIN:	A0MPF5/DE000A0MPF55
Börsenkürzel/Reuters/Bloomberg:	HHX.HAM/HHX.DE/HHX.GR
Aktiengattung:	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl:	136.414 Stück
Designated Sponsors:	HSH Nordbank AG, Nord/LB
Aktienkurs (01.01.2010 – 31.03.2010):	
Höchstkurs 04.01.2010:	490,10 EUR
Tiefstkurs 03.02.2010:	414,55 EUR
Schlusskurs 31.03.2010:	445,00 EUR
Marktkapitalisierung 31.03.2010:	60,70 Mio. EUR

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Burchardstraße 8

20095 Hamburg

Tel.: +49 40 88881-0

Fax: +49 40 88881-199

www.hci-hammonia-shipping.de

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