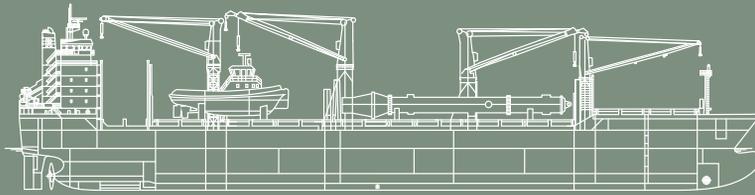




RICKMERS GRUPPE



MARITIME VALUES

GESCHÄFTSBERICHT 2011

MÄRKTE

Die Schifffahrt ist das Rückgrat der Weltwirtschaft, denn über 90 Prozent des Warenverkehrs finden auf dem Seeweg statt. Da die Weltwirtschaft weiter wächst, wird das Transportvolumen auf See ebenso wachsen. Die Rickmers Gruppe ist hervorragend positioniert, um von dieser Entwicklung zu profitieren. Wir helfen, die Produkte unserer Kunden global verfügbar zu machen.

KOMPETENZEN

Die Rickmers Gruppe ist weltweit durch eigene Büros und Repräsentanzen vertreten und deckt die gesamte Wertschöpfungskette der Schifffahrt ab. Über Jahrzehnte ist unser Netzwerk in Asien gewachsen. Als Betreiber eigener Schifffahrtslinien kennen wir die Bedürfnisse der Linienreedereien. Wir sind zugleich Tramp Owner und Anbieter des Transports von Investitionsgütern nach Fahrplan.

SCHIFFE

Die Rickmers Flotte besteht aus mehr als 120 Schiffen: Dazu gehören 88 Containerschiffe und 15 Mehrzweckfrachter zum Transport von Stückgut und Schwergutladungen. 37 Schiffe mit einem Durchschnittsalter von vier Jahren befinden sich in unserem Eigentum.

KUNDEN

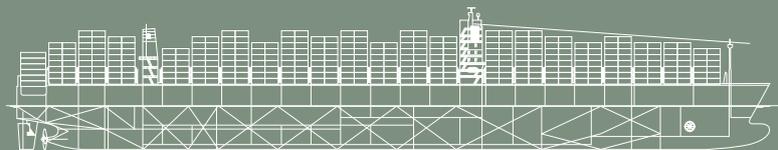
Die Rickmers Gruppe verfügt über eine hervorragende internationale Kundenbasis. Unsere Kundenbeziehungen sind über viele Jahre gewachsen. Für zahlreiche renommierte Global Player sind wir bevorzugter Partner in der Schifffahrt. Diese Position werden wir weiter ausbauen.

NETZWERK

Ein etabliertes und belastbares Netzwerk innerhalb der gesamten Schifffahrtsbranche unterstützt unsere Arbeit. Als zuverlässiger Partner verfügen wir über umfassende Beziehungen entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette und in allen relevanten Märkten.

Die Rickmers Gruppe ist ein international etablierter Anbieter von Dienstleistungen in der Schifffahrtsindustrie mit den Geschäftsfeldern Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services. Unser Erfolgsfaktor ist die Kombination moderner Dienstleistungen mit über 175 Jahren Tradition in der Schifffahrt. Die konsequente Ausrichtung an unserem Prinzip „Future meets Tradition“ hat dazu geführt, dass die Rickmers Gruppe weltweit als ein Synonym für Zuverlässigkeit und Qualität steht.

Wir betreiben eine Flotte von mehr als 120 Schiffen mit über 3.000 Seeleuten und aktuell ca. 450 Mitarbeitern in weltweit über 20 eigenen Büros und über 50 Agenturen. Diese global aufgestellte Mannschaft arbeitet am Erfolg des Unternehmens, das sein Handeln konsequent an seinen Kernwerten orientiert: Leadership. Passion. Responsibility.



I N H A L T

02	Kennzahlen	18	Maritime Assets
04	Geleitwort Bertram R. C. Rickmers	22	Maritime Services
06	Vorwort der Geschäftsführung	26	Logistics Services
10	Extended Board Committee	32	Corporate Governance
12	Maritime Values Strategie der Rickmers Gruppe	35	Konzernlagebericht
		59	Konzernabschluss
		89	Weitere Informationen

UNSER GESCHÄFTSJAHR 2011

KENNZAHLEN ZUR RICKMERS GRUPPE

in Mio. €	2011	2010 (proforma)	2010 (as reported)
Umsatzerlöse	517,9	503,7	352,6
EBITDA	152,6	-18,3	27,7
EBT	15,2	-145,2	-39,5
Ergebnis nach Steuern	14,4	-149,0	-43,0
Bilanzsumme	2.060,0	1.804,3	359,6
Eigenkapital	313,9	293,9	93,4
Eigenkapitalquote in %	15,24	16,29	25,97
Nettofinanzverbindlichkeiten	1.564,4	1.293,9	134,2
Operativer Cashflow	134,8	91,1	18,3
Mitarbeiter, Anzahl ¹	3.409	3.061	1.063

¹ Einschließlich Seefahrern externer Crewing Agenturen.

International vertreten mit 20 eigenen Büros und mehr als 50 Agenturen



RICKMERS GRUPPE

Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe und ihrer drei Geschäftsbereiche umfasst die gesamte Wertschöpfungskette der Schifffahrt.



Maritime Assets

projektiert, finanziert, erwirbt, hält und veräußert eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchartert werden, und beteiligt sich an Gesellschaften der maritimen Wirtschaft.

Maritime Services

ist im Bereich des technischen Managements, in Crewing, Insurance und weiteren Dienstleistungen für den Betrieb und die Verwaltung von Schiffen und Wirtschaftsgütern der maritimen Wirtschaft tätig.

Logistics Services

ist als Logistiker und Linienreederei für Schwergut, Stückgut und Projektladung tätig und betreibt hierfür eine Flotte von Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen. Zudem bestehen Beteiligungen an mehreren Terminals.

MARITIME ASSETS

in Mio. €	2011	2010 (proforma)
Umsatzerlöse	238,9	244,3
EBITDA	151,8	-19,2
Mitarbeiter, Anzahl ¹	110	102

MARITIME SERVICES

in Mio. €	2011	2010 (proforma)
Umsatzerlöse	115,2	90,6
EBITDA	8,6	10,4
Mitarbeiter, Anzahl ¹	3.048	2.704

LOGISTICS SERVICES

in Mio. €	2011	2010 (proforma)
Umsatzerlöse	218,3	201,5
EBITDA	-3,9	-3,6
Mitarbeiter, Anzahl ¹	176	175

► Ausführliche Informationen zu den Segmenten finden Sie im Konzernabschluss auf Seite 68 ff.

GELEITWORT

liebe Geschäftsfreunde,

die Schifffahrt befindet sich weltweit in einem tiefgreifenden Wandel. Die Finanzierung und Auslastung der Schiffe unter verschärften Marktbedingungen, steigende Anforderungen an einen umweltschonenden Schiffsbetrieb sowie der fortwährende wirtschaftliche Aufstieg Asiens stellen neue Herausforderungen für die Branche dar.

Diese Veränderungen können nicht mit den Rezepten der Vergangenheit bewältigt werden. Neue Ansätze und Ideen sind auf Seiten der Schifffahrtsunternehmen erforderlich, es gilt, neue Finanzierungskonzepte zu entwickeln und Investoren zu finden, die den wachsenden Welthandel als Chance begreifen.

Die Rickmers Gruppe hat frühzeitig begonnen, sich auf diese Herausforderungen vorzubereiten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir die Rickmers Gruppe für die Zukunft neu aufgestellt. Wir haben alte Gewohnheiten überprüft, Prozesse optimiert, Ballast abgeworfen und wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Schifffahrt ist unser Kerngeschäft. Darauf werden wir uns auch zukünftig konzentrieren und die gesamte Wertschöpfungskette abdecken. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen, aber wir haben bereits heute an vielen Stellen Maßnahmen ergriffen, mit denen wir künftig neue Standards für die Branche setzen werden.

Unser Ziel ist es, in der Branche ein Vorreiter zu sein. Wir wollen Maßstäbe im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der Schifffahrt setzen. Diese und andere Leistungen werden wir auch Dritten anbieten und damit den unaufhaltsamen Fortschritt in der Branche zu unserem Vorteil nutzen.

Uns hilft dabei, dass wir bereits in der Vergangenheit unser Geschäft immer mit Blick auf nachhaltigen Unternehmenserfolg geführt haben. So werden wir heute beispielsweise nicht von einer großen Pipeline an vorbestellten Schiffen belastet. Unsere Flotte ist für mehrere Jahre durchfinanziert und wir haben ein breit diversifiziertes Geschäft, das uns sicher durch die jüngste Schifffahrtskrise gebracht hat.

Auch haben wir unser System der Unternehmensführung und Unternehmenskontrolle – die Corporate Governance – überarbeitet und der Rickmers Gruppe die organisatorischen Strukturen einer modernen Kapitalgesellschaft gegeben. In diesem Zuge haben die Anteilseigner einen fünf Personen umfassenden Beirat gewählt, der die zweiköpfige Geschäftsführung berät und kontrolliert. Mit diesem Geschäftsbericht beschreiten wir auch einen neuen Weg. Wir erhöhen unsere Transparenz gegenüber Banken, Geschäftspartnern sowie bisherigen und künftigen Investoren deutlich.

»Die Rickmers Gruppe will in der Branche neue Standards für Qualität, Umwelt und Kundenorientierung setzen.«



Bertram R. C. Rickmers Chairman Rickmers Gruppe

Bertram R. C. Rickmers ist der Vorsitzende des Beirates und Mehrheitsgesellschafter der Rickmers Holding. Zum 31. Dezember 2011 hält er 96 Prozent der Unternehmensanteile.

1982 gründete er MCC Marine Consulting & Contracting und 1984 die Rickmers Reederei als Basis für die aktuellen Reederei- und Schiffsmanagementtätigkeiten der Gruppe. Im Jahr 2000 erwarb er die Rickmers-Linie von Hapag-Lloyd zurück.

Rickmers hat ein Studium der Volkswirtschaftslehre an der Universität Freiburg abgeschlossen.

Dr. Wolfgang Bornheim, der als Beirat die Rickmers Gruppe seit 2003 mit seiner Erfahrung begleitete, ist im vergangenen Jahr nach langer Krankheit viel zu früh verstorben. Der anerkannte Steuerberater hat unsere Arbeit über viele Jahre als Ratgeber und Experte begleitet. Die Rickmers Gruppe hat in ihm einen guten Freund verloren.

Im Frühjahr haben sich personelle Veränderungen in der Geschäftsführung und im Beirat ergeben: Zum 31. März 2012 wird Jan B. Steffens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Rickmers Gruppe sowie CEO der Rickmers-Linie, von der Geschäftsführung in den Beirat wechseln. Herr Steffens, der seit zehn Jahren sehr erfolgreich für Rickmers tätig ist, wird sich neben seinem Mandat als Beirat um spezielle, mit der Rickmers Gruppe verbundene Projekte kümmern. Jan B. Steffens hat in der Vergangenheit wesentlich zur erfolgreichen Entwicklung unseres Unternehmens beigetragen und in der letzten Zeit die strategische Neuausrichtung maßgeblich mit gestaltet. Ich danke ihm ganz herzlich für die gute und freundschaftliche Zusammenarbeit.

Mit Wirkung zum 1. April 2012 wird Ron D. Widdows neuer CEO der Rickmers Gruppe sowie der Rickmers-Linie. Herr Widdows hat mehr als 40 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt. Davon war er 31 Jahre für APL und Neptune Orient Lines tätig, zuletzt als President und CEO. Aktuell ist Herr Widdows Chairman des World Shipping Council. Er verfügt über umfassende Erfahrungen in der Containerschifffahrt, ist hervorragend in der Schifffahrt vernetzt und hat exzellente Kontakte zur Politik und zur Financial Community. Wir gewinnen mit ihm einen sehr erfahrenen und angesehenen Branchenkenner zur Umsetzung unserer neuen Wachstumsstrategie.

Dr. Ignace Van Meenen, CFO der Rickmers Gruppe, wird Stellvertreter von Ron D. Widdows. Beide Geschäftsführer stehen für Kontinuität; sie werden die Tradition, die Werte und den wirtschaftlichen Erfolg der Rickmers Gruppe fortführen.

Mit diesen und anderen weit fortgeschrittenen Maßnahmen zur Neuausrichtung der Rickmers Gruppe werden wir zu den aktiven Gestaltern des Marktes gehören. Dabei behalten wir stets das Ziel höchster Kundenzufriedenheit und Zuverlässigkeit im Auge.

Ich freue mich, wenn Sie uns auf diesem Weg begleiten.

Ihr

GESCHÄFTSFÜHRUNG



Dr. Ignace Van Meenen
Deputy CEO und CFO

Dr. Ignace Van Meenen kam im Oktober 2011 als CFO zur Rickmers Gruppe. In seiner Funktion als CFO ist Dr. Van Meenen darüber hinaus für die Shared-Service-Bereiche Accounting & Tax, Controlling & Corporate Investments, HR & IT, M&A, Legal Affairs sowie Treasury verantwortlich. Des Weiteren ist er Aufsichtsratsmitglied des Rickmers Maritime Trust in Singapur.

Nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Gent und Osnabrück begann Dr. jur. Van Meenen seine Karriere in verschiedenen Positionen im Bereich Finanzen bei der Deutschen Bank AG in Deutschland und Amerika. Danach übernahm er Führungspositionen als Finanzdirektor und CFO bei der RAG AG, einem führenden Bergbau- und Chemiekonzern, dem internationalen Medienunternehmen RTL Group S.A. und dem Immobilienkonzern DIC.



Jan B. Steffens
*Managing Partner,
CEO Rickmers Holding und
CEO Rickmers-Linie*

Jan B. Steffens kam 2002 als Managing Director der Rickmers-Linie zur Rickmers Gruppe. Im Jahr 2005 wurde er CEO der Rickmers Holding und 2006 Partner. Als CEO der Rickmers Holding verantwortet Herr Steffens die strategische und operative Entwicklung der Rickmers Gruppe und der Geschäftsfelder Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services sowie die Bereiche Business Development und Corporate Communication.

Jan B. Steffens hat Mathematik und Wirtschaftswissenschaften an der Universität in Kiel studiert. Anschließend war er über 24 Jahre in leitender Position bei Hapag-Lloyd und der Senator Linie in der Containerschifffahrt tätig. Bei der Rickmers-Linie war er verantwortlich für die Entwicklung des Unternehmens zur führenden Linienreederei mit Spezialisierung auf den weltweiten Transport von Stückgut, Schwergut und Projektladung.

Mit Wirkung zum 1. April 2012 ist er Mitglied des Beirates der Rickmers Holding. Neben diesem Mandat wird er sich um spezielle, mit der Rickmers Gruppe verbundene Projekte kümmern.

SEHR VEREHRTE DAMEN, SEHR GEEHRTE HERREN,
LIEBE FREUNDE DER RICKMERS GRUPPE,

das Jahr 2011 war für die Schifffahrt eine Herausforderung. Hatten sich die Charraten zu Beginn des Jahres zunächst erholt, gingen sie bereits im Frühjahr erneut zurück. Neu abgelieferte Schiffe erhöhten zugleich das Angebot im Markt, so erreichte die Zahl der aufliegenden Containerschiffe zum Jahresende neue Höchststände.

Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen sind wir mit der Entwicklung der Rickmers Gruppe im Geschäftsjahr 2011 sehr zufrieden. Umsatz und Ergebnis der Rickmers Gruppe haben wir gegenüber 2010 gesteigert und die Finanzierung unserer Neubauflotte 2011 plangemäß fortgeführt. Die Umsatzerlöse stiegen von 503,7 Mio. € (proforma) auf 517,9 Mio. €. Das Ergebnis vor Ertragsteuern erreichte 15,2 Mio. €.

Mit Zuversicht blicken wir auf das vor uns liegende Geschäftsjahr 2012. Wir werden die sich uns bietenden Chancen nutzen und unsere gute Marktstellung weiter ausbauen.

Zu diesem Ausblick veranlassen uns die strategische Neuausrichtung der Rickmers Gruppe und unsere hervorragende Marktposition. Wir haben das Geschäftsjahr 2011 dafür genutzt, die Strategie und die Geschäftsfelder der Rickmers Gruppe neu zu definieren. In diesem Zusammenhang haben wir die Pacific Holdings International und die Rickmers Holding zusammengeführt und die Immobilienaktivitäten veräußert.

Die Rickmers Gruppe besteht jetzt aus der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG und den drei Geschäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services. Diese klare Struktur ermöglicht schnellere Entscheidungen, erhöht die Transparenz und erlaubt den Geschäftsbereichen eigenständiges Handeln in einem sich ändernden Schifffahrtsmarkt.

Im Zuge der strategischen Neuausrichtung haben wir auch das System unserer Corporate Governance erweitert. Die Geschäftsführung wird nun von einem professionellen und mit der Branche vertrauten Beirat mit Bertram R. C. Rickmers als Vorsitzendem beraten und kontrolliert.

Zu den Herausforderungen in der Schifffahrt zählen heute neben der Finanzierung vor allem der Trend zu größeren und umweltfreundlicheren Schiffen, die geringere Auslastung durch das Überangebot an Container-tonnage und die weiterhin wachsende Dominanz der asiatischen Märkte.

Die Finanzierungsbedingungen haben sich drastisch verändert. Viele Banken sind angehalten, ihr Schiffsfinanzierungsportfolio zu reduzieren, und der KG-Markt für Schiffe ist vollständig zum Erliegen gekommen. Um einer Finanzierungslücke vorzubeugen, sind andere erprobte Finanzierungsformen erforderlich.

Große Schiffe, die mehr als 10.000 TEU transportieren, so genannte Very Large Container Ships (VLCS), stellen insbesondere auf den Ost-West-Routen die Zukunft dar. Sie sind effizienter im Bunkerverbrauch und somit im Betrieb kostengünstiger und umweltfreundlicher. Aufgrund der Größe und der neuen Technik sind mit diesen Schiffen aber auch höhere Investitionen je Schiff verbunden.

Trotz bereits bestehender Überkapazitäten am Markt hat die Suche nach kostengünstigeren und energieeffizienten Schiffen dazu geführt, dass weiter neue Tonnage auf den Markt kommt. Dies wird sich nachteilig auf die Auslastung älterer und weniger effizienter Tonnage auswirken.

Ferner beobachten wir eine stetig wachsende Bedeutung des asiatischen Marktes, so gewinnen chinesische Linienreedereien laufend Marktanteile. China ist inzwischen für ca. ein Drittel des containerisierten Welthandels verantwortlich.

Schlussendlich wurden die Marktanteile auf der Far-East Europe Route zum Jahresende 2011 durch die verstärkte Zusammenarbeit verschiedener Linienreedereien neu verteilt. Diese Neuordnung ist vermutlich noch nicht abgeschlossen.

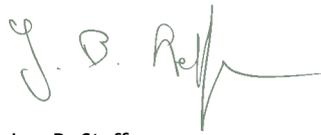
Die Summe der Ereignisse lässt eine Konsolidierung im Schifffahrtsmarkt als unausweichlich erscheinen. Die Rickmers Gruppe hat sich hierauf vorbereitet und wird eine aktive Rolle spielen.

Mit diesem Geschäftsbericht, den wir im Zuge einer freiwilligen größeren Transparenz erstmals vorlegen, beschreiten wir neue Wege: Die Rickmers Gruppe orientiert sich in Zukunft an den Regeln des Kapitalmarktes. Wir sehen uns damit für die Zukunft gut gerüstet.

Unser abschließender Dank gilt unseren langjährigen Kunden und Geschäftspartnern sowie unseren Mitarbeitern an Land und auf See, die unsere Erfolge in der Vergangenheit erst möglich gemacht haben. Wir freuen uns gemeinsam, mit ihnen die Rickmers Gruppe auch in Zukunft zu weiteren Erfolgen zu führen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Handwritten signature of Jan B. Steffens in black ink, featuring a stylized 'J' and 'B' followed by a long horizontal stroke.

Jan B. Steffens

Handwritten signature of Dr. Ignace Van Meenen in black ink, written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Dr. Ignace Van Meenen

EXTENDED BOARD COMMITTEE

Die Global Heads der drei Geschäftsbereiche und der Chief Risk & Treasury Officer bilden das Extended Board Committee der Rickmers Gruppe. Die drei Geschäftsbereiche Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services positionieren sich und ihre Leistungen eigenständig am Markt. Sie erbringen ihre Leistungen für innerhalb der Gruppe und für Dritte.



Holger Strack
Maritime Assets

Nach einer Ausbildung zum Industriekaufmann kam Holger Strack 1997 zur Rickmers Reederei und durchlief dort verschiedene Abteilungen und Positionen im Accounting und Treasury. Seit 2010 ist er Managing Director der Rickmers Reederei und seit 2011 verantwortet er den neu geschaffenen Geschäftsbereich Maritime Assets.



Jens Lassen
Maritime Services

Im Anschluss an ein Ingenieurstudium durchlief Jens Lassen zahlreiche internationale Stationen in unterschiedlichen Segmenten der Schifffahrtsbranche. 2010 kam er als Managing Director zur Rickmers Reederei. Seit 2011 leitet er den Geschäftsbereich Maritime Services und seit 2012 auch die neu gegründete Rickmers Shipmanagement.



Rüdiger Gerhardt
Logistics Services

Im Jahr 1978 begann Rüdiger Gerhardt seine Ausbildung bei der Rickmers-Linie. Er absolvierte anschließend verschiedene Stationen im Unternehmen mit den Schwerpunkten Finanzen, Controlling und Personal, zuletzt als Director. Seit 2011 ist er Global Head für Logistics Services und Managing Director der Rickmers-Linie.



Frank Bunte
Chief Risk & Treasury Officer, Head of Capital Markets (ab 1. April 2012)

Nach Ausbildung und Studium folgten verschiedene Positionen im Kreditbereich bei der HSH Nordbank, wo er zuletzt für den Inlandsmarkt im Shippingbereich zuständig war. Seit 2011 ist er Teil des Managements der Rickmers Gruppe und leitet die Bereiche Risk Management und Treasury. Ab 1. April 2012 verantwortet er auch den Bereich Kapitalmarkt, in dem die Rickmers Gruppe die Kapitalversorgung der Geschäftsbereiche bündelt.

DIE ERFOLGREICHE NEUAUSRICHTUNG

Die Weltwirtschaft wächst, mit ihr der Welthandel und damit natürlich auch die Schifffahrt. Denn über 90 Prozent des Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt. Dies unterstreicht die immense Bedeutung der Schifffahrt in der globalisierten Welt.

Die Rickmers Gruppe, die auf eine über 175-jährige Tradition in der Schifffahrt zurückblickt, hat sich immer wieder erfolgreich an neue Umfeldbedingungen und neue Technologien angepasst. Auch heute steht die Schifffahrt vor großen Herausforderungen, und zwar in globaler Sicht wie auch konkret im operativen Tagesgeschäft.

Die Finanzkrise hat unvorhersehbare Einflüsse auf den Welthandel und die Globalisierung. Hinzu kommt, dass der anhaltende Klimawandel und die begrenzten natürlichen Ressourcen ein verantwortungsvolleres unternehmerisches Handeln erfordern. Gleichzeitig beobachten wir den fortwährenden wirtschaftlichen Aufstieg Asiens, der mit neuen Bedürfnissen und anderen kulturellen Regeln einhergehen wird. Die Veränderungen in unserem Umfeld beschleunigen sich.

EIN MARKT IM WANDEL

Operativ betrachtet ist der Wandel in der Schifffahrt durch vier Herausforderungen gekennzeichnet:

Die großen Container-Linienreedereien müssen ihre Kosten je Containerslot senken. Dies wird durch geringere Betriebskosten ermöglicht, die maßgeblich durch den Treibstoffverbrauch bestimmt werden. Dieser Trend führt zu größeren Schiffen und damit zu höheren Investitionen je Schiff.

Zugleich besteht der Bedarf, umweltfreundlichere Schiffe zu bauen und bestehende Tonnage zu optimieren, um einen nachhaltigen Betrieb zu ermöglichen. Der Nachhaltigkeitsaspekt gewinnt also auch für den Transport von Waren an Bedeutung. Wir haben dieses Thema aktiv aufgegriffen und arbeiten an innovativen Lösungen, um den Treibstoffverbrauch zu senken. Die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs wirkt sich direkt auf Emissionen und auf Betriebskosten aus.

Unverändert aber bleibt die Schifffahrt gemessen am Umschlagvolumen der umweltfreundlichste Transportweg.

Die Finanzierung neuer, sparsamer Schiffe ist eine wesentliche Herausforderung der kommenden Jahre. Die Anforderungen der Banken bei der Vergabe von Schiffshypothekenfinanzierungen sowie die der Eigenkapitalgeber sind strikter geworden. Neben den Vorgaben aus Basel II wirken sich auch die Erfahrungen aus den Jahren der Finanz- und Schifffahrtskrise aus. Das Eigenkapital wird während der Bauphase in geringerem Maße als bisher durch Banken vorfinanziert. Geschlossene Fonds zur langfristigen Finanzierung von Schiffen finden derzeit nahezu keine Investoren mehr. Damit sind wichtige Finanzierungswege der Branche ausgefallen. Es müssen also neue

Finanzierungskonzepte entwickelt und neue Investoren für die Schifffahrt gewonnen werden, die gleichzeitig größere Investitionen je Schiff tätigen als bisher.

Zuletzt sehen wir eine steigende Spezialisierung in der Schifffahrt. Vor diesem Hintergrund hat sich die Rickmers Gruppe entschieden, die Funktionen Kaufmännisches Management von Schiffen (Asset Management) und Operatives Management von Schiffen (Services) getrennt zu führen. Ein Grund hierfür besteht im Unterschied der operativen und finanziellen Erfordernisse der Bereiche sowie der von den Kunden angefragten Produkte und Dienstleistungen.



Die SCORPIO RICKMERS mit 13.100 TEU-Containerstellplätzen fährt für die weltgrößte Linienreederei Maersk

Die genannten Herausforderungen betreffen uns als Schifffahrtsunternehmen unmittelbar. Wer weiterhin Ansprechpartner auf Augenhöhe mit den besten Linienreedereien sein möchte, muss in der Lage sein, Großcontainerschiffe (VLCS) zu finanzieren und zu managen. Beides hat die Rickmers Gruppe bereits bewiesen. Darüber hinaus bieten wir integrierte Lösungen an, die dem Bedarf unserer Kunden entsprechen. Mit unseren weitgehend umgesetzten Maßnahmen zur Neuausrichtung der Rickmers Gruppe in den veränderten Märkten werden wir im Wettbewerb mit Anbietern für See-transport- und Logistikleistungen gestärkt aus der Krise hervorgehen.

Wir haben im Geschäftsjahr 2011 das Projekt EAGLE gestartet, das uns auf die neuen Herausforderungen und Aufgaben richtig vorbereitet. Dabei haben wir der Rickmers Gruppe eine neue marktgerechte und fokussiertere Struktur gegeben, nicht zur Schifffahrt gehörende Aktivitäten aufgegeben und uns in allen Unternehmensbereichen klare Ziele gesetzt und Strategien formuliert. Wir richten unser Handeln an unseren Kernwerten aus: Leadership. Passion. Responsibility.

KLARER FOKUS AUF DIE SCHIFFFAHRT

Die Rickmers Gruppe hat sich vollständig auf die Schifffahrt fokussiert. Sie besteht aus der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG und den drei operativ eigenständigen Geschäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services. Damit einher gehen die Neuordnung von Verantwortungsbereichen sowie die weitere Anpassung der Geschäftsbereiche an den Bedarf unserer Kunden. Diese klare Struktur beschleunigt Entscheidungen, erhöht die Transparenz und erlaubt schnelleres Handeln in einem sich verändernden Markt.

Im Bereich Maritime Assets erwirbt das Unternehmen eigene Schiffe, die an führende Linienreedereien verchartert werden. Darüber hinaus bietet Maritime Assets für Dritte, die Finanzierung von Schiffen, Asset Management sowie Befrachtungsmanagement für einzelne Schiffe und ganze Flotten an. Mehr als 3,2 Mrd. USD an verwalteten Assets und 116 Schiffe im Commercial Management – davon allein 37 eigene Schiffe, 63 KG-Schiffe und 16 Rickmers Maritime Trust Schiffe – zeichnen das Geschäftsfeld aus.

► Darstellung des Organigramms der Rickmers Gruppe, siehe auch Seite 38

► Maritime Assets, siehe auch Seite 18 ff.



Die RICKMERS HAMBURG im Hamburger Hafen

Der Geschäftsbereich verfügt über ein globales Netzwerk mit engen Kontakten zu den wichtigsten Akteuren wie Linienreedereien, Brokern, Banken, institutionellen Investoren, Private Equity, Ship Managern aus allen Segmenten der Schifffahrt und maritimen Organisationen.

- ▶ Maritime Services,
siehe auch Seite 22 ff.

Im Segment Maritime Services wird das Flottenmanagement für eigene Schiffe und Schiffe von Dritten übernommen. Hier werden technische Dienste angeboten, Besatzungen zusammengestellt und Services wie Versicherung erbracht. Die strategische Ausrichtung der Bereiche Maritime Assets und Maritime Services wird weiterhin eng verzahnt bleiben, aber wir haben uns für ein Angebot eigenständiger Produkte und Lösungen der Geschäftsbereiche entschieden. Die Finanzierung und Steuerung der Leistungen beider Bereiche unterliegt vollständig unterschiedlichen Anforderungen. Daher haben wir die organisatorische und rechtliche Abbildung der Segmente Maritime Assets und Maritime Services mit eigenständigem Management und klaren, marktorientierten Zielen umgesetzt und bieten unseren Kunden jeweils ein modernes und bedarfsgerechtes Dienstleistungsportfolio.

- ▶ Logistics Services,
siehe auch Seite 26 ff.

Das Geschäftsfeld Logistics Services umfasst Leistungen im Logistikgeschäft. Die Rickmers-Linie gehört zu den weltweit führenden Spezialisten für die Logistik von zum Beispiel Apparaten und Anlagen für die chemische und Kraftwerksindustrie, Yachten, Schwergutkränen, Baumaschinen sowie Lokomotiven und bietet neben dem Liniengeschäft auch auftragsbezogene Fahrten an. Der „Round-the-World Pearl String Service“, ein regelmäßiger Liniendienst rund um die Welt für Stückgut, Schwergut und Projektladungen, stellt ein Alleinstellungsmerkmal dar. Die höchste logistische Herausforderung in diesem Geschäftsbereich war bisher sicherlich der Transport des japanischen Weltraumforschungsmoduls „Kibo“ (jap. für „Hoffnung“). Die Rickmers-Linie erhielt den einmaligen Auftrag, das Hochtechnologielabor für die Andockung an die Internationale Raumstation (ISS) von Yokohama zum Weltraumcenter Cape Canaveral zu transportieren – just in time.

Seit September 2011 besteht zudem eine Kooperation mit der in den USA ansässigen Maersk Line, Limited unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“, die sich auf den Seetransport von Projektladungen unter US-Flagge spezialisiert hat.

DREI GESCHÄFTSBEREICHE, EIN ZIEL

Das übergreifende strategische Ziel der Rickmers Gruppe mit ihren drei Geschäftsfeldern besteht darin, neue Standards für die Schifffahrt zu setzen. Durch das kundenorientierte Leistungsportfolio, modernste Managementprozesse und effiziente Abläufe sowie hohe Innovationskraft bei der Entwicklung von umweltschonenden Lösungen wollen wir uns als führender Partner für Schifffahrt, Services und Logistik positionieren. Und damit wollen wir auch den Wert der Rickmers Gruppe langfristig steigern.

Durch eine noch stärkere Kundenorientierung und aktivere Markenkommunikation wollen wir alle drei Geschäftsfelder zu globalen Marktführern in ihren Segmenten machen. Ein hoher Kundennutzen soll durch hohe Qualitätsstandards gewährleistet werden. Alle Leistungen werden durch Umweltbewusstsein und Wirtschaftlichkeit geprägt sein. Die Rickmers Gruppe will sich zum begehrtesten Arbeitgeber in der maritimen Industrie entwickeln, um die besten Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten.

Die Rolle der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ist bereichsübergreifend. Sie erbringt Dienstleistungen für die Geschäftsfelder, wie die Finanzierung und die Allokation von Ressourcen. Sie unterstützt diese so bei der Erreichung der Wachstums- und Profitabilitätsziele. Die Holding fördert Innovationen und leistet unter anderem Unterstützung auf den bereichsübergreifenden Gebieten Finanzen, Recht, IT, Personalentwicklung, Kommunikation, Strategie und Business Development. Ein Beirat kontrolliert das Management der Holding.

STARKE STELLUNG IN FERNOST

Rickmers ist schon sehr lange in der heutigen Boomregion Asien aktiv: Bereits seit 1859 sind die Schiffe der Rickmers Reederei regelmäßig zu Gast in den Häfen Südostasiens und in Fernost. Mit dem Ziel der Risikostreuung stieg Rickmers in den 1870er Jahren in das Reisgeschäft ein. Der Reis wurde mit eigenen Segelschiffen von Asien nach Europa transportiert und in eigenen Reismühlen in Europa und in Asien – unter anderem in Siam, dem heutigen Thailand – weiterverarbeitet.

Seit 1985, als das erste eigene Schiff von Bertram R. C. Rickmers in Dienst gestellt wurde, hat die Rickmers Gruppe 70 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von 3,1 Mrd. USD in China und mehr als 30 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von 2,5 Mrd. USD in Südkorea bestellt.

► 1985 wurde das erste Schiff von Bertram R. C. Rickmers in Dienst gestellt.

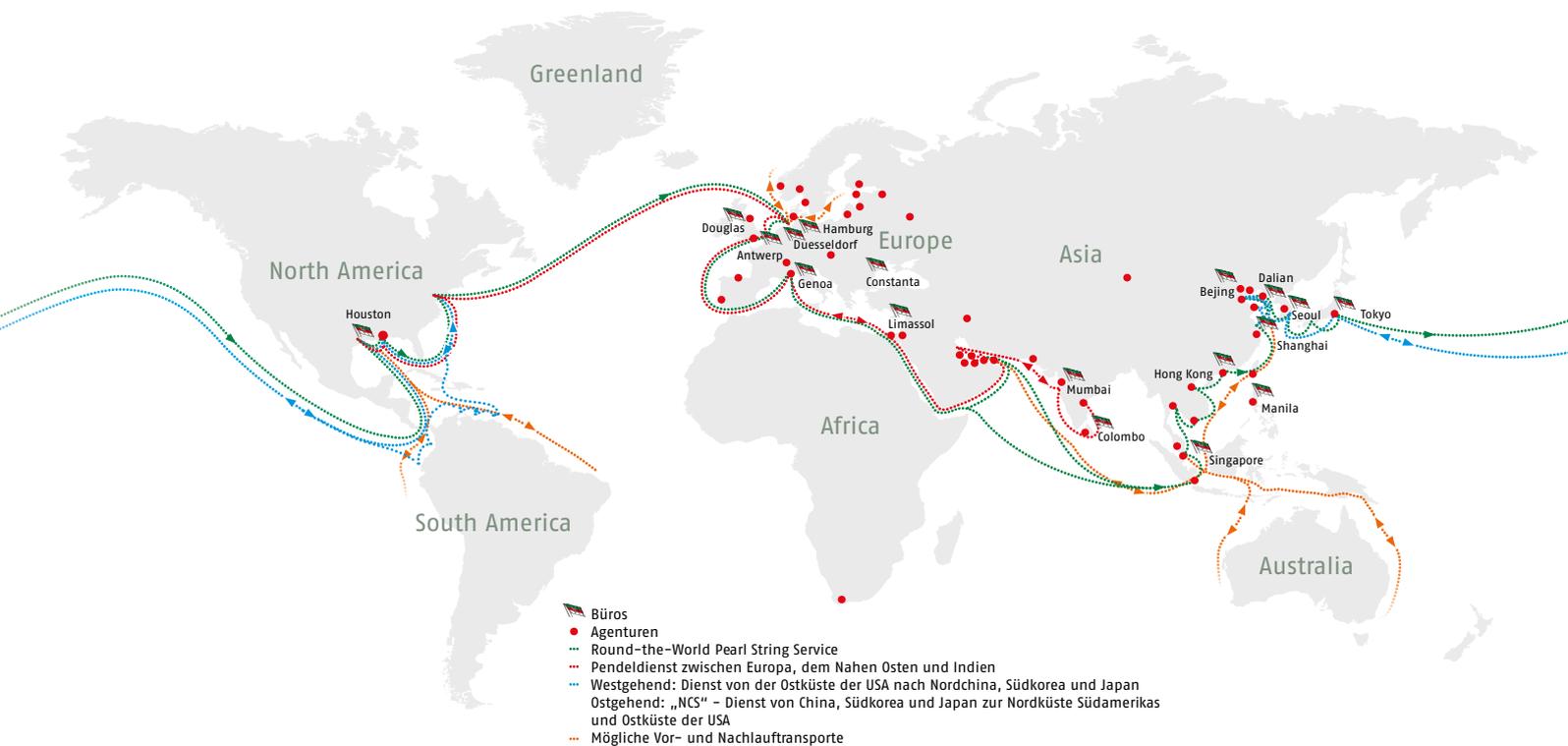
In Singapur ist die Rickmers Gruppe mit 33,1 Prozent am dort seit 2007 an der Börse gelisteten Rickmers Maritime Trust beteiligt. Der Trust wird durch die Vermögensverwaltung Rickmers Trust Management verwaltet, eine 100-prozentige Tochter der Rickmers Gruppe.

- 1985 eröffnete die Rickmers-Linie ihr erstes Büro in Tianjin, China.

Das erste „Representative Office“ der Rickmers-Linie in China eröffnete im September 1985 in Tianjin. Heute beschäftigt Rickmers in China 42 Mitarbeiter in sieben eigenen Büros (Peking, Shanghai, Dalian, Hongkong, Tianjin, Xingang, Qingdao) und hat eine Verkaufsagentur in Urumqi (Xinjiang). Das Geschäft in China wird 2012 durch die kürzlich erfolgte Nominierung von Vertriebsbüros in Chongqing – der ehemaligen Hauptstadt der Provinz Sichuan –, in Changsha, der Hauptstadt der Provinz Hunan, sowie in Shenzhen in der Provinz Guangdong in Südchina weiter ausgebaut.

Die Mehrzweck-Schwertgutfrachter der Rickmers-Linie laufen im Rahmen ihrer regelmäßigen Liniendienste eine Vielzahl asiatischer Häfen an.

Seit 2006 bzw. 2007 existieren mit Rickmers (Japan) Inc. und Rickmers (Korea) Inc. örtliche Niederlassungen in Tokio bzw. Seoul, was die langfristige Verpflichtung der Rickmers-Linie gegenüber ihren Kunden in Japan und Korea und die Bedeutung dieser Märkte untermauert. In beiden Märkten konnten durch diese Repräsentanzen die Umsatzerlöse beträchtlich gesteigert und die Kundenbasis erweitert werden.





MAERSK

MARITIME ASSETS

Die internationale Schifffahrt ist das Rückgrat der Weltwirtschaft. Sie ermöglicht den weltweiten Warenaustausch und die länderübergreifende Arbeitsteilung. Dabei nimmt einerseits die Masse der gehandelten Güter immer weiter zu und andererseits hat auf Anbieterseite eine Konsolidierung begonnen. Zugleich steigt der Bedarf an sparsamen, umweltverträglichen Schiffen. Eine gute Perspektive für uns.



KAUFMÄNNISCHES MANAGEMENT VON ÜBER 116 SCHIFFEN

Der Geschäftsbereich Maritime Assets umfasst das kaufmännische Management von Schiffen mit dem Fokus auf Container, Stückgut und Massengut (Multi-Purpose Carriers, MPC). Das Leistungsspektrum reicht von der Initiierung und Finanzierung von Schiffen über die Vercharterung an erstklassige Adressen bis zum Verkauf der Schiffe. Das Hauptaugenmerk liegt dabei stets auf der Erzielung der bestmöglichen Rendite für die Investoren. Zum Bereich gehören die Rickmers Reederei, Polaris, EVT, Atlantic, Harper Petersen und Rickmers Trust Management.

Den Schwerpunkt der Flotte stellen 88 Containerschiffe in der Größe zwischen 500 TEU und VLCS mit einer Stellplatzkapazität von 13.100 Containern. Darüber hinaus verwaltet Maritime Assets eine Flotte von insgesamt 15 MPC-Schiffen mit Krankkapazitäten von bis zu 640 t (kombiniert). Ergänzt wird die Flotte durch Bulk Carrier, Conbulker und Car Carrier. Insgesamt werden zurzeit 116 Schiffe mit einem aktuellen Marktwert von über 3,2 Mrd. USD von Maritime Assets verwaltet und gemanagt.

Davon befinden sich 37 Schiffe im Eigentum der Rickmers Gruppe. Die Flotte der eigenen Schiffe ist seit 2010 bis mindestens zum Jahr 2015 durchfinanziert und weist ein Durchschnittsalter von vier Jahren auf.

Gemäß „Economies of Scale“ sind die Schiffe mit mehr als 10.000 Containerstellplätzen für die Senkung der Kosten pro transportierten Container unerlässlich. Nach Beendigung der Erweiterungsarbeiten des Panamakanals werden diese so genannten Neuen Panamax-Containerschiffe (NPX) eine wichtige zusätzliche Handelsroute von Asien zur US-Ostküste schaffen. Für den Feederdienst sind Schiffe unter 3.000 TEU erforderlich.

Die Werterhaltung der Schiffe und der schonende Umgang mit Ressourcen ist für Maritime Assets ein zentrales strategisches Ziel, da sie die Basis für künftige Chartereinnahmen bilden. Zusammen mit dem Bereich Maritime Services wird daher laufend an der Modernisierung der Flotte gearbeitet. Diese Maßnahmen sollen der Steigerung der Energieeffizienz und damit der Reduzierung des Treibstoffverbrauches dienen, dies sichert die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Asset Managern.

Die lange Tradition der Inhaberfamilie und die sehr engen Kontakte zu allen wichtigen Teilnehmern des Schifffahrtsmarktes, d. h. zu Charterern, Brokern, Werften, Finanzinstituten, Beratern und maritimen Organisationen, versetzen den Geschäftsbereich Maritime Assets in die Lage, sich zügig und flexibel an das sich stark verändernde Umfeld der internationalen Schifffahrtsmärkte anzupassen: Während Schiffe bisher weitgehend über geschlossene Fonds durch Privatanleger finanziert wurden, werden zukünftig andere Finanzierungsmodelle, wie etwa Private Equity, institutionelle Investoren, Eigen- und Fremdkapitalprodukte des Kapitalmarktes eine wichtige Rolle spielen.

»Der Bereich Maritime Assets will künftig auch für Dritte das kaufmännische Management übernehmen und damit Größenvorteile realisieren.«

*Holger Strack,
Global Head Maritime Assets*

Durch ein langjährig gewachsenes, enges weltweites Netz von Brokern und Reedereien ist Maritime Assets sehr erfolgreich in der Vercharterung und konnte in einigen Schiffsklassen den Markt deutlich übertreffen. Einer der wichtigsten Kunden ist Maersk, die weltweit größte Linienreederei. Die Rickmers Gruppe ist der einzige Akteur, der 13.100 TEU Schiffe an Maersk verchartert hat. Zugleich ist die Rickmers Gruppe einer der bevorzugten Partner von Maersk.

Im Jahr 2013 sind bereits über 75 Prozent der möglichen Charterschiffe der eigenen Flotte geschlossen und selbst für das Jahr 2015 sind über 50 Prozent kontrahiert. Darüber hinaus bestehen Charterverträge und persönliche Beziehungen zu folgenden Charteradressen: MOL, MSC, OOCL, Evergreen, PIL, Clipper und CMA CGM, um nur einige zu nennen. Zwölf der 116 Schiffe sind an die Rickmers-Linie verchartert.

Maritime Assets ist international gut aufgestellt und verfügt über ein hervorragendes Netzwerk in Asien. Es befinden sich eigene Büros in Hamburg, Singapur, Shanghai und auf der Isle of Man. Vor allem in China ist Rickmers durch langjährig gewachsene Beziehungen und durch die Repräsentanz vor Ort fest verankert.

Bisher wurden durch den Bereich Maritime Assets mehr als 70 geschlossene Fonds zur Schiffsfinanzierung aufgelegt. Durch die eigene Treuhand werden die Gelder von über 11.000 Investoren verwaltet. Über 180 Schiffe wurden bisher durch das Management konzipiert, betreut und teilweise wieder verkauft. Damit verfügt Maritime Assets nachgewiesen über eine hervorragende Expertise, die für die Vercharterung sowie für den An- und Verkauf von Schiffen erforderlich ist.

► **Gremien des Rickmers Maritime Trust**

Vorsitzender des Aufsichtsrats des Rickmers Maritime Trusts ist Bertram R. C. Rickmers. Weiteres Mitglied ist Dr. Ignace Van Meenen. Unabhängige Mitglieder sind Lee Suet Fern, Lim How Teck und Raymundo A. Yu Jr. Für das Management sind Thomas Preben Hansen (CEO) und Gerard Low Shao Khang (CFO) verantwortlich.

Mit dem Rickmers Maritime Trust hat die Rickmers Gruppe im Jahr 2007 seine Präsenz in Asien erweitert. Rickmers Maritime Trust besitzt und betreibt derzeit 16 Containerschiffe in der Größenordnung zwischen 3.450 TEU und 5.060 TEU, die mit langfristigen Verträgen an führende Containerlinien verchartert sind. Mit dem Schwerpunkt in der asiatischen Containerschiffahrt werden die Vorteile des maritimen Standortes Singapur genutzt. Der Trust ist an der Singapore Exchange Securities börsennotiert und im FTSE ST Maritime Index enthalten. Anteilseigner sind die Rickmers Gruppe mit rund 33,1 Prozent sowie institutionelle und private Anleger.

Ziel des Trusts ist es, seinen Kunden erstklassige Leistungen zu erbringen und einen stabilen und wachsenden Cashflow sowie einen steigenden Unternehmenswert für die Anteilseigner zu erreichen. Die Strategie der langfristigen Vercharterung hat sich während der Finanz- und Schifffahrtskrise als richtig erwiesen. Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2011 lagen bei 238,9 Mio. € und der Gewinn nach Steuern bei 18,3 Mio. €.





MARITIME SERVICES

Die Qualifikation von Mitarbeitern und die Qualität der Dienstleistungen werden künftig zu den wichtigsten Kriterien für den Erfolg in der internationalen Schifffahrt gehören. Sie gewährleisten die Einhaltung von internationalen Vorgaben und steigenden Kundenanforderungen. Die Ausbildung entscheidet auch über den Erfolg bei der Reduzierung von Umweltbelastungen durch die Schifffahrt. Wir werden auch weiterhin neue Standards für die Branche setzen.

EXPERTEN FÜR SCHIFFFAHRT UND TECHNISCHES MANAGEMENT

Im Zuge der strategischen Neuausrichtung der Rickmers Gruppe wurde der Geschäftsbereich Maritime Services geschaffen, in dem wir kunden- und branchenspezifische Lösungen und innovative Dienstleistungen für die maritime Wirtschaft bündeln. Unser Angebotsspektrum ist breit: Dazu gehört das technische und operative Flottenmanagement, das früher zu den Leistungen der Rickmers Reederei zählte, ebenso wie die Auswahl, Ausbildung und Zusammenstellung der Besatzungen. Neben diesen Personalthemen verantwortet der Bereich die Neubauüberwachung, die Versorgung der Schiffe auf Basis gruppenweiter Einkaufskonditionen, die Vermittlung von maritimen Versicherungen einschließlich der Schadensbearbeitung und nicht zuletzt Fragen der Zertifizierung nach internationalen Standards und Regularien. Daneben richten wir derzeit ein besonderes Augenmerk auf die Steigerung der Energieeffizienz der Schiffe.

Größte Kunden sind derzeit noch die beiden anderen Geschäftsbereiche Maritime Assets und Logistics Services. Unser Ziel ist es, durch die Einführung modernster Managementmethoden Standards zu etablieren, die uns zunehmend auch zu einem Dienstleister für Dritte machen.

Die Aktivitäten im Bereich Maritime Services basieren auf der Erkenntnis, dass der langfristig kostengünstigste Weg, ein Schiff zu betreiben, von einer gut ausgebildeten Crew und professionellem Management an Bord abhängt, um hohe technische Qualität und hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Dieses Konzept des „Ship Centric Management“ wird seit dem Geschäftsjahr 2011 zur Optimierung des Betriebs der Rickmers Flotte erfolgreich umgesetzt.

»Qualifizierte Fort- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter und die Verbesserung der Energieeffizienz stehen im Fokus unserer Arbeit.«

*Jens Lassen,
Global Head Maritime Services*



Kundenorientierte Leistungen mit Fokus auf Qualität und Energieeffizienz

Nach diesem Organisationsprinzip wird ein Schiff als eine Produktionseinheit innerhalb eines Unternehmens angesehen. Kapitän, Offiziere und Superintendent bilden zusammen das so genannte Ship Management Team. Dies gewährleistet eine schlanke und effiziente Organisation, die dafür Sorge trägt, dass unsere hohen Standards auf den Schiffen hinsichtlich Sicherheit und Technik erfüllt werden.

► **Ship Centric Management**

Ein Schiff wird als eine Produktionseinheit innerhalb eines Unternehmens angesehen. Kapitän, Offiziere und Superintendent bilden zusammen das so genannte Ship Management Team.

Ein wesentlicher weiterer Bestandteil des Geschäftsbereichs Maritime Services ist das Crewing – die Anwerbung und Zusammenstellung der Bordbesatzungen. Um in Zukunft den Zugang zu hoch qualifizierten Mannschaften und Offizieren für die Rickmers Gruppe in Fernost noch weiter zu verbessern, werden wir unsere Crewing Aktivitäten in Manila auf den Philippinen neu ordnen. Darüber hinaus verfolgen wir das Ziel, eine A-Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten in China zu erlangen und eine eigene Crewing Agentur in Shanghai zu etablieren.

Um starke und erfolgreiche Managementteams an Bord und funktionsübergreifende Teams an Land zu schaffen, werden wir weiterhin hoch qualifizierte Offiziere rekrutieren, sie ausbilden und so weiterentwickeln, dass sie Verantwortung tragen und exzellente Ergebnisse erwirtschaften. Die leitenden Offiziere sollen nach Möglichkeit stets auf dem gleichen Schiff eingesetzt werden. So können sie langfristig planen sowie effizient die Schiffswartung und auch die Ausbildung der Junior-Offiziere und der Mannschaft verantworten.

Zur Verbesserung der Effizienz und zur Senkung der Kosten steht im Bereich Maritime Services unter anderem die Senkung des Energieverbrauchs der Schiffe im Vordergrund. Eines unserer Ziele für das Jahr 2012 ist die Zertifizierung unserer Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz nach dem internationalen Standard ISO 50001 als eines der ersten Schifffahrtsunternehmen weltweit.

Zu den Maßnahmen, mit denen die Energieeffizienz erhöht werden kann, zählen die Anpassung der Kessel, die regelmäßige Reinigung der Schiffsschrauben, die kontinuierliche Optimierung der Trimmung, die Bugbeschichtungen mit weniger Widerstand erzeugenden Materialien, das Training der Senior-Offiziere hinsichtlich einer sparsamen Fahrweise, kleinere Buganpassungen und die Wärmerückgewinnung.

Unsere Kompetenzzentren an strategisch wichtigen Standorten in Hamburg, Singapur und Limassol koordinieren unsere weltweiten Aktivitäten und internationalen Vertretungen. Unser Ziel als globaler maritimer Dienstleister ist es, dauerhaft profitabel zu wachsen und durch sicheres, effizientes Handeln sowie eine kontinuierliche Verbesserung der internen Prozesse zum wirtschaftlichen Erfolg unserer Kunden beizutragen.

Bezogen auf die Leistungen für die anderen Unternehmensbereiche der Rickmers Gruppe bedeutet dies, dass alle Schiffe in gleicher Weise geführt werden und alle internationalen Regularien und Best-Practice-Vorgaben eingehalten werden. So unterliegen die Aktivitäten von Maritime Services einem nach ISO 9001 und 14001 zertifizierten integrierten Sicherheits-, Qualitäts- und Umweltmanagementsystem.

Im Zuge der generellen Prozessoptimierung wird die Rickmers Flotte bis Ende 2013 mit einer integrierten prozessbasierten neuen Schiffsmanagementsoftware, die auch über ein Warenwirtschaftssystem verfügt, ausgestattet.



LOGISTICS SERVICES

Zuverlässigkeit, Termintreue, Sicherheit und höchste Fachkompetenz sind die Erfolgsfaktoren in der Logistik. Dafür stehen wir beim Transport von Hafen zu Hafen – und bei einigen Kunden auch von Tür zu Tür. Mit der Rickmers-Linie haben wir mit unserem „Round-the-World Pearl String Service“ darüber hinaus einen Liniendienst mit unvergleichlicher Zuverlässigkeit rund um den Globus etabliert und eine renommierte, hochwertige Marke mit hervorragender Kundenbindung aufgebaut.



WIR BEWEGEN GROSSES

Das Geschäftsfeld Logistics Services fasst die logistischen Dienstleistungen der Rickmers Gruppe zusammen. Kernstück ist die Rickmers-Linie, einer der weltweit führenden Spezialisten für den Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen, also Zulieferungen für Großprojekte. Zu den beförderten Gütern zählen unter anderem Transformatoren, Generatoren, Lokomotiven, Druckbehälter, Baumaschinen, Windturbinen, Anlagenteile für die chemische und petrochemische Industrie, Brauereien, Zementanlagen oder Segel- und Motoryachten.

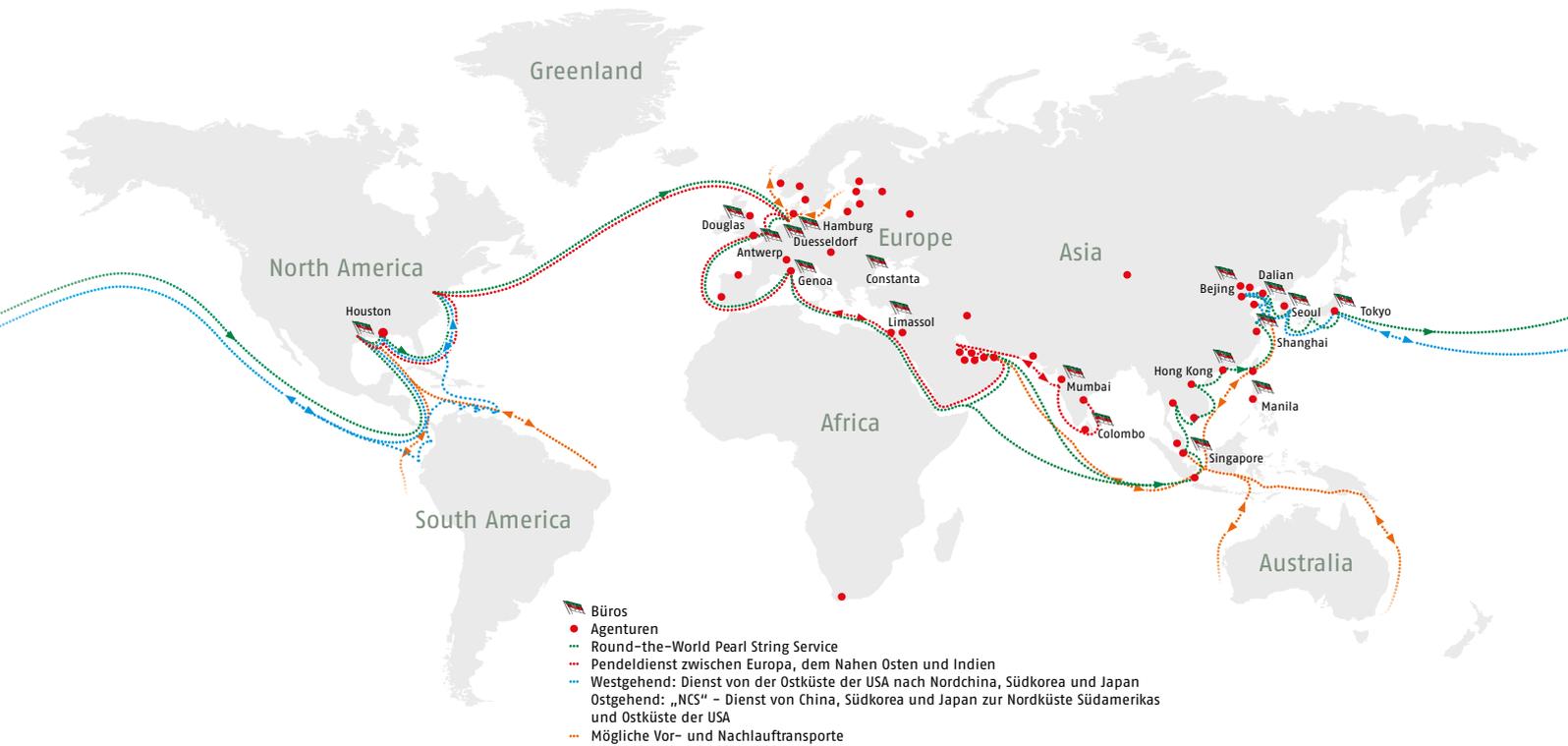
Im Jahr 2003 hat die Rickmers-Linie den Markt mit der Einführung des „Round-the-World Pearl String Service“ revolutioniert: Mit kurzen Transitzeiten und nach einem zuverlässigen Fahrplan fahren die Schiffe in diesem Dienst mit einer vierzehntäglichen Frequenz ostgehend eine feste Folge von 16 Häfen rund um die Welt an. Dazu zählen unter anderen Hamburg, Antwerpen, Genua, Singapur, Shanghai, Masan, Yokohama und Houston. Bei entsprechender Nachfrage werden weitere Häfen nahe der Hauptroute zusätzlich angelaufen. Für die Kunden der Rickmers-Linie bedeutet das „Pearl String“-Konzept in der Praxis die Möglichkeit von Supply-Chain-Verkehren und Just-in-time-Lieferungen auch im Projekt- und Schwergutbereich.

»Zuverlässigkeit, Kundenorientierung und Termintreue machen uns zu einer der wichtigsten Adressen für Logistikleistungen im maritimen Sektor.«

*Rüdiger Gerhardt,
Global Head Logistics Services*



Mit dem Round-the-World Pearl String Service gewährleisten wir regelmäßige, planbare Schwerlasttransporte



Der „Round-the-World Pearl String Service“ wird von neun modernen und identischen Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 30.000 dwt bedient, die zwischen 2002 und 2004 in China gebaut wurden. Jedes Schiff verfügt über vier Kräne, von denen die zwei stärksten mit je 320 Tonnen Kapazität kombiniert werden können, um Ladungsteile mit bis zu 640 Tonnen an Bord zu nehmen. Mit flexiblen Zwischendecks kann die Höhe der Laderäume an die Erfordernisse des Kunden angepasst werden. Entfeuchtungsanlagen sorgen für bessere Luftverhältnisse bei feuchtigkeitsempfindlicher Ladung.

Ein gutes Beispiel für die hohe Kompetenz und das Renommee der Rickmers-Linie im Transport von sensibler Ladung ist die Beförderung des Experimentiermoduls „Kibo“ der japanischen Raumfahrtbehörde Jaxa. Dieses Modul wurde durch die Rickmers-Linie von Yokohama nach Port Canaveral transportiert, um von dort per Spaceshuttle zur Internationalen Raumstation (ISS) zu gelangen.

Kibo ist Japans primärer Beitrag zur ISS. Das Modul brachte zusätzlichen Raum für die Durchführung von wissenschaftlichen Experimenten und beinhaltet Lagerkapazitäten für Materialien, Werkzeuge und Betriebsstoffe. In der druckdichten Kabine können Astronauten unter bequemen Bedingungen arbeiten. Konzeption und Entwicklung des Moduls nahmen mehr als zehn Jahre in Anspruch. Nicht zuletzt deshalb war es die bei weitem wertvollste Fracht, die je auf einem Rickmers Schiff transportiert wurde. Der Versicherungswert überstieg den Wert des befördernden Schiffes um mehr als das Vierfache.

Die Rickmers-Linie wurde nicht zuletzt aufgrund der Verlässlichkeit des Liniendienstes und der umfangreichen Planungsmöglichkeiten mit dem Transport des hochwertigen Moduls betraut. Abfertigung, Sicherung und Laschen der Einheit wurden am Sitz der Rickmers-Linie in Hamburg mit Hilfe des einzigartigen 3D-Cargo-Management-Systems RICOSYS bereits vor Buchung und Transport simuliert. Die Vorplanung mit Hilfe von RICOSYS trug bedeutend zur reibungslosen Abwicklung des Transports bei. Aufgrund sorgfältiger und langfristiger Vorplanung konnte das ein Jahr im Voraus gegebene Zeitfenster für die Ankunft genau eingehalten werden. Die pünktliche Ankunft der RICKMERS NEW ORLEANS stellte so auch die Einhaltung des Zeitplans der japanischen ISS-Beteiligung sicher.

► RICOSYS ist unser exklusives 3D-Cargo-Management-System zur virtuellen Vorplanung von Ladungen.

Schwerpunkt der Leistungen von Logistics Services ist der Seetransport von Stückgütern, Schwergut und Projektladungen von Hafen zu Hafen. Dazu bietet die Rickmers-Linie ihren Kunden bereits im frühen Stadium Beratungsleistungen ihres „Transport Engineering“-Teams an, um gemeinsam und unter Nutzung des mit Softwarepartnern selbst entwickelten Cargo-Management-Systems RICOSYS unter anderem optimale bzw. zusätzliche Befestigungspunkte an Ladungsteilen zu empfehlen. Für bestimmte Kunden werden Komplettlösungen für Schwertransporte angeboten. Dabei geht es um so genannte „door-to-door“-Transporte von der Fabrik bis zum Einsatzort, bei denen die Rickmers-Linie sich zuverlässiger Partner aus dem Bereich Spedition etc. bedient.

In allen bedeutenden Märkten betreibt die Rickmers-Linie eigene Büros, die über 90 Prozent des Umsatzes generieren. Ergänzend zu den 20 eigenen Büros wird die Rickmers-Linie von 50 Agenturen weltweit vertreten. Eigene Büros befinden sich unter anderem in Hamburg, Antwerpen, Houston, Shanghai, Tokio und Seoul. Darüber hinaus ist Logistics Services an Stückgutterminals in Hamburg und Antwerpen beteiligt. Rickmers sichert sich mit diesem Engagement den Zugang zu Umschlagkapazität im Stück- und Schwergutsektor. Durch zunehmenden Ausbau der Containerterminals in vielen Häfen ist dieses Investment daher von strategischer Bedeutung. Darüber hinaus können den Kunden in Zusammenarbeit mit den Terminalbetrieben weitere Leistungen, wie etwa Lagerung und weitere so genannte Value-added-Services, angeboten werden.

Der Geschäftsbereich Logistics Services hat ambitionierte Ziele. Dazu zählt die Ausweitung des Geschäfts sowohl quantitativ als auch geografisch, um regionale Nachfrageschwankungen noch besser kompensieren zu können. Damit soll die Umsatzentwicklung stabilisiert und vorhersehbarer werden. Das Geschäftsfeld wird sich außerdem auf die profitablen Linien mit hoher Nachfrage konzentrieren und das Geschäft mit zusätzlichen Charterreisen außerhalb des bestehenden Liniennetzes ausbauen.

Durch das Angebot erstklassiger Leistungen und höchster Zuverlässigkeit sollen neue Kunden gewonnen und vorhandene Kunden stärker an die Rickmers-Linie gebunden werden. Der Ausbau des hochwertigen Logistikgeschäfts – wie die „door-to-door“-Lösungen – wird in Zukunft einen noch höheren Stellenwert haben und zu einem profitablen Wachstum beitragen.

Die Rickmers-Linie nimmt ihre Verantwortung für die Umwelt und ihre Mitarbeiter sehr ernst. Daher ist es ihr erklärtes Ziel, die Emissionen ihrer Schiffe weiter zu reduzieren. So führen zum Beispiel das so genannte „slow steaming“ (langsamere Reisegeschwindigkeit) und den Widerstand verringernde Rumpfbeschichtungen zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Da diese Maßnahmen zudem die Kosten des Schiffsbetriebs senken, tragen sie auch zu einer Verbesserung der Profitabilität bei.

Die Rickmers-Linie erfüllt strenge Sicherheitsvorschriften, um den bestmöglichen Schutz von Schiff und Ladung zu gewährleisten. Um die führende Marktposition für die Zukunft zu stärken und auszubauen, zählt die Auswahl der am besten geeigneten Mitarbeiter und deren Aus- bzw. ständige Weiterbildung zu den wichtigsten Maßnahmen der Unternehmenspolitik. Die Ausbildung umfasst dabei insbesondere den Umgang mit der anvertrauten wertvollen Ladung.



Die Rickmers-Linie steht weltweit für komplexe, pünktliche und zuverlässige Seetransporte

Für die Rickmers-Linie als führenden Anbieter im weltweiten Seetransport von Stückgut, Schwergut sowie Projektladung ist die Zufriedenheit der Kunden das oberste Ziel. Dabei legt das Unternehmen großen Wert auf ein angenehmes Arbeitsklima und transparente Entscheidungsprozesse. Mitarbeiter wie Kunden schätzen den offenen, ehrlichen und partnerschaftlichen Umgang untereinander.

Das integrierte System für Qualitäts- und Umweltmanagement sowie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz der Rickmers-Linie ist entsprechend den Normen ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 und OHSAS 18001:2007 durch den Germanischen Lloyd zertifiziert.

CORPORATE GOVERNANCE

Geschäftsführung und Beirat der Rickmers Holding sehen sich in der Verpflichtung, durch eine verantwortungsbewusste und langfristig ausgerichtete Unternehmensführung die Kontinuität des Unternehmens zu sichern und für eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes zu sorgen. Geschäftsführung und Beirat der Rickmers Holding identifizieren sich mit den Zielen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Er wird als Leitlinie herangezogen. Damit folgt die Grundstruktur der Corporate Governance bei Rickmers den Standards, die das deutsche Recht für Aktiengesellschaften vorgibt.

Die Rickmers Holding ist nicht börsennotiert, gleichwohl entspricht die Corporate Governance bei Rickmers weitgehend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010, der vornehmlich auf börsennotierte Gesellschaften ausgerichtet ist.

Ausnahmen macht die Rickmers Holding insbesondere bei den Vorgaben des Kodex, die nach ihrem Verständnis auf Publikumsgesellschaften mit großem bzw. anonymem Gesellschafterkreis ausgerichtet sind.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Rickmers Holding besitzt ein duales Führungssystem mit personeller Trennung zwischen der Geschäftsführung als Leitungsorgan und dem Beirat als Überwachungsorgan.

Die Geschäftsführung der Rickmers Holding leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Ihre Leitungsaufgabe umfasst die Festlegung der Unternehmensziele, die strategische Ausrichtung des Konzerns, die Konzernsteuerung sowie die Unternehmensplanung und die Konzernfinanzierung. Die Geschäftsführung informiert den Beirat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Gesamtunternehmen relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung und Strategieumsetzung, der Planung, der Finanz- und Ertragslage sowie über Risikolage und Risikomanagement. Sie sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien im Konzern. Der Vorsitzende der Geschäftsführung koordiniert die Zusammenarbeit mit dem Beirat und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorsitzenden des Beirates aus.

Der Beirat überwacht die Geschäftsführung und berät sie in strategischen Fragen sowie bei wichtigen Geschäftsvorfällen. Geschäftsführung und Beirat arbeiten intensiv und vertrauensvoll zusammen und kommen damit den Erfordernissen einer wirksamen Unternehmenskontrolle sowie der Notwendigkeit schneller Entscheidungsprozesse nach. Grundsätzliche Fragen der Unternehmensstrategie und ihrer Umsetzung werden in gemeinsamen Klausuren offen diskutiert und abgestimmt. Für bedeutende Maßnahmen der Geschäftsführung hat der Beirat Zustimmungsvorbehalte festgelegt.

GESELLSCHAFTER

Die Gesellschafter der Rickmers Holding nehmen ihre Rechte in der Gesellschafterversammlung wahr und üben dort ihre Stimmrechte aus. Darüber hinaus ernennen die Gesellschafter die Mitglieder des Beirates.

Die Kapitalanteile der Rickmers Holding werden zu 96 Prozent von Bertram R. C. Rickmers gehalten. Die restlichen Anteile hält die Geschäftsführung.

COMPLIANCE

Die Rickmers Holding ist über ihre Geschäftsbereiche in zahlreichen Wirtschafts- und Gesellschaftssystemen aktiv und damit unterschiedlichen kulturellen und nationalen Standards sowie rechtlichen Vorschriften unterworfen. Gerade deshalb ist es entscheidend, dass alle Mitarbeiter auf jeder Ebene des Unternehmens dasselbe Werteverständnis von Offenheit und Integrität besitzen. Wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur bei Rickmers sind Gesetzestreue, Unbestechlichkeit und lauterer Wettbewerb. Die Einhaltung von Gesetzen und internen Regularien zur nachhaltigen Vermeidung rechtlicher Risiken und deren Folgen genießt deshalb seit jeher höchste Priorität bei Rickmers.

TRANSPARENZ

Kern einer vorbildlichen Corporate Governance ist die transparente Darstellung von Entwicklungen und Entscheidungen im Unternehmen. Der stetige und offene Dialog mit allen beteiligten Interessengruppen sichert das Vertrauen in das Unternehmen und seine Wertschöpfung.

Um das Vertrauen von potenziellen Investoren zu gewinnen und die Wertschätzung der Gesellschafter zu erhalten, setzt Rickmers im Zuge der Neuausrichtung des Unternehmens bei der Finanzkommunikation auf eine hohe Transparenz. Neben den Gesellschaftern werden Banken, Investoren und Geschäftspartner mit den Informationen versorgt, die sie benötigen, um die Entwicklung des Unternehmens beurteilen zu können. Diese Offenheit findet sich bereits seit langem in der Kommunikation mit den eigenen und fremden Anlegern in den schiffsfinanzierenden Kommanditgesellschaften.

► www.rickmers.com

Umfassende Informationen zu Rickmers bietet zudem die Internetpräsenz. Unter www.rickmers.com sind aktuelle Informationen über die Unternehmensbereiche und die Strategie sowie wesentliche geschäftsbezogene Veränderungen im Unternehmen verfügbar.

ORGANE

GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Jan B. Steffens (Vorsitzender)
bis 31. März 2012

Ron D. Widdows (Vorsitzender)
ab 1. April 2012

- Strategische und operative Gesamtverantwortung
- Business Development
- Corporate Communication

Dr. Ignace Van Meenen
(stellvertretender Vorsitzender)

- Kaufmännische Gesamtverantwortung
- Accounting & Controlling
- Corporate Finance
- Human Resources
- Insurance
- IT
- Legal Affairs
- M&A
- Tax
- Treasury & Risk

BEIRAT:

Bertram R. C. Rickmers
(Vorsitzender)

Bertram R. C. Rickmers ist der Vorsitzende des Beirates und Mehrheitsgesellschafter der Rickmers Holding. 1982 gründete er MCC Marine Consulting & Contracting und 1984 die Rickmers Reederei als Basis für die aktuellen Reederei- und Schiffsmanagementtätigkeiten der Gruppe. Im Jahr 2000 erwarb er die Rickmers-Linie von Hapag-Lloyd zurück.

Claus-G. Budelmann
(stellv. Vorsitzender)

Claus-Günther Budelmann wurde nach einer Banklehre und diversen Stationen im Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, Ham-

burg, 1981 Generalbevollmächtigter der Bank. Von 1988 bis 2009 war er persönlicher haftender Gesellschafter. Claus G. Budelmann ist Mitglied in zahlreichen Beiräten.

Jost Hellmann

Jost Hellmann ist studierter Jurist. Ab dem Jahr 1982 verantwortete er den Aufbau von internationalen Standorten der Hellmann Gruppe. Seit 1989 ist er Managing Partner der mittlerweile unter Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG firmierenden Gruppe aus Osnabrück. Jost Hellmann ist Mitglied in verschiedenen Beiräten.

Flemming R. Jacobs

Flemming R. Jacobs war von 1960 bis 1999 in verschiedenen Ländern und Positionen bei A. P. Moller Maersk tätig, zuletzt von 1997 bis 1999 als Partner und CEO von Maersk Tankers. Von 1999 bis 2003 war er Group President and Chief Executive Officer and Director der Containerreederei Neptune Orient Lines, Ltd. und CEO von American President Lines (APL). Derzeit ist er Aufsichtsrat und Beirat in zahlreichen Unternehmen.

Jan B. Steffens
(ab 1. April 2012)

Jan B. Steffens kam 2002 als Managing Director der Rickmers-Linie zur Rickmers Gruppe. Im Jahr 2005 wurde er CEO der Rickmers Holding und 2006 Partner. Mit Wirkung zum 1. April 2012 ist er Mitglied des Beirates der Rickmers Holding. Neben diesem Mandat wird er sich um spezielle, mit der Rickmers Gruppe verbundene Projekte kümmern.

Dr. Wolfgang Bornheim

Dr. Wolfgang Bornheim war Beirat der Rickmers Gruppe von 2003 bis September 2011.

KONZERNLAGEBERICHT

1 DIE RICKMERS GRUPPE

1.1 GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist in drei Bereiche gegliedert: Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services und umfasst die gesamte Wertschöpfungskette der Schifffahrt.

Maritime Assets projiziert, finanziert, erwirbt, hält und veräußert eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchartert werden, und beteiligt sich an Gesellschaften der maritimen Wirtschaft.

Maritime Services ist im Bereich des technischen Managements, in Crewing, Insurance und weiteren Dienstleistungen für den Betrieb und die Verwaltung von Schiffen und Wirtschaftsgütern der maritimen Wirtschaft tätig.

Logistics Services ist als Logistiker und Linienreederei für Schwergut, Stückgut und Projektladung tätig und betreibt hierfür eine Flotte von Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen. Zudem bestehen Beteiligungen an mehreren Terminals.

Die Rickmers Holding als Konzernobergesellschaft stellt den Geschäftsbereichen fachübergreifende Dienstleistungen zur Verfügung und dient als Managementholding für den Konzern. Das beinhaltet unter anderem das Erwerben, Halten und Veräußern von Beteiligungen an anderen Gesellschaften im Bereich der Schifffahrt und der maritimen Wirtschaft.

1.2 STRATEGIE UND ZIELE

Die Rickmers Holding hat sich im Jahr 2011 eingehend der Neuausrichtung der Gruppe gewidmet und ihre Strategie vollständig auf die maritime Wirtschaft ausgerichtet.

Die Finanz- und Schifffahrtskrise verlangt nach umsichtigen Konzepten und neuen Strategien. Die Rickmers Gruppe hat daher ihre Strategie und den Marktauftritt mit drei maritimen Geschäftsfeldern neu formuliert. Wir sind dabei von folgenden Entwicklungen ausgegangen:

1. Die Finanzierung und Befrachtung von Schiffen wird aufgrund von Überkapazitäten weiterhin unter verschärftem Wettbewerb stehen.

2. Die Energieeffizienz und der ressourcenschonende Betrieb von Schiffen rücken stärker in den Mittelpunkt.

3. Asien wird im Welthandel eine weiter wachsende Bedeutung einnehmen.

4. Qualitätsmerkmale wie Termintreue, Kosteneffizienz und sicherer Transport werden in der Logistik für Investitionsgüter zukünftig eine wesentlichere Rolle spielen.

5. Die Investitionen in Güter der Schwerindustrie und des Anlagenbaus für Stromerzeugung, Öl-, Gas- und Chemieindustrie sowie Infrastruktur und Bergbau werden weltweit wachsen.

Wir werden die Chancen, die mit diesen Veränderungen verbunden sind, aufgreifen und unsere gute Marktposition als Schiffseigner und Asset Manager, als Dienstleister im Ship Management sowie als Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladung aktiv ausbauen.

In unseren angestammten Kompetenzfeldern wollen wir wachsen und unser Leistungsspektrum vermehrt Dritten anbieten. Darüber hinaus planen wir, maßgeschneiderte Lösungen für unsere Kunden zu entwickeln und anzubieten. Es gilt, auf dieser Basis neue Standards zu setzen. Für die Containerschifffahrt bedeutet dies, die richtige Tonnage zu stellen, die Energieeffizienz zu erhöhen und die Kosten je Containerstellplatz und Schiff zu senken – alles bei gleicher Qualität. In der Schwergutschifffahrt geht es vor allem um Termintreue, sicheren Transport und zusätzliche Dienstleistungen, die für den Kunden wirtschaftliche Vorteile darstellen.

Ergänzend will die Rickmers Gruppe im Rahmen der erwarteten Konsolidierung in der Containerschifffahrt als aktiver Teilnehmer präsent sein. Wir planen, durch selektive Beteiligungen und Kooperationen weitere Wachstumschancen zu nutzen. In der Linienschifffahrt planen wir ebenfalls mit Kooperationspartnern neue Dienste.

Die Neuordnung unseres Marktauftrittes mit den drei neu geschaffenen Geschäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services sowie die

Orientierung der Rickmers Gruppe an den Erfordernissen des Kapitalmarktes hinsichtlich Berichterstattung und Struktur der Gruppe sind wesentliche Schritte, um diese Pläne in die Tat umzusetzen.

Wir werden weiterhin als ein fest im Markt verankerter Anbieter das Leistungsangebot für unsere Kunden sinnvoll erweitern, unsere hohen Standards weiter optimieren und den Wert der Rickmers Gruppe nachhaltig steigern.

Der Geschäftsbereich Maritime Assets verantwortet das Schiffsportfolio der Rickmers Gruppe und der KG-Fondsgesellschaften. Er bietet seine Dienstleistungen im Bereich Portfoliomanagement und Vercharterung auch Dritten an. Maritime Assets erarbeitet im Rahmen des Asset Managements ein optimiertes Portfolio aus unterschiedlichen Schiffstypen und Größenklassen und soll gemeinsam mit unseren Kunden insbesondere Projekte für geeignete Neubauten identifizieren. Durch den eigenständigen Marktauftritt kann Maritime Assets dies auch für Schiffe anderer Segmente als Container- und Schwergutschifffahrt anbieten. Der Konsolidierungsdruck in der Schifffahrt eröffnet zusätzliche Chancen für weiteres Wachstum. Transparente Berichterstattung und moderne Finanzierungen sind für diesen Geschäftsbereich der Schlüssel zum Erfolg.

Die Rickmers Gruppe ist gut vorbereitet, Finanzierungen wie z. B. Private-Equity- oder Mezzanine-Strukturen sowie Eigenkapital- und Fremdkapitalstrukturen des Kapitalmarktes gemeinsam mit derzeitigen und neuen Finanzierungspartnern zu realisieren.

Maritime Services bietet mit dem technischen Management, Crewing, Insurance und weiteren kaufmännischen und technischen Diensten alle Leistungen für den Bau und den Betrieb von Schiffen an. Maritime Services hat bereits 2011 mit der Energieeffizienz-Wende in der Schifffahrt ein wichtiges Thema aufgenommen und sich zu eigen gemacht. Gespräche mit unseren Kunden zeigen: Energieeffizienz ist eines der bedeutendsten Themen in der Schifffahrt – gemeinsam mit dem Umschlagwachstum, der Finanzierung und den Gefahren der Piraterie. Die Entwicklung des Themas Energieeffizienz und Energiekompetenz zu einer Dienstleistung mit Alleinstellungsmerkmal ist ein wichtiger Baustein in der Strategie, das Dienstleistungsportfolio von Maritime Services auch Dritten anzubieten.

Neben technischen Maßnahmen spielt hierbei die Qualifikation unserer Mitarbeiter an Bord der Schiffe eine bedeutende Rolle. Die gezielte Ausbildung von Kapitänen, Offizieren und Crew ist entscheidend für die Qualität unserer Dienstleistungen und den umweltfreundlichen und effizienten Betrieb von Schiffen. Der Geschäftsbereich Maritime Services hat das Thema Ausbildung bei Offizieren und Crew als wichtiges strategisches Ziel formuliert.

Logistics Services plant eine moderate Ausweitung des Geschäfts auf ausgesuchten Routen. Dabei wird insbesondere Wert darauf gelegt, mit strategischen Partnern gemeinsame Liniendienste zu entwickeln. Darüber hinaus plant der Geschäftsbereich, bei Bedarf Tramp-Lösungen anzubieten. Kooperationen mit Dritten sind für Logistics Services eine solide Basis für die Expansion in neue Märkte. Erste Ergebnisse wurden bereits 2011 in dem Gemeinschaftsunternehmen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“ im amerikanischen Markt erzielt. Diese Strategie, gepaart mit Termintreue und der Entwicklung von individuellen Lösungen für unsere Kunden, wird die Position von Logistics Services weiter stärken.

Als einen wesentlichen Faktor für die Erreichung der strategischen Ziele hat die Rickmers Gruppe die Qualifikation ihrer Mitarbeiter erkannt und in konkrete Maßnahmen umgesetzt. Mit der Rickmers Academy wurde beispielsweise ein zentrales Fortbildungs- und Schulungsangebot geschaffen. Die Rickmers Academy basiert auf zielgerichteten Angeboten an die Mitarbeiter zur fachlichen Fortbildung. Es ist mittelfristig geplant, mit der Rickmers Academy eine Wissens- und Fortbildungsplattform zu schaffen, die allen Mitarbeitern global zur Verfügung steht.

Als Konsequenz unseres strategischen Ansatzes, Qualität und umweltschonenden Betrieb in den Vordergrund zu stellen, sind die Rickmers Reederei und die Rickmers Shipmanagement nach DIN 9001 und 14001 zertifiziert worden. Die Rickmers-Linie hat gerade eine Rezertifizierung nach DIN 9001, DIN 14001 und OHSAS 18001 erfolgreich absolviert.

1.3 ORGANISATION UND FÜHRUNGSSTRUKTUR

Die Rickmers Holding mit Sitz in Hamburg hat die Rechtsform einer GmbH & Cie. KG. Neben der Rickmers Holding besteht die Rickmers Gruppe aus 83 Konzernunternehmen und 10 Minderheits-Beteiligungen. Die Rickmers Holding und die verbundenen Gesellschaften sind weltweit mit über 20 eigenen Büros und mehr als 50 Agenturen vertreten.

Die Geschäftsführung der Rickmers Holding besteht aus zwei Personen. Die Verantwortung in den drei Ge-

schäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services tragen die Global Heads des jeweiligen Bereichs. Neben der Rickmers Holding sind die Rickmers Reederei (Maritime Assets), die Rickmers Shipmanagement (Maritime Services) und die Rickmers-Linie (Logistics Services) die führenden Gesellschaften der Geschäftsbereiche. Die drei Global Heads der Geschäftsbereiche und der Chief Risk & Treasury Officer bilden das Extended Board Committee. In dieser Funktion unterstützen und beraten sie die Geschäftsführung bei ihrer Arbeit.

Die Geschäftsführung wird von einem Beirat kontrolliert.

ORGANISATION DER RICKMERS GRUPPE

BEIRAT

Bertram R. C. Rickmers
Vorsitzender

Claus-G. Budelmann
Stellv. Vorsitzender

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Jan B. Steffens¹
CEO

Dr. Ignace Van Meenen
CFO

EXTENDED BOARD COMMITTEE

Holger Strack
Global Head Maritime Assets

Jens Lassen
Global Head Maritime Services

Rüdiger Gerhardt
Global Head Logistics Services

Frank Bünthe
Chief Risk & Treasury Officer,
Head of Capital Markets

GESCHÄFTSBEREICHE

Maritime Assets

- Rickmers Reederei
Hamburg, Deutschland
- Polaris
Douglas, Isle of Man
- EVT Elbe Vermögens Treuhand
Hamburg, Deutschland
- ATLANTIC
Hamburg, Deutschland
- Harper Petersen
Hamburg, Deutschland (50 %)
- Rickmers Trust Management
Singapur, Singapur
- Rickmers Maritime Trust
Singapur, Singapur² (33,1 %)
- Einschiffsgesellschaften

Maritime Services

- Rickmers Shipmanagement
Hamburg, Deutschland
- Rickmers Shipmanagement
(Singapore), Singapur
- Rickmers Crewing
Hamburg, Deutschland
- ESSE Expert Shipping Service
Hamburg, Deutschland
- Global Management
Limassol, Zypern
- Rickmers Marine Agency
Constanta, Rumänien
- Rickmers Marine Agency
Manila, Philippinen (55 %)
- Rickmers Marine Agency
Colombo, Sri Lanka (51 %)
- Global Marine Insurance
Brokerage Services
Limassol, Zypern (50 %)

Logistics Services

- Rickmers-Linie
Hamburg, Deutschland
- Rickmers-Linie (Amerika)
Houston, USA
- Rickmers-Linie Belgien
Antwerpen, Belgien
- Rickmers (Japan)
Tokio, Japan
- Rickmers (Korea)
Seoul, Südkorea
- MCC Marine Consulting &
Contracting Hamburg, Deutschland
- Rickmers Terminal Holding
Hamburg, Deutschland

¹ Bis 31. März 2012.

² Handeln als unabhängige Unternehmen/reine Beteiligungen.

2 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

Im Jahr 2011 ist die Weltwirtschaft weiter gewachsen, woran die Länder Asiens den größten Anteil hatten. Allerdings waren auch in Asien die Wachstumsraten nicht mehr so hoch wie im Jahr 2010. Während in den USA die Wirtschaft im Jahresverlauf 2011 langsam wieder Fahrt aufnahm, bremste die Schuldenkrise unterdessen zunehmend die Entwicklung in Europa.

Rohstoffpreise bremsen Weltwirtschaft

Die Erholung der Weltwirtschaft ist im 2. Halbjahr 2011 ins Stocken geraten. Nach dem starken Zuwachs von 5,1 Prozent in 2010 dürfte die Weltproduktion im abgelaufenen Jahr nur noch um 3,8 Prozent gestiegen sein. Im 1. Halbjahr erhöhte sich das weltweite Bruttoinlandsprodukt verhalten. Verantwortlich hierfür waren zum Teil temporäre Ursachen, wie etwa der kräftige Anstieg der Rohstoffpreise und die Folgen des Erdbebens in Japan. Mit dem Abklingen dieser Faktoren legte die Weltproduktion im 3. Quartal mit einer laufenden Jahresrate von gut 4 Prozent wieder recht kräftig zu. Gleichwohl ist die Konjunktur anhaltend abwärtsgerichtet, so das Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel (IfW).

Geringere Zuwächse in Asien

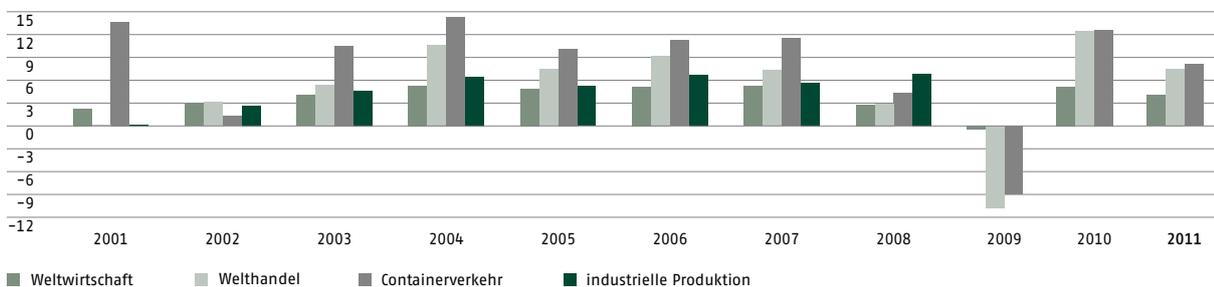
Die Tatsache, dass der Welthandel im Jahr 2011 nahezu stagnierte, lag vor allem daran, dass der Handel der Entwicklungs- und Schwellenländer nicht mehr zulegte. In den Ländern Asiens wuchs das Bruttoinlandsprodukt

im Jahr 2011 um 8,1 Prozent, nach 9,8 Prozent im Jahr 2010. In China hat sich die konjunkturelle Dynamik im Verlauf des Jahres 2011 leicht abgeschwächt. Das reale Bruttoinlandsprodukt stieg hier im 3. Quartal mit einer laufenden Jahresrate von 9,5 Prozent, nachdem es im 2. Quartal noch um 10,0 Prozent zugenommen hatte. Dabei trübte sich insbesondere der Außenhandel ein, während die Importe weiter wuchsen. In Indien hat sich die konjunkturelle Entwicklung im Laufe des Jahres 2011 verlangsamt. Die gesamtwirtschaftliche Produktion nahm im 3. Quartal mit einer laufenden Jahresrate von nur 1,6 Prozent zu. Die Abschwächung geht vor allem auf den starken Rückgang der Investitionen zurück: Sie sanken im 3. Quartal um etwa 30 Prozent (annualisiert). Auf eine merklich schwächere konjunkturelle Dynamik deutet auch die Industrieproduktion hin, die seit Juni 2011 rückläufig ist, so das IfW.

Erholung in den USA

Die Konjunkturerholung in den USA hat sich im Verlauf des letzten Jahres etwas beschleunigt. Nachdem zu Jahresbeginn der kräftige Ölpreisanstieg und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan die Erholung gebremst hatten, nahm die konjunkturelle Entwicklung mit dem Auslaufen dieser Belastungsfaktoren wieder etwas an Fahrt auf. Das Bruttoinlandsprodukt erhöhte sich im 3. Quartal mit einer laufenden Jahresrate von 2 Prozent. Maßgeblich für die leichte Beschleunigung gegenüber dem Vorquartal war, dass der private Konsum in höherem Tempo ausgeweitet wurde, nicht zuletzt weil die Lieferschwierigkeiten bei Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen von japanischen Lieferanten abnahmen, schreibt das IfW.

Gesamtwirtschaftliche Lage,
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent



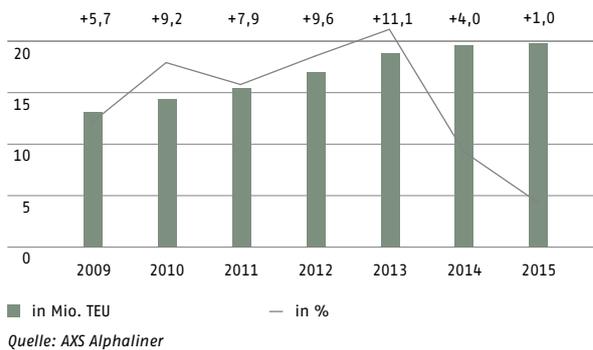
Quelle: IfW und Clarksons

Europa ohne Schwung

Die Konjunktur im Euroraum wurde 2011 durch die verstärkte Staatsschuldenkrise beeinflusst: Nach einem guten Start in das Jahr 2011 kühlte sich die Konjunktur deutlich ab. Die restriktivere Finanzpolitik und die große Unsicherheit über den Fortgang der europäischen Schuldenkrise lähmten die Binnenkonjunktur. Im 3. Quartal legte die gesamtwirtschaftliche Produktion im Vergleich zum Vorquartal nur noch geringfügig zu. Die Unsicherheit im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise dämpfte im letzten Quartal erstmals spürbar auch die konjunkturelle Entwicklung einiger Kernländer. Im Euroraum ohne Deutschland ist das Wachstum zum Stillstand gekommen. Deutschland verzeichnete dagegen im Jahr 2011 ein Wachstum von 3,0 Prozent, wie die Kieler Wirtschaftsforscher ausführen.

2.2 BRANCHENENTWICKLUNG

Prognose Containerflotten-Wachstum



Im Geschäftsjahr 2011 betrug das Wachstum der weltweiten Containerflotte nach Angaben des Branchen dienstes Alphaliner 1,1 Mio. TEU oder 7,9 Prozent, nach 1,2 Mio. TEU bzw. 9,2 Prozent im Jahr 2010. Damit einher ging ein Wachstum des globalen Containerumschlags von 561 Mio. TEU um 43 Mio. TEU (7,7 Prozent) auf 604 Mio. TEU im Jahr 2011. Dieser Zuwachs lag deutlich unter dem Vorjahresplus von 69 Mio. TEU (14 Prozent).

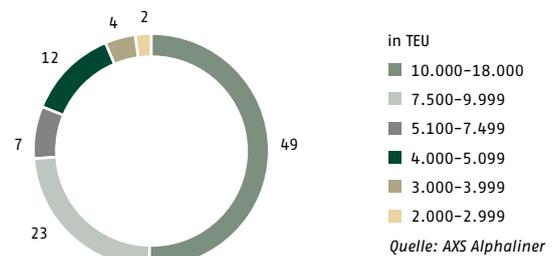
Nach dem Rückgang der Nachfrage 2008/2009 hat sich der globale Containerumschlag auch in 2011 weiter erholt, bleibt jedoch hinter dem Wachstum vor 2008 zurück.

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren sind 2011 vor allem die Nebenverkehre wie Nord-Süd, Indien und Mittlerer Osten mit etwa 11,0 Prozent stärker als die Haupttransportroute von Ost nach West (5,4 Prozent) gewachsen.

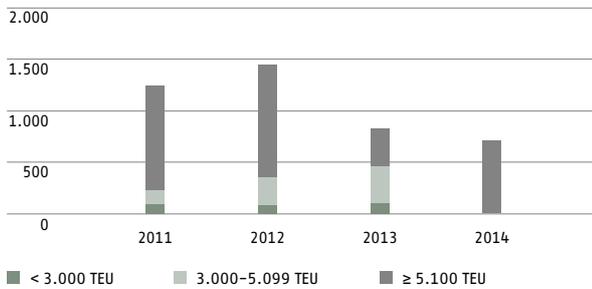
Dies machte sich auch bei der Auslastung der Linienreedereien bemerkbar. Im 2. Quartal ist diese insbesondere auf der Haupthandelsroute zwischen Asien und Europa, zurückgegangen. Parallel dazu sank das Frachtraten-niveau für Containertransporte. Viele Linienreedereien reagierten darauf, indem sie Dienste schlossen oder konsolidierten und überschüssige Schiffe untervercharterten oder an die Trampreedereien zurücklieferten. Der Clarkson Containership Timecharter Index sank von 59 Punkten im Dezember 2010 auf 42 Punkte im Dezember 2011 nach einem Hoch von 76 Punkten im März 2011.

Die zunächst positiven Aussichten im guten 1. Quartal führten bei zahlreichen Linienreedereien zu Neubestellungen von Schiffen in der Klasse mit mehr als 10.000 TEU. Des Weiteren wurde infolge des Marktaufschwungs 2010 mit einer Reduktion der Verschrottungen von Schiffen reagiert: Nach einem Volumen von 220.000 TEU im Jahr 2010 waren es 2011 rund 100.000 TEU.

Struktur des Orderbuchs für Containerschiffe in Prozent



Ablieferungen Containerschiffe, Stand 1. Januar 2012 (TEU 5.228 – 767 Schiffe)



Quelle: AXS Alphaliner

Im Auftragsbestand der Werften befinden sich für reine Containerschiffe aktuell Bestellungen über rund 4,5 Mio. TEU mit Ablieferung in den kommenden Jahren, was einem Anteil an der fahrenden Flotte von rund 30 Prozent entspricht. Das Bestellvolumen 2011 belief sich auf 1,77 Mio. TEU trotz des bereits bestehenden Überangebots. Gleichzeitig wurden 1,23 Mio. TEU im Jahr 2011 abgeliefert – ein Wachstum von 7,9 Prozent gegenüber dem Bestand zum Ende 2010 von 14,3 Mio. TEU.

Lag der Höchstwert der aufliegenden Flotte während der Schifffahrtskrise im Dezember 2009 bei 1,52 Mio. TEU, konnten durch den Konjunkturaufschwung und das Wiederaufleben der Transportnachfrage im Jahr 2010 rund 80 Prozent der Auflieger wieder in Fahrt gesetzt und die aufliegende Flotte auf rund 300.000 TEU reduziert werden. Laut dem Branchendienst Alphaliner ist die aufliegende Flotte durch den Nachfragerückgang und den Einsatz von Super-Post-Panamax-Schiffen zum Jahresende 2011 wieder auf 600.000 TEU gestiegen.

Der für das Geschäftsfeld Logistics Services relevante Markt für Stückgut, Schwergut und Projektladung wird als Untersegment des so genannten Dry-Cargo-Marktes definiert. Anders als für Container oder Schüttgüter gibt es für diesen Markt kein alleiniges Zuordnungsmerkmal. Massenstückgut umfasst Stahl- und sonstige Metallprodukte, Forstprodukte und Baumaterialien. Es werden ebenfalls Schüttgüter wie Getreide, Zucker und Düngemittel dazu gezählt. Projektladung umfasst voluminöse und schwere Güter. Es handelt sich vielfach um Ausrüstung oder Investitionsgüter der Stromerzeuger, der Ölindustrie, der Chemie- oder Gasindustrie sowie aus Infrastrukturprojekten und dem Bergbau.

Die globalen Investitionen im Bereich Stromerzeugung, Öl, Gas und Chemie, Infrastruktur und Bergbau wird von Bechtel Corp., einem der größten Ingenieur- und Bauunternehmen weltweit, für 2011 auf

1.970 Mrd. USD geschätzt. Das entspricht einem Zuwachs von 195 Mrd. USD (11 Prozent) gegenüber dem Vorjahreswert von 1.775 Mrd. USD.

Drewry Research geht in einer 2011 veröffentlichten Studie davon aus, dass sich daraus ca. 167 Mio. Frachttonnen Projektladung ableiten lassen. Dies entspricht einem Zuwachs von ca. 17 Mio. Frachttonnen (11 Prozent) gegenüber dem Vorjahreswert von ca. 150 Mio. Frachttonnen.

3 GESCHÄFTSVERLAUF

3.1 GESAMTAUSSAGE DES MANAGEMENTS

Das Geschäftsjahr 2011 war trotz der erneuten Schwächung der Schifffahrtsmärkte für die Rickmers Gruppe ein erfolgreiches Jahr. Es war geprägt durch die Verbesserung des Konzernjahresergebnisses, die neue Marktpositionierung, die Erneuerung der Strukturen und die Anpassung der Corporate Governance. Nach einer deutlichen Erholung der Chartermärkte und moderaten Zuwächsen bei den Frachtraten für Logistics Services zu Beginn des Jahres hat sich die Verschlechterung der Marktlage in der zweiten Hälfte allerdings nachteilig auf die Ergebnisse der Gruppe ausgewirkt. Die mehrheitlich langfristige Vercharterung der konzerneigenen Schiffe sowie die guten Kundenbindungen der Rickmers-Linie im Bereich Logistics Services haben jedoch die Auswirkungen gemildert – die Rickmers Gruppe hat ein Konzernjahresergebnis von 14,4 Mio. € erwirtschaftet.

Die Bilanz der Rickmers Holding hat sich durch die Verschmelzung mit der Pacific Holdings International und den Verkauf der Immobiliensparte deutlich verändert. Details zu den Veränderungen im Konsolidierungskreis sind dem Abschnitt 3.3 zu entnehmen.

Die 2011 gelegten Fundamente sind eine hervorragende Grundlage für die weitere positive Entwicklung der Rickmers Gruppe.

3.2 WESENTLICHE EREIGNISSE 2011

Das Geschäftsjahr 2011 der Rickmers Gruppe war vor allem durch zwei übergeordnete Themen geprägt: zum einen wesentliche Veränderungen im Zuge der Neuausrichtung des Konzerns mit Fokussierung auf die Schifffahrt und auf die Erfordernisse des Kapitalmarktes, zum anderen eine Vereinfachung der Konzernstruktur durch die Verschmelzung der Pacific Holdings International auf die Rickmers Holding. Im Einzelnen ergaben sich folgende wesentliche Ereignisse:

1. Die Rickmers Gruppe bestand bisher aus der Rickmers Holding und der Pacific Holdings International. Die Pacific Holdings International wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2011 auf die Rickmers Holding verschmolzen. Ein ertragswirksames Verschmelzungsergebnis ist nicht entstanden. Der Verschmelzung vorangegangen war eine Analyse der steuerlichen und rechtlichen Wirkung. Der Beschluss zur Verschmelzung wurde mit dem Ziel gefasst, die rechtliche Struktur der Rickmers Gruppe zu vereinfachen. Ferner dient die Reduzierung auf eine Konzernobergesellschaft der klaren Positionierung in der Außendarstellung. Die Rickmers Gruppe wird dadurch insgesamt transparenter und besser verständlich für Geschäftspartner und Analysten.

2. Die drei Geschäftsfelder Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services wurden mit Wirkung zum 1. April 2011 neu eingerichtet. Ziel der neuen Organisation ist die bedarfsgerechte Führung und Produktentwicklung der Geschäftsbereiche sowie ein eigenständiger Auftritt am Markt. Hiermit wird auch eine Segmentberichterstattung in der Rickmers Gruppe ermöglicht.

3. Als Folge der Neugestaltung der Geschäftsfelder wurde für die Ship Management-Aktivitäten zum 1. Januar 2012 eine eigene Gesellschaft gegründet, die Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG. Bisher war das Ship Management in der Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG angesiedelt. Die rechtliche Abbildung des Geschäftsfeldes Maritime Assets in der Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG und von Maritime Services in der Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG ist eine logische Konsequenz aus der Eigenständigkeit von Organisation und Marktauftritt der Geschäftsbereiche Maritime Assets und Maritime Services. Die Maßnahme dient der Transparenz und vereinfacht die Berichterstattung.

4. Am 9. Dezember 2011 wurde mit dem vierten Schiff der MPC-30k-Baureihe das voraussichtlich letzte Schiff unseres Neubauprogramms abgeliefert. Diese bisher abgelieferten Schiffe sind gemäß Plan finanziert. Vier weitere Schiffe sind darüber hinaus bei der Wuhu-Werft bestellt. Davon sind für zwei Schiffe die Bauverträge verzögerungsbedingt gekündigt worden, für zwei weitere Schiffe ist dies absehbar.

5. Die Immobiliensparte der Rickmers Gruppe wurde mit Wirkung zum 30. Juni 2011 verkauft. Bereits 2010 wurden Risiken im Zusammenhang mit dem Immobilienbereich in Höhe von 38,4 Mio. € ergebniswirksam erfasst. Davon entfielen 15,5 Mio. € auf die Abschreibung auf Grundstücke und Gebäude, 17,0 Mio. € auf die Abschreibung der at-equity-Beteiligung Raycon Infrastructure und 5,9 Mio. € auf eine Rückstellung für die Ablösung einer Zinssicherung. Im Geschäftsjahr 2011 ist der Verkauf mit einem Entkonsolidierungsgewinn von 0,9 Mio. € in den Konzernabschluss eingegangen.

6. Die Corporate Governance der Rickmers Gruppe wurde überprüft und angepasst. Die Zusammenarbeit der Geschäftsführung der neuen Rickmers Holding (nach Verschmelzung) mit dem Beirat und mit den Tochtergesellschaften wird dadurch neu geregelt werden. Der Entwurf für die weiterentwickelten Corporate-Governance-Regeln der Rickmers Gruppe orientiert sich an den Regeln des Deutschen Corporate Governance Kodex. Er berücksichtigt jedoch die Besonderheiten eines Familienunternehmens und der Firmierung als GmbH & Cie. KG. Eine Verabschiedung der neuen Regelungen ist für 2012 vorgesehen.

7. Im Zusammenhang mit der neuen Corporate Governance hat sich die Rickmers Gruppe ferner entschieden, neue Berichtsstrukturen einzuführen und die Systeme für Buchhaltung, Bilanzierung und Controlling weiterzuentwickeln. Dazu wurde unter anderem die Unternehmenssoftware SAP R/3 aktualisiert. Ferner wurde mit der Einführung des modernen Konsolidierungsmoduls SAP BOFC begonnen.

3.3 VERÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

3.3.1 Auswirkungen der Verschmelzung der Pacific Holdings International und der Entkonsolidierung der Immobiliensparte auf die Rickmers Holding

Der Konsolidierungskreis der Rickmers Holding hat sich zwischen dem 31. Dezember 2010 und dem 31. Dezember 2011 wesentlich verändert. Insgesamt ist festzustellen, dass die Veränderungen des Konsolidierungskreises einen aussagefähigen Vergleich des testierten Konzernabschlusses 2010 mit dem testierten Konzernabschluss 2011 unmöglich machen.

Die Differenzen sind im Wesentlichen auf die Verschmelzung der Pacific Holdings International mit der Rickmers Holding sowie die Veräußerung der Immobiliensparte im Geschäftsjahr 2011 zurückzuführen.

Die folgenden Veränderungen im Konzernabschluss 2011 gegenüber dem testierten Konzernabschluss 2010 wurden vorgenommen:

1. Die Pacific Holdings International wurde im Geschäftsjahr 2011 auf die Rickmers Holding verschmolzen. Dies führt im Konzernabschluss 2011 insbesondere in der Bilanz zu erheblichen Erhöhungen von Bilanzsumme, Sachanlagen, Eigenkapital und Verbindlichkeiten.

2. Die Immobiliensparte wurde im Jahr 2011 mit Wirkung zum 30. Juni 2011 veräußert. Dies führt zu einer Berücksichtigung des anteiligen Ergebnisses bis 30. Juni 2011. Im Konzernabschluss 2010 ist das Ergebnis der Immobiliensparte jedoch ganzjährig erfasst. In der

Bilanz 2011 ist die Immobiliensparte nicht enthalten, in der Bilanz 2010 ist die Immobiliensparte enthalten.

Ausgehend von den geschilderten Veränderungen im Konsolidierungskreis wird die ausführliche Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Lagebericht auf den proforma Rickmers Holding Konzern 2010 abgestellt.

Dieser proforma-Konzern wurde auf Basis einer hypothetischen Verschmelzung der Pacific Holdings International auf die Rickmers Holding zum 1. Januar 2010 und der Veräußerung sowie Entkonsolidierung der Immobiliensparte für den Stichtag 31. Dezember 2010 erstellt.

3.3.2 Erläuterung der wesentlichen Veränderungen zwischen dem proforma-Abschluss 2010 und dem testierten Konzernabschluss 2010

Wesentliche Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz sehen im Vergleich zwischen dem proforma-Abschluss 2010 und dem testierten Abschluss 2010 wie folgt aus:

1. Die Umsatzerlöse im proforma-Konzernabschluss in Höhe von 503,7 Mio. € sind um 151,1 Mio. € gegenüber den testierten Umsätzen 2010 von 352,6 Mio. € gestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus Umsätzen des Schiffsbetriebes (Chartereinnahmen und Bereederungsgebühren), die bei der Polaris sowie in geringerem Maße bei der Global Management durch die proforma-Verschmelzung anfallen. Ferner beinhaltet der proforma-Umsatz zusätzliche Crewing Erlöse sowie Umsätze aus dem Versicherungsgeschäft der Global Management.
2. Neben dem Umsatz haben sich die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 116,5 Mio. € (2010 testiert: 36,3 Mio. €) um 80,2 Mio. € gegenüber dem testierten Wert erhöht. Die Erhöhung geht auf Erträge aus Kompensationszahlungen für nicht abgenommene Schiffe von Dritten zurück.
3. Der Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten insbesondere zusätzliche Aufwendungen aus dem laufenden Betrieb der Schiffe sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Verkauf zweier Schiffe. Dies wurde durch die proforma-Verschmelzung berücksichtigt. Der Materialaufwand stieg demnach um 81,4 Mio. € auf 332,6 Mio. € (2010 testiert: 251,2 Mio. €) und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 187,2 Mio. € auf 240,5 Mio. € (2010 testiert: 53,3 Mio. €).
4. Das Jahresergebnis des proforma-Konzerns 2010 beträgt -149,0 Mio. € gegenüber -43,0 Mio. € im testierten Konzernjahresergebnis 2010. Die Veränderung in Höhe von 106 Mio. € ist maßgeblich auf die Kompensationszahlung für die Kündigung von Schiffbauverträgen

über 156,0 Mio. € zurückzuführen. Diese wurde im Pacific Holdings Konzern gebucht und wird entsprechend durch die proforma-Verschmelzung 2010 zusätzlich im proforma-Konzern 2010 der Rickmers Holding berücksichtigt.

5. Die Bilanzsumme des proforma-Konzerns ist mit 1.804,3 Mio. € um 1.444,7 Mio. € höher als die testierte Bilanzsumme 2010 in Höhe von 359,6 Mio. €. Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die proforma-Berücksichtigung von Einschiffsgesellschaften über insgesamt 901,4 Mio. € sowie Anlagen im Bau in Höhe von 473,5 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus haben sich die Finanzanlagen um 62,2 Mio. € erhöht, vorwiegend aufgrund von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen (31,9 Mio. €) und Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis (36,6 Mio. €) besteht. Schließlich haben sich die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 53,8 Mio. € erhöht.

Der proforma-Konzernabschluss der Rickmers Holding für das Jahr 2010 ermöglicht den Vergleich mit dem Konzernabschluss 2011 und vermittelt somit ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Veränderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

4 ERTRAGSLAGE

4.1 LEISTUNGSDATEN

Die Erfolgsrechnung der Rickmers Gruppe ist 2011 deutlicher als zuvor durch den laufenden Betrieb der Schiffe geprägt. Umsätze aus Schiffsverkäufen wurden 2011 nicht erlöst, während im Zeitraum 2010 (proforma) zwei Schiffe veräußert worden waren.

Der Bereich Maritime Assets hatte 2011 116 Schiffe im Asset Management. Die Bereederungsgebühren für die Schiffe basieren mehrheitlich auf Prozentsätzen und zu einem geringeren Anteil auf Pauschalen.

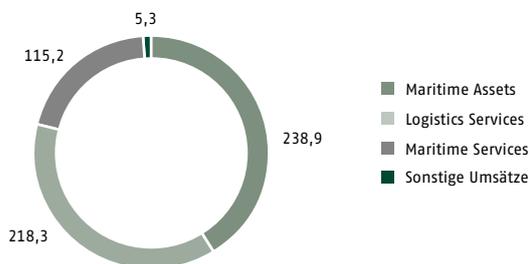
Der Bereich Maritime Services betreute im abgelaufenen Geschäftsjahr 122 Schiffe inkl. Drittbereederung mit technischen Dienstleistungen, Crewing und Versicherungsdienstleistungen. Die Verfügbarkeit der Schiffe lag 2011 bei durchschnittlich rund 96 Prozent entsprechend rund 350 Tagen.

Die Transportleistung für Schwergut- und Projektladung betrug 2,3 Mio. Frachttonnen. Logistics Services hat hierfür 19 Schiffe langfristig und bis zu elf Schiffe zusätzlich eingechartert.

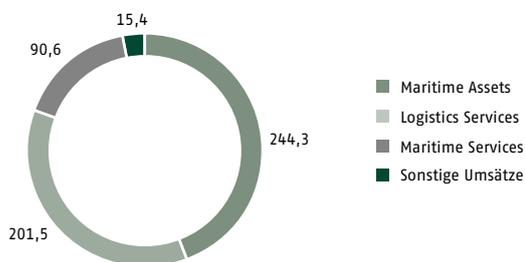
4.2 UMSATZ

Die Umsätze speisen sich nahezu vollständig aus Betreuung und Betrieb der eigenen und treuhänderisch verwalteten Flotte sowie aus der Logistik. Damit beruht der erzielte Umsatz im Geschäftsjahr 2011 auf stetigem Geschäft, ohne Schiffsverkäufe.

Umsatz nach Geschäftsbereichen 2011
in Mio. €



Umsatz nach Geschäftsbereichen 2010 proforma
in Mio. €



Der Umsatz der Rickmers Gruppe hat sich gegenüber dem proforma-Konzern 2010 um 14,2 Mio. € bzw. 2,8 Prozent auf 517,9 Mio. € (Vorjahr: 503,7 Mio. €) erhöht.

Die Umsatzerhöhung ist das Ergebnis verschiedener gegenläufiger Effekte. Einerseits fiel 2011 im Geschäftsbereich Maritime Assets der Umsatz aus dem Verkauf von Schiffen in Höhe von 110,4 Mio. € des Jahres 2010 weg, andererseits wurden durch den Betrieb der abgelieferten Schiffe Umsatzsteigerungen in Höhe von 103,5 Mio. € aus Chartereinnahmen erzielt. Dies bein-

haltet auch Ganzjahreseffekte von Schiffen, die 2010 abgeliefert wurden und 2011 erstmals ganzjährig für Umsatz sorgten. Insgesamt hat Maritime Assets beim Umsatz leicht um 5,4 Mio. € nachgegeben.

Weitere Umsätze aufgrund der neu abgelieferten Schiffe fielen bei Maritime Services im Ship Management an. So hat die Rickmers Shipmanagement (Singapore) ihre Umsatzerlöse um 11,9 Mio. € und die Rickmers Crewing ihre Umsatzerlöse um 3,2 Mio. € erhöht. Ferner hat die Global Management aus höheren Crewing Pauschalen 6,6 Mio. € Erlöst. Maritime Services konnte seinen Umsatzerlös insgesamt um 24,6 Mio. € steigern.

Logistics Services hat eine Umsatzsteigerung von insgesamt 16,8 Mio. € auf 218,3 Mio. € (Vorjahr: 201,5 Mio. €) erzielt. Dies wurde vor allem durch mehr abgeschlossene Reisen (15,9 Mio. €) und höhere Frachtraten (13,5 Mio. €) erzielt, denen u. a. Währungskursverluste im Umsatz (8,2 Mio. €) entgegenstanden.

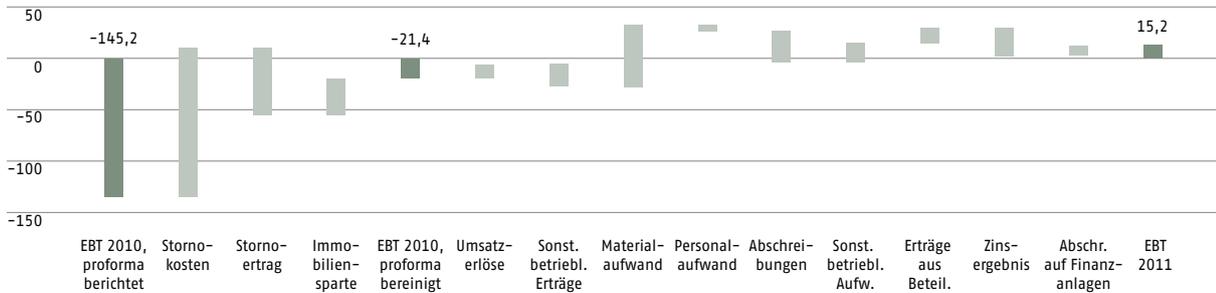
Unter den sonstigen Umsätzen sind die Aktivitäten im Immobilienbereich verzeichnet. Wesentliche Umsatzminderungen ergaben sich einerseits aus der Entkonsolidierung der Immobilienaktivitäten mit Wirkung zum 30. Juni 2011, so dass die Umsatzerlöse in Höhe von 5,3 Mio. € 2011 um 10,1 Mio. € gegenüber 2010 proforma (15,4 Mio. €) niedriger sind.

Ferner sind Konsolidierungseffekte in Höhe von -59,8 Mio. € angefallen (Vorjahr: -48,0 Mio. €).

4.3 ERGEBNIS

Das Jahresergebnis 2011 steigt auf 14,4 Mio. € gegenüber dem proforma-Ergebnis von -149,0 Mio. € im Vorjahr. Die deutliche Verbesserung um 163,4 Mio. € ist ganz wesentlich auf nicht wiederkehrende Aufwendungen und Erträge des Jahres 2010 zurückzuführen. Ein Großteil der nicht wiederkehrenden Einflüsse ergab sich 2010 aus der Stornierung von Schiffen. Die Sondereffekte sind im Wesentlichen Kompensationszahlungen, also Kosten der Stornierung von Schiffen. Das Konzernergebnis der Rickmers Gruppe 2011 enthält dagegen kaum außerordentliche oder nicht wiederkehrende Erträge und Aufwendungen und gilt für uns damit als eine Basis für eine stetig zu steigende und vor allem skalierbare Erfolgsrechnung.

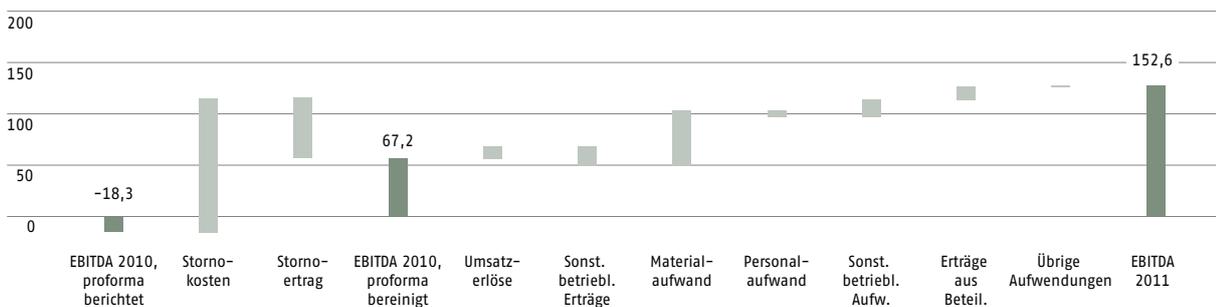
EBT 2011 vs. 2010
in Mio. €



Das EBT in Höhe von 15,2 Mio. € ist 2011 um insgesamt 160,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von -145,2 Mio. € gestiegen. Die wesentlichen Veränderungen sind die Sondereffekte aus der Stornierung von Schiffen und aus dem Verkauf der Immobiliensparte, die im Geschäftsjahr 2010 erfasst wurden. Das um diese Sondereffekte bereinigte EBT 2010 beträgt -21,4 Mio. €.

Das EBITDA ist im Jahr 2011 mit 152,6 Mio. € gegenüber dem bereinigten EBITDA von 67,2 Mio. € im Vorjahr deutlich höher und entspricht einer EBITDA-Marge von 29,5 Prozent (Vorjahr: 13,3 Prozent). Bereinigt wurde das EBITDA 2010 um die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebuchten Aufwendungen für die Stornierung von Schiffen in Höhe von 156,0 Mio. € sowie sonstige betriebliche Erträge aus der Stornierung von Schiffverkäufen in Höhe von insgesamt 70,4 Mio. €.

EBITDA 2011 vs. 2010
in Mio. €



Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich 2011 auf 26,8 Mio. € (Vorjahr: 116,5 Mio. €), das entspricht im Vergleich zum Vorjahreswert einer Verringerung um 89,7 Mio. €. Die Veränderung beinhaltet die oben genannten nicht wiederkehrenden Erträge der Stornierung von Schiffen des Jahres 2010.

Zu diesen nicht wiederkehrenden Erträgen des Jahres 2010 gehören 48,2 Mio. € als Kompensation von Rickmers Maritime Trust, nachdem sich die Rickmers Gruppe mit Rickmers Maritime Trust darauf einigte, ursprünglich an Rickmers Maritime Trust verkaufte 4 x 13.100 TEU Schiffe und 3 x 4.250 TEU Schiffe im Rickmers Konzern zu belassen. Davon sind 11,3 Mio. € im Jahr 2010 in die Liquidität der Rickmers Gruppe eingegangen, während 36,9 Mio. € 2010 als Ausleiher gegenüber Rickmers Maritime Trust in Form einer Wandelanleihe bilanziert wurden. Dieser Kompensationsertrag war einmalig.

Ferner hat die Rickmers Gruppe weitere Kompensationen für von Dritten nicht abgenommene Schiffe von 22,2 Mio. € ertragswirksam im Jahr 2010 vereinnahmt, die 2011 nicht wiederkehrten. Eine einmalige Zuschreibung auf die Beteiligung am Rickmers Maritime Trust im Jahr 2010 hat sich mit 4,0 Mio. € ebenfalls senkend auf die sonstigen betrieblichen Erträge 2011 ausgewirkt.

Der Materialaufwand 2011 belief sich auf 267,7 Mio. € gegenüber 332,5 Mio. € im Jahr 2010. Die deutliche Verringerung um 64,8 Mio. € steht im Zusammenhang mit nicht wiederkehrenden Aufwendungen aus der Fertigstellung und dem Verkauf von zwei Schiffen im Jahr 2010 in Höhe von 98,2 Mio. €. Diese Schiffe wurden als zur Veräußerung vorgesehene Schiffe im Umlaufvermögen geführt.

Der Personalaufwand inklusive sozialer Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 67,8 Mio. € im Jahr 2011 gegenüber 60,9 Mio. € im Jahr 2010 hatte leicht gegenläufigen, aber untergeordneten Einfluss auf das verbesserte Jahresergebnis 2011. Die Erhöhung ist wesentlich auf die Ablieferung von Schiffen und die damit verbundenen Einstellungen von Seepersonal zurückzuführen.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 75,8 Mio. € gegenüber 77,9 Mio. € im Jahr 2010. Die Verringerung ist auf zwei wesentliche sich kompensierende Effekte zurückzuführen. Zum einen erhöhten sich die Abschreibungen durch die Ablieferung von Schiffen und Buchung in die Sachanlagen der Polaris, zum anderen wurden die Abschreibungsdauern gruppenweit im Rahmen der Verschmelzung auf 22 Jahre vereinheitlicht. Dies führt zu geringeren Abschreibungen im Berichtsjahr 2011 und in den folgenden Perioden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich 2011 auf 63,8 Mio. € gegenüber 240,5 Mio. € im Jahr 2010. Diese Verringerung von 176,7 Mio. € ist vor allem auf nicht wiederkehrende Aufwendungen in Höhe von 156 Mio. € für die Kündigung von Schiffbauverträgen und 17,3 Mio. € für Rückstellungen im Zusammenhang mit drohenden Verlusten aus Derivaten im Jahr 2010 zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2010 wurden insgesamt 15 Schiffe bei verschiedenen Werften storniert. Die gesamten Stornierungskosten beliefen sich auf 221,7 Mio. €. Für einen Teil der Schiffe wurden die Kosten der Stornierung in Höhe von 156,0 Mio. € im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen. Für einen anderen Teil der Schiffe entfällt der Bruttoausweis der Stornierungskosten in Höhe von 65,7 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen, da für diese eine Saldierung mit Erträgen aus Rückzahlungsgarantien erfolgt. Die Saldierung der Aufwendungen und Erträge war in diesem Fall gegeben, da es sich um Aufwendungen und Erträge desselben Sachverhalts handelte und die Kriterien für einen Netto-Ausweis erfüllt waren. In der unten erläuterten Kapitalflussrechnung sind die gesamten Stornierungskosten jedoch brutto ausgewiesen.

Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen 2011 in Höhe von 10,0 Mio. € (Vorjahr: -6,5 Mio. €) ist um 16,5 Mio. € gegenüber 2010 proforma höher, was vornehmlich auf das anteilige Ergebnis 2011 am Rickmers Maritime Trust zurückgeht.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 6,3 Mio. € und haben sich um 10,8 Mio. € verbessert, nachdem im Jahr 2010 für die Raycon Infrastructure Abschreibungen in Höhe von 17,0 Mio. € gebucht worden waren.

Der Zinsaufwand war im Jahr 2011 mit 57,4 Mio. € (Vorjahr: 34,7 Mio. €) um 22,7 Mio. € höher als 2010, was sich auf Schiffsablieferungen im Jahr 2010 und 2011 zurückführen lässt.

5 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

5.1 GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Das Finanzmanagement der Rickmers Holding beinhaltet die Optimierung der Kapitalstruktur, der Liquidität und der Finanzierungskosten sowie die Steuerung der Marktpreisrisiken und Kontrahentenrisiken.

Das weltweite Finanzmanagement wird vom Kompetenzcenter Treasury & Risk im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich gesteuert.

Grundsätzlich operiert das Finanzmanagement in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks. Organisatorisch ist das Finanzmanagement getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

Die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften wird nach Bedarf und den grundsätzlichen Überlegungen zu kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung festgelegt. Die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen werden eingehalten.

Das Liquiditätsmanagement stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfassen wir die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer einheitlichen Liquiditätsplanung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (z. B. Bankkredite) gedeckt. Zielsetzung ist, eine für notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal zu realisieren. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt die Rickmers Gruppe über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteil dieser zusätzlichen Absicherung ist eine syndizierte revolvingende Kreditlinie in Höhe von 165 Mio. USD, die jederzeit gezogen werden kann.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen auf das Ergebnis der Geschäftsbereiche und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen für Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis treffen wir dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Entscheidungsgremium ist ein regelmäßig tagendes Board, das sich aus der Geschäftsführung der Rickmers Holding, den Geschäftsbereichsleitern und dem Leiter Treasury & Risk zusammensetzt.

Kontrahentenrisiken werden in Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichsleitern regelmäßig beurteilt und im Rahmen der Möglichkeiten werden Maßnahmen ergriffen, um Forderungsausfälle zu vermeiden.

5.2 KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Finanzmittelbestand 2011 hat sich zum Ende der Periode um 58,8 Mio. € auf 51,5 Mio. € (Vorjahr: 110,3 Mio. €) verringert. Dies ist vornehmlich auf die Bindung liquider Mittel in der Finanzierung von Schiffsneubauten zurückzuführen.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit belief sich 2011 auf 134,8 Mio. €, eine Erhöhung um 43,7 Mio. €

zum Vorjahr (Vorjahr: 91,1 Mio. €). Dieser Cashflow-Zuwachs ist vor allem auf die Abnahme von Forderungen, übrigen Vermögensgegenständen und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten über 41,7 Mio. € zurückzuführen, denen 2010 proforma eine Cashflow-belastende Zunahme der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von -45,0 Mio. € gegenüberstand.

Kompensierend hat sich der Wegfall der nicht zahlungswirksamen Aufwendungen aus der Stornierung von Schiffen im Jahr 2010 in Höhe von insgesamt 221,7 Mio. € sowie des anteiligen Verlustes vom Rickmers Maritime Trust über 7,1 Mio. € ausgewirkt.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit in Höhe von -303,8 Mio. € (Vorjahr: -421,7 Mio. €) ist durch Auszahlungen von 308,7 Mio. € (Vorjahr: 438,9 Mio. €) in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen geprägt. Davon entfielen allein 307,4 Mio. € auf Investitionen in Schiffe. Ferner wurden für den Erwerb von Beteiligungen weitere 4,2 Mio. € ausgezahlt.

Gegenläufig wurden Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen in Höhe von 11,1 Mio. € (Vorjahr: 16,0 Mio. €) vereinnahmt.

5.3 FINANZIERUNG

Die Liquiditätssicherung und Finanzierung haben mit der Finanzkrise eine grundlegende Bedeutung nicht nur in der Schifffahrt bekommen. Die Finanzierung abgelieferter Schiffe stand 2011 im Vordergrund. Die ausgezahlten Schiffshypothekenkredite wurden bereits 2010 vertraglich gesichert; die Rickmers Gruppe hat diesem Thema rechtzeitig die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Immobiliensparte ist hinsichtlich der Bilanz und somit auch hinsichtlich der Finanzierung im Abschluss 2011 und im proforma-Abschluss 2010 aufgrund der Entkonsolidierung nicht enthalten.

Die zinstragenden Verbindlichkeiten belaufen sich 2011 auf 1.541,8 Mio. € (Vorjahr: 1.362,3 Mio. €) gegenüber Kreditinstituten und 74,1 Mio. € (Vorjahr: 41,8 Mio. €) gegenüber Werften. Es wurden 2011 für die Finanzierung von Schiffen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 592,3 Mio. € an die Rickmers Gruppe ausgezahlt und 475,8 Mio. € Finanzverbindlichkeiten zurückgeführt. Die Tilgung betrifft reguläre Tilgungen sowie die Rückführung von Bauzeitfinanzierungen im Rahmen der Ablieferung von Schiffen.

Die Finanzierung der Rickmers Gruppe ist durch die Schiffshypothekenkredite und die revolvingende Kreditlinie bis 2015 gesichert.

5.4 INVESTITIONEN

Die Investitionen waren 2011 ebenso wie 2010 von Schiffsneubauten geprägt. Investitionen für sonstige Sachanlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung fallen nicht ins Gewicht.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit im Jahr 2011 beläuft sich auf 303,8 Mio. € (Vorjahr: 421,7 Mio. €). Davon wurden Investitionen in Höhe von 307,4 Mio. € in Schiffe der Polaris getätigt. Das ist eine Verringerung gegenüber dem Vorjahreswert von 437,9 Mio. € um 130,5 Mio. €.

Ferner wurden 4,2 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) für den Erwerb von Anteilen an den Einschiffsgesellschaften im Zusammenhang mit der Finanzierung zweier Mehrzweckfrachter investiert.

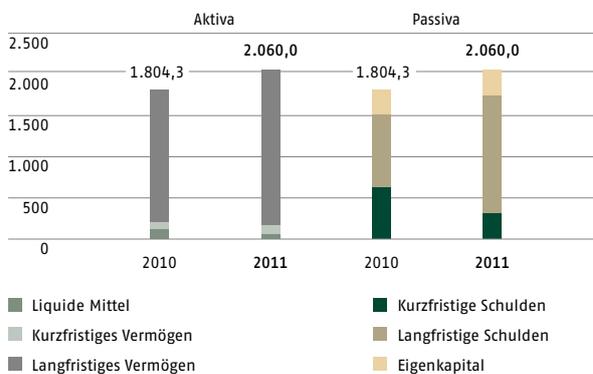
Dem standen Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und Rückzahlungen in Höhe von 11,1 Mio. € (Vorjahr: 16,0 Mio. €) vornehmlich aus der Beendigung von stillen Beteiligungen gegenüber.

5.5 BILANZ

Die Konzernbilanz 2011 der Rickmers Gruppe unterlag im Vergleich zum proforma-Abschluss des Jahres 2010 ebenfalls wesentlichen Veränderungen. Die Bilanzsumme 2011 belief sich auf 2.060,0 Mio. € (Vorjahr: 1.804,3 Mio. €) und erhöhte sich damit um 255,7 Mio. € gegenüber dem proforma-Vorjahreswert.

Die Vermögensstruktur hat sich insoweit geändert, als geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau mit Ablieferung der Schiffe im Jahr 2011 den Bilanzposten Seeschiffe um 738,9 Mio. € erhöht haben.

Bilanzstruktur
in Mio. €



Die damit einhergehenden Finanzierungen stabilisieren die Bilanz maßgeblich. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten belaufen sich auf 1.541,8 Mio. € (Vorjahr: 1.362,3 Mio. €), von denen 1.359,1 Mio. € (Vorjahr: 830,8 Mio. €) langfristig sind. Das Eigenkapital inklusive Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung (8,1 Mio. €) beträgt 322,0 Mio. € (Vorjahr: 299,3 Mio. €). Der Verschuldungsgrad auf Basis zinstragender Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten hat sich mit 74,8 Prozent im Jahr 2011 leicht vermindert (Vorjahr: 75,5 Prozent).

Die Erhöhung der Bilanzsumme ist maßgeblich der Ablieferung von Schiffen zuzuordnen.

Der unter den Sachanlagen ausgewiesene Posten Seeschiffe betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 1.748,9 Mio. € (Vorjahr: 1.010,1 Mio. €), was einer Erhöhung um 738,9 Mio. € entspricht.

Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau im abgelaufenen Geschäftsjahr von 30,2 Mio. € (Vorjahr: 473,5 Mio. €) liegen um 443,3 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Diese geleisteten Anzahlungen betreffen die Schiffe bei der Wuhu-Werft. Es wird erwartet, dass die Schiffbauverträge für diese Schiffe verzögerungsbedingt gekündigt werden können.

Die Finanzanlagen 2011 betragen 110,3 Mio. € und haben sich gegenüber dem Vorjahreswert in Höhe von 114,5 Mio. € um 4,2 Mio. € verringert.

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen in Höhe von 49,0 Mio. € (Vorjahr: 42,1 Mio. €) haben sich um 6,9 Mio. € (i. W. Ergebnis vom Rickmers Maritime Trust) erhöht. Dem standen bei den übrigen Beteiligungen in Höhe von 12,3 Mio. € (Vorjahr: 16,6 Mio. €) Abschreibungen auf KG-Fonds-Beteiligungen in Höhe von 4,3 Mio. € sowie bei den „Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht“ in Höhe von 44,4 Mio. € (Vorjahr: 50,4 Mio. €) Minderrungen von 6,0 Mio. € vor allem aus der Abschreibung und Abgängen von stillen Beteiligungen und Darlehen an KGs entgegen.

Die Vorräte beliefen sich im Berichtsjahr auf 15,6 Mio. € (Vorjahr: 6,8 Mio. €). Die Erhöhung von 8,8 Mio. € geht auf mehr Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, eine Verringerung der Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen sowie geleistete Anzahlungen und geringere erhaltene Anzahlungen zurück.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe haben sich auf 12,9 Mio. € (Vorjahr: 8,1 Mio. €) und damit um 4,8 Mio. € erhöht.

Die Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen lagen mit 12,6 Mio. € unter dem Vorjahreswert in Höhe von 16,1 Mio. €.

Die geleisteten Anzahlungen haben sich auf 3,4 Mio. € erhöht (Vorjahr: 0,3 Mio. €). Schließlich betragen 2011 die erhaltenen Anzahlungen 13,8 Mio. € (Vorjahr: 18,8 Mio. €), die von den Vorräten abgesetzt werden. Das entspricht einem Rückgang in Höhe von 5,0 Mio. € zum Vorjahr.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 91,5 Mio. € (Vorjahr: 82,3 Mio. €) sind im Jahresablauf um 9,2 Mio. € gestiegen. Dies ist vor allem den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und den sonstigen Vermögensgegenständen zuzuordnen. Die Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen sind um 3,4 Mio. € auf 14,2 Mio. € (Vorjahr: 10,8 Mio. €) und die sonstigen Vermögensgegenstände um 5,5 Mio. € auf 58,2 Mio. € (Vorjahr: 52,7 Mio. €) gestiegen.

Im Falle der sonstigen Vermögensgegenstände handelt es sich um zwei wesentliche, sich teilweise aufhebende Buchungen. Zum einen ist eine 2010 bilanzierte Forderung in Höhe von 43,5 Mio. € gegenüber der Tong-Fang-Werft aus der verzögerungsbedingten Kündigung von vier Schiffbauverträgen im Jahr 2011 zahlungswirksam vereinnahmt worden, zum anderen wurde eine neue Forderung in Höhe von 51,7 Mio. € gegenüber der Wuhu-Werft bilanziert.

Der Posten Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr von 110,3 Mio. € um 58,8 Mio. € auf 51,5 Mio. € verringert.

Das Eigenkapital war zum Stichtag mit 313,9 Mio. € (Vorjahr: 293,9 Mio. €) um 20,0 Mio. € höher als im Vorjahr.

6 MITARBEITER

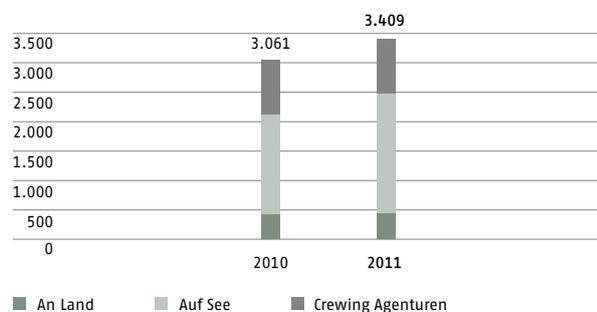
6.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Die Rickmers Gruppe beschäftigte im Jahr 2011 einschließlich Seefahrern durchschnittlich 3.409 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.061). Der Mitarbeiterzuwachs ist im Wesentlichen auf die Ablieferung neuer Schiffe und somit auf Neueinstellungen im Bereich Maritime Services zurückzuführen. Darüber hinaus haben sich jedoch auch die Rickmers Holding sowie der Geschäftsbereich Maritime-Assets personell verstärkt. Von den 3.409 Mitarbeitern

waren 434 an Land und 2.975 auf See beschäftigt. Von diesen Seeleuten waren 2.047 direkt bei der Rickmers Gruppe angestellt, 928 bei Crewing Agenturen weltweit.

Der Erfolg der Rickmers Gruppe beruht ganz wesentlich auf der Qualifikation, der Leistungsfähigkeit und dem Engagement unserer Mitarbeiter. Unsere Mitarbeiter werden entsprechend ihren Qualifikationen und Fähigkeiten eingesetzt und sind es gewohnt, Verantwortung für ihre Tätigkeitsbereiche zu übernehmen.

Mitarbeiterentwicklung 2010 bis 2011



Die Veränderungen in der Schifffahrt sowie die Neuordnung der Rickmers Gruppe haben auch von unseren Mitarbeitern überdurchschnittliche Leistungen und Veränderungswillen gefordert. Die Umsetzung der bisherigen Maßnahmen wurde unterstützt durch die hohe Motivation und Identifikation unserer Mitarbeiter mit der Rickmers Gruppe als einem der führenden Schifffahrtsunternehmen weltweit.

Die zielgerichtete und nachhaltige Ausbildung und Entwicklung unserer Mitarbeiter gewährleistet das Erreichen unserer Unternehmensziele und den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Rickmers Gruppe.

Durch attraktive Aufgabenstellungen in einem internationalen Umfeld, Entwicklungsperspektiven sowie eine leistungs- und marktgerechte Vergütung fördern wir die Motivation und Identifikation unserer Mitarbeiter. Eine auf offenem Dialog basierende Führungskultur und gelebte soziale Verantwortung haben sich für die Rickmers Gruppe im Wettbewerb um die besten Mitarbeiter als erfolgreich erwiesen. Wir bringen dies auch in unseren Kernwerten zum Ausdruck: Leadership. Passion. Responsibility.

6.2 PERSONALENTWICKLUNG

Personalentwicklung bedeutet, die Mitarbeiterstruktur der Rickmers Gruppe einerseits durch Neueinstellungen im Rahmen des Wachstums bedarfsgerecht zu entwickeln und andererseits die Belegschaft auf zukünftige Aufgaben vorzubereiten und individuell zu qualifizieren.

Interne Förderprogramme und Weiterbildungsmaßnahmen bilden die Grundlage für ein effektives Personalentwicklungs- und Nachfolgekonzept. Neben der 2011 etablierten Rickmers Academy sichern Einarbeitungsprogramme sowie die Ausbildung und Betreuung von Berufseinsteigern und Umschülern den Zulauf von Nachwuchskräften und das stetige Wachstum der Gruppe. Auszubildende werden in der Regel übernommen.

Ergänzend wird der weltweite Austausch von Mitarbeitern unternehmensübergreifend durch befristete Austauschprogramme gefördert und aus der Zentrale koordiniert.

Weltweit einheitliche Führungsleitlinien und ein verbindlicher Wertekatalog für alle Führungskräfte und Mitarbeiter der Rickmers Gruppe schaffen die Grundlage für einen verlässlichen Arbeitgeberstatus und eine hohe Mitarbeiteridentifikation.

Die individuelle Entwicklung und Förderung der Mitarbeiter ist als Leitlinie verankert. Langjährige Mitarbeiter werden durch besondere Anreizprogramme zusätzlich gefördert, was zu einer hohen Identifikation beiträgt.

Die Rickmers Gruppe setzt darüber hinaus auf einen starken Auftritt am Markt sowie die ständige Weiterentwicklung eines wertvollen Netzwerks mit Bildungsträgern, Universitäten und sonstigen Einrichtungen.

6.3 VERGÜTUNG

Die Rickmers Gruppe baut auf eine leistungsorientierte Vergütung. Unsere Führungskräfte haben vielfach variable Gehaltsbestandteile, ansonsten erkennen wir gute Leistung in Form freiwilliger Sonderzahlungen nach Ermessen des Vorgesetzten und der Geschäftsführung an.

Überwiegend werden zwölf Monatsgehälter gezahlt. In der Regel werden die Jahresgehälter zum Ausgleich der jährlichen Inflation angepasst. Die Rickmers-Linie ist als einzige Firma tarifgebunden und die Beschäftigten der Rickmers-Linie erhalten zusätzlich Urlaubsgeld. Dort erfolgen die Gehaltsanpassungen nach den Tarifvorgaben, allerdings sind die Gehälter allesamt – gemessen am Tarif des Verkehrsgewerbes – als übertariflich einzuordnen.

Wir unterstützen am Standort Hamburg für fast alle Unternehmen eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung in Form einer Direktversicherung. Das Unternehmen trägt nach der Probezeit einen Teil der Beiträge (25 Prozent in den ersten drei Jahren Betriebszugehörigkeit, 50 Prozent nach drei Jahren und 75 Prozent nach sechs Jahren Zugehörigkeit). Für Jubiläen gewähren wir unseren Mitarbeitern an allen europäischen Standorten zusätzlich Gratifikationen.

6.4 AUSBILDUNG

Alle Mitarbeiter haben unabhängig von ihrer Nationalität oder Religion in der Rickmers Gruppe die Möglichkeit, sich beruflich weiterzuentwickeln. Begabung, berufliche Qualifikation, Loyalität, Charakter und Leistung entscheiden über den beruflichen Aufstieg. Bei Fragen der Mitarbeiterentwicklung arbeiten wir international mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen zusammen, um unsere Seeleute systematisch und bestmöglich im Rahmen unterschiedlicher Programme zu fördern.

Die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter hat einen hohen Stellenwert. Wir bilden jedes Jahr zwei Schiffsfahrtskaufleute aus, mit einer Stelle in der Rickmers Reederei und einer in der Rickmers-Linie. Hinzu kommen ein duales Studium in Kooperation mit der HSBA Hamburg sowie weitere Ausbildungsstellen in der Rickmers Holding. Weiterhin haben wir regelmäßig Praktikanten in allen Unternehmensbereichen und betreuen Master- und Bachelorabsolventen.

Ergänzend haben wir im Jahr 2011 die Rickmers Academy gegründet, in der wir Fort- und Weiterbildung anbieten, die dem jeweiligen Bedarf angepasst wird (Office-Schulungen, Coaching, Projektmanagement, Zeitmanagement, Konfliktmanagement, Sales, interkulturelle Themen, rechtliche Grundlagen für Führungskräfte). Ferner gibt es individuelle Fortbildungs- und Coaching-Programme für unsere Nachwuchskräfte. Wir bieten Deutsch- und Englisch-Sprachkurse für unsere Mitarbeiter am Standort Hamburg oder auch online an; die Kosten trägt die Rickmers Gruppe.

Es bestehen ferner mehrere Kadetten-Programme, in deren Rahmen Schulabgänger eine Ausbildung zum Seefahrer absolvieren können. In Zusammenarbeit mit der Hochschule Wismar bieten wir für Offiziere verschiedene Kurse wie Krisenmanagement und Teammanagement auf der Brücke an. Darüber hinaus ermöglichen wir Aus- und Weiterbildungen in speziellen fachlichen Bereichen, beispielsweise der Bedienung von Schiffskränen und Trainings mit dem Schiffssimulator des Marine Training Center.

Wir geben unseren Mitarbeitern die Möglichkeit, über Austauschprogramme in unseren Auslandsstandorten tätig zu sein. Regelmäßig entsendet die Rickmers-Linie Mitarbeiter in die USA, einige Auszubildende der Rickmers Reederei sind nach der Ausbildung an den Standort Singapur gewechselt. Auch ein Abteilungsaustausch weltweit gleicher Anforderungsprofile (z. B. Buchhalter) ist möglich und wird ausdrücklich gefördert.

6.5 FÜHRUNG UND GLEICHSTELLUNG

Die Rickmers Gruppe ist in allen Erdteilen aktiv und vereint naturgemäß viele Nationalitäten unter einem Dach. Mitarbeiter aus mehr als 30 verschiedenen Nationen sind für uns tätig.

Daneben stellen wir sicher, aufgrund der speziell geforderten Qualifikationen in der Branche, dass ein gesunder Mix erfahrener und jüngerer Mitarbeiter vorliegt. Diversität hinsichtlich der Nationalitäten, des Alters, des Geschlechts und der Religion ist somit am Hauptsitz Hamburg sowie an allen inländischen und internationalen Niederlassungen und Repräsentanzen selbstverständlich. Der Umgang mit unterschiedlichen kulturellen Verhaltensweisen und Gewohnheiten ist für die Rickmers Gruppe fest im Tagesgeschäft verankert.

Führungsleitlinien sind seit langem ausformuliert und veröffentlicht. Sie werden bei Bedarf an aktuelle Bedürfnisse angepasst. Damit unterstützen wir den offenen Umgang der Mitarbeiter und Führungskräfte miteinander. Führung bedeutet für die Rickmers Gruppe, mit gutem Beispiel voranzugehen und Mitarbeitern sowie Kollegen mit Respekt, Toleranz und Offenheit zu begegnen. Die Mitarbeiter werden aktiv gefördert, Verantwortung zu übernehmen. Insgesamt ist der Führungsstil kooperativ und teambezogen, gepaart mit einer sach- und zielorientierten Arbeitsweise.

Wir führen regelmäßige Mitarbeitergespräche durch, denen ein standardisierter und verbindlicher Leitfadentext zu Grunde liegt. Neben einem gegenseitigen Feedback beinhaltet das Mitarbeitergespräch auch Zielvereinbarungen und Themen zur individuellen Personalentwicklung. Für unsere Führungskräfte sind die Zielvereinbarungen oftmals mit variablen Gehaltsbestandteilen gekoppelt. Im Rahmen der Jahresgespräche bieten wir Gelegenheit für offene Kritik und Verbesserungsvorschläge, die Personalabteilung steht zusätzlich als Ansprechpartner zur Verfügung.

6.6 CREWING

Wir werben Crewmitglieder ebenfalls weltweit an, teilweise bilden wir Seeleute selbst aus. Nach der strategischen Neuausrichtung der Rickmers Gruppe ist das Crewing – die Anwerbung und Disposition von Seeleuten – ein wesentlicher Bestandteil des Geschäftsbereichs Maritime Services. Aktuell ordnen wir unsere Crewing Aktivitäten in Manila auf den Philippinen neu und verfolgen das Ziel, eine A-Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten in China zu erlangen, um eine eigene Crewing Agentur in Shanghai zu etablieren.

Unsere Crewing Politik basiert darauf, unseren Seeleuten Karrieren auf See vom Kadetten bis zum Kapitän zu ermöglichen. Wir sind dabei an einer langfristigen Zusammenarbeit mit loyalen, motivierten und hervorragend ausgebildeten Seefahrern interessiert, die sich dem Teamgeist der Rickmers Gruppe zugehörig fühlen. Dazu zählt eine Kultur der gegenseitigen Akzeptanz unter Seefahrern unterschiedlicher Nationalitäten an Bord der Schiffe.

Die Rickmers Gruppe ist für Seeleute ein attraktiver Arbeitgeber. Wir bieten langfristige Arbeitsverträge, eine wettbewerbsfähige Vergütung, eine gute Ausbildung sowie weitere Incentives. Hohe Sicherheitsstandards sind für uns selbstverständlich.

7 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Als global tätiges Schifffahrtsunternehmen sind wir einer Reihe von Veränderungen und Unsicherheiten ausgesetzt. Die Wachstumsstrategie und die Risikopolitik sollen dazu beitragen, den Wert des Unternehmens stetig und nachhaltig zu steigern, die mittel- bis langfristigen finanziellen Ziele zu erreichen und den Fortbestand des Unternehmens langfristig zu sichern.

7.1 DARSTELLUNG DES CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS

Im Rickmers Konzern erfolgen die Identifizierung und der Umgang mit Chancen im Rahmen der strategischen Unternehmensführung. Chancen werden dabei durch die fortlaufende Beobachtung und Analyse der für uns relevanten Märkte identifiziert. Dies erfolgt einerseits auf der Basis von Marktdaten und andererseits im Zuge eines persönlichen Austauschs mit unseren Geschäftspartnern. Auf Grundlage dieser Analyse werden Maßnahmen in die Wege geleitet, die auf ein profitables Wachstum ausgerichtet sind und den Unternehmenswert nachhaltig steigern.

Chancen und Risiken sollen dabei nicht nur auf Ebene der Holding erkannt und verfolgt werden, sondern bereits auf Ebene der Geschäftsbereiche. Dazu sind die drei Bereiche eigenständig aufgestellt und verfügen über entsprechende Gestaltungskompetenz.

Risikomanagementsystem

Das Risikomanagement der Rickmers Gruppe hat das Ziel, die vielfältigen und mit jeder Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken frühestmöglich zu identifizieren, zu bewerten und gegebenenfalls durch entsprechende Maßnahmen zu begrenzen bzw. zu vermeiden. Dadurch sollen potenzielle Schäden vom Unternehmen abgewendet und eine mögliche Gefährdung des Fortbestandes des Unternehmens verhindert werden.

Unternehmerische Risiken werden bewusst nur eingegangen, wenn diese überschaubar sind und zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Entsprechend der Organisationsstruktur der Rickmers Gruppe ist das Risikomanagementsystem dezentral aufgebaut. Die Rickmers Gruppe unterhält ein konzernweit installiertes Kontroll- und Steuerungssystem, das die Entwicklung der Geschäfte und die damit verbundenen Risiken regelmäßig misst, bewertet und deren Auswirkungen auf den Konzern überwacht. Der Geschäftsführung und dem Management stehen dafür entsprechende Berichtssysteme zur Verfügung. So werden mit dem Planungs- und Controllingsystem regelmäßig Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung analysiert und damit zeitnah operative wie auch bestandsgefährdende Risiken identifiziert. Dadurch können rechtzeitig angemessene Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

Die in den Geschäftsfeldern und weltweiten Niederlassungen ermittelten Risiken sollen künftig regelmäßig an das im Aufbau befindliche zentrale Risikomanagement gemeldet werden. Das zentrale Risikomanagement soll dann die Risiken der gesamten Organisation überwachen, diese in einer Gesamtbetrachtung zusammenfassen und regelmäßig bzw. ad hoc an die Geschäftsführung der Rickmers Gruppe berichten.

Die im Rahmen der Risikosteuerung zu treffenden Maßnahmen werden sowohl dezentral als auch zentral vollzogen und durch entsprechende Systeme abgebildet.

Die verwendeten Instrumente des Risikomanagements sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden ständig überprüft, weiterentwickelt und den geschäftlichen Umfeldbedingungen angepasst. Als ein Teil des Risikomanagements werden Risiken abgesichert. Für eventuelle Schadensfälle und Haftungsrisiken aus den

täglichen Geschäften wurden Versicherungen abgeschlossen. Es bestehen unter anderem die branchenüblichen Haftpflicht- und Sachversicherungen sowie die standardmäßigen Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

7.2 RISIKEN

7.2.1 Umfeld- und Branchenrisiken Zunehmende Bedrohung durch Piraterie

In der Schifffahrt ist seit längerem eine stärkere Bedrohung durch Piraterie zu beobachten. Dies gilt insbesondere für Südostasien, den Pazifischen Ozean und den Golf von Aden. Die Piraten verfolgen das Ziel, Schiffe in ihre Gewalt zu bringen und Lösegelder zu erzwingen. 2011 war eine weitere Professionalisierung der Piraten zu beobachten. Die Nutzung von Mutterschiffen als Basis auf See, von denen aus die Piraten mit ihren Schnellbooten (Skiffs) operieren, ist inzwischen fester Bestandteil der Bedrohung geworden.

Die Rickmers Gruppe reagiert auf dieses Risiko mit geeigneten Investitionen, Trainings und anderen Maßnahmen, die aus Sicherheitsgründen nicht näher erläutert werden können. Den Risiken aus Piraterie wird damit im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten entgegengewirkt.

Risiken der Insolvenz von Fondsgesellschaften

Ausgelöst durch die Wirtschafts- und Finanzmarktkrise sind die Geschäftsrisiken von Fondsgesellschaften in den letzten drei Jahren angestiegen. Derartige Risiken entstehen unter anderem durch den Ausfall wesentlicher Vertragspartner, wie etwa Charterer, die aufgrund der Entwicklung der Frachtraten ihrerseits in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind. So besteht das Risiko, für Schiffe zeitweise keine Anschlussbeschäftigung zu bekommen bzw. eine Anschlussbeschäftigung nur zu verschlechterten Konditionen abschließen zu können. Dies führt in Einzelfällen zu finanziellen Schieflagen.

Die verschlechterte wirtschaftliche Situation einiger Fondsgesellschaften birgt somit zum einen das Risiko eines Ausfalls von Forderungen gegenüber Vertragspartnern und zum anderen besteht das Risiko von möglichen Wertberichtigungen für Fondsbeteiligungen, die die Rickmers Gruppe als Gründungskommanditist an den einzelnen Gesellschaften hält.

Darüber hinaus besteht bei der Insolvenz einer Fondsgesellschaft neben einem nicht zu unterschätzenden Reputationsschaden für die Rickmers Gruppe als Kommanditist gegebenenfalls das Risiko einer Rückzahlungsverpflichtung für in der Vergangenheit erhaltene Auszahlungen, die als Vorabgewinnausschüttung nicht durch Gewinne gedeckt sind.

7.2.2 Unternehmensstrategische Risiken

Ausgelöst durch die nachhaltigen Veränderungen in der Schifffahrt – die höhere Bedeutung der Energieeffizienz, die Nachfrage nach größeren Schiffen mit geringeren Slotkosten und die Verknappung von Finanzmitteln – hat das Management der Rickmers Gruppe drei grundsätzliche unternehmensstrategische Risiken ermittelt. Es bestehen für Unternehmen der Schifffahrt grundsätzliche Risiken in mangelnder Marktorientierung, fehlender organisatorischer Effizienz und ungeeigneten Finanzierungsstrukturen.

Die Rickmers Gruppe hat bereits im Jahr 2010 damit begonnen, ihre Strategie grundlegend neu zu formulieren und diesen Strategieprozess 2011 konsequent fortgeführt. Das Ziel unserer Bemühungen war es, die Organisation der Marktsituation anzupassen und insbesondere auf die Anforderungen des Kapitalmarktes vorbereitet zu sein.

Die eigenständige Leitung der Geschäftsbereiche erlaubt es uns heute, bedarfsgerechte Lösungen für Asset Management und Ship Management sowie für die Kunden der Rickmers-Linie zu präsentieren. Die Rickmers Gruppe kann mit dieser Neuaufstellung wesentlich schneller und zielgerichteter auf Marktveränderungen reagieren.

7.2.3 Leistungswirtschaftliche Risiken

Die Rickmers Gruppe ist grundsätzlichen Leistungsmindernden Risiken ausgesetzt. Hierzu zählen im Wesentlichen eine fehlende Auslastung oder unbeschäftigte Schiffe, zu geringe Charraten und unauskömmliche Frachtraten. Kostenseitig sind ferner unerwartet steigende Kosten für Rohmaterial, Betriebsstoffe und Crews zu nennen.

Risiken aus Unterbeschäftigung

Es besteht das Risiko, dass die Flotte der Rickmers Gruppe nicht ausreichend ausgelastet wird, niedrige Charter abgeschlossen oder Schiffe aufgelegt werden müssen. Die Rickmers Gruppe hat diesbezüglich ein aktives Portfolio-Management eingeführt, welches diese Risiken identifizieren und, soweit möglich, Gegenmaßnahmen vorbereiten soll.

Hinsichtlich der Beschäftigungsrisiken in der Vercharterung spielt die Energieeffizienz der Flotte eine wesentliche Rolle. Geringe Einsparungen beim Treibstoff haben weit höhere Bedeutung für die Linienreedereien als die Preisanpassung bei Charters oder Bereederungsentgelten. Erfolgreich umgesetzte Maßnahmen erhöhen die Chance auf auskömmliche Beschäftigung. Langfristig fehlende Beschäftigung und das Risiko geminderter Bereederungserlöse können damit ebenfalls vermieden werden.

Ein Maßnahmenprogramm zur Erhöhung der Energieeffizienz bei eigenen und treuhänderisch verwalteten Schiffen sowie auch in Kooperation mit den Charterern wurde 2011 gestartet.

Risiken aus Forderungsausfall oder Charnachverhandlungen

Vor dem Hintergrund der Schifffahrtskrise besteht grundsätzlich ein Adressausfallrisiko für Charter und in geringerem Maße für Frachtgebühren. Die Rickmers Gruppe ist bestrebt, bei der Auswahl der Charterer potenzielle Adressausfallrisiken weitgehend auszuschließen. Darüber hinaus wird dieses Risiko über das Forderungsmanagement der Rickmers Holding ständig überwacht, um rechtzeitig etwaige Forderungsausfälle zu verhindern. Die Rickmers Gruppe ist darauf vorbereitet, die Zahlungen mit Hilfe von geeigneten Maßnahmen, wie beispielsweise Arrestierungen, durchzusetzen.

Anfragen auf Charterreduzierung hat die Rickmers Gruppe in der Vergangenheit nicht akzeptieren müssen. Aufgrund bestehender Verträge gibt es für Nachverhandlungen bei den Charters keine rechtliche Grundlage.

Risiken aus unauskömmlichen Frachtraten

Für den Geschäftsbereich Logistics Services bestehen Preisänderungsrisiken für die Frachtraten. Diese können unter anderem durch erhöhten Preiswettbewerb und protektionistische Tendenzen entstehen. Ferner kann eine geringere Auslastung der Schiffe dazu führen, dass gegebenenfalls geringer zahlende Ladung akzeptiert werden muss.

Grundsätzlich ist die Rickmers-Linie durch die Sicherstellung hoher Qualität der Dienstleistung als Linienreederei gut gegen einen außergewöhnlichen Frachtratenverfall gewappnet. Insbesondere die Fahrplan- und Termintreue sowie das spezialisierte Know-how im Cargo-Handling und bei der Ladungssicherung dienen der außerordentlich hohen Kundenbindung der Rickmers-Linie.

Die Rickmers-Linie begegnet den Preisänderungs- und Wettbewerbsrisiken durch Protektionismus ferner dadurch, dass regelmäßig geeignete Kooperationen mit teilweise lokal ansässigen Geschäftspartnern geprüft werden.

Risiken aus unerwarteten Kostenerhöhungen

Ferner besteht für Logistics Services ein Risiko in der Kostenentwicklung des Schiffsbetriebs. Die Geschäftsleiter beobachtet die Preisentwicklung für Kosten der Beschaffung, um entsprechende Gegenmaßnahmen, z. B. Bunker Hedging, bei Bedarf einleiten zu können. Ferner ist etwa die Bunkerpreisentwicklung

größtenteils durch den so genannten Bunker Adjustment Factor (BAF) gedeckt. Hierbei wird eine Bunkerpreiserhöhung mit einer Zeitverzögerung über den BAF vom Kunden ausgeglichen.

Risiken aus unerwartet eingeschränkter Verfügbarkeit
Neben den marktseitigen Risiken bestehen auch technische für die Leistungserbringung der Geschäftsbereiche. Die Verfügbarkeit der Schiffe kann durch technische Ursachen eingeschränkt werden. In Bezug auf die technische Verfügbarkeit hat die Rickmers Gruppe seit jeher einen Marktvorteil gegenüber anderen Anbietern, da Ship Manager und Linienreederei aus einem Konzern kommen, die gegenseitigen Anforderungen bekannt sind und somit gravierende Folgen vermieden werden können bzw. schnell Abhilfe geschaffen werden kann.

Mit den beschriebenen Maßnahmen zur Risikovermeidung sieht sich die Rickmers Gruppe gut aufgestellt, um leistungswirtschaftlichen Risiken vorzubeugen.

7.2.4 Finanzwirtschaftliche Risiken Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

Die Rickmers Gruppe ist mit ihren geschäftlichen Aktivitäten weltweit vertreten. Damit ist der Konzern im Rahmen seiner operativen Geschäftstätigkeit im Wesentlichen Liquiditätsrisiken sowie Zinsänderungs-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten.

Es ist Politik des Unternehmens, die aus dem gewöhnlichen Geschäft resultierenden Marktpreisrisiken durch den Einsatz von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Die einzelnen Regeln, Kompetenzen und Abläufe sowie die Limits für Transaktionen und Risikopositionen werden in Richtlinien und Ausführungsbestimmungen festgelegt. Die Einhaltung wird laufend überwacht. Grundlage aller Sicherungsgeschäfte der Unternehmensgruppe sind grundsätzlich entsprechend bilanzierte oder zukünftige Grundgeschäfte. Für die Erfassung, Bewertung und Berichterstattung der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte wird anerkannte Standardsoftware eingesetzt.

Liquiditätsrisiken

Ziel des Liquiditätsmanagements ist es, bestehende und zukünftige Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen. Zu diesem Zweck wird die Liquidität im Konzern zentral im Kompetenzcenter Group Treasury & Risk gesteuert. Steuerungsgrößen sind die verfügbaren Liquiditätsreserven, die sich aus Bankguthaben, kurzfristigen Geldanlagen und einer fest zugesagten Kreditlinie zusammensetzen. Grundlage für die Disposition ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auch auf die derivativen Finanzinstrumente. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Kontrahenten Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden.

Zinsänderungsrisiken

Im Regelfall werden in Anspruch genommene Darlehen auf Basis kurzfristigen Zinsfestschreibungen (3–6 Monate) gewährt. Mit Hilfe von Zinssicherungsinstrumenten stellt die Gruppe ein angemessenes Verhältnis zwischen variablen und festverzinslichen Finanzschulden her.

Währungsrisiken

Ein Großteil der Leistungen in der internationalen Schifffahrt wird in USD fakturiert. Dies betrifft insbesondere Charter- und Frachtraten sowie Treibstoffkosten. Finanzierungen bestehen ebenfalls fast ausschließlich in USD. So ist in der Rickmers Gruppe der USD die funktionale Währung. Dennoch kommt es in unserer Logistiksparte aufgrund der Fakturierungsusancen teilweise zu Euro-Einnahmen. Verwaltungs- und Personalkosten fallen ebenfalls überwiegend in Euro an. Die Unternehmensgruppe ist bei Einnahmen und Ausgaben folglich dem Risiko von Währungsschwankungen ausgesetzt.

Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursveränderungen werden entsprechende Sicherungsgeschäfte abgeschlossen.

Finanzverbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten der Rickmers Gruppe gegenüber Kreditinstituten belaufen sich auf 1.541,8 Mio €. Sie reduzieren sich jährlich in Höhe der mit den Banken vertraglich vereinbarten Tilgungsleistungen. Die Fälligkeit der Darlehen liegt zu 90 Prozent in 2015. Es besteht das Risiko der Ablehnung einer Anschlussfinanzierung durch Banken generell und zu angemessenen Konditionen. Dies wird zum gegebenen Zeitpunkt vom Geld- und Kapitalmarktumfeld abhängig sein.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Kreditschutzklauseln vereinbart, welche das Eigenkapital, die Liquidität, den Verschuldungsgrad sowie die Zins- und Kapitaldienstdeckung umfassen. Zum 31. Dezember 2011 sind diese Klauseln eingehalten. Die Geschäftsführung geht aufgrund der Planung davon aus, diese Wertgrenzen auch für das laufende Geschäftsjahr einzuhalten.

Ausfallrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfügt die Rickmers Gruppe über ein entsprechendes Forderungsmanagement mit einer regelmäßigen Überwachung der Debitoren inkl. Altersstruktur der fälligen Forderungen.

Steuerrisiken, Gewerbesteuern, Körperschaftssteuern

Die Ertragsbesteuerung der Unternehmensgruppe erfolgt über die private Einkommenssteuer der Gesellschafter. Darüber hinaus hat die Gesellschaft steuerlichen Risiken (z. B. Gewerbesteuer) durch Rückstellungsbildung Rechnung getragen.

7.2.5 Personalrisiken

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für das erfolgreiche und starke Wachstum der Rickmers Gruppe ist die richtige Qualifikation und hohe Motivation unserer Mitarbeiter.

Hieraus ergeben sich verschiedene Einzelrisiken für die Rickmers Gruppe. Insbesondere in der global agierenden Schifffahrtsbranche sind bestimmte Qualifikationen und Erfahrungen unerlässlich, allerdings besonders im see-fahrenden Personal potenziell unterrepräsentiert. Daher ist die Rickmers Gruppe an verschiedenen Ausbildungszentren beteiligt und unterhält z. B. in Hamburg mit dem MTC (Marine Training Center) ein überregional bekanntes Schulungszentrum für Seeleute.

Die Demografie und Altersstruktur, mangelnde Qualifikation und Weiterbildung sowie eine erhöhte Fluktuation von Leistungs- und Know-how-Trägern sind daher für alle Unternehmen leistungshemmende Faktoren, denen es zu begegnen gilt.

Der Personalauswahl, -beschaffung und -entwicklung sowie insbesondere der Personalbindung und Mitarbeiterzufriedenheit kommen in diesem Zusammenhang zentrale Bedeutung zu. Die Rickmers Gruppe hat verschiedene Maßnahmen zur Bindung der Mitarbeiter eingeführt, die im Mitarbeiterbericht ausführlich beschrieben werden. Die Summe der Maßnahmen ist geeignet, den beschriebenen Risiken der Personalbeschaffung und -entwicklung angemessen zu begegnen.

Dem Risiko von Rechtsverstößen durch Mitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit wird durch spezielle Schulungen entgegengetreten. Handbücher sowie der Erlass von einheitlichen Richtlinien und Regelungen tragen ebenso zu einer Risikominimierung bei wie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips.

7.2.6 IT-Risiken

Die Verfügbarkeit von IT-Systemen ist durch eine fortschreitende Automation von Prozessen immer wichtiger geworden.

Die Rickmers Gruppe verfügt über ein externes Rechenzentrum in Ergänzung zu den lokalen Servern. Durch nachhaltige, redundante Datenhaltung und sowohl zentral als auch dezentral ausgelegte IT-Komponenten wird die Eintrittswahrscheinlichkeit von Betriebsunterbrechungen deutlich reduziert. Darüber hinaus schützen unsere hohen Sicherheitsstandards die Unternehmensdaten gegen Zugriffe von außen.

Die Rickmers Gruppe setzt weiterhin auf einen Ausbau seiner IT-Infrastruktur und des Netzwerkes, um die gespeicherten Informationen nach heutigen Sicherheitsstandards optimal zu schützen.

7.2.7 Rechtliche Risiken

Generell ist die Rickmers Gruppe bestrebt, ihre rechtlichen Risiken möglichst gering zu halten und zu kontrollieren. Wir haben die notwendigen Vorkehrungen getroffen, um Gefährdungen zu entdecken und gegebenenfalls unsere Rechte zu verteidigen. Risiken, die sich im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten ergeben, werden fortlaufend identifiziert, bewertet und kommuniziert.

Einige Gesellschaften der Rickmers Gruppe sind zurzeit in Rechtsstreitigkeiten oder Schiedsverfahren involviert. Das umfasst vereinzelt Streitigkeiten über Steuerfragen, Haftungsschäden bei Schiffen und Ladung sowie aus bestehenden vertraglichen Beziehungen mit Zulieferern und Kunden sowie hinsichtlich unserer KG-Fonds. Sollten diese Rechtsstreitigkeiten für die Gegenseite günstig ausgehen, kann dies in manchen Fällen zu großen Verlusten für die Rickmers Gruppe führen oder zumindest erhebliche Rechtsanwaltskosten nach sich ziehen. Haftungsschäden bei Schiffen und Ladung sind allerdings entsprechend versichert.

Die Rickmers Gruppe schenkt den Rechtsstreitigkeiten die notwendige Aufmerksamkeit, um finanzielle Schäden von der Rickmers Gruppe bestmöglich abzuwenden. Wir sehen uns gut für die beschriebenen Sachverhalte gerüstet.

7.3 GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION

Insgesamt sind nach Aggregation aller Einzelrisiken zu einer Gesamtrisikosituation aus heutiger Sicht keine den Fortbestand der Rickmers Gruppe gefährdenden Risiken erkennbar.

Das Risikomanagement der Rickmers Gruppe ist ferner geeignet, rechtzeitig Risiken zu identifizieren und Gegenmaßnahmen einzuleiten.

8 NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Bilanzstichtag hat es Veränderungen in der Zusammensetzung der Geschäftsführung und des Beirates gegeben. Herr Jan B. Steffens wird sein Mandat als CEO der Rickmers Holding sowie als CEO der Rickmers-Linie zum 31. März 2012 niederlegen und wird mit Wirkung zum 1. April 2012 Mitglied des Beirates der Rickmers Gruppe. Herr Ron D. Widdows wird Herrn Steffens in der Geschäftsführung als CEO der Rickmers Holding und der Rickmers-Linie nachfolgen.

Dr. Ignace Van Meenen, CFO der Rickmers Gruppe, wird Stellvertreter von Ron D. Widdows.

9 PROGNOSEBERICHT

9.1 WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die globalen Konjunkturaussichten haben sich im Laufe des Jahres 2011 vor dem Hintergrund der Schuldenkrise sukzessive eingetrübt. Der IWF weist auf die gestiegenen Unsicherheiten durch das finanzielle Umfeld in den USA und Europa hin und hält eine nachhaltige Weltwirtschaftskrise für möglich.

Den Anstieg des Welthandels prognostiziert der IWF für 2012 mit 5,8 Prozent, nach 7,5 Prozent im Jahr 2011. Dabei stützen die Entwicklungs- und Schwellenländer die Weltwirtschaft mit einer erwarteten Wachstumsrate von 6,1 Prozent im Jahr 2012. Insbesondere China werde weiter kräftig wachsen. Allerdings werden auch für China zwar weiterhin hohe, aber im Zeitablauf geringere Wachstumsraten erwartet. So betrug das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2011 rund 9,5 Prozent; für 2012 werden aktuell 8,0 Prozent erwartet.

Die mittel- und langfristigen Rahmenbedingungen für die Schifffahrt bleiben positiv. Experten gehen davon aus, dass der internationale Handel weiter zunehmen und ein Großteil der Waren auch weiterhin mit Schiffen transportiert werden wird. Davon werden auch die deutschen Reedereigesellschaften profitieren, erwartet der Verband Deutscher Reeder (VDR).

Der VDR erwartet, dass die Reedereien im Geschäftsjahr 2012 ihre angekündigten Preiserhöhungen auch auf bestimmten Routen durchsetzen können. Die Kapazitätsentwicklung wird mittelfristig ebenfalls positiv gesehen. So kommen zwar neue Schiffe auf den Markt, gleichzeitig werden aber auch ältere Schiffe ausgemustert und verschrottet. Die Transportnachfrage, die durch die finanziellen Turbulenzen in Europa und Nordamerika gebremst ist, kann mittelfristig für eine Kehrtwende am Chartermarkt sorgen. Für eine kurzfristige Entlastung

könnte die Erhöhung der Verschrottungsaktivität sorgen. Langfristig prognostizieren Analysten eine Fortsetzung der Containerschifffahrt mit durchschnittlich zweistelligen Wachstumsraten. Die fortschreitende Globalisierung und die weiterhin erwartete starke Nachfrage aus Asien stützen diese Entwicklung.

Insbesondere für die kleineren Schiffe unter 3.000 TEU erwarten viele Analysten eine schnellere Erholung als für den Gesamtmarkt. Die geringe Neubauaktivität für Schiffe bis 3.000 TEU, das hohe Durchschnittsalter der Schiffe sowie der steigende Einsatz von Feedern, verursacht durch den Eintritt der Super-Post-Panamax-Schiffe, untermauern diese Prognose.

Der Branchendienst Alphaliner erwartet für das Jahr 2012 ein Flottenwachstum von 1,28 Mio. TEU bzw. 8,3 Prozent und ein Wachstum des Containerumschlags von 39 Mio. TEU bzw. 6,5 Prozent gegenüber dem Jahr 2011.

Die für 2012 erwarteten Schiffsablieferungen im Containermarkt belaufen sich auf 1,47 Mio. TEU vor Verschrottung und Lieferverschiebungen. Dies entspricht ca. 8,2 Prozent Wachstum der Containerflotte gegenüber dem Bestand Ende 2011 von rund 15,4 Mio. TEU.

Für die global getätigten Investitionen, die einen wichtigen Indikator für den Geschäftsbereich Logistics Services darstellen, wird für 2012 ein Zuwachs um 290 Mrd. USD bzw. 15,0 Prozent auf 2.260 Mrd. USD erwartet. Damit wird ein ca. 4 Basispunkte stärkeres Wachstum als 2011 prognostiziert.

Die Erhöhung wird mit 120 Mrd. USD auf die Stromerzeugung inklusive regenerativer Stromerzeugung und mit 80 Mrd. USD auf die Öl-, Gas- und Chemieindustrie zurückgeführt. Konkret ist neben Großkraftwerken auch der Sektor der Windenergie zu nennen. So haben zum Beispiel australische und neuseeländische Energieversorger Windkraftprojekte für 140 Turbinen mit Fertigstellung bis Ende 2013 abgeschlossen. Aus den USA wird ebenfalls von gestiegenen Importen von Windenergieanlagen berichtet.

In Indien wurden ferner Pläne vorgelegt, an der Südwestküste Indiens in Gujarat ein 1.200-Megawatt-Gaskraftwerk zu errichten. Schließlich werden beispielsweise im Nahen Osten große Infrastrukturprojekte auf den Weg gebracht.

Übertragen auf Frachttonnen ist der Anstieg im Jahr 2012 gemäß Drewry auf ca. 190 Mio. Frachttonnen prognostiziert. Das bedeutet einen Zuwachs von 14 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert von ca. 167 Mio. Frachttonnen. Bis 2015 soll das Volumen auf ca. 256 Mio. Frachttonnen steigen, das entspräche einem Wachstum von ca. 11 Prozent p. a.

Es gilt, diese Potenziale durch ausgewählte Routen und Trampdienste zu nutzen.

9.2 ERTRAGSLAGE

Die Rickmers Gruppe erwartet für 2012 ein moderates Wachstum mit positiver Wirkung auf das Jahresergebnis.

Wir gehen von leicht steigenden Umsatzerlösen aus und erwarten vor dem Hintergrund einer leichten Erholung der Märkte in der zweiten Hälfte des Jahres ein zumindest ausgeglichenes Ergebnis.

Der Schwerpunkt für Wachstum liegt bei dem Umsatz des Geschäftsbereiches Maritime Assets, vorwiegend durch geplante weitere vier Schiffe im Asset Management und Ganzjahreseffekte bei Chartererlösen aus den 2011 abgelieferten Schiffen.

Maritime Services rechnet mit zehn weiteren Schiffen im Ship Management für 2012 und einer entsprechenden Wirkung auf Umsatzerlös und Gewinn.

Logistics Services erwartet für 2012 keine wesentlichen Umsatzsteigerungen im bestehenden Geschäft. Wir gehen jedoch von einer positiven Entwicklung im Bereich neuer Kooperationen aus.

9.3 FINANZIERUNG

Die Rickmers Gruppe hat 2011 verschiedene Initiativen gestartet, mit denen die Finanzierung für ausgewählte Neubauprojekte gefördert und gegebenenfalls die Rekapitalisierung bestehender Schiffe erfolgen soll. Dabei werden zeitgemäße Instrumente und Strukturen evaluiert und auf ihre Machbarkeit hin geprüft. Die Ansprache des Kapitalmarktes wird angestrebt. Es ist keine konkrete Finanzierung von Neubauten für 2012 geplant.

9.4 INVESTITIONEN

Die Marktsituation wird auch 2012 zunächst von niedrigen Charraten und aufliegenden Schiffen geprägt sein. Eine Erholung der für Rickmers relevanten Märkte hängt wesentlich von der Nachfrage für Container sowie Schwergut, Stückgut und Projektladung ab. Vor diesem Hintergrund sind Investitionen in Schiffe für 2012 nicht geplant. Die Investition in geeignete Beteiligungen, beispielsweise, um Kooperationen zu ermöglichen, ist jedoch Bestandteil nicht nur der Strategie von Logistics Services, sondern auch von Maritime Assets und Maritime Services.

Daneben sind Investitionen in die stetige Verbesserung der IT-Landschaft sowie der Prozesse und Strukturen vorgesehen.

9.5 CHANCEN

Die Rickmers Gruppe ist als einer der weltweit führenden Anbieter von maritimen Asset Management-, technischen Schiffsmanagement- und Logistikdienstleistungen verschiedenen Entwicklungen auf den nationalen und internationalen Märkten unterworfen. So, wie in dem Bericht zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung beschrieben, ergeben sich für uns daraus eine Reihe von Chancen. Diese wollen wir unter Nutzung unserer Stärken und Wettbewerbsvorteile kontinuierlich weiterentwickeln und ausbauen.

Wir sehen unsere Chancen derzeit in den folgenden Entwicklungen:

Chancen aus der Entwicklung des weltweiten Transportvolumens

Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass das weltweite Containertransportvolumen auch weiterhin schneller wachsen wird als der Welthandel. Die Rickmers Gruppe wird an dieser Marktentwicklung partizipieren.

Darüber hinaus erwarten wir eine wieder einsetzende Investitionstätigkeit im weltweiten Anlagenbaugeschäft, die mit einer deutlichen Zunahme der Nachfrage nach entsprechenden Transportdienstleistungen für Projekt- und Schwergutladung und damit für unseren Geschäftsbereich Logistics Services einhergehen wird.

Chancen aus der langjährigen Erfahrung

Der Rickmers Konzern blickt auf über eine 175-jährige Tradition zurück. So bestehen hervorragende langjährige Verbindungen zu allen Beteiligten in der maritimen Industrie wie Werften, Charterern und auch verschiedenen Investorengruppen.

Chancen aus langfristiger direkter Kundenverbindung und weltweiter Präsenz

Die Rickmers Gruppe verfügt im Bereich der Logistikdienstleistungen über langjährige Kundenverbindungen mit direktem Zugang zur Ladung. Weit über 90 Prozent des jährlichen Ladungsaufkommens von rund 2,5 Mio. Tonnen werden durch das weltweit über 17 Büros umfassende Rickmers-Linie-eigene Netzwerk generiert, nahezu ohne die Inanspruchnahme von Brokern. Diese Kundenbindungen wollen wir durch das Angebot intelligenter Lösungen ausbauen und kontinuierlich weiterentwickeln.

Chancen aus Konsolidierung

Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Geschäftsmodell als Anbieter und Manager von Schiffstonnage war bisher die Versorgung mit ausreichenden finanziellen Mitteln (Eigenkapital und Fremdkapital). Durch die Wirtschafts- und Finanzkrise sowie das krisenhafte Umfeld in der Schifffahrt kommt es jedoch zu einer weiteren Verknappung von finanziellen Mitteln für den maritimen Sektor. In der Folge sehen wir die bisherigen Geschäftsmodelle ohne eine entsprechende Weiterentwicklung als in ihrer Existenz gefährdet an und erwarten eine einsetzende Konsolidierung des Marktes. Hier sieht sich die Rickmers Gruppe durch ihre Neuausrichtung sehr gut aufgestellt und plant, sich ergebende Chancen aktiv aufzugreifen.

Chancen aus dem Trend zur Energieeffizienz

Aus unserer Sicht werden Umweltschutz und Energieeffizienz künftig eine immer bedeutendere Rolle in der Schifffahrt spielen. Diese Trends eröffnen der Rickmers Gruppe insbesondere im Bereich der Logistikdienstleistungen die Chance, durch Maßnahmen zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Optimierung des Schiffsbetriebes sowohl Kostenvorteile zu erzielen als auch Emissionen zu senken. Darüber hinaus sehen wir die Möglichkeit, diese bei uns bereits etablierten Maßnahmen als Servicedienstleistung unseren maritimen Partnern anzubieten.

Im Bereich der kommerziellen und technischen Schiffsdienstleistungen bieten sich neue Geschäftsmöglichkeiten durch die Investition in neue Schiffstonnage, die den Ansprüchen an Umweltschutz und Energieeffizienz genügt, um den Bedarf der Linienreedereien zu decken.

Chancen aus der Erweiterung des Produktportfolios und Erschließung neuer Kundengruppen

Die Rickmers Gruppe hat sich mit der neuen Segmentstruktur unter anderem zum Ziel gesetzt, bedarfsgerechte Dienstleistungen, Produkte und Lösungen für die maritime Wirtschaft zu entwickeln und anzubieten. Wir sehen in diesem Schritt die Grundlage dafür, das Kundenspektrum der Rickmers Gruppe zu erweitern. So können zum Beispiel durch die getrennte Steuerung der Geschäftsbereiche Maritime Assets und Maritime Services gezieltere Dienstleistungen z. B. für das kommerzielle Management der Schiffe angeboten werden. Im Asset Management können demnach auch Tanker und Offshore-Schiffe berücksichtigt werden, ohne zugleich das technische Management anzubieten.

Vor dem Hintergrund der dargestellten erwarteten Rahmenbedingungen blickt die Rickmers Gruppe optimistisch auf das Geschäftsjahr 2012. In allen drei Geschäftsfeldern Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services geht die Geschäftsführung davon aus, aufgrund ihrer starken Marktpositionen an der mittelfristig prognostizierten Aufwärtsbewegung der Schifffahrtsmärkte teilhaben zu können. Für 2012 wird entgegen den verhaltenen Prognosen zur Marktentwicklung mit einem moderaten Wachstum gerechnet. Daher erwartet die Geschäftsführung in allen drei Geschäftsfeldern Umsatz- und Ergebnisverbesserungen gegenüber dem Geschäftsjahr 2011.

KONZERNBILANZ

Zum 31. Dezember

AKTIVA

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	546	585	587
Geschäfts- oder Firmenwert	0	15	15
	546	600	602
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1	1	91.869
Seeschiffe	1.748.982	1.010.127	108.706
Technische Anlagen und Maschinen	0	0	5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.376	3.313	3.134
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.235	473.484	0
	1.782.594	1.486.925	203.714
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.615	1.570	1.580
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	49.009	42.105	10.187
Übrige Beteiligungen	12.263	16.625	16.676
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	44.416	50.378	13.773
Sonstige Ausleihungen	2.981	3.817	10.039
	110.284	114.495	52.255
	1.893.424	1.602.020	256.571
Umlaufvermögen			
Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.918	8.136	7.384
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	208	165	3.560
Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen	12.558	16.103	16.103
Fertige Erzeugnisse und Waren	224	924	277
Geleistete Anzahlungen	3.444	250	250
./i. erhaltene Anzahlungen	-13.766	-18.769	-21.584
	15.586	6.809	5.990
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.041	18.780	8.407
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	14.238	10.826	10.894
Sonstige Vermögensgegenstände	58.184	52.732	9.246
	91.463	82.338	28.547
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	51.470	110.304	65.982
	158.519	199.451	100.519
Rechnungsabgrenzungsposten	5.968	2.563	2.349
Aktive latente Steuern	2.073	313	192
Bilanzsumme	2.059.984	1.804.347	359.631

¹ Angabe der Vorjahreszahlen einschließlich des Konzernabschlusses Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, sowie der Entkonsolidierung der Immobiliensparte zu Vergleichszwecken.

PASSIVA

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Eigenkapital			
Festkapital	6.405	6.405	6.383
Rücklagekonten	405.712	381.689	304.484
Entnahmekonten	-73.138	-65.668	-65.693
Gewinnrücklagen	13.800	-58.248	-172.252
Aktiver Unterschiedsbetrag	-2.957	-2.957	-2.973
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	9.288	16.815	915
Erfolgssonderkonto der Muttergesellschaft	-49.913	15.001	19.525
Anteile anderer Gesellschafter	4.725	908	2.996
	313.922	293.945	93.385
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	8.063	5.440	5.462
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.463	1.492	1.492
Steuerrückstellungen	17.027	16.664	16.361
Sonstige Rückstellungen	63.665	50.740	24.157
	82.155	68.896	42.010
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541.797	1.362.346	200.196
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	2	196
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.862	23.633	12.004
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	624	754	664
Sonstige Verbindlichkeiten	82.512	46.604	4.923
	1.650.795	1.433.339	217.983
Rechnungsabgrenzungsposten	2.628	2.661	726
Passive latente Steuern	2.421	66	65
Bilanzsumme	2.059.984	1.804.347	359.631

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Umsatzerlöse	517.897	503.698	352.571
Bestandsveränderung	-2.764	913	912
Gesamtleistung	515.133	504.611	353.483
Sonstige betriebliche Erträge			
aus Währungsumrechnung	13.854	23.287	19.839
Übrige	12.903	93.194	16.439
	26.757	116.481	36.278
Materialaufwand			
Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe und für bezogene Waren	63.552	150.421	50.055
Aufwendungen für bezogene Leistungen	204.182	182.124	201.114
	267.734	332.545	251.169
Personalaufwand			
Löhne und Gehälter	61.797	54.628	53.152
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	5.991	6.223	5.912
	67.788	60.851	59.064
Abschreibungen			
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	75.793	77.945	38.624
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	622	0	0
	76.415	77.945	38.624
Sonstige betriebliche Aufwendungen			
aus Währungsumrechnung	17.987	20.226	19.907
Übrige	45.850	220.224	33.352
	63.837	240.450	53.259
Zwischensumme	66.116	-90.699	-12.355
Erträge aus Beteiligungen	742	955	955
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	10.006	-6.491	527
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des FAV	384	1.227	982
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.650	1.558	944
Abschreibungen auf Finanzanlagen	6.295	17.056	17.056
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	57.373	34.688	13.502
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	15.230	-145.194	-39.505
Außerordentliches Ergebnis	0	-20	-20
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	822	3.766	3.484
Sonstige Steuern	38	31	29
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	14.370	-149.011	-43.038

¹ Angabe der Vorjahreszahlen einschließlich des Konzernabschlusses Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, sowie der Entkonsolidierung der Immobiliensparte zu Vergleichszwecken.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Jahresergebnis	14.370	-149.011	-43.038
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	82.088	95.001	55.680
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0	5.396	1.403
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	-29	3	3
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	13.134	244.085	15.223
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	20.511	54.286	13.334
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	108	613	613
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	14	2.875	75
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte (einschl. geleisteter Anzahlungen)	-9.176	-13.966	1.766
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen, übrige Vermögensgegenstände und aktive Rechnungsabgrenzungsposten	41.716	-44.984	-6.122
Zunahme (+)/Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen (< 1 Jahr)	11.408	18.796	8.448
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungsposten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	1.934	-1.411	1.568
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	134.839	91.093	18.253
Investitionstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	37	4.309	2.287
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	11.065	15.993	9.523
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	308.742	438.914	995
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	1.442	1.941	8.163
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-502	-1.151	0
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	4.237	0	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-303.821	-421.704	2.652
Finanzierungstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	170	0	0
- Gesellschafterentnahmen und Kapitalrückzahlungen	7.811	14.019	51.108
- Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter	330	0	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	592.277	729.322	0
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	475.789	459.650	22.271
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	108.517	255.654	-73.379
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-60.465	-74.957	-52.474
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	0	169	169
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	45.441	62.512	0
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	513	9.544	5.252
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	65.982	113.373	113.373
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	51.470	110.304	65.982

¹ Angabe der Vorjahreszahlen einschließlich des Konzernabschlusses Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, sowie der Entkonsolidierung der Immobiliensparte zu Vergleichszwecken.

KONZERNANLAGENSPIEGEL

Für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember

in T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Endstand des Jahres
	Anfangs- stand des Jahres	Währungs- differenz	Zugänge Konsoli- dierungs- kreis	Übrige Zugänge	Umbu- chungen	Übrige Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände							
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2.620	2	1	261	0	62	2.823
Geschäfts- oder Firmenwert	1.469	0	0	0	0	0	1.469
	4.089	2	1	261	0	62	4.292
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	115.700	1	26	0	0	115.699	27
Seeschiffe	313.445	83.402	1.045.412	11	682.137	0	2.124.407
Technische Anlagen und Maschinen	88	0	0	0	0	88	0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.052	70	756	994	0	401	11.472
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	-15.769	477.866	307.476	-682.137	50.328	37.107
	439.285	67.704	1.524.060	308.481	0	166.516	2.173.013
Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.635	0	100	95	0	161	1.670
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	27.212	1.507	103.211	10.006	0	20.262	121.674
Übrige Beteiligungen	16.941	0	0	883	0	590	17.233
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.773	1.206	36.606	335	0	5.938	45.981
Sonstige Ausleihungen	10.039	0	0	200	0	7.258	2.981
	69.600	2.713	139.917	11.519	0	34.209	189.539
Gesamt	512.974	70.419	1.663.977	320.261	0	200.787	2.366.844

Anfangs- stand des Jahres	Währungs- differenz	Abschreibungen					Buchwerte	
		Zugänge Konsoli- dierungs- kreis	Außerplan- mäßige Abschrei- bungen	Abschrei- bungen des Jahres	Übrige Abgänge	Endstand des Jahres	31.12.2011	31.12.2010
2.033	2	1	0	301	61	2.277	546	587
1.454	0	0	0	15	0	1.469	0	15
3.487	2	1	0	316	61	3.745	546	602
23.830	1	25	37	870	24.738	26	1	91.869
204.739	7.704	93.497	0	69.485	0	375.425	1.748.982	108.706
83	0	0	0	1	83	0	0	5
6.918	44	477	0	955	298	8.096	3.376	3.134
0	387	2.356	4.129	0	0	6.872	30.235	0
235.570	8.136	96.355	4.166	71.311	25.119	390.419	1.782.594	203.714
55	0	0	0	0	0	55	1.615	1.580
17.025	1.067	71.598	0	0	17.025	72.665	49.009	10.187
265	0	0	4.729	0	22	4.972	12.262	16.676
0	0	0	1.565	0	0	1.565	44.416	13.773
0	0	0	0	0	0	0	2.981	10.039
17.345	1.067	71.598	6.295	0	17.047	79.257	110.282	52.255
256.402	9.205	167.954	10.461	71.627	42.227	473.421	1.893.422	256.571

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

Zum 31. Dezember

Mutterunternehmen				
Kapitalanteile der Kommanditisten				
in T€	Festkapital	Rücklagekonten	Entnahmekonten	erwirtschaftetes Erfolgs- sonderkonto
Stand am 31.12.2009	6.383	247.629	-62.166	103.051
Einlagen			216	
Entnahmen/Ausschüttungen		-46.196		
Einstellung Rücklagekonten		98.933	-3.743	-910
Änderungen des Konsolidierungskreises				-82.616
Umgliederungen				
Übrige Veränderungen				
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag		4.118		
Übriges Konzernergebnis				
Konzerngesamtergebnis		4.118		
Stand am 31.12.2010	6.383	304.484	-65.693	19.525
Einlagen		170		
Entnahmen/Ausschüttungen			-7.445	
Einstellung Rücklagekonten		19.525		-19.525
Änderungen des Konsolidierungskreises				
Umgliederungen				
Verschmelzung	22	81.533		
Übrige Veränderungen				
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag				-49.913
Übriges Konzernergebnis				
Konzerngesamtergebnis				-49.913
Stand am 31.12.2011	6.405	405.712	-73.138	-49.913

Gewinnrücklagen		Kumuliertes übriges Konzernergebnis	Eigenkapital ohne Anteile anderer Gesell- schafter	Minderheiten Anteile anderer Gesellschafter	Konzern Eigenkapital	Unterschiedsbetrag aus der Kapital- konsolidierung
Erwirtschaftete Gewinnrück- lagen	Aktiver Unterschieds- betrag	Ausgleichsposten aus der Fremdwährungs- umrechnung				
-108.750	-3.004	-1.089	182.054	3.033	185.087	5.516
			216		216	
			-50.849	-261	-51.110	
			-47.185		-47.185	
-63.502			31		31	-54
	31					
		2.004	2.004		2.004	
			4.118	224	4.342	
			4.118	224	4.342	
-172.252	-2.973	915	90.389	2.996	93.385	5.462
			170		170	
			-7.445	-340	-7.785	
	16	-779	-763	2.305	1.542	3.386
123.002			204.557		204.557	
-1.469			-1.469		-1.469	-785
64.519			14.606	-236	14.370	
		9.152	9.152		9.152	
64.519		9.152	23.758	-236	23.522	
13.800	-2.957	9.288	309.197	4.725	313.922	8.063

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	18	5	59	464	546	0	546
davon Geschäfts- oder Firmenwert	0	0	0	0	0	0	0
Sachanlagen	1.779.943	424	1.840	549	1.782.756	-162	1.782.594
davon Seeschiffe	1.749.144	0	0	0	1.749.144	-162	1.748.982
davon geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.235	0	0	0	30.235	0	30.235
Finanzanlagen	97.711	628	8.794	294.508	401.641	-291.357	110.284
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	39.833	569	8.607	0	49.009	0	49.009
	1.877.672	1.057	10.693	295.521	2.184.943	-291.519	1.893.422
Umlaufvermögen							
Vorräte	2.775	1.857	10.954	0	15.586	0	15.586
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	73.312	84.271	9.154	3.479	170.216	-78.753	91.463
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	29.248	9.532	10.552	2.138	51.470	0	51.470
	105.335	95.660	30.660	5.617	237.272	-78.753	158.520
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	3.890	2.730	1.644	107	8.371	-330	8.041
Vermögen	1.986.897	99.447	42.997	301.245	2.430.586	-370.602	2.059.984
Rückstellungen	57.289	9.614	14.480	2.102	83.485	-1.330	82.155
Verbindlichkeiten	1.691.521	13.932	15.795	7.022	1.728.270	-77.475	1.650.795
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541.797	0	0	0	1.541.797	0	1.541.797
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	4.503	927	0	0	5.430	-381	5.049
Schulden	1.753.313	24.473	30.275	9.124	1.817.185	-79.186	1.737.999

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2011

Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	207.724	86.634	218.211	5.328	517.897	0	517.897
mit anderen Segmenten	31.176	28.558	78	0	59.812	-59.812	0
	238.900	115.192	218.289	5.328	577.709	-59.812	517.897
Bestandsveränderung	0	43	-3.545	738	-2.764	0	-2.764
Gesamtleistung	238.900	115.235	214.744	6.066	574.945	-59.812	515.133
Sonstige betriebliche Erträge	12.373	5.258	7.784	9.259	34.674	-7.917	26.757
Materialaufwand	59.221	62.350	202.004	2.028	325.603	-57.869	267.734
Personalaufwand	12.796	40.371	11.140	6.639	70.946	-3.158	67.788
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	73.756	157	565	1.315	75.793	0	75.793
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	622	0	0	0	622	0	622
	74.378	157	565	1.315	76.415	0	76.415
Sonstige betriebliche Aufwendungen	36.633	9.349	13.772	10.895	70.649	-6.812	63.837
Zwischensumme	68.245	8.266	-4.953	-5.552	66.006	110	66.116
Erträge aus Beteiligungen	568	0	0	6.304	6.872	-6.130	742
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	9.292	171	543	0	10.006	0	10.006
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des FAV	384	0	0	0	384	0	384
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.295	1.041	124	139	2.599	-949	1.650
Abschreibungen auf Finanzanlagen	6.295	0	0	0	6.295	0	6.295
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	55.411	15	177	2.722	58.325	-952	57.373
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	18.078	9.463	-4.463	-1.831	21.247	-6.017	15.230
Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-226	470	407	169	820	2	822
Sonstige Steuern	25	1	7	5	38	0	38
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	18.279	8.992	-4.877	-2.005	20.389	-6.019	14.370

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2010

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	14	22	84	480	600	0	600
davon Geschäfts- oder Firmenwert	0	15	0	0	15	0	15
Sachanlagen	1.485.344	414	1.904	423	1.488.085	-1.160	1.486.925
davon Seeschiffe	1.010.290	0	0	0	1.010.290	-163	1.010.127
davon geleistete Anzahlungen u. Anlagen im Bau	474.481	0	0	0	474.481	-997	473.484
Finanzanlagen	101.183	530	8.802	301.582	412.097	-297.602	114.495
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	33.019	473	8.613	0	42.105	0	42.105
	1.586.541	966	10.790	302.485	1.900.782	-298.762	1.602.020
Umlaufvermögen							
Vorräte	2.271	984	3.554	0	6.809	0	6.809
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	59.858	70.039	5.720	5.035	140.652	-58.314	82.338
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	74.727	11.427	16.778	7.372	110.304	0	110.304
	136.856	82.450	26.052	12.407	257.765	-58.314	199.451
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	964	347	1.463	75	2.849	27	2.876
Vermögen	1.724.361	83.763	38.305	314.967	2.161.396	-357.049	1.804.347
Rückstellungen	52.550	5.426	9.758	1.162	68.896	0	68.896
Verbindlichkeiten	1.459.146	14.494	6.975	11.032	1.491.647	-58.308	1.433.339
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.353.844	0	0	8.502	1.362.346	0	1.362.346
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	2.168	559	0	0	2.727	0	2.727
Schulden	1.513.864	20.479	16.733	12.194	1.563.270	-58.308	1.504.962

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2010

Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	214.822	72.474	201.444	14.958	503.698	0	503.698
mit anderen Segmenten	29.465	18.122	6	436	48.029	-48.029	0
	244.287	90.596	201.450	15.394	551.727	-48.029	503.698
Bestandsveränderung	0	17	3.072	-2.176	913	0	913
Gesamtleistung	244.287	90.613	204.522	13.218	552.640	-48.029	504.611
Sonstige betriebliche Erträge	95.810	5.737	10.506	11.194	123.247	-6.766	116.481
Materialaufwand	134.919	42.506	195.812	4.072	377.309	-44.764	332.545
Personalaufwand	12.018	35.962	10.696	5.150	63.826	-2.975	60.851
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	59.191	142	600	18.045	77.978	-33	77.945
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	0	0	0	0	0	0	0
	59.191	142	600	18.045	77.978	-33	77.945
Sonstige betriebliche Aufwendungen	206.194	10.668	12.340	17.242	246.444	-5.994	240.450
Zwischensumme	-72.225	7.072	-4.420	-20.097	-89.670	-1.029	-90.699
Erträge aus Beteiligungen	765	3.065	0	25.730	29.560	-28.605	955
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-6.932	103	284	54	-6.491	0	-6.491
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des FAV	908	245	0	74	1.227	0	1.227
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.195	705	160	120	2.180	-622	1.558
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9	0	0	17.047	17.056	0	17.056
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	24.873	6	107	10.411	35.397	-709	34.688
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-101.171	11.184	-4.083	-21.577	-115.647	-29.547	-145.194
Außerordentliches Ergebnis	0	0	-20	0	-20	0	-20
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.714	337	85	647	3.783	-17	3.766
Sonstige Steuern	3	2	18	8	31	0	31
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-103.888	10.845	-4.206	-22.232	-119.481	-29.530	-149.011

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	18.279	8.992	-4.877	-2.005	20.389	-6.019	14.370
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	80.051	157	565	1.315	82.088	0	82.088
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0	0
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	10.041	1.515	128	1.481	13.165	-31	13.134
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	17.385	1.039	674	1.416	20.514	-3	20.511
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	100	5	0	3	108	0	108
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	12	0	2	0	14	0	14
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	42.041	365	1.578	2.196	46.180	-327	45.853
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	132.939	9.985	-3.278	1.568	141.214	-6.374	134.839
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	16	6	1	14	37	0	37
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	9.402	0	552	6.435	16.389	-5.324	11.065
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	307.625	138	467	512	308.742	0	308.742
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	1.163	2	1	276	1.442	0	1.442
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	-502	-502	0	-502
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	4.237	0	0	0	4.237	0	4.237
+/- Veränderungen Finanzforderungen	-3.890	-11.616	-2.941	0	-18.447	18.447	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-307.497	-11.750	-2.856	5.159	-316.944	13.123	-303.821
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	0	0	0	170	170	0	170
- Gesellschafterentnahmen und Kapitalrückzahlungen	7.947	0	4.001	7.317	19.265	-11.454	7.811
- Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter	0	0	0	330	330	0	330
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	603.374	0	3.890	4.001	611.265	-18.988	592.277
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	466.947	0	0	9.628	476.575	-786	475.789
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	128.480	0	-111	-13.104	115.265	-6.748	108.517
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-46.078	-1.765	-6.245	-6.377	-60.465	0	-60.465
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	0	0	0	0	0	0	0
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	40.168	5.264	0	8	45.441	0	45.441
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	628	-130	19	-4	513	0	513
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	34.530	6.163	16.778	8.511	65.982	0	65.982
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	29.248	9.532	10.552	2.138	51.470	0	51.470

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2010

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	-103.888	10.845	-4.206	-22.232	-119.481	-29.530	-149.011
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	59.200	142	600	35.092	95.034	-33	95.001
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	5.396	0	0	0	5.396	0	5.396
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	240.685	895	259	2.246	244.085	0	244.085
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	49.322	677	615	5.001	55.615	-1.329	54.286
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	430	0	0	183	613	0	613
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	2.844	1	2	0	2.847	28	2.875
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	-52.980	1.553	1.364	8.501	-41.562	0	-41.562
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	90.713	12.759	-2.596	18.423	119.299	-28.206	91.093
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	2.482	19	1	2.257	4.759	-450	4.309
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	13.393	2.993	1.340	2.824	20.550	-4.557	15.993
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	438.902	114	270	1.047	440.333	-1.419	438.914
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	621	0	755	34.458	35.834	-33.893	1.941
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	-1.151	-1.151	0	-1.151
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	0	0	0	0
+/- Veränderungen Finanzforderungen	0	-28.862	0	0	-28.862	28.862	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-423.648	-25.964	316	-31.575	-480.871	59.167	-421.704
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	33.618	0	0	0	33.618	-33.618	0
- Gesellschafterentnahmen und Kapitalrückzahlungen	8.161	500	23.467	13.686	45.814	-31.795	14.019
- Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter	0	0	0	0	0	0	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	758.185	0	0	0	758.185	-28.863	729.322
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	446.887	0	0	12.763	459.650	0	459.650
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	336.755	-500	-23.467	-26.449	286.339	-30.686	255.654
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	3.820	-13.705	-25.747	-39.601	-75.233	275	-74.957
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	44	0	31	94	169	0	169
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	41.894	20.240	275	378	62.787	-275	62.512
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	3.922	1.429	113	4.080	9.544	0	9.544
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	25.135	3.463	42.168	42.607	113.373	0	113.373
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	74.727	11.427	16.778	7.372	110.304	0	110.304

KONZERNANHANG

1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM KONZERNJAHRESABSCHLUSS

Der Konzernabschluss wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde eine umfassende Umstrukturierung der Rickmers Gruppe durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die bisher unabhängige Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg mit notariellem Verschmelzungsvertrag vom 30. August 2011 rückwirkend zum 1. Januar 2011 auf die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg verschmolzen. Einzige persönlich haftende Gesellschafterin der Pacific Holdings war die Verwaltung Pacific Holdings International GmbH, Hamburg (im Folgenden Verwaltung Pacific Holdings), die am Kapital der Pacific Holdings nicht beteiligt und deren alleinige Gesellschafterin die Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg war. Die Verschmelzung erfolgte gem. § 24 UmwG zu Buchwerten. Im Wege der Verschmelzung wurden die Kommanditanteile der Kommanditisten der Rickmers Holding erhöht. Zudem wurde die Verwaltung Pacific Holdings neben der Verwaltung Rickmers Holding als weitere persönlich haftende Gesellschafterin der Rickmers Holding im Handelsregister eingetragen. Durch diese Verschmelzung

wird im Konzernabschluss der Rickmers Holding zum 31. Dezember 2011 erstmals auch der bisherige Konsolidierungskreis der Pacific Holdings einbezogen.

Darüber hinaus trennte sich die Rickmers Holding im Zuge der Umstrukturierung mit Kaufvertrag zum 30. Juni 2011 von ihrer Immobiliensparte. Im Konsolidierungskreis der Gruppe wurden die davon betroffenen Gesellschaften entsprechend zum 30. Juni 2011 entkonsolidiert.

Um die Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses mit dem Vorjahresabschluss der Rickmers Holding nach Durchführung der Umstrukturierung zu gewährleisten, werden in Übereinstimmung mit dem IDW RS HFA 44 im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht der Rickmers Holding neben den veröffentlichten Vorjahreszahlen zum 31. Dezember 2010 in einer zusätzlichen Spalte angepasste Vorjahreszahlen dargestellt. Hierbei wurden die Vorjahreszahlen so angepasst, als ob die Änderungen des Konsolidierungskreises bereits im Vorjahr erfolgt wären. Die Berücksichtigung des Abgangs der Immobiliensparte erfolgte dabei zum 31. Dezember 2010, wodurch in den angepassten Vorjahreszahlen Umsatzerlöse von 16.326 T€ (2011: 5.765 T€) und ein Jahresergebnis von -911 T€ (2011: -502 T€) aus diesem Bereich enthalten sind.

2 KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis umfasst die folgenden Gesellschaften

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
1	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg	-
	Voll konsolidierte Unternehmen	
2	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	ARCTIC Shipping GmbH, Hamburg	100
4	ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg	80
5	ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
6	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
11	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
13	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
16	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
18	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100
20	EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH, Hamburg	80
21	Frimley Assets S.A., Panama/Panama	100
22	Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
23	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
24	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Zypern	100
25	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Zypern	100
26	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
27	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
28	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
29	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Island Marine Service Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	JACOB Rickmers Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
32	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
33	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	Lonergan Overseas Inc., Panama/Panama	100
35	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
37	MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
38	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
39	MS „GOTLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
40	MS „LOLLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
41	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
43	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Polaris Shipmanagement Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
46	PSB Project Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
47	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
48	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	Rickmers (Korea) Inc., Seoul/Korea	100
50	Rickmers 1. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
51	Rickmers 2. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
52	Rickmers 3. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
53	Rickmers Dritte Beteiligungs-Holding GmbH, Hamburg	100
54	Rickmers First Invest GmbH, Hamburg	100
55	Rickmers Genoa Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
56	Rickmers Japan Inc., Tokio/Japan	100
57	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Rumänien	100
58	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
59	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
60	Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
61	Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapore	100

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
62	Rickmers Crewing GmbH, Hamburg (vormals: Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg)	100
63	Rickmers Terminal Holding GmbH, Hamburg	100
64	Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Singapore	100
65	Rickmers-Linie (America) Inc., Houston/USA	100
66	Rickmers-Linie Belgium N.V., Antwerpen/Belgien	100
67	Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
68	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
69	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
70	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
71	Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
72	Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg	100
73	Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
74	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
75	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
76	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
77	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
78	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
79	Verwaltung Rickmers-Linie GmbH, Hamburg	100
80	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
81	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
82	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
83	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
Quotal konsolidierte Unternehmen		
84	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg	50
Nach der Equity-Methode bewertete Unternehmen		
85	APROJECTS NV, Zwijndrecht/Belgien	20
86	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Sri Lanka	12,5
87	DP World Antwerp NV, Zwijndrecht/Belgien	20
88	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Zypern	50
89	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippinen	40
90	MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers GmbH & Cie. KG, Hamburg	41,3
91	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	51
92	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippinen	55
93	Rickmers Maritime Trust, Singapore/Singapore	33,1
94	Wallmann & Co. (GmbH & Co.), Hamburg	25,1

ZUGÄNGE ZUM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis des Konzerns erweiterte sich im Berichtsjahr um folgende Unternehmen:

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Voll konsolidierte Unternehmen		
1	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
2	Arbory Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
4	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
5	Ballacallin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
6	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Ballasalla Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
10	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
11	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
12	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
13	Creggans Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Cronkbourne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Crosby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
20	Foxdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
21	Frimley Assets S.A., Panama/Panama	100
22	Ganse Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
23	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
24	Glenfaba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
25	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Zypern	100
26	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Zypern	100
27	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
28	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
29	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
32	Loch Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
33	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	Loneragan Overseas Inc., Panama/Panama	100
35	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
37	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
38	MS „GOTLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
39	MS „LOLLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
40	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
41	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
43	Patrick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Peveril Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
46	Pulrose Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
47	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
48	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Rumänien	100
50	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
51	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
52	Ronaldsway Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
53	Saddlestone Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
54	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
55	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
56	Silverburn Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
57	Silverdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
58	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
59	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
60	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
61	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
62	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
63	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
64	Williston Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
65	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
66	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
67	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
Nach der Equity-Methode bewertete Unternehmen		
68	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Sri Lanka	12,5
69	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Zypern	50
70	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippinen	40
71	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	51
72	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippinen	55
73	Rickmers Maritime Trust, Singapore/Singapore	33,1

ABGÄNGE VOM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Im Berichtsjahr 2011 sind die folgenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis des Konzerns ausgeschieden:

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Voll konsolidierte Unternehmen		
1	Arbory Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
2	ATLANTIC Real Estate (Equity Nr. 1 Mollstr. 4) GmbH & Co. KG, Hamburg	89,9
3	Ballacallin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
4	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
5	Ballasalla Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
6	Beteiligungsgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 GmbH, Hamburg	100
7	Creggans Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Cronkbourne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Crosby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Foxdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
11	Gansey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Gewerbepark Hohenhagener Straße 26-28 GmbH, Hamburg	100
13	Glenfaba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Investmentgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
15	Loch Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Objektgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH & Cie. KG, Hamburg	100
17	Patrick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Pevenil Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	Pulrose Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
20	RICASA Property Management GmbH, Hamburg	100
21	Rickmers Immobilien Alter Teichweg 25 GmbH, Hamburg	100
22	Rickmers Immobilien Am Weichselgarten 19 GmbH, Hamburg	100
23	Rickmers Immobilien Brackeler Hellweg 124-126 GmbH, Hamburg	100
24	Rickmers Immobilien Freundallee 17-23 GmbH, Hamburg	100
25	Rickmers Immobilien Friedrich-Frank-Bogen 41-53 GmbH, Hamburg	100
26	Rickmers Immobilien Gewerbe GmbH, Hamburg	100
27	Rickmers Immobilien Holding GmbH, Hamburg	94,9
28	Rickmers Immobilien Lademannbogen 136 GmbH, Hamburg	100
29	Rickmers Immobilien Management GmbH & Co. KG, Hamburg	100
30	Rickmers Immobilien Norddeutsche Wohnen GmbH, Hamburg	100
31	Rickmers Immobilien Portfolio Rhein Ruhr GmbH, Hamburg	100
32	Rickmers Immobilien Schwartauer Allee 10 GmbH, Hamburg	100
33	Rickmers Immobilien Wohnungen GmbH, Hamburg	100
34	Rickmers International Properties No. 1 GmbH, Hamburg	100
35	Rickmers International Properties No. 2 GmbH, Hamburg	100
36	Rickmers Real Estate GmbH, Hamburg	100

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
37	Riprop Pvt. Ltd., Port Louis/Mauritius	100
38	Ronaldsway Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
39	Saddlestone Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
40	Silverburn Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
41	Silverdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Williston Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
Quotal konsolidierte Unternehmen		
43	Property Development Investors GmbH, Düsseldorf	50
Nach der Equity-Methode bewertete Unternehmen		
44	Raycon Infrastructure Pvt. Ltd. Mumbai/Indien	49

**NICHT KONSOLIDIERTE VERBUNDENE UNTERNEHMEN/
NICHT EINBEZOGENE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN**

Die nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen – es handelt sich hier im Wesentlichen um Verwaltungsgesellschaften von Einschiffsgesellschaften des Bereiches Ship Owning (Reedereigeschäft) sowie Vorratsgesellschaften in der Rechtsform der KG und der GmbH – wurden gemäß § 296 Abs. 2 HGB wegen ihres

geringen Geschäftsumfangs nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Sie sind auch zusammengefasst für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Unternehmen:

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen		
95	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
96	Anzac Geschäftsführungsgesellschaft mbH & Co. KG, Göppingen	100
97	Anzac Verwaltungsgesellschaft mbH, Göppingen	100
98	ATL Australien 1 GmbH, Hamburg	100
99	ATLANTIC Australien 1 Verwaltung GmbH, Hamburg	100
100	ATLANTIC US INVESTMENT Inc., New York/USA	100
101	EASYSHIP Gesellschaft zur Vermittlung maritimer Investitionen mbH, Hamburg	100
102	EASYSHIP Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
103	Geschäftsführung ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH, Hamburg	100
104	Marick Ltd., Monrovia/Liberia	100
105	MS Benjamin Rickmers Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
106	MS FELICITAS RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
107	MS GEORGE RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
108	MS JOHAN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
109	MS ROBERT RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
110	MS SANDY RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
111	MS WILLI RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
112	Rickmers Asia Pte. Ltd., Singapur	100
113	Rickmers Neubau GmbH, Hamburg	100
114	VANY RICKMERS Schifffahrtsges. mbH & Cie. KG, Hamburg (ehem. Rickmers Neubau-Projektierungs-Gesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg)	100
115	Verwaltung ARUNI RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
116	Verwaltung ASTA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
117	Verwaltung ATLANTIC Absolute Return 1 GmbH, Hamburg	100
118	Verwaltung ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH, Hamburg	100
119	Verwaltung ATLANTIC Structured Finance GmbH, Hamburg	100
120	Verwaltung CARLA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
121	Verwaltung CATHRINE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
122	Verwaltung CHARLOTTE C. RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
123	Verwaltung ERNST RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
124	Verwaltung ESSE Expert Shipping Service GmbH, Hamburg	100
125	Verwaltung FIONA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
126	Verwaltung Fünfte Reederei NEUMÜHLEN 19 Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
127	Verwaltung JACKY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
128	Verwaltung JACOB RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
129	Verwaltung JENNIFER RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
130	Verwaltung JOCK RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
131	Verwaltung LAURITA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
132	Verwaltung LILLY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
133	Verwaltung MARIE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
134	Verwaltung MCC Marine Consulting & Contracting GmbH, Hamburg	100
135	Verwaltung RICKMERS ANTWERP Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
136	Verwaltung RICKMERS GENOA Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
137	Verwaltung RICKMERS HAMBURG Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
138	Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg	100
139	Verwaltung RICKMERS SHANGHAI Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
140	Verwaltung RICKMERS TOKYO Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
141	Verwaltung SAYLEMOON und NINA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
142	Verwaltung SEAN RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
143	Verwaltung SOPHIE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
144	Verwaltung TETE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
145	Verwaltung VANY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
146	Verwaltungsgesellschaft Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
147	Verwaltungsgesellschaft MS „CLASEN RICKMERS“ Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
148	Verwaltungsgesellschaft MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers mbH, Hamburg	100
149	Verwaltungsgesellschaft MS „SEVEN SEAS“ Shipping mbH, Hamburg	100
150	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
151	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Shipinvest mbH, Hamburg	100
152	Verwaltungsgesellschaft Sechste Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
153	Verwaltungsgesellschaft Siebte Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
	Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen	
154	AAA Capital-ATLANTIC Investitionsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	50
155	AAA Capital-ATLANTIC Verwaltung Investitionsgesellschaft mbH, Grünwald	50
156	AAA Capital Game Produktion and Sales GmbH, Hannover	40
157	Beteiligung MARIE SCHULTE Shipping GmbH, Hamburg	50
158	Beteiligung MS „BENJAMIN SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50
159	Beteiligung MS „CLARA SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50
160	Beteiligung MS „ISABELLE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
161	Beteiligung MS „NATALIE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50
162	EH1 Emissionshaus GmbH, Hamburg	50
163	EH1 Logistik 1 Verwaltungs GmbH, Hamburg	50
164	EH1 Management GmbH, Oststeinbek	50
165	EH1 Pictures Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	32,5
166	EH1 US-Leben Fonds 1 Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	50
167	Elly Suhl Speditionsgesellschaft m.b.H., Hamburg	25,2
168	Hanse Baltic Shipping GmbH, Lübeck	50
169	Harper Petersen & Co. (Asia) Ltd. Hong Kong	50
170	MS „ALTHEA“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
171	MS „PREP“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
172	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALBELLA“ mbH, Hamburg	50
173	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALDEMOSA“ mbH, Hamburg	50
174	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALDIVIA“ mbH, Hamburg	50
175	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALPARAISO“ mbH, Hamburg	50
176	Verwaltung MS „AENNE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
177	Verwaltung MS „ALEXANDRA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
178	Verwaltung MS „ALICE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
179	Verwaltung MS „ANDRE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
180	Verwaltung MS „ANDREAS RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
181	Verwaltung MS „ANNA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
182	Verwaltung MS „CAMILLA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
183	Verwaltung MS „CCNI ARAUCO“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49
184	Verwaltung MS „CCNI Aysen“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
185	Verwaltung MS „CCNI Chiloe“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
186	Verwaltung MS „CHRISTA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
187	Verwaltung MS „DEIKE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
188	Verwaltung MS „DENDERAH RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
189	Verwaltung MS „ETHA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
190	Verwaltung MS „HELENE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
191	Verwaltung MS „LARA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
192	Verwaltung MS „MABEL RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
193	Verwaltung MS „MADELEINE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
194	Verwaltung MS „MAI RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
195	Verwaltung MS „URSULA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
196	Verwaltung MT „CHEMTRANS ALSTER“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
197	Verwaltung MT „CHEMTRANS EMS“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
198	Verwaltung MT „CHEMTRANS OSTE“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
199	Verwaltung MT „CHEMTRANS WESER“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
200	Verwaltung Harper Petersen GmbH, Hamburg	50

3 KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

KAPITALKONSOLIDIERUNG

Die Methode der Vollkonsolidierung wird für die Tochterunternehmen angewendet, an denen die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG unmittelbar oder mittelbar mehr als 50 Prozent der Anteile hält.

Die Kapitalkonsolidierung für alle voll konsolidierten Tochterunternehmen, die Erwerbsvorgänge bis zum 31. Dezember 2009 betreffen, wurde nach der Buchwertmethode auf Grundlage der Wertansätze zum Zeitpunkt des Erwerbs der Anteile bzw. der Neugründung durchgeführt. Für alle Erwerbsvorgänge ab dem 1. Januar 2010 erfolgt die Kapitalkonsolidierung nach der Neubewertungsmethode. Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende aktive Unterschiedsbeträge wurden bis zum 31. Dezember 2009 in den Gewinnrücklagen ausgewiesen, entsprechende passive Unterschiedsbeträge wurden im Berichtsjahr in einen gesonderten Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ unterhalb des Eigenkapitals umgegliedert.

Geschäfts- oder Firmenwerte bzw. passive Unterschiedsbeträge für Erwerbsvorgänge ab dem 1. Januar 2010 werden im Einklang mit DRS 4 bilanziert.

GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Gemeinschaftsunternehmen, d. h. Unternehmen, bei denen die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG die Geschäfte gemeinsam mit einem nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen führt, werden quotaal konsolidiert.

BEWERTUNG VON BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen wurden gem. § 312 Abs. 1 Satz 1 HGB nach der Buchwertmethode zum Zeitpunkt des Erwerbs bewertet (at Equity).

Aus den at Equity zu konsolidierenden Unternehmen wurde im Geschäftsjahr 2011 ein Ergebnis von 10.006 T€ erzielt.

SCHULDENKONSOLIDIERUNG

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den in den konsolidierten Abschluss einbezogenen Unternehmen wurden gemäß § 303 HGB aufgerechnet. Diese Regelung wurde bei quotenkonsolidierten Unternehmen analog gemäß § 310 Abs. 2 HGB angewendet.

ELIMINIERUNG VON ZWISCHENERGEBNISSEN

Beim Sachanlagevermögen wurden vorhandene Zwischenergebnisse im Sinne des § 304 HGB eliminiert.

AUFWANDS- UND ERTRAGSKONSOLIDIERUNG

Erträge und Aufwendungen, die aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zwischen den einbezogenen Konzerngesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen resultieren, wurden aufgerechnet.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Berichtswährung für den Konzernabschluss ist Euro. Die Abschlüsse der nicht in Euro bilanzierenden konsolidierten ausländischen Unternehmen werden in Abhängigkeit von den bestehenden finanzwirtschaftlichen Beziehungen zu den Tochterunternehmen und den sich daraus ergebenden Konsequenzen von Wechselkursänderungen in Euro umgerechnet.

Die Umrechnung der Bilanzen mit Ausnahme des Eigenkapitals, welches zum historischen Kurs umgerechnet wird, erfolgt zu den entsprechenden Devisenmittelkursen am Bilanzstichtag und für die Gewinn- und Verlustrechnungen zu Jahresdurchschnittskursen. Die sich bei der Umrechnung der Bilanzpositionen ergebenden Kursdifferenzen zum Vorjahr werden erfolgsneutral behandelt und als Veränderung des Eigenkapitals ausgewiesen. Im Berichtsjahr entstanden Umrechnungsdifferenzen in Höhe von 9.288 T€.

4 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der einbezogenen voll konsolidierten Unternehmen wurden für den Konzernabschluss wie nachfolgend genannt vereinheitlicht. Auf die Anpassung der quotall konsolidierten Unternehmen wurde aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieser Auswirkungen verzichtet. Die auf den Posten der Bilanz angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Im Einzelnen fanden dabei folgende Grundsätze und Methoden Anwendung:

ANLAGEVERMÖGEN

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten aktiviert und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear, im Zugangsjahr zeitanteilig, abgeschrieben. Die vor dem 1. Januar 2010 erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerte werden gemäß § 255 Abs. 4 Satz 2 HGB a. F. über vier Jahre abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wurde mit den Anschaffungskosten einschließlich Anschaffungsnebenkosten unter Berücksichtigung planmäßiger degressiver und linearer Abschreibung bewertet. In die Herstellungskosten der Sachanlagen werden ggf. Bauzinsen einbezogen. Für das am 31. Dezember 2009 vorhandene Anlagevermögen wird vom gemäß Artikel 67 Abs. 4 EGHGB bestehenden Beibehaltungs- und Fortführungswahlrecht Gebrauch gemacht. Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens mit Anschaffungsdatum ab dem 1. Januar 2010 werden linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde vor dem Hintergrund der Veränderungen in der Konzernstruktur eine umfassende Überprüfung der bestehenden Abschreibungsverfahren sowie der zu Grunde liegenden Nutzungsdauern im Bereich des Sachanlagevermögens vorgenommen. Hierbei wurde im Bereich des Schiffsvermögens festgestellt, dass der tatsächliche Werteverzehr dieser Vermögensgegenstände einer Nutzungsdauer von 22 Jahren bei linearer Abschreibung entspricht. Aus diesem Grund erfolgte im Geschäftsjahr 2011 eine Anpassung der bisher genutzten Abschreibungsverfahren sowie der entsprechenden Nutzungsdauer. Der Abschreibungswert im Geschäftsjahr 2011 verringerte sich somit um 31,0 Mio. € von 96,3 Mio. € auf 65,3 Mio. €.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten einschließlich Anschaffungsnebenkosten beziehungsweise mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Bedingt rückzahlbare Entnahmen sind gemäß Stellungnahme zur Rechnungslegung IDW RS HFA 18 von den Buchwerten der Finanzanlagen abgesetzt und wurden als Abgang ausgewiesen.

VORRÄTE

Die Vorräte sind mit den Anschaffungskosten zuzüglich etwaiger Anschaffungsnebenkosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet worden. Notwendige Abwertungen aufgrund des Niederstwertprinzips wurden vorgenommen. Vorhandene Bestandsrisiken im Vorratsvermögen, die sich aus der Lagerdauer oder geminderten Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt. Die Bewertung der Bestände an Farben, Chemikalien und Nebensorten der Schmierstoffe erfolgte zum Festwert gem. § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 3 HGB, die Bewertung der Bestände an den Hauptsorten der Schmierstoffe erfolgte zum Durchschnitt gem. § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 4 HGB.

FORDERUNGEN

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten sind grundsätzlich zum Nennwert bewertet. Risikobehafteten Posten wurde durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Die Bewertung der Pensionsrückstellung wird auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck bewertet. Für die Berechnung wurden die durch die Deutsche Bundesbank nach dem Stand vom 31. Oktober 2011 veröffentlichten maßgeblichen Rechnungszins von 5,13 Prozent p. a. bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren errechneten Barwerte und eines Rententrends von 5,5 Prozent p. a. bei einer angenommenen dreijährigen Preissteigerungsrate in gleicher Höhe herangezogen.

RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Hierbei werden alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen berücksichtigt.

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktiv- bzw. Passivseite der Bilanz Ausgaben bzw. Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG

Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs des Transaktionstages oder mit dem niedrigeren (Aktiva) bzw. höheren (Passiva) Mittelkurs am Bilanzstichtag unter Beachtung des Imparitäts- und Realisationsprinzips bewertet. Nicht kursgesicherte Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr werden mit dem Devisenkassakurs am Abschlussstichtag angesetzt.

LATENTE STEUERN

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre und quasipermanente Differenzen zwischen den Buchwerten der handels- und steuerrechtlich bilanzierten Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten gebildet, soweit sich diese in künftigen Geschäftsjahren voraussichtlich wieder abbauen und dadurch zu ertragsteuerlichen Ent- oder Belastungen führen.

Ausgewiesene latente Steuern werden aufgelöst, sobald die steuerliche Be- oder Entlastung eintritt bzw. wenn mit dem Eintritt nicht mehr zu rechnen ist.

Zur Ermittlung der latenten Steuern werden die bestehenden temporären und quasipermanenten Differenzen mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet. Hierbei erfolgt keine Abzinsung. Der Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt unsaldiert.

Auf Differenzen in der Handels- und Steuerbilanz, die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultieren, werden gem. § 306 HGB latente Steuern gebildet.

5 ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zusammensetzung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel zu entnehmen, der als Anlage dem Anhang beigelegt ist.

VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.918
davon unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	208
davon Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen	12.558
davon fertige Erzeugnisse und Waren	224
davon geleistete Anzahlungen	3.444
davon erhaltene Anzahlungen	-13.766
Summe	15.586

FORDERUNGEN

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Beträge in Höhe von 765 T€ mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

Die Forderungen gegenüber Beteiligungsunternehmen setzen sich zusammen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 4.608 T€ sowie Forderungen aus gewährten kurzfristigen Darlehen und Zinsen aus stillen Beteiligungen von 9.630 T€.

SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die sonstigen Vermögensgegenstände betreffen in Höhe von 51.789 T€ Ansprüche aus Refundmentgarantien für bereits geleistete Anzahlungen auf stornierte Schiffsneubauten.

KONZERNEIGENKAPITAL

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals ist im Eigenkapitalpiegel dargestellt. Dieser ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

RÜCKSTELLUNGEN

Die Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.462 T€ betreffen Versorgungszusagen für ehemalige Mitarbeiter.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (17.090 T€) und Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften (35.644 T€).

VERBINDLICHKEITEN

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und deren Besicherung sind dem folgenden Verbindlichkeitspiegel zu entnehmen:

Bilanzposten in T€	Entwicklung des Bilanzpostens			davon mit einer Restlaufzeit				Art der Sicherheit
	Stand 31.12.2010	Zugang (+) Tilgung (./.)	Stand 31.12.2011	bis zu 1 Jahr	zwischen 1 und 5 Jahren	über 5 Jahren	davon gesichert	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	200.196	1.341.601	1.541.797	182.717	1.322.496	36.584	1.539.425	1, 2
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	196	-196	0	0				
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.004	13.858	25.862	25.862				
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	664	-40	624	624				
5. Sonstige Verbindlichkeiten	4.923	77.589	82.512	8.433	58.646	15.433	74.080	3
Summe	217.983	1.432.812	1.650.795	217.636	1.381.142	52.017	1.613.505	

Besicherung der Verbindlichkeiten

¹ Erstrangige Schiffshypotheken: Abtretung sämtlicher Zahlungsansprüche aus der Beschäftigung der Schiffe; Abtretung aller Ansprüche aus der Versicherung der Schiffe.

² Abtretung aller Rechte und Ansprüche aus Bauverträgen über Schiffe, die kreditfinanziert sind; Abtretung aller Rechte und Ansprüche aus von Banken übernommenen Refundmentgarantien.

³ Zweitrangige Schiffshypotheken: Abtretung von Versicherungsansprüchen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 343 T€.

LATENTE STEUERN

Die im Konzernabschluss dargestellten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Aktive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	1.991
davon aus Konsolidierungsvorgängen	82
Summe	2.073
Passive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	361
davon aus Konsolidierungsvorgängen	2.060
Summe	2.421

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgte mit den jeweils geltenden unternehmensindividuellen Steuersätzen. Hierbei wurde für die Personenhandelsgesellschaften mit Sitz in Hamburg ein Gewerbesteuersatz von 16,45 Prozent und bei den deutschen Kapitalgesellschaften ein Steuersatz von 32,275 Prozent angesetzt. Bei den latenten Steuern, die auf im Ausland ansässige Gesellschaften entfielen, wurde ein Ertragsteuersatz von 10 Prozent zu Grunde gelegt.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE
(§ 314 ABS. 1 NR. 10 A, B HGB)

Kategorie	Art	Umfang (Nominalwert) in USD	Beizulegender Zeitwert in €	Buchwert in €	Bilanzposten	Bewertungs- methode
Zinsbezogen	Collar	84.000.000	-1.634.164	-	-	Marktwert
Zinsbezogen	Zinsswap	2.045.730.000	-64.648.579	2.208.106	Verbindlichkeiten	Marktwert
Währungsbezogen	Devisenoption	121.300.000	-32.879.871	32.879.871	Rückstellungen	Marktwert
Währungsbezogen	Devisentermin- geschäfte (Verkauf)	10.212.807	-615.936	615.936	Rückstellungen	Marktwert

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Im Konzern der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG bestehen zum Bilanzstichtag Haftungsverhältnisse aus der Begebung von Bürgschaften in Höhe von 2.700 T€.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Zum 31. Dezember 2011 bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten, vorwiegend aus Miet- und Leasingverpflichtungen, in Höhe von 241.360 T€.

in T€	
Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	193.783
Fälligkeit zwischen 1 und 5 Jahren	36.142
Fälligkeit über 5 Jahren	11.435
Summe	241.360

Weiterhin bestehen Einzahlungsverpflichtungen aus Kommanditeinlagen in Höhe von 43.987 T€.

Darüber hinaus besteht ein Obligo aus der Bestellung von Seeschiffsneubauten im Gesamtbetrag von 42.982 T€.

Der Rickmers Holding Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung des Risikos aus Währungskursschwankungen und sich verändernden Zinsen ein, die sich aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Konzerns ergeben. Die Bewertung dieser Finanzinstrumente erfolgt dabei auf Grundlage der von unseren Banken bestätigten Marktwerte zum Bilanzstichtag.

Bestehende Risiken aus den zum Bilanzstichtag bestehenden derivativen Finanzinstrumenten wurden durch die Bildung entsprechender Rückstellungen adressiert. Im Gegensatz werden bestehende positive Bewertungsergebnisse nicht berücksichtigt.

Bewertungseinheiten im Sinne des § 254 HGB werden derzeit nicht gebildet.

6 ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gem. § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

UMSATZERLÖSE

Gliederung nach Geschäftsfeldern

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern ist der Segmentberichterstattung zu entnehmen.

Regionale Gliederung

in T€	2011	2010 (proforma)
Deutschland	321.200	313.042
Europa	172.257	168.245
Außerhalb Europas	24.440	22.411
Summe	517.897	503.698

7 SONSTIGE ANGABEN

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung ist als Anlage dem Anhang beigelegt. Die Aufteilung der Segmente entspricht dem internen Berichtswesen der Rickmers Gruppe, welche in drei wesentlichen Geschäftsfeldern tätig ist:

- Maritime Assets projektiert, finanziert, erwirbt, hält und veräußert eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchar-

tert werden, und beteiligt sich an Gesellschaften der maritimen Wirtschaft.

- Maritime Services ist im Bereich des technischen Managements, in Crewing, Insurance und weiteren Dienstleistungen für den Betrieb und die Verwaltung von Schiffen und Wirtschaftsgütern der maritimen Wirtschaft tätig.
- Logistics Services ist als Logistiker und Linienreederei für Schwergut tätig und betreibt zu diesem Zweck eine gecharterte Flotte von Schwergutfrachtern für den Transport von Projekt-Stückgut, Schwergut und so genanntem Breakbulk.

GESAMTHONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Das berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr beträgt 689 T€ und setzt sich wie folgt zusammen:

Leistung in T€	
Prüfungskosten	303
Andere Beratungsleistungen	18
Steuerberatungsleistung	12
Sonstige Leistungen	356

BEFREIUNG NACH § 264 B HGB

Die folgenden Gesellschaften haben nach § 264 b HGB auf die Offenlegung der Einzelabschlüsse verzichtet:

- ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg
- ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg
- Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg
- Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg

Weiterhin hat die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, nach § 264 b HGB auf die Offenlegung des Einzelabschlusses sowie die Erstellung eines Lageberichtes verzichtet.

8 MITARBEITER

Jahresdurchschnitt	2011	2010 (proforma)	2010 (as reported)
Voll konsolidierte Unternehmen	2.477	2.126	1.058
Quotal konsolidierte Unternehmen ¹	4	3	5
Summe	2.481	2.129	1.063
davon Landpersonal	434	419	386
davon Seepersonal	2.047	1.710	677

¹ Die Mitarbeiterzahlen der Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg, sind mit 50 Prozent enthalten.

Zudem waren auf Schiffen der Rickmers Flotte im Jahresdurchschnitt 928 (Vorjahr: 932) Seefahrer von externen Crewing Agenturen beschäftigt.

9 BEIRAT

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG hat einen Beirat, dem im Geschäftsjahr 2011 folgende Personen angehörten:

Claus G. Budelmann, Kaufmann, Hamburg
 Jost Hellmann, Kaufmann, Hamburg
 Flemming Jacobs, Kaufmann, Cobham/Großbritannien
 Dr. Wolfgang Bornheim, Steuerberater, Köln
 (bis September 2011)

Die Bezüge des Beirates beliefen sich im Berichtsjahr auf 46.020 € (Vorjahr: 61.360 €).

10 KOMMANDITISTEN

Kommanditisten sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Hafteinlage 6.148.952,12 €
 Jan B. Steffens, Hafteinlage 256.207,17 €

11 KOMPLEMENTÄRIN

Persönlich haftende Gesellschafterinnen der Firma Rickmers Holding GmbH & Cie. KG sind die Firma Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von 25.600 € und die Firma Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg, (vormals: Verwaltung Pacific Holdings International GmbH, Hamburg) mit einem gezeichneten Kapital von 25.000 €. Beide Gesellschaften sind Geschäftsführungsorgan der Gesellschaft.

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Holding GmbH sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Reeder, Hamburg
 Jan B. Steffens, Kaufmann, Hamburg
 Dr. Ignace Van Meenen, Jurist, Hamburg
 (ab 3. November 2011)
 Rüdiger Gerhardt, Kaufmann, Hamburg
 (bis zum 6. Juli 2011)
 Dr. Moritz Mittelbach, Jurist, Hamburg
 (bis zum 31. Januar 2011)

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Reeder
 Jan B. Steffens, Kaufmann
 Dr. Moritz Mittelbach, Jurist
 (bis zum 31. Januar 2011)

Hamburg, den 25. Februar 2012



Bertram R. C. Rickmers



Jan B. Steffens

Verwaltung Rickmers Holding GmbH &
 Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH für
 Rickmers Holding GmbH & Cie. KG



Dr. Ignace Van Meenen

Verwaltung Rickmers Holding GmbH für
 Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Wir haben den von der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalpiegel, und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der Geschäftsführer der geschäftsführenden Komplementär-GmbH. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der

wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführer der geschäftsführenden Komplementär-GmbH der Gesellschaft sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 29. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer



Reinhard Muchow
Wirtschaftsprüfer

SCHIFFSTYPEN DER RICKMERS GRUPPE¹

CONTAINERSCHIFF – 13.100 TEU KLASSE (8 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschirr, Hauptmotor Wärtsilä 72.240 kW



Tragfähigkeit: _____	140.580 t	Länge ü. a.: _____	366,00 m
Gesamt-TEU: _____	13.092	Breite ü. a.: _____	48,20 m
14t TEU homogen: _____	9.080	Maximaler Tiefgang: _____	15,50 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	800	Geschwindigkeit: _____	24,7 kn

CONTAINERSCHIFF – 5.100 TEU PANAMAX KLASSE (6 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 41.130 kW



Tragfähigkeit: _____	67.550 t	Länge ü. a.: _____	283,75 m
Gesamt-TEU: _____	5.060	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14t TEU homogen: _____	3.373	Maximaler Tiefgang: _____	13,52 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	454	Geschwindigkeit: _____	24,3 kn

CONTAINERSCHIFF – 4.444 TEU KLASSE (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschirr, Hauptmotor Sulzer 43.920 kW



Tragfähigkeit: _____	56.900 t	Länge ü. a.: _____	286,27 m
Gesamt-TEU: _____	4.444	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14t TEU homogen: _____	2.922	Maximaler Tiefgang: _____	13,20 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	450	Geschwindigkeit: _____	25,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 4.250 TEU KLASSE (17 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 36.560 kW



Tragfähigkeit: _____	50.700 t	Länge ü. a.: _____	260,00 m
Gesamt-TEU: _____	4.250	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14t TEU homogen: _____	2.805	Maximaler Tiefgang: _____	12,60 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	400	Geschwindigkeit: _____	24,5 kn

¹Schiffe im Asset Management von Maritime Assets und/oder Operativen Management von Maritime Services

CONTAINERSCHIFF – 3.500 TEU KLASSE (3 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 31.972 kW



Tragfähigkeit: _____	43.100 t	Länge ü. a.: _____	239,00 m
Gesamt-TEU: _____	3.500	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14t TEU homogen: _____	2.370	Maximaler Tiefgang: _____	12,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	550	Geschwindigkeit: _____	23,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 2.200 TEU KLASSE (9 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 20.874 kW



Tragfähigkeit: _____	30.781 t	Länge ü. a.: _____	195,00 m
Gesamt-TEU: _____	2.210	Breite ü. a.: _____	30,20 m
14t TEU homogen: _____	1.750	Maximaler Tiefgang: _____	11,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	300	Geschwindigkeit: _____	21,3 kn

CONTAINERSCHIFF – 2.100 TEU KLASSE (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 21.735 kW



Tragfähigkeit: _____	28.366 t	Länge ü. a.: _____	205,85 m
Gesamt-TEU: _____	2.113	Breite ü. a.: _____	27,40 m
14t TEU homogen: _____	1.514	Maximaler Tiefgang: _____	10,10 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	200	Geschwindigkeit: _____	19,7 kn

CONTAINERSCHIFF – 2.000 TEU KLASSE (1 SCHIFF)

Beschreibung: Containerschiff, mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 16.860 kW



Tragfähigkeit: _____	32.482 t	Länge ü. a.: _____	174,48 m
Gesamt-TEU: _____	2.000	Breite ü. a.: _____	30,60 m
14t TEU homogen: _____	1.600	Maximaler Tiefgang: _____	11,85 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	100	Geschwindigkeit: _____	19,9 kn

SUPERFLEX HEAVY MPC (13 SCHIFFE)
Beschreibung: Mehrzweckfrachter, mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 15.785 kW


Tragfähigkeit: _____	29.750 t	Länge ü. a.: _____	192,92 m
Gesamt-TEU: _____	1.880	Breite ü. a.: _____	27,80 m
14t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	11,20 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	150	Geschwindigkeit: _____	19,5 kn

SUPERFLEX MUMBAI MAX (4 SCHIFFE)
Beschreibung: Mehrzweck-Schwergutfrachter, mit Ladegeschrir,
Hauptmotor Wärtsilä 8.730 kW


Tragfähigkeit: _____	24.000 t	Länge ü. a.: _____	174,60 m
Gesamt-TEU: _____	1.440	Breite ü. a.: _____	26,46 m
14t TEU homogen: _____	1.440	Maximaler Tiefgang: _____	10,30 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	18 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.850 TEU KLASSE (6 SCHIFFE)
Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 21.660 kW


Tragfähigkeit: _____	24.277 t	Länge ü. a.: _____	196,88 m
Gesamt-TEU: _____	1.850	Breite ü. a.: _____	27,80 m
14t TEU homogen: _____	1.300	Maximaler Tiefgang: _____	11,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	300	Geschwindigkeit: _____	23,0 kn

CONBULKER – 1.800 TEU KLASSE (6 SCHIFFE)
Beschreibung: Conbulker, mit Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer 11.400 kW


Tragfähigkeit: _____	45.070 t	Länge ü. a.: _____	184,97 m
Gesamt-TEU: _____	1.817	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14t TEU homogen: _____	1.656	Maximaler Tiefgang: _____	12,05 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	110	Geschwindigkeit: _____	15,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.700 TEU KLASSE (15 SCHIFFE)
Beschreibung: Containerschiff, mit Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer RTA 62 13.320 kW


Tragfähigkeit: _____	23.064 t	Länge ü. a.: _____	183,90 m
Gesamt-TEU: _____	1.724	Breite ü. a.: _____	25,30 m
14t TEU homogen: _____	1.144	Maximaler Tiefgang: _____	9,94 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	200	Geschwindigkeit: _____	20,0 kn

CONBULKER – 1.650 TEU KLASSE (2 SCHIFFE)
Beschreibung: Conbulker, mit Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer 15.800 kW


Tragfähigkeit: _____	35.471 t	Länge ü. a.: _____	171,20 m
Gesamt-TEU: _____	1.644	Breite ü. a.: _____	30,60 m
14t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	11,65 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	110	Geschwindigkeit: _____	17,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.350 TEU KLASSE (2 SCHIFFE)
Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 12.640 kW


Tragfähigkeit: _____	20.275 t	Länge ü. a.: _____	165,98 m
Gesamt-TEU: _____	1.354	Breite ü. a.: _____	25,29 m
14t TEU homogen: _____	1.000	Maximaler Tiefgang: _____	10,10 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	392	Geschwindigkeit: _____	19,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.200 TEU FAST FEEDER KLASSE (6 SCHIFFE)
Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer 17.760 kW


Tragfähigkeit: _____	15.316 t	Länge ü. a.: _____	158,70 m
Gesamt-TEU: _____	1.216	Breite ü. a.: _____	25,60 m
14t TEU homogen: _____	840	Maximaler Tiefgang: _____	9,20 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	200	Geschwindigkeit: _____	22,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.100 TEU KLASSE (11 SCHIFFE)
Beschreibung: Containerschiff, mit Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 10.400 kW


Tragfähigkeit: _____	14.470 t	Länge ü. a.: _____	162,87 m
Gesamt-TEU: _____	1.162	Breite ü. a.: _____	22,30 m
14t TEU homogen: _____	750	Maximaler Tiefgang: _____	12,05 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	110	Geschwindigkeit: _____	17,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 900 TEU KLASSE (1 SCHIFF)
Beschreibung: Containerschiff, mit Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 7.800 kW


Tragfähigkeit: _____	9.319 t	Länge ü. a.: _____	132,88 m
Gesamt-TEU: _____	907	Breite ü. a.: _____	22,90 m
14t TEU homogen: _____	530	Maximaler Tiefgang: _____	7,70 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	70	Geschwindigkeit: _____	17,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 640 TEU KLASSE (2 SCHIFFE)
Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschirr, Hauptmotor 4.320 kW


Tragfähigkeit: _____	6.500 t	Länge ü. a.: _____	124,19 m
Gesamt-TEU: _____	640	Breite ü. a.: _____	18,20 m
14t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	N/A
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	N/A

CONTAINERSCHIFF – 530 TEU KLASSE (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, ohne Ladegeschrir, Hauptmotor 4.320 kW



Tragfähigkeit: _____	5.450 t	Länge ü. a.: _____	116,28 m
Gesamt-TEU: _____	530	Breite ü. a.: _____	16,60 m
14t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	N/A
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	N/A

BULKCARRIER PANAMAX KLASSE (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Massengutfrachter, Hauptmotor MAN B&W 8.826 kW



Tragfähigkeit: _____	74.381 t	Länge ü. a.: _____	225,00 m
Gesamt-TEU: _____	N/A	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	13,80 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	14,5 kn

CAR CARRIER (3 SCHIFFE)

Beschreibung: Autotransporter – Heck-/Backbord-Rampe



Tragfähigkeit: _____	12.893 t	Länge ü. a.: _____	184,00 m
Gesamt-CEU: _____	4.900 Fahrzeuge	Breite ü. a.: _____	31,50 m
14t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	9,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	20,0 kn

KONTAKT/IMPRESSUM

KONTAKT

Herausgeber
Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Neumühlen 19
22763 Hamburg

Internet
www.rickmers.com

Ansprechpartner
Frau Sabina Pech
General Manager
Corporate Communications

E-Mail: s.pech@rickmers.com
Tel.: +49 40 38 91 77 - 320
Fax: +49 40 38 91 77 - 500

IMPRESSUM

Konzept, Design und Beratung
Kirchhoff Consult AG, Hamburg
www.kirchhoff.de

Bildnachweis
Axelle Georges
Michael Holz
Rickmers Fotoarchiv
Christian Schoppe

Druck
Druckzentrum Neumünster

Stand: April 2012

Hinweis:
Wir verzichten in diesem Geschäftsbericht aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf die Unterscheidung zwischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und verwenden überwiegend den Plural.

