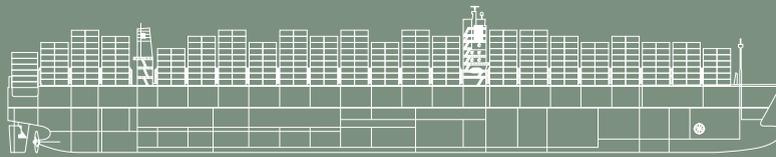




RICKMERS GRUPPE



MARITIME VALUES

GESCHÄFTSBERICHT 2012

Märkte

90 Prozent Anteil am weltweiten Warenverkehr – klare Effizienzvorteile

Mit dem Wachstum der Weltwirtschaft und einem kräftig expandierenden Welthandel wächst auch die Seeschifffahrt dynamisch: Denn 90 Prozent des weltweiten Warenverkehrs finden auf dem Seeweg statt. Die Effizienzvorteile für die Kunden sind immens. So ist der Standardcontainer per Seefracht verglichen mit der Luftfracht die günstigere und umweltfreundlichere Alternative.

Kompetenzen

Wandlungsfähigkeit mit 179-jähriger Tradition

Eine Kernkompetenz in unserer 179 Jahre alten Tradition ist Wandlungsfähigkeit. Die Rickmers Gruppe hat sich stets in den verschiedensten Entwicklungsphasen der Märkte auf neue Rahmenbedingungen einzustellen gewusst und die sich daraus bietenden Chancen genutzt. Zuverlässigkeit, Qualität und Effizienz sind Stärken, auf die sich unsere Kunden verlassen können. Dafür stehen die Kompetenz sowie das unternehmerische Denken und Handeln unserer Mitarbeiter.

Schiffe

109 Schiffe weltweit im Einsatz

Die Rickmers Flotte besteht aus 109 Schiffen. Zur Flotte gehören 83 Containerschiffe – vom kleinen Feeder bis hin zum 13.100-TEU-Schiff – und 15 Mehrzweckfrachter zum Transport von Stückgut, Schwer- und Projektladung sowie sechs Conbulker, zwei Bulker und drei Car Carrier. Davon befinden sich 53 Schiffe mit einem Durchschnittsalter von sechs Jahren in unserem Eigentum.



International vertreten mit über 20 eigenen Büros und mehr als 50 Vertriebsagenturen

- Büro und/oder Hauptanlaufhafen
- Agentur und/oder Hauptanlaufhafen
- Agentur und bei Bedarf zu bedienender Hafen
- Auswahl von bei Bedarf zu bedienenden Häfen
- Round-the-World Pearl String Service
- Europa nach Mittelost und Indien
- Vorlauftransport für Mittelost/Indien-Dienst ab USA
- Indien und Mittelost nach Europa
- „NCS“-Dienst zur Nordküste Südamerikas
- Westbound Round-The-World Service
- Mögliche Vor- und Nachlauftransporte

Kunden

Loyaler Kundenstamm und neue Kundengruppen

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. Neben unserem loyalen, langjährigen Kundenstamm erschließen wir neue Kundengruppen: Institutionelle Investoren und Banken unterstützen wir mit unserem marktspezifischen Know-how dabei, das Potenzial der Schifffahrt auszu-schöpfen.

Netzwerk

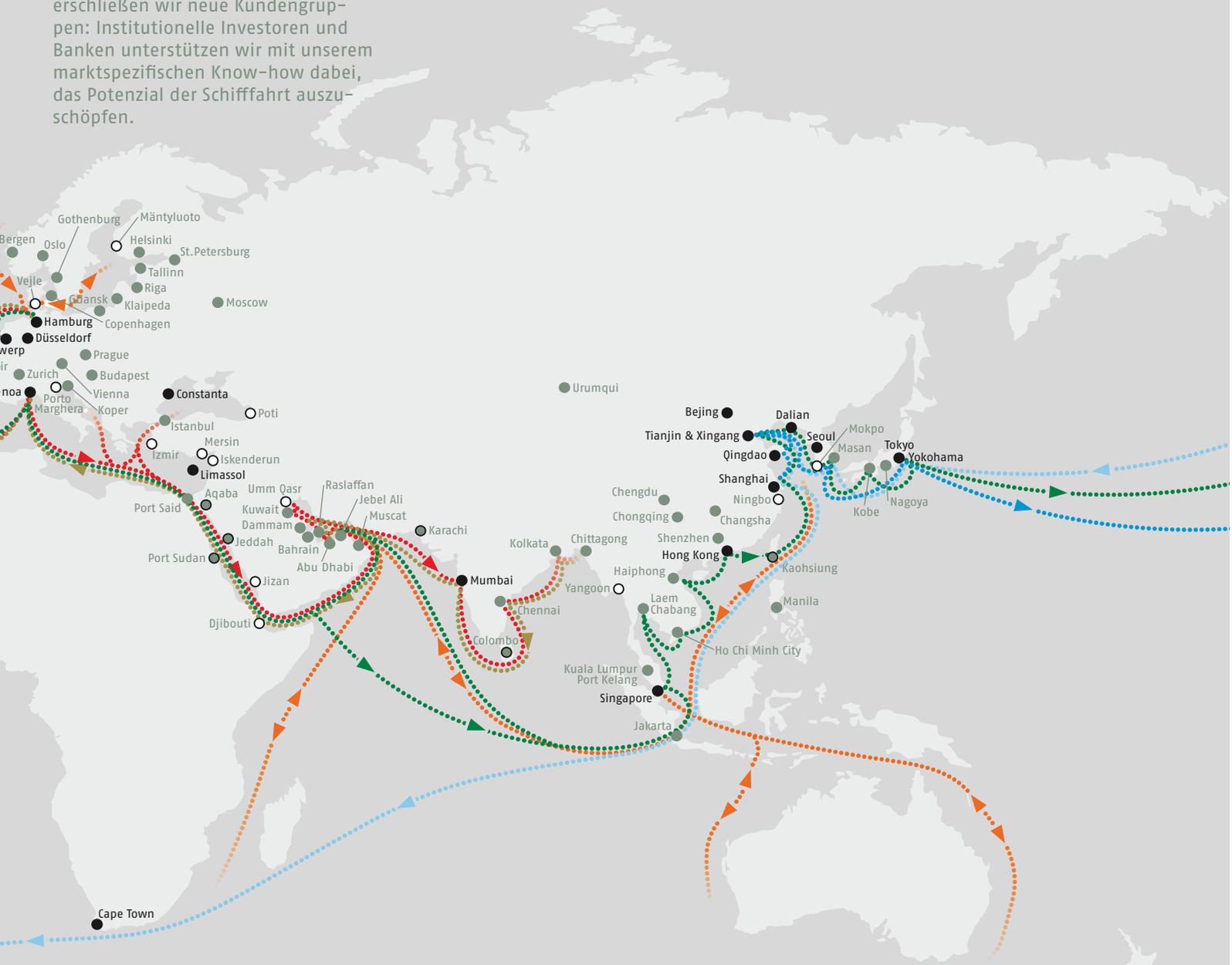
Beste Beziehungen entlang der Wertschöpfungskette

Um die Bedürfnisse unserer Kunden bedienen zu können, haben wir ein starkes Netzwerk mit einer weitreichenden geografischen Abdeckung etabliert, das viele verschiedene Bereiche der Schifffahrtsindustrie umfasst.

Präsenz

Weltweit vertreten

Die Rickmers Gruppe ist heute weltweit durch eigene Büros und Repräsentanzen vertreten und bietet ein umfassendes Dienstleistungsspektrum in der Schifffahrtsindustrie.



Rickmers Gruppe Die Rickmers Gruppe und ihre drei Geschäftsbereiche bieten ein umfassendes Dienstleistungsspektrum in der Schifffahrtsindustrie.

Maritime Assets projiziert, finanziert, akquiriert und managt eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchartert werden.

Maritime Services bietet professionelles Flottenmanagement für Rickmers Schiffe sowie weitere führende Unternehmen der Schifffahrtsindustrie. Die Dienstleistungen umfassen die Auswahl und Zusammenstellung kompletter Besatzungen, die technische und operative Führung, aber auch das Management von Neubauten.

Rickmers-Linie ist als Linienreederei für Schwergut, Stückgut und Projektladung tätig, betreibt hierfür eine Flotte von Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen und managt die Rickmers Beteiligung an einem Schwergut-/Stückgut-Terminal in Hamburg.

Unser Geschäftsjahr 2012

Kennzahlen zur Rickmers Gruppe¹

in Mio. €	2012	2011 (proforma)	Veränderung 2012 gegenüber 2011 (proforma)	2011 (as reported)
Umsatzerlöse	618,3	574,3	7,7%	517,9
EBITDA	244,4	203,0	20,4%	152,6
EBIT	114,7	90,5	26,7%	70,5
EBT	25,1	14,6	71,9%	15,2
Ergebnis nach Steuern	22,5	13,8	63,0%	14,4
Bilanzsumme	2.765,0	2.989,0	-7,5%	2.060,0
Eigenkapital	719,5	753,1	-4,5%	313,9
Eigenkapitalquote in %	26,0	25,2	3,2%	15,2
Nettofinanzverbindlichkeiten	1.768,8	1.926,2	-8,2%	1.564,4
Operativer Cashflow	111,3	160,0	-30,4%	134,8
Mitarbeiter, Anzahl ²	3.494	3.409	2,5%	3.409

Maritime Assets

in Mio. €	2012	2011 (proforma)	Veränderung 2012 gegenüber 2011 (proforma)	2011 (as reported)
Umsatzerlöse	355,6	309,4	14,9%	238,9
EBITDA	260,6	202,3	28,8%	151,8
EBIT	139,7	91,8	52,2%	71,8
Mitarbeiter, Anzahl	39	110	-64,5%	110

Maritime Services

in Mio. €	2012	2011 (proforma)	Veränderung 2012 gegenüber 2011 (proforma)	2011 (as reported)
Umsatzerlöse	152,5	115,2	32,4%	115,2
EBITDA	12,7	8,6	47,7%	8,6
EBIT	5,0	8,4	-40,5%	8,4
Mitarbeiter, Anzahl ²	3.179	3.048	4,3%	3.048

Rickmers-Linie

in Mio. €	2012	2011 (proforma)	Veränderung 2012 gegenüber 2011 (proforma)	2011 (as reported)
Umsatzerlöse	209,4	218,3	-4,1%	218,3
EBITDA	-17,2	-3,9	> -100%	-3,9
EBIT	-17,8	-4,4	> -100%	-4,4
Mitarbeiter, Anzahl	178	176	1,1%	176

¹ Wesentliche Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz fallen im Vergleich zwischen dem proforma-Abschluss 2011 und dem testierten Abschluss 2011 unterschiedlich aus. Im Wesentlichen sind die Veränderungen in der Konsolidierung von Rickmers Maritime begründet.

² Einschließlich Seefahrer externer Crewing-Agenturen.

Die Rickmers Gruppe ist ein international etablierter Anbieter von Dienstleistungen in der Schifffahrtsindustrie mit den Geschäftsfeldern Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie. Wir stehen für Zuverlässigkeit, Qualität und Effizienz. Wandlungsfähigkeit sowie unternehmerisches Denken und Handeln haben bei Rickmers 179 Jahre Tradition.

Wir betreiben eine Flotte von 109 Schiffen mit über 3.000 Seeleuten und aktuell rund 480 Mitarbeitern an Land. Zu unserer Gruppe gehören 104 Konzernunternehmen und sieben Minderheitsbeteiligungen. Wir sind international mit über 20 eigenen Büros und mehr als 50 Vertriebsagenturen vertreten. Dieses Netzwerk und ein global aufgestelltes, starkes Management-Team arbeiten am Erfolg des Unternehmens, das sein Handeln konsequent an seinen Kernwerten orientiert:
Leadership. Passion. Responsibility.

Inhalt

2	Vorwort Chairman
4	Vorwort CEO und Deputy CEO
8	Extended Board Committee
10	Rickmers Gruppe
12	Maritime Assets
20	Maritime Services
28	Rickmers-Linie
36	Corporate Governance
40	Konzernlagebericht
71	Konzernabschluss
101	Weitere Informationen

Liebe Geschäftsfreunde,

wir sind auch in rauer See auf Kurs. Zu verdanken haben wir dies einer Fähigkeit, die eng mit unserer – im kommenden Jahr 180-jährigen – Familientradition in der Schifffahrt verbunden ist: Wandlungsfähigkeit. Ein anspruchsvolles Finanzierungsumfeld, hohe operative Kosten und niedrige Frachtraten stellen unsere Branche derzeit vor große Herausforderungen. Wir sehen dennoch optimistisch nach vorn: Denn 2012 haben wir gezeigt, dass wir uns selbst unter schwierigsten Bedingungen behaupten können. Wenn auch das absolute Niveau im Vergleich mit den Erträgen, die wir im vergangenen Jahrzehnt erwirtschaftet haben, nicht befriedigend sein kann, so ist es doch immerhin respektabel, dass unser Unternehmen 2012 profitabel geblieben ist.

Die Krise der Schifffahrtsmärkte ist für uns eine Chance. Wir haben uns früh auf die neue Situation eingestellt – und so unsere Wandlungsfähigkeit erhalten. Heute belastet uns keine große Pipeline von zu Höchstpreisen vorbestellten Schiffen, unsere Flotte ist durchfinanziert und unser Geschäft ist breit diversifiziert. Wir haben begonnen, die Energieeffizienz unserer Schiffe zu steigern, um so die Grundlage für wachsende Erträge zu schaffen und unsere Wettbewerbsposition zu stärken.

Eine gute Mannschaft braucht aber auch gute Offiziere und nicht zuletzt einen guten Kapitän: Die Geschäftsführung und unser Extended Board Committee stehen für eine hohe Expertise in der Schifffahrt, für eine umfassende Fachkompetenz, Kapitalmarktorientierung und Management-Know-how. Seit 1. April 2012 führt Ronald D. Widdows als Nachfolger von Jan B. Steffens als CEO die Rickmers Gruppe sowie die Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG. Er bringt mehr als 40 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt mit. Davon war er 31 Jahre für American President Lines und Neptune Orient Lines tätig, zuletzt als President und CEO. Wir sind stolz, mit Ron Widdows, der Chairman des World Shipping Councils ist, einen der erfahrensten und angesehensten Top-Manager der gesamten Branche für uns gewonnen zu haben. Dr. Ignace Van Meenen, CFO der Rickmers Gruppe, ist sein Stellvertreter. Er hat wesentlich dazu beigetragen, unser Unternehmen in den vergangenen beiden Jahren sicher durch die Schifffahrtskrise zu steuern.

Unterstützt wird unser Management-Team durch einen erfahrenen und kompetenten Beirat. Claus-Günther Budelmann, Jost Hellmann und Flemming R. Jacobs sind für uns wertvolle Ratgeber, denen wir für ihr Engagement sehr dankbar sind. Jan B. Steffens, der zum 30. Juni 2012 aus dem Beirat der Rickmers Gruppe ausgeschieden ist, danke ich persönlich ganz herzlich für die langjährige freundschaftliche und erfolgreiche Zusammenarbeit.

»Wir haben uns das Potenzial erarbeitet, auch in einem anspruchsvollen Umfeld den Markt aktiv mitzugestalten.«



Bertram R. C. Rickmers
Chairman Rickmers Gruppe

Bertram R. C. Rickmers ist Chairman und Gesellschafter der Rickmers Holding. Zum 31. Dezember 2012 hält er 100 Prozent der Unternehmensanteile.

Die Rickmers Familie blickt auf eine 179-jährige Tradition in der Schifffahrt zurück. Bertram R. C. Rickmers gründete 1982 MCC Marine Consulting & Contracting, die Keimzelle der heutigen Rickmers Gruppe. Mit der Wiederbelebung der Rickmers Reederei im Jahr 1984, dem Rückkauf der Rickmers-Linie von Hapag-Lloyd und der Eingliederung in den Konzern im Jahr 2000 vervollständigte er die aktuellen Reederei- und Schiffsmanagementtätigkeiten der Gruppe.

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

Auf allen Ebenen des Unternehmens ist die zusätzliche Qualität sichtbar, die wir mit unserem System der Unternehmensführung und Kontrolle erreicht haben: Mit unserem Fokus auf Corporate Governance haben wir die organisatorischen Strukturen an den Anforderungen des Kapitalmarktes ausgerichtet. Rickmers hat nicht zuletzt einen Compliance-Prozess im Unternehmen eingeführt, mit dem wir in unserer Branche Standards setzen möchten. Vollständige Transparenz gegenüber Banken, Geschäftspartnern sowie bisherigen und künftigen Investoren ist für uns inzwischen zur Selbstverständlichkeit geworden.

Ich bin stolz darauf, dass wir die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen haben, unser Unternehmen noch besser auf die Zukunft vorzubereiten. Die Mannschaft, unser Führungsteam, die Organisation und Strategie stimmen mich sehr zuversichtlich, dass wir aus der aktuellen Marktphase noch stärker hervorgehen werden. Wir haben uns das Potenzial erarbeitet, auch in einem anspruchsvollen Umfeld den Markt aktiv mitzugestalten und sich bietende Chancen zu nutzen. Eine Fähigkeit, die uns im Wettbewerb differenziert und die uns in die Lage versetzt, die Rickmers Historie durch ein weiteres Erfolgskapitel fortzuschreiben.

Ich freue mich, wenn Sie unsere Erfolgsgeschichte unter der fast 180 Jahre alten „Rickmers Flagge“ mit uns gemeinsam fortsetzen!

Ihr

Bertram R. C. Rickmers

Vorwort



Ronald D. Widdows
 CEO der Rickmers Gruppe sowie der
 Rickmers-Linie

Seit 1. April 2012 ist Ronald D. Widdows CEO der Rickmers Gruppe sowie der Rickmers-Linie. Er verfügt über eine mehr als 40-jährige Erfahrung in der Schifffahrt, davon 31 Jahre bei American President Lines und Neptune Orient Lines. Zuletzt war Widdows Group President und CEO der Neptune Orient Lines. Derzeit ist er außerdem Chairman des World Shipping Councils in Washington D.C. und Mitglied des Advisory Boards des International Transport Forums, Paris.

**Sehr geehrte Damen und Herren,
 liebe Freunde der Rickmers Gruppe,**

mit Beginn des fünften Jahres unter erschwerten Marktbedingungen für die Schifffahrt ist eines klar geworden: Die Fähigkeit eines Schifffahrtsunternehmens, sich zu verändern, entscheidet über seine Zukunftsperspektiven. Es geht darum, seinen Kunden neue Möglichkeiten und Produkte zu bieten und seine Dienstleistungen von denen der Wettbewerber zu differenzieren. Wenn ein Schifffahrtsunternehmen in diesem schwierigen Umfeld nicht nur überleben, sondern auch prosperieren will, ist Wandlungsfähigkeit unabdingbar. Unternehmen, die sich den neuen Anforderungen anzupassen vermögen, werden deutlich gestärkt aus der Schifffahrtskrise hervorgehen. Bei Rickmers setzen wir deshalb die 2010 begonnene Transformation entschlossen fort.

Das Jahr 2012 stand unter dem Zeichen der anhaltenden Schifffahrtskrise, die zahlreiche Unternehmen fest im Griff hatte: In Deutschland haben allein 150 Ein-Schiff-KGs Insolvenz angemeldet, mehr als die Hälfte der 850 Fondsschiffe gelten als Sanierungsfälle. In den meisten Bereichen der Schifffahrt werden aufgrund von gesunkenen Frachtraten, hohen Betriebskosten und schwach wachsender Nachfrage Verluste gemacht. Die weltweiten Schiffskapazitäten sind in den vergangenen Jahren durch eine Vielzahl von Auslieferungen von Bestellungen aus vergangenen Boomjahren dramatisch gewachsen. 2013 werden die Containerschiffauslieferungen einen historischen Höchstwert erreichen, während die Charraten für Containertonnage und die Frachtraten für Containerverschiffung sowie für Schwergut, Stückgut und Projektladungen auf unhaltbar niedrigem Niveau verharren. Ein Beispiel dafür, wie herausfordernd die Schifffahrtsbranche geworden ist, liefert ein Blick auf den Baltic Dry Index: Im Mai 2008 stand dieser Indikator für Hauptfrachtgüter bei einem Rekordwert von 11.700 – am 3. Februar 2012 hat er mit 647 Punkten seinen historischen Tiefststand erreicht. Ein Minus von 94,5 Prozent. Zum Jahresschluss stand der Index mit 699 Punkten nicht wesentlich besser. Und der Treibstoffpreis, der inzwischen für mehr als drei Viertel der Schiffsbetriebskosten steht, ist auf über 600 USD gestiegen. Damit hat er sich seit 2002 nahezu verfünffacht.

Diese Umstände haben in Verbindung mit der anhaltenden Unruhe an den globalen Finanzmärkten auch die Bestellungen für neue Schiffe in den vergangenen beiden Jahren beinahe zum Erliegen gebracht. Die Werften sind mangelhaft ausgelastet, der Wettbewerb um die wenigen neuen Bestellungen ist intensiv und der Preis für Neubauten hat ein historisches Tief erreicht. Er ist seit 2008 um über 40 Prozent gefallen. Die Werften haben den größten



Dr. Ignace Van Meenen
Deputy CEO und CFO

Dr. Ignace Van Meenen kam im Oktober 2011 als CFO zur Rickmers Gruppe, seit 1. April 2012 ist er zudem Deputy CEO. Darüber hinaus ist er Aufsichtsratsmitglied von Rickmers Maritime 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.

Teil des letzten Jahrzehntes auf einem „Verkäufermarkt“ operiert und sich auf die Optimierung ihrer Produktionseffizienz konzentriert. Inzwischen agieren sie in einem „Käufermarkt“ und legen, neben dem heftigen Preiskampf, zunehmend den Schwerpunkt auf die aktive Entwicklung deutlich kraftstoffeffizienterer Schiffskonstruktionen. Außerdem reagieren sie deutlich aufgeschlossener auf die Konstruktionsanforderungen der Eigner als noch vor nicht allzu langer Zeit. Das eröffnet Möglichkeiten für die Entwicklung der nächsten Generation von Containerschiffen mit deutlich niedrigeren Verbrauchs- und Emissionswerten, als sie die bestehende weltweite Flotte aufweist.

Niedrige Frachtraten und hohe Schiffsbetriebskosten führen dazu, dass unsere Kunden, insbesondere die Containerreedereien, verzweifelt nach Möglichkeiten suchen, ihre Kosten zu senken: Sie wollen einerseits den Kraftstoffverbrauch ihrer bestehenden Flotten reduzieren, denken andererseits aber zunehmend darüber nach, wesentlich kraftstoffeffizientere neue Schiffe mit deutlich geringeren Investitionskosten in ihre Flotten aufzunehmen. Auch wenn aktuell der Schwerpunkt auf den wirtschaftlichen Notwendigkeiten liegt, ist die Branche sich im Klaren darüber, dass CO₂-, SO_x- und NO_x-Emissionen wichtige Themen sind und in Kürze mit dem Wandel zu einer deutlich umweltfreundlicheren Flotte begonnen werden muss. 2012 haben wir vor diesem Hintergrund ein Energieeffizienzprogramm eingeleitet, in dessen Rahmen wir in enger Zusammenarbeit mit ABB neue Technologie installieren, die unsere Kunden beim Management ihres Kraftstoffverbrauches unterstützt. Wir modifizieren auch die Motoren einiger Schiffe, um das effizientere Slow Steaming zu ermöglichen, und bauen die Schulungen für das Schiffsmanagementpersonal aus, um es für die Stellschrauben, die den Kraftstoffverbrauch beeinflussen, zu sensibilisieren. All das wird zu geringeren Kraftstoffkosten für unsere Kunden und für die von uns betriebene Flotte im Projektladungs- und Schwergutsektor führen.

Die Transformation der Rickmers Gruppe soll uns außerdem in die Lage versetzen, von den einmalig günstigen Neubaupreisen zu profitieren: Da die angespannte Lage an den Finanzmärkten anhält, sind die traditionellen Quellen für Eigenkapital und die Finanzierung von Schiffsneubauten praktisch versiegt. Deutsche Banken und das KG-System, das in den vergangenen 20 Jahren etwa 40 Prozent des weltweiten Angebotes an Containerschiffen gebaut hat, unterstützen größtenteils keine Schiffsinvestitionen mehr. Das bedeutet, dass es in den kommenden Jahren darauf ankommen wird, neue Quellen für Eigenkapital und Fremdfinanzierung zu erschließen. Uns ist schon seit längerer Zeit klar, dass sich Rickmers wandeln muss, um auf diese neuen Finanzierungsquellen zugreifen zu können. Deshalb entwickeln wir das

Unternehmen von einer alten, traditionsreichen deutschen Reederei in Familienhand zu einem professioneller geführten, internationalen Schifffahrtsunternehmen, das auch geografisch näher bei seinen Kunden und seinen Finanzierungsquellen ist. Für die Kapitalmärkte bereit zu sein und andere, nicht traditionelle Quellen für Investitionen in Schiffe erschließen zu können, wird nach unserer Überzeugung eine entscheidende Fähigkeit sein, die uns von unseren Wettbewerbern unterscheidet. Transparente Finanzen, ein konsequentes Controlling, Corporate Governance, Compliance und eine stärkere Bilanz werden es uns ermöglichen, in den kommenden Jahren erfolgreich in der veränderten Schifffahrtsbranche zu operieren. 2012 haben wir in diesem Transformationsprozess beträchtliche Fortschritte gemacht.

In diesem anspruchsvollen Umfeld ist unser Umsatz gegenüber 2011 um 7,7 Prozent auf 618,3 Mio. € gestiegen. Bei einem EBITDA von 244,4 Mio. € (2011 proforma: 203,0 Mio. €) haben wir unser Ergebnis nach Steuern um 63 Prozent auf 22,5 Mio. € verbessert. Mit einer Eigenkapitalquote von 26,0 Prozent (2011 proforma: 25,2 Prozent) sind wir darüber hinaus solide finanziert. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Krise in der Schifffahrt ist dies eine positive Entwicklung, die wir uns hart erarbeitet haben. Wir werden uns jedoch nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen und sind entschlossen, unsere Ertragslage in den kommenden Jahren zu verbessern.

Dafür sehen wir in Zukunft zahlreiche Möglichkeiten, die sich aus unseren bestehenden Stärken ergeben. So hat sich etwa die Rickmers-Linie mit ihrem zuverlässigen Liniendienst rund um den Globus als ein Marktführer im Sektor für Schwergut, Stückgut und Projektladungen etabliert. In Linierrouten von Asien nach Südamerika sowie der Ausweitung unseres Leistungsspektrums in Asien und dem Nahen Osten liegt ein sehr vielversprechendes Wachstumspotenzial. Um davon zu profitieren, erweitert die Rickmers-Linie derzeit ihre Vertriebskapazität in Amerika, Asien und dem Nahen Osten. Ebenso baut die Rickmers-Linie ihre Kapazitäten für die Trampschifffahrt in aufstrebenden Projektladungsmärkten aus. Neben organischem Wachstum werden wir weiterhin nach Möglichkeiten suchen, durch M&A und/oder Joint Ventures zu wachsen.

Unser Asset-Management-Geschäft befindet sich ebenfalls in einem Transformationsprozess. Wir haben angefangen, unsere Flotte mit effizienterer Tonnage zu modernisieren. Dazu haben wir im Auftrag eines unabhängigen Eigentümers Verträge für zwei Multi-Purpose-Carrier-Neubauten abgeschlossen, die 2015 von der Houdong-Werft in China geliefert werden, um zur Flotte der Rickmers-Linie zu stoßen. Außerdem haben wir begonnen, einige ältere, kleinere Containerschiffe aus unserer Flotte auszusondern. Ein Prozess, den wir 2013 fortsetzen werden.

Wir werden nicht nur unser Asset-Management-Geschäft, sondern auch unser Schwergut-, Stückgut- und Projektladungsgeschäft organisch ausbauen und 2013 nach Möglichkeiten für M&A im deutschen Reedereigeschäft Ausschau halten. Um unser Wachs-

tumsfundament – insbesondere durch Neubauprojekte – zu stärken, haben wir Ende 2012 in Singapur ein kapitalmarktorientiertes Team für Asien gebildet. Das erlaubt es uns, bei der Zusammenarbeit mit Finanzinstitutionen, Exportkreditagenturen und Investoren in dem Teil der Welt, in dem die meisten Schiffe gebaut werden, beweglicher zu agieren.

Die Kompetenz von Maritime Services im technischen und operativen Flottenmanagement stärken wir weiter, insbesondere in Asien. Dort haben wir unsere Präsenz ausgeweitet, um den asiatischen Schifffahrtssektor noch besser bedienen zu können. Denn künftig wollen wir besonders in dieser Region neue Kunden gewinnen und kräftig wachsen. Einen Wettbewerbsvorteil versprechen wir uns von unseren Initiativen zur Kraftstoffeinsparung, die Wirkung zu zeigen beginnen und von unseren Kunden immer stärker angenommen werden. Dies bietet weitere Wachstumsmöglichkeiten. Darüber hinaus hat Rickmers einen wichtigen Meilenstein in China erreicht: Wir haben als erstes internationales Unternehmen eine Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten in China erhalten und eine eigene Crewing-Agentur in Shanghai eingerichtet. Wir planen die Anzahl der Schiffe, für die wir das technische und operative Management übernehmen, durch Neubauprojekte, durch die Akquisition von Drittgeschäften sowie durch etwaige Konsolidierungsaktivitäten der Rickmers Gruppe zu erhöhen.

Wir beginnen das Jahr 2013 mit dem Bewusstsein, dass die Marktbedingungen weiter sehr herausfordernd sein werden und dass wir in den kommenden beiden Jahren wahrscheinlich keine Markterholung erleben werden. Die Schritte, die wir kontinuierlich unternehmen, um unser Unternehmen zu transformieren, neue Fähigkeiten zu entwickeln und unseren Kunden in diesen schwierigen Zeiten besser zu dienen, werden uns helfen, die kurzfristigen Herausforderungen zu überstehen und uns so zu positionieren, dass wir von zukünftig besseren Bedingungen in der Branche profitieren können.

Unser 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, mit Ihnen die Rickmers Gruppe auch in Zukunft zu Erfolgen zu führen.

Mit besten Grüßen



Ronald D. Widdows



Dr. Ignace Van Meenen

Extended Board Committee

Der Deputy CFO und der Chief Treasury & Risk Officer sowie die Global Heads der drei Geschäftsbereiche und der COO der Rickmers-Linie bilden das Extended Board Committee der Rickmers Gruppe.



Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann
Deputy CFO (seit 1. Juli 2012)

Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann ist seit 1. Juli 2012 hauptamtlich Deputy CFO der Rickmers Gruppe, Hamburg, und in dieser Funktion u. a. für Mergers & Acquisitions, Controlling, Accounting & Reporting, Tax, Legal Affairs, Human Resources, Organisation sowie IT zuständig. Zuvor war er als CEO von Bertelsmann Business Consulting, CIO des Corporate Centers sowie als Senior Vice President im Bereich Corporate Financial Reporting der Bertelsmann SE & Co. KGaA tätig und hat zuletzt an den Konzern-CEO berichtet. Begonnen hat er seine Karriere nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften bei der Ernst & Young AG im Bereich Assurance & Advisory Business Services. Seit 2007 ist er nach Executive-Education-Stationen am INSEAD und an der Harvard Business School zudem als Lehrbeauftragter im MBA-Programm an der Leipzig Graduate School of Management (HHL) sowie seit 2010 als Mitglied des Aufsichtsrats der Just Software AG, Hamburg, tätig.



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

Seit 2011 ist Frank Bünte Teil des Managements der Rickmers Gruppe und leitet den Bereich Treasury & Risk. Seit 1. April 2012 verantwortet er auch den Bereich Kapitalmarkt, in dem die Rickmers Gruppe die Kapitalversorgung der Geschäftsbereiche bündelt. Zuvor war er in verschiedenen Positionen im Kreditbereich bei der HSH Nordbank tätig, wo er zuletzt den Inlandsmarkt im Shippingbereich verantwortet hat. Frank Bünte absolvierte eine Ausbildung bei der Vorgängerin der HSH Nordbank AG, der Hamburgischen Landesbank, bis zum Jahr 1985 und arbeitete anschließend in verschiedenen Kreditabteilungen der Bank. 1994 beendete er ein Studium im Bereich Savings Bank Business Management. Von 1995 bis 1999 war er für Teile des internationalen Kreditgeschäfts verantwortlich, bis er in die Schifffahrtsabteilung der Bank wechselte.



Holger Strack
Global Head 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.



Björn Sprotte
Global Head Maritime Services
(seit 10. Januar 2013)

Björn Sprotte kam im Mai 2000 als Nautischer Offizier zu Rickmers. Nach seiner Karriere auf See bekleidete er verschiedene Führungspositionen in den technischen und kaufmännischen Abteilungen der Rickmers Reederei und im Rickmers Shipmanagement. Seit 2012 ist er Geschäftsführer der Rickmers Shipmanagement (Singapore). Seit 10. Januar 2013 führt Björn Sprotte als Global Head den Geschäftsbereich Maritime Services und ist auch Geschäftsführer der Rickmers Shipmanagement in Hamburg.



Rüdiger Gerhardt
Global Head Rickmers-Linie

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. Seit 2011 ist er Global Head für den Geschäftsbereich Rickmers-Linie und Managing Director der Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG.



Ulrich Ulrichs
COO Rickmers-Linie (seit 10. Juli 2012)

Ulrich Ulrichs kam im Jahr 2005 als General Manager Line Management zur Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG und wurde im Jahr 2008 Director dieses Bereichs. Ab 1. Juli 2011 war er Deputy Managing Director der Rickmers-Linie und übernahm im Juli 2012 die Position des Chief Operating Officers und Managing Directors.



R

62m

Rickmers Gruppe

Rickmers Gruppe Die Rickmers Gruppe und ihre drei Geschäftsbereiche bieten ein umfassendes Dienstleistungsspektrum in der Schifffahrtsindustrie.



Maritime Assets projiziert, finanziert, akquiriert und managt eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchartert werden.



Maritime Services bietet professionelles Flottenmanagement für Rickmers Schiffe sowie weitere führende Unternehmen der Schifffahrtsindustrie. Die Dienstleistungen umfassen die Auswahl und Zusammenstellung kompletter Besatzungen, die technische und operative Führung, aber auch das Management von Neubauten.



Rickmers-Linie ist als Linienreederei für Schwergut, Stückgut und Projektladung tätig, betreibt hierfür eine Flotte von Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen und managt die Rickmers Beteiligung an einem Schwergut-/Stückgut-Terminal in Hamburg.

12	Maritime Assets
20	Maritime Services
28	Rickmers-Linie
36	Corporate Governance



Maritime Assets



Schiffe stellen erhebliche Vermögenswerte dar, insofern besteht die Kernaufgabe des Asset Managements darin, das in die Anlageklasse Schiff investierte Kapital unter Ausnutzung aller Wertsteigerungspotenziale zu sichern und zu maximieren. Das gelingt nach unserer Auffassung nur dann, wenn der gesamte Lebenszyklus eines Schiffes in seiner ganzheitlichen Wertentwicklung erfasst und daraus dann die jeweilige Anlagestrategie nach den spezifischen Erwartungen der Investoren erarbeitet wird.

Unser Aufgabenspektrum im Asset Management umfasst alle Aspekte der Schifffahrt. Angefangen bei der Auswahl des richtigen Schiffstyps und -designs über die Finanzierung, Realisierung, Optimierung, Vercharterung und den Verkauf bis hin zur Verschrottung.

Auf die Expertise kommt es an

Der Fokus im Geschäftsbereich Maritime Assets liegt auf Containerschiffen und Mehrzweck-Schwergutfrachtern (Multi-Purpose Carriers, MPC). Maritime Assets verfolgt eine ganzheitliche und langfristige Strategie. Unter „langfristig“ verstehen wir nicht zuletzt, dass einmal getätigte Schiffsinvestitionen aufgrund ihrer Nachhaltigkeit jederzeit wieder am Markt platziert werden können. Allerdings sorgt der Einfluss des Kapitalmarktes zunehmend für neue Schnittstellen und damit immer weitere Aufgaben mit höheren Anforderungen. Die Ansprüche unserer Kunden sind vielfältig und bedürfen einer individuellen Analyse, um daraus die richtige Handlungsstrategie abzuleiten. Diesem Wandel stellt sich Maritime Assets. Grundsätzlich fokussieren wir uns auf eine langfristige Beziehung zu unseren Kunden und verfolgen damit eine kontinuierliche Aufwertung des Portfolios. Wir sind aber auch in der Lage, als „Feuerwehr“ in akute Problemfälle einzusteigen. Oft bestehen zeitliche oder finanzielle Engpässe, die kurzfristige operative Maßnahmen erforderlich machen.

Für unsere Kunden: die besten Charter-Adressen der Schifffahrtsindustrie

Für das gesamte Jahr 2013 waren Ende 2012 rund 83 Prozent der möglichen Chartertage der eigenen Flotte von 53 Schiffen geschlossen. Für 2014 waren es bereits 77 Prozent und für das Jahr 2015 hat Rickmers 55 Prozent der eigenen Kapazität kontrahiert. Über 90 Prozent des Umsatzes im Bereich Maritime Assets generieren wir mit unserer eigenen Flotte. Durch unser weltweites Netzwerk von Brokern ist Maritime Assets mit der Tochtergesellschaft Harper Petersen sehr erfolgreich in der Vercharterung und hat in den vergangenen Jahren in einigen Schiffsklassen den Markt deutlich übertroffen. Rickmers hat Schiffe an viele führende Schifffahrtsunternehmen verchartert: Maersk, MOL, MSC, OOCL, Evergreen, CMA CGM und HMM, um nur einige zu nennen. Elf der 103 Schiffe im Asset Management sind an die Rickmers-Linie verchartert.

Professionelles kommerzielles Management für Eigentümer: von der Finanzierung über Vercharterung bis hin zum Verkauf

Für die Rickmers Gruppe spielt der Kapitalmarkt insgesamt, speziell aber Private-Equity- und institutionelle Investoren, bereits jetzt eine wichtige Rolle. Gemeinsam mit Maritime Services kann Maritime Assets für Investoren seine Expertise einbringen,

»Wir fokussieren uns auf langfristige Kundenbeziehungen und die Wertmaximierung des Portfolios.«

Holger Strack Global Head Maritime Assets



um kraftstoffeffiziente, marktfähige Schiffe zu entwickeln, zu bestellen, bauen zu lassen sowie zu betreiben. So ist Maritime Assets in der Lage, für Investoren ein attraktives Portfolio mit höchstmöglicher Fungibilität am Kapitalmarkt zu entwickeln. Auf die vor diesem Hintergrund gestiegenen Anforderungen an die Reporting- und Steuerungssysteme hat sich Maritime Assets bereits eingestellt: So sind wir in der Lage, für jedes Schiff zeitnah ein integriertes Reporting zu erstellen und Working Capital sowie Schiffsbetriebskosten noch besser zu überwachen. Denn eine wertorientierte Portfoliosteuerung ist der Schlüssel für erfolgreiche Investitionen. Darüber hinaus unterstützen wir unsere Kunden mit individuellen Lösungen, um in Schwierigkeiten geratene Schiffe von KG-Gesellschaften in Betrieb zu halten. Maritime Assets zeichnet sich dabei insbesondere durch die Fähigkeit aus, Lösungen rasch zu entwickeln und umzusetzen.



Auch in stürmischer See der richtige Partner: Werte entwickeln

Das Zusammenspiel von Linienreederei, Asset Management und technischem Schiffsmanagement auf hohem Niveau macht die Gruppe zu einem hervorragenden Partner institutioneller Investoren: So hat etwa Maritime Assets für einen unabhängigen Eigentümer und die finanzierende Bank zwei Bauverträge für Mehrzweckschiffe marktfähig gemacht. Ursprünglich hatte ein inzwischen insolventes Unternehmen die beiden Schiffe in Auftrag gegeben. Um die Energieeffizienz dieser Mehrzweckfrachter nachhaltig zu verbessern, haben wir mit Hilfe unseres Geschäftsbereichs Maritime Services das Design der Schiffe überarbeitet. Die somit verringerten Schiffsbetriebskosten werden die Wettbewerbsfähigkeit beider Schiffe signifikant steigern, so dass die Rickmers-Linie als Spezialist für das Projektladungsgeschäft die Mehrzweckfrachter ab Frühjahr 2015 effizient betreiben kann.

103 Schiffe im Asset Management

Den Schwerpunkt der Flotte im Asset Management bilden 77 Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 900 TEU bis 13.100 TEU. Außerdem verwaltet Maritime Assets eine Flotte von insgesamt 15 MPC-Schiffen mit Krankkapazitäten von bis zu 640 Tonnen (kombiniert). Ergänzt wird die Flotte durch Bulk Carrier, Conbulker und Car Carrier. Insgesamt verwaltet und managt Maritime Assets zurzeit 103 Schiffe. Davon befinden sich 53 Schiffe im Eigentum der Rickmers Gruppe. Die eigenen Schiffe sind durchschnittlich sechs Jahre alt und bis mindestens zum Jahr 2015 durchfinanziert.

International gut aufgestellt

Maritime Assets ist international gut aufgestellt. Mit dem Börsengang von Rickmers Maritime in Singapur hat die Rickmers Gruppe bereits im Jahr 2007 ihre Präsenz in Asien erweitert – und dort einen weiteren Kapitalmarktzugang erschlossen. Rickmers Maritime besitzt und betreibt derzeit 16 Containerschiffe in der Größenordnung zwischen 3.450 TEU und 5.060 TEU, die mehrheitlich mit langfristigen Verträgen an führende Linienreedereien verchartert sind. Mit dem Schwerpunkt in der asiatischen Containerschiffahrt nutzt die Rickmers Gruppe dort die Vorteile des maritimen Standortes Singapur. Der Trust ist am Mainboard der Singapore Exchange Securities Trading Limited notiert und im FTSE ST Maritime Index enthalten. Aktionäre sind die Rickmers Gruppe mit rund 33,1 Prozent sowie institutionelle und private Anleger. Zum Geschäftsbereich Maritime Assets gehören außerdem neben der Rickmers Reederei als führender Gesellschaft, Polaris, EVT Elbe Vermögens Treuhand, Expert Shipping Service (seit 1. Januar 2013) und Harper Petersen.

»» Wir sind als spezialisierter Dienstleister ein starkes Experten-Team. Mir hilft es dabei sehr, nicht nur die kaufmännische Seite zu kennen, sondern auch die nautische Perspektive aus meiner Zeit auf See.«

Capt. Ralf Trützscher
*Senior Staff Surveyor &
Head of Marine Consulting*
EXPERT SHIPPING SERVICE
MARITIME ASSETS





Maritime Services



Der Geschäftsbereich Maritime Services bietet professionelles Flottenmanagement für Rickmers Schiffe sowie weitere führende Unternehmen der Schifffahrtsindustrie. Die Dienstleistungen umfassen sowohl die Auswahl und Zusammenstellung kompletter Besatzungen, die technische und operative Führung als auch das Management von Neubauten. Unser Wettbewerbsvorteil ist die Kompetenz unserer Mitarbeiter. Deshalb legen wir größten Wert auf eine umfassende Ausbildung, die für einen sicheren und effizienten Schiffsbetrieb unabdingbar ist. Für unsere Kunden erzielen wir einen Wettbewerbsvorteil, indem wir auf hohe operative Verfügbarkeit und Kosteneffizienz achten: Ein wesentlicher Hebel unserer Arbeit besteht darin, durch ein Best-Practice-Management den Treibstoffverbrauch erheblich zu senken.

Wir stärken die Wettbewerbsfähigkeit unserer Kunden

Im Geschäftsbereich Maritime Services bündeln wir kunden- und branchenspezifische Lösungen, um einen sicheren sowie effizienten technischen und operativen Schiffsbetrieb gewährleisten zu können. Darüber hinaus legen wir auch besonderes Augenmerk auf die Auswahl, Aus- und Weiterbildung und Zusammenstellung unserer Besatzungen. Außerdem verfügen wir über eine umfangreiche Expertise im Bereich der Projektierung von Schiffsneubauten, der effizienzorientierten Umrüstung bestehender Schiffe und der Durchführung von regelmäßigen Dockungen und Wartungen. Unser Team von Spezialisten strebt mittels integrierter Planung eine möglichst geringe Betriebsunterbrechung an. Unsere Kunden profitieren zudem von unseren gruppenweit günstigen Einkaufskonditionen für Konsumgüter, Ersatzteile und Services.

Da die Treibstoffkosten mittlerweile mehr als drei Viertel der Schiffsbetriebskosten ausmachen, ist der Bunkerverbrauch für die Rentabilität eines Schiffes maßgeblich. Wir haben deshalb innovative Projekte gestartet, um die Energieeffizienz der Schiffe zu verbessern: Als erstes deutsches Unternehmen in der maritimen Wirtschaft erhielt das Energiemanagementsystem von Rickmers für seine Büros in Hamburg und Singapur sowie für die ersten zehn Schiffe im Januar 2013 eine akkreditierte Zertifizierung durch GL Systems Certification nach dem internationalen Standard ISO 50001 (Energiemanagementsystem). Um unsere Ziele zu erreichen, haben wir in Zusammenarbeit mit namhaften Industriepartnern modernste technische Systeme entwickelt. Professionelle Dienstleistungen wie die Vermittlung maritimer Versicherungen und weltweite Schadensbearbeitung runden unser Portfolio ab.

Unternehmerisches Denken: Ship-Centric Management

Der langfristig kosteneffizienteste Weg, ein Schiff zu betreiben, sind eine gut ausgebildete Crew und professionelles Management an Bord. Dies gilt auch für die hohe technische Qualität und für unsere hohen Sicherheitsstandards. Unser Konzept des

»Wir setzen Standards: Wir sind das erste maritime Unternehmen in Deutschland mit einem zertifizierten Managementsystem für Energieeffizienz an Bord und das erste internationale Unternehmen mit einer Crewing-Lizenz für China.«

Björn Sprotte Global Head Maritime Services



Ship-Centric Managements zur Optimierung des Betriebs der Rickmers Flotte basiert auf dieser Überzeugung. Nach diesem Organisationsprinzip entspricht ein Schiff einer Produktionseinheit innerhalb eines Unternehmens. Kapitän, Offiziere und Superintendent bilden zusammen das so genannte Ship Management Team. Dies gewährleistet eine schlanke und effiziente Organisation, die dafür Sorge trägt, dass auf den Schiffen unsere hohen Standards für Sicherheit, Technik und Effizienz erfüllt werden. Um unsere Kapitäne und Offiziere auf ihre Managementaufgaben vorzubereiten, führen wir intensive interaktive Trainings durch, die international Standards für



ein modernes und verantwortungsbewusstes Ship Management setzen. Wir schulen unsere Führungskräfte an Bord dabei nach anerkannten Techniken und Methoden, die auf die speziellen Anforderungen des Bordbetriebes zugeschnitten sind. Darauf aufbauend haben wir beispielsweise auch besondere Kurse im Bereich des Energiemanagements entwickelt.

Weltweite Crewing-Expertise

Die Anwerbung und Zusammenstellung der Bordbesatzungen – das Crewing – ist ein wesentlicher weiterer Aspekt unserer Services. Um in Zukunft den Zugang zu hoch qualifizierten Mannschaften und Offizieren für die Rickmers Gruppe in Fernost noch weiter zu verbessern, haben wir unsere Crewing-Aktivitäten in einer Reihe von Ländern grundsätzlich neu geordnet, darunter Zypern und China. Rickmers hat als erstes ausländisches Unternehmen in China eine Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten, die auf internationalen Schiffen eingesetzt werden, erhalten und die Crewing-Agentur Rickmers Shipping (Shanghai) etabliert.

Maritime Services setzt Standards und strebt Wachstum in Europa und Asien an

Unsere Kompetenzzentren an den strategisch wichtigen Standorten in Hamburg, Singapur und Limassol koordinieren unsere weltweiten Aktivitäten. 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. Durch die Zertifizierung unserer Leistungen nach internationalen Standards und Regularien schaffen wir eine verlässliche Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Kunden.



» Bei der Energieeffizienz eines Schiffes gibt es neben den technischen Verbesserungen eine Vielzahl von variablen Faktoren, die das Team beeinflussen kann. Bei Rickmers tauschen wir uns regelmäßig über Best Practice aus.«

Captain Doru Dragomir
Master
MV RICKMERS ANTWERP
MARITIME SERVICES



Rickmers-Linie



Zuverlässigkeit, Termintreue, Sicherheit, Kosteneffizienz und höchste Kompetenz – für diese Werte steht die Rickmers-Linie. Mit unserem „Round-the-World Pearl String Service“ haben wir einen Liniendienst mit unvergleichlicher Zuverlässigkeit im Schwergut-, Stückgut- und Projektladungsgeschäft rund um den Globus etabliert und eine renommierte, hochwertige Marke mit hervorragenden Kundenbeziehungen aufgebaut.

Maritime Logistik mit Auszeichnung

Die Rickmers-Linie ist einer der weltweit führenden Spezialisten für den Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladung. Zu den beförderten Gütern zählen unter anderem Transformatoren, Generatoren, Druckbehälter, Baumaschinen, Windturbinen, Anlagenteile für die chemische und petrochemische Industrie, für Brauereien und Zementanlagen, aber auch Lokomotiven, Segel- und Motoryachten. Für die hohe Qualität ihrer Dienstleistungen hat die Rickmers-Linie im Jahr 2012 die Auszeichnung „Best Shipping Line – Project Cargo“ bei den Asian Freight & Supply Chain Awards, den „All India Maritime Logistics Award (MALA)“ sowie den „Gujarat Star Award“ erhalten. Durch diese Erfolge gestärkt, plant die Rickmers-Linie ihr Vertriebsnetz zu erweitern und zusätzliche Liniendienste für die wachstumsstärksten Projektladungs-Handelsströme der Welt anzubieten.

Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladung

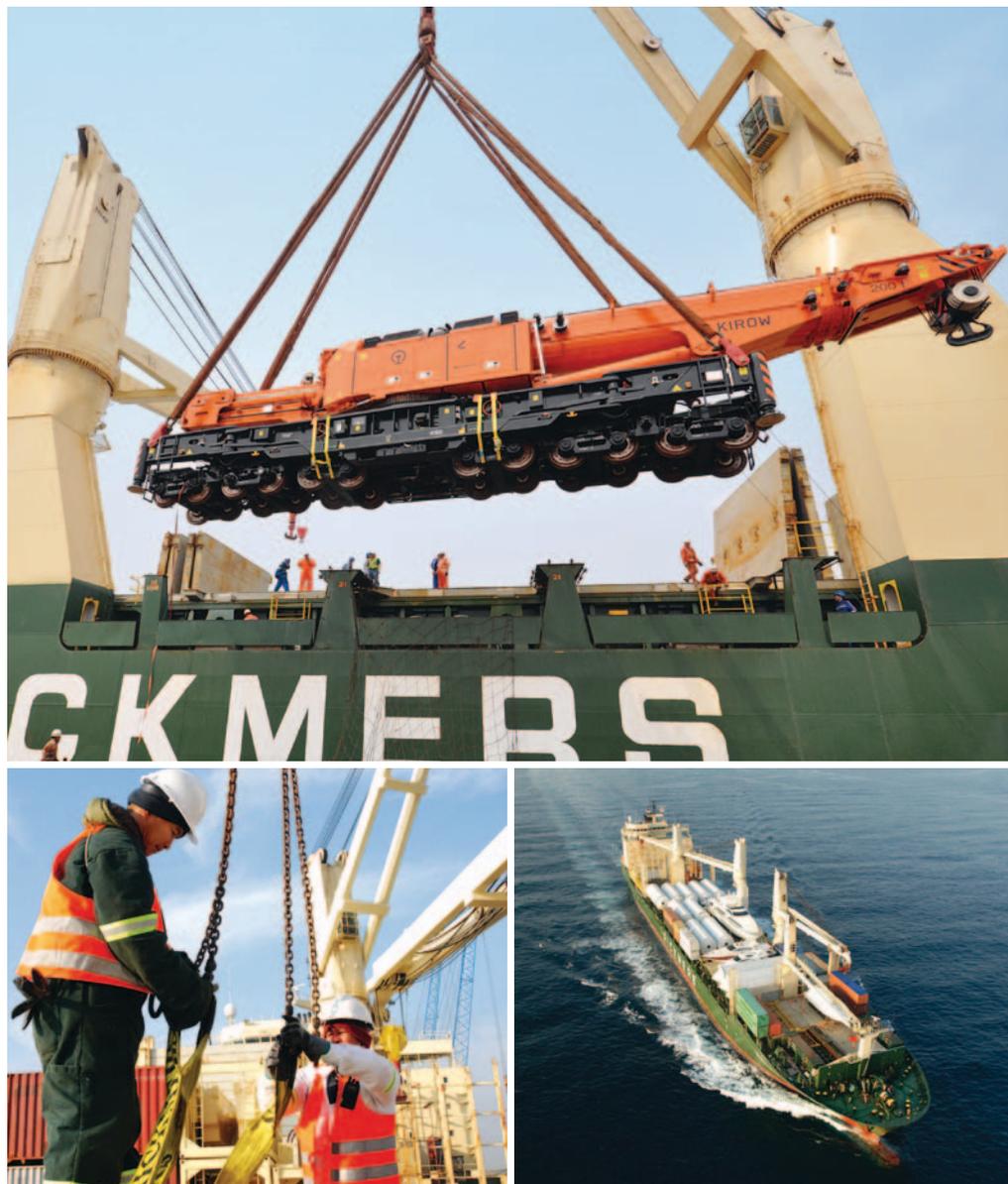
Seit inzwischen zehn Jahren steht der „Round-the-World Pearl String Service“ für kurze Transitzeiten und einen zuverlässigen Fahrplan: In diesem Dienst fahren unsere Multi-Purpose Carrier mit zwei monatlichen Abfahrten ostgehend eine feste Folge von 16 Häfen rund um die Welt an. Dazu zählen unter anderem Hamburg, Antwerpen, Genua, Singapur, Shanghai, Masan, Yokohama und Houston. Bei entsprechender Nachfrage werden weitere Häfen nahe der Hauptroute zusätzlich angelaufen. Durch das „Pearl String“-Konzept haben die Kunden der Rickmers-Linie die Möglichkeit, auch im Projekt- und Schwergutgeschäft Just-in-time-Lieferungen zu etablieren. Das weltweite Routennetz der Rickmers-Linie wird durch die im dreiwöchigen Rhythmus getakteten Liniendienste von Europa nach Mittelost und Indien (und zurück) sowie den Amerika-Asien-Dienst über den Pazifik vervollständigt. 2013 wird Rickmers seine Liniendienste in den sich stark entwickelnden Märkten in Asien und Südamerika weiter ausbauen.

Moderne Flotte für den Liniendienst

Der „Round-the-World Pearl String Service“ wird von neun baugleichen Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 30.000 dwt bedient. Jedes Schiff verfügt über vier Krane, von denen die zwei stärksten mit je 320 Tonnen Kapazität kombiniert werden können, um Ladungsteile mit einem Gewicht von bis zu 640 Tonnen an Bord zu nehmen. Durch flexible Zwischendecks kann die Höhe der Laderäume an die Erfordernisse des Kunden angepasst werden. Entfeuchtungsanlagen sorgen für bessere Luftver-

»2013 wird die Rickmers-Linie ihre Liniendienste in den am schnellsten wachsenden Regionen der Welt weiter ausbauen.«

Rüdiger Gerhardt Global Head Rickmers-Linie



hältnisse bei feuchtigkeitsempfindlicher Ladung. Im Mittelost- und Indien-Dienst sowie über den Pazifik von Amerika nach Asien setzt die Rickmers-Linie langfristig gecharterte Tonnage ein. Aktuell baut die Rickmers-Linie ihre Flotte durch zwei neue Mehrzweckschiffe aus, die mit noch leistungsfähigeren Kranen mit einer Tragkraft von zweimal 450 Tonnen ausgestattet und zugleich erheblich energieeffizienter sind. Diese beiden neuen Schiffe werden voraussichtlich im Frühjahr 2015 ausgeliefert.

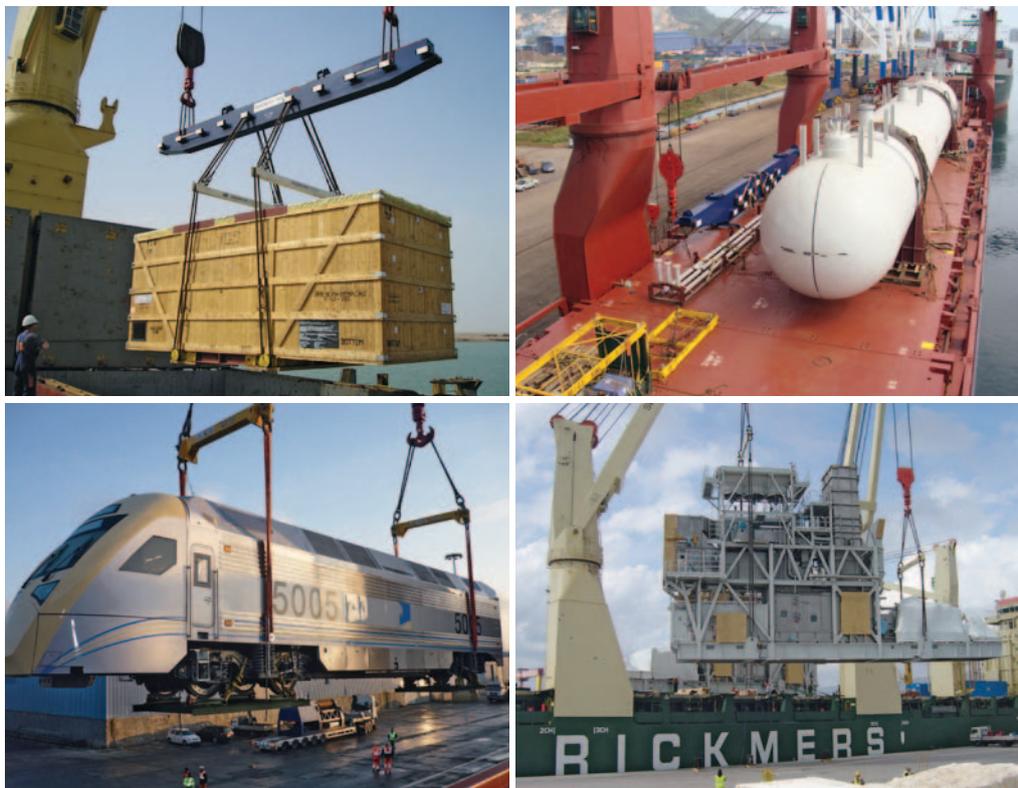
Eigenes Cargo-Management-System

Kerngeschäft der Rickmers-Linie ist der Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen von Hafen zu Hafen. Zum Portfolio gehört aber auch der Schwerguttransport von der Fabrik bis zum Einsatzort („door to door“). Für diesen Service kooperiert die Rickmers-Linie mit zuverlässigen Partnern im jeweiligen Land.

Um die Ladung optimal zu positionieren und zu sichern, berät die Rickmers-Linie ihre Kunden mit Hilfe des Cargo-Management-Systems RICOSYS, das Rickmers zusammen mit einem Softwarepartner entwickelt hat.

Seetransport für Flugzeugteile und sogar die Raumfahrt

Seit 2012 befördert die Rickmers-Linie im Rahmen eines langfristigen Vertrages Flugzeugteile für den Airbus A350 aus den USA nach Frankreich. Ein weiterer Beleg aus den vergangenen Jahren für die hohe Kompetenz und das Renommee der Rickmers-Linie im Transport von sensibler Ladung ist die Beförderung des Forschungsmoduls „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.



Weltweites Vertriebsnetz: Wachstum in attraktiven Märkten

Die Rickmers-Linie betreibt weltweit 16 eigene Büros, unter anderem in Hamburg, Antwerpen, Houston, Shanghai, Tokio und Seoul. Ergänzt wird dieses Netz durch 50 Vertriebsagenturen, die die Rickmers-Linie weltweit vertreten. Weitere Kapazitäten baut die Rickmers-Linie in attraktiven Wachstumsmärkten auf. So hat Rickmers den Vertrieb in China durch neue Partnerbüros in Chongqing, Changsha, Shenzhen und Chengdu gestärkt. Diese ergänzen die sieben eigenen Büros in Peking, Shanghai, Dalian, Hongkong, Tianjin, Xingang und Qingdao. Ebenso betreibt Rickmers eine Verkaufsagentur in Urumqi (Xinjiang). Unser Engagement in China hat Tradition: Das erste „Representative Office“ eröffnete das Unternehmen im September 1985 in Tianjin.

Um die Expansion in Asien voranzutreiben, hat die Rickmers-Linie Anfang 2013 in Singapur eine eigene Niederlassung gegründet. Außerdem baut das Unternehmen sein Vertriebsnetz in Nord-, Mittel- und Südamerika aus. Bereits seit Dezember 2011 bietet Rickmers auch den Seetransport von Projektladungen unter US-Flagge an und kooperiert dafür mit der in den USA ansässigen Maersk Line, Limited, unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“.

Verantwortung für Mitarbeiter, Umwelt und Sicherheit

Die Rickmers-Linie nimmt ihre Verantwortung für ihre Mitarbeiter und die Umwelt sehr ernst. Wir arbeiten deshalb gemeinsam mit Maritime Services daran, die Emissionen unserer Schiffe weiter zu reduzieren. So führen zum Beispiel das so genannte Slow Steaming (langsamere Reisegeschwindigkeit), spezielle Energieeffizienztrainings und Investitionen in energiesparende Technologien zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch und geringeren Emissionen. Da diese Maßnahmen zudem die Kosten des Schiffsbetriebs senken, tragen sie auch zu einer höheren Profitabilität bei. Um den bestmöglichen Schutz von Schiff und Ladung zu gewährleisten, erfüllen wir strenge Sicherheitsvorschriften. Da wir unsere führende Marktposition nicht nur sichern, sondern ausbauen wollen, stehen für uns die Auswahl der besten Mitarbeiter sowie Aus- und Weiterbildung im Zentrum unserer Unternehmenspolitik. Zu unserem obersten Ziel, die Zufriedenheit unserer Kunden zu erreichen, tragen außerdem ein offener, ehrlicher und partnerschaftlicher Management-Stil sowie eine hohe Qualitätsorientierung bei. Deshalb ist es für uns selbstverständlich, dass die Rickmers-Linie entsprechend den Normen ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 und OHSAS 18001:2007 durch den Germanischen Lloyd zertifiziert ist. Im November 2012 hat die Rickmers-Linie die für drei Jahre gültige Rezertifizierung erfolgreich absolviert.

»Als Supercargo koordiniere ich die Be- und Entladung unserer Schiffe vor Ort. Und das ist spannend: Kaum eine Ladung, die wir bei der Rickmers-Linie transportieren, gleicht der anderen. Wir müssen uns jeden Tag auf neue Anforderungen einstellen.«

Valeriy Rokotyansky
Supercargo
RICKMERS-LINIE



Corporate Governance

Geschäftsführung und Beirat der Rickmers Holding setzen sich mit aller Kraft dafür ein, durch eine verantwortungsbewusste und langfristig ausgerichtete Unternehmensführung die Entwicklungsfähigkeit des Unternehmens zu sichern und den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Geschäftsführung und Beirat der Rickmers Holding identifizieren sich mit den Zielen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Obwohl die Rickmers Holding nicht börsennotiert ist, folgt die Grundstruktur der Corporate Governance bei Rickmers weitgehend den Kodex-Empfehlungen in der Fassung vom 15. Mai 2012, die vornehmlich auf börsennotierte Gesellschaften ausgerichtet sind.

Unternehmensführung

Die Rickmers Holding besitzt ein duales Führungssystem mit der Geschäftsführung als Leitungsorgan und dem Beirat als Beratungsorgan.

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 das Risikomanagement. Sie sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien im Konzern. Der CEO koordiniert die Zusammenarbeit mit dem Beirat und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorsitzenden des Beirates aus.

Der Beirat berät die Geschäftsführung in strategischen Fragen sowie bei wichtigen Geschäftsvorfällen. Geschäftsführung und Beirat arbeiten intensiv und vertrauensvoll zusammen und kommen damit dem Erfordernis schneller, aber dennoch sorgfältig abgewogener Entscheidungsprozesse nach. Grundsätzliche Fragen der Unternehmensstrategie und ihrer Umsetzung werden in gemeinsamen Klausuren offen diskutiert und beraten.

Gesellschafter

Nachdem Bertram R. C. Rickmers 4 Prozent der Kommanditanteile der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG zum 1. Juli 2012 von Jan B. Steffens übernommen hat, ist Bertram R. C. Rickmers alleiniger Gesellschafter des Unternehmens. Als Gesellschafter der Rickmers Holding beruft er die Geschäftsführung und ernennt die Mitglieder des Beirates.

Compliance

Die Rickmers Gruppe ist über ihre Geschäftsbereiche in zahlreichen Ländern mit verschiedensten Regulierungssystemen aktiv und damit unterschiedlichen kulturellen und nationalen Standards sowie rechtlichen Vorschriften unterworfen. Gerade deshalb ist es entscheidend, dass sich alle Mitarbeiter für Compliance einsetzen und auf jeder Ebene des Unternehmens dasselbe Werteverständnis 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 – und wird inzwischen durch einen systematischen Schulungsprozess unterstützt, bei dem wir interne und externe Experten einsetzen.

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, hat Rickmers eine transparente Finanzkommunikation initiiert. Damit Gesellschafter, Beirat, Banken, Investoren und Geschäftspartner die Entwicklung des Unternehmens und seine Finanzkraft beurteilen können, werden sie aktiv und umfassend informiert.

Umfassende Informationen zu Rickmers bietet zudem die Internetpräsenz. Unter www.rickmers.com sind aktuelle Informationen über die Unternehmensbereiche, die Ausrichtung unseres Unternehmens sowie wesentliche geschäftsbezogene Veränderungen verfügbar.

Organe

Geschäftsführung

Bertram R. C. Rickmers
Chairman

Jan B. Steffens

CEO

bis 31. März 2012

Ronald D. Widdows

CEO

ab 1. April 2012

- Strategische, operative und kaufmännische Gesamtverantwortung der Gruppe
- Corporate Communications

Dr. Ignace Van Meenen

Deputy CEO und CFO

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

Beirat**Bertram R. C. Rickmers***Vorsitzender*

Bertram R. C. Rickmers ist der Vorsitzende des Beirates und Alleingesellschafter 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-Günther Budelmann*Stellvertretender Vorsitzender*

Claus-Günther Budelmann wurde nach einer Banklehre und diversen Stationen im Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, Hamburg, 1981 Generalbevollmächtigter der Bank. Von 1988 bis 2009 war er persönlich haftender Gesellschafter. Claus-Günther 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 und Director der Containerreederei Neptune Orient Lines, Ltd. und CEO von American President Line (APL). Derzeit ist er Aufsichtsrat und Beirat in zahlreichen Unternehmen.

Jan B. Steffens

(von 1. April 2012 bis 30. Juni 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. Zum 31. März 2012 ist er aus der Geschäftsführung und zum 30. Juni 2012 aus dem Beirat ausgeschieden.



Konzernlagebericht

42	Die Rickmers Gruppe
46	Wirtschaftliches Umfeld
50	Geschäftsverlauf
53	Ertragslage
54	Finanz- und Vermögenslage
57	Mitarbeiter
60	Chancen- und Risikobericht
67	Nachtragsbericht
68	Prognosebericht

Konzernlagebericht

1 Die Rickmers Gruppe

1.1 Geschäftstätigkeit

Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist in drei Segmente gegliedert: Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie (im Vorjahr: Logistics Services) bieten ein umfassendes Dienstleistungsportfolio in der Schifffahrt an.

Maritime Assets projiziert, finanziert, akquiriert und managt eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchartert werden.

Maritime Services bietet professionelles Flottenmanagement für Rickmers Schiffe sowie weitere führende Unternehmen der Schifffahrtsindustrie. Die Dienstleistungen umfassen sowohl das technische und operative Management als auch die Auswahl und Zusammenstellung kompletter Besatzungen und das Management von Neubauten.

Rickmers-Linie ist als Linienreederei für Schwergut, Stückgut und Projektladung tätig und betreibt hierfür eine Flotte von Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen und managt die Rickmers Beteiligung an einem Schwergut-/Stückgut-Terminal in Hamburg.

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

1.2 Strategie und Ziele

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Schifffahrtskrise und des herausfordernden Kapitalmarktumfelds hat die Rickmers Gruppe ihre Strategie weiterentwickelt. Das Rickmers Management hat nach einer detaillierten Analyse des Schifffahrtsmarktes, der Prognosen und Rahmenbedingungen Potenzialfelder identifiziert, die dem Unternehmen ein ertragsstarkes, nachhaltiges Wachstum ermöglichen sollen.

Unserer Strategie liegen folgende Annahmen zugrunde:

1. Rund 90 Prozent des weltweiten Warenverkehrs werden auf dem Seeweg transportiert. Die Kunden profitieren dabei von der Zuverlässigkeit, Sicherheit und Qualität sowie von niedrigen Kosten. Verglichen mit anderen Transportarten bietet die Schifffahrt ihre Leistungen aufgrund der Größenvorteile nicht nur erheblich preisgünstiger an, sondern ist auch wegen der niedrigeren Treibhausgasemissionen pro Tonne umweltfreundlicher als alternative Transportoptionen. Diese Vorteile werden auch künftig für ein paralleles Wachstum der Schifffahrt mit dem Welthandel sorgen.
2. Die anhaltend angespannte Situation an den Schifffahrtsmärkten wird den Konsolidierungsdruck in der Branche weiter erhöhen.
3. Um die Herausforderungen des anspruchsvollen Wettbewerbsumfelds bewältigen und die damit verbundenen Chancen nutzen zu können, wird es sowohl auf Kapitalmarktfähigkeit als auch auf ein hohes Maß an Expertise im Schifffahrtsmarkt ankommen – vom Asset Management über technisches Schiffsmanagement bis hin zum Linienreedergeschäft.
4. Die wesentlichen Wachstumsimpulse für den Welthandel und die damit verbundenen Handelsströme werden künftig verstärkt von Asien und Südamerika ausgehen.

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

6. Die Energieeffizienz und der ressourcenschonende Betrieb von Schiffen gewinnen mittel- und langfristig noch stärker an Bedeutung. Eine Flotte mit niedrigen Schiffsbetriebskosten wird selbst in einem durch Überkapazitäten geprägten Markt erfolgreich sein.

7. Neben der Energieeffizienz und der ökologischen Effizienz werden Qualitätsmerkmale wie Termintreue, Kosteneffizienz und sicherer Transport in der Logistik für Investitionsgüter zukünftig eine noch wesentlichere Rolle spielen.

8. Das Recruiting und die Qualifikation von Mitarbeitern werden künftig noch stärker über die Wettbewerbsfähigkeit in der Schifffahrtsindustrie entscheiden.

Aus diesem Szenario hat Rickmers eine Strategie abgeleitet, die das Unternehmen zu einem nachhaltigen und ertragsstarken Wachstum führen soll:

1. Kapitalmarktfähigkeit nutzen und zusätzliche Finanzierungsquellen erschließen

Um die Opportunitäten im Markt nutzen und die erwartete Konsolidierung aktiv mitgestalten zu können, sind eine solide Unternehmensfinanzierung und ein guter Kapitalmarktzugang unerlässlich. Die Rickmers Gruppe ist ein solide finanziertes Familienunternehmen. Finanzierungsstrukturen und Reportingsysteme werden an den Anforderungen des internationalen Kapitalmarkts ausgerichtet. Zugleich gewährleisten die Eigentümerstruktur mit ihrer 179-jährigen Familientradition in der Schifffahrt und das erfahrene Management eine nachhaltige Unternehmensführung.

2. Geschäftsfelder organisch stärken

Die drei Geschäftsfelder Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie bieten ein umfassendes Dienstleistungsportfolio in der Schifffahrtsindustrie und ergänzen sich ausgezeichnet. In allen drei Geschäftsbereichen bieten sich Wachstumschancen – organisch oder durch die aktive Konsolidierung des Marktes: Ziel der Rickmers Gruppe ist es, in ihren Märkten Standards zu setzen und ihren Kunden

Premium-Dienstleistungen mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten.

Das umfangreiche Portfolio ermöglicht der Rickmers Gruppe ein ausgezeichnetes Kundenverständnis.

3. Asien- und Südamerikageschäft ausbauen

Das Wachstumspotenzial für Linienrouten für das Transpazifikgeschäft, nach Südamerika sowie innerhalb Asiens ist vielversprechend. Dafür baut die Rickmers-Linie derzeit intensiv den Vertrieb aus und plant neue Liniendienste.

Der Geschäftsbereich Maritime Services hat begonnen, mit seiner Kompetenz im technischen und operativen Flottenmanagement in Asien neue Kunden zu akquirieren. Maritime Services strebt an, seine Dienstleistungen verstärkt auch Unternehmen außerhalb der Rickmers Gruppe anzubieten und vor allem in Europa und Asien zusätzliche Kunden zu gewinnen. Darüber hinaus erweitert das Segment sein Rekrutierungspotenzial: So hat Rickmers als erstes internationales Unternehmen eine Lizenz für das Crewing von Seeleuten in der Volksrepublik China erhalten.

4. Als Dienstleister Mehrwert schaffen

Rickmers ist ein idealer Partner für institutionelle Investoren, die Chancen im Schifffahrtsmarkt nutzen und Risiken kontrollieren wollen. So kann der Geschäftsbereich Maritime Assets für Investoren gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Maritime Services die Auswahl der Werft, das Neubaudesign, die Neubauüberwachung und die Vercharterung der Schiffe an erstklassige Adressen koordinieren, sowie Controlling, Reporting und Finanzbuchhaltung sicherstellen und Verkaufsszenarien erarbeiten. In einem solchen Dienstleistungsgeschäft sieht Rickmers ein bedeutendes Potenzial. Rickmers bietet aber auch Schiffsfinanzierern das Management von Schiffen an, bei denen die Eigentümer nicht mehr in der Lage waren, die laufenden Finanzierungskosten zu decken. Als Dienstleister kann Rickmers für diese Finanzierer etwa durch Investitionen in die Energieeffizienz, die sich innerhalb kurzer Zeit amortisieren, und durch einen prozessoptimierten Betriebsablauf die Rentabilität der Schiffe deutlich verbessern. Auch für Sondersituationen bietet Rickmers Lösungen: So hat etwa Maritime Assets gemeinsam mit Maritime Services für einen unabhängigen Eigentümer und den Schiffsfinanzierer

zwei Bauverträge für Mehrzweckschiffe aus einer Insolvenz heraus marktfähig gemacht. Im Dienstleistungsgeschäft kann die Rickmers Gruppe erheblich wachsen und hohe Cashflows generieren – ohne Kapital binden zu müssen.

5. Energieeffizienzmanagement als Differenzierungsvorteil einsetzen

Durch ein erfolgreiches Energieeffizienzmanagement und insgesamt niedrige Schiffsbetriebskosten sind selbst in einem durch Überkapazitäten geprägten Markt hohe Auslastungsquoten zu Premium-Preisen zu erreichen. Denn Charterkunden setzen bevorzugt verbrauchsarme Schiffe ein, da die Treibstoffkosten inzwischen mehr als drei Viertel der Schiffsbetriebskosten ausmachen. Deshalb haben wir ein umfangreiches Energieeffizienzprogramm für unsere bestehende Flotte gestartet. Im Bereich des Energieeffizienzmanagements ist Rickmers in der Schifffahrtsindustrie weltweit führend: Als erstes deutsches Unternehmen in der maritimen Wirtschaft ist Rickmers nach dem Energy-Management-System-Standard ISO 50001 zertifiziert.

6. Niedrige Neubaupreise nutzen

Der Preis für Neubauten hat derzeit ein historisches Tief erreicht und ist seit 2008 um rund 40 Prozent gefallen. Zugleich brauchen Schiffe, die wir heute in Auftrag geben, rund 30 Prozent weniger Treibstoff als Schiffe, die heute ausgeliefert werden. Gerade in der Größenklasse über 5.000 TEU ergeben sich insbesondere im innerasiatischen Markt und im Transpazifikgeschäft gute Chancen. Deshalb könnten Neubauinvestitionen schon ab 2013 attraktiv sein. Maßgeblich sind aber eine intensive Prüfung der Konditionen der Werften, die Energieeffizienz der Schiffe, das Finanzierungsumfeld und die zum Zeitpunkt der Entscheidung erwartete Entwicklung in den relevanten Märkten.

7. Schiffe wie eine Produktionseinheit eines Unternehmens führen

Für ein renditeorientiertes, kaufmännisch erfolgreiches Schiffsmanagement kommt es einerseits auf ein professionelles Asset Management und andererseits auf eine unternehmerische Betriebsführung an. Eine hohe technische Qualität, hohe Sicherheitsstandards und optimierte Schiffsbetriebskosten erreicht Rickmers durch das Konzept des Ship-Centric Managements, in dem ein Schiff einer Produktionseinheit innerhalb eines Unternehmens entspricht. Mit unserem „Life Cycle Approach“ integrieren wir

in allen Bereichen Best Practices: So sorgen wir für kostengünstige, verlässliche und berechenbare Betriebsabläufe über die gesamte Lebensdauer der Schiffe. Voraussetzung dafür sind eine gut ausgebildete Crew und ein Management an Bord, das unternehmerisch denkt und handelt. Für Rickmers ist die unternehmerische Führung eines Schiffes ein elementarer Teil der Unternehmensstrategie.

8. In Mitarbeiterqualifikation investieren

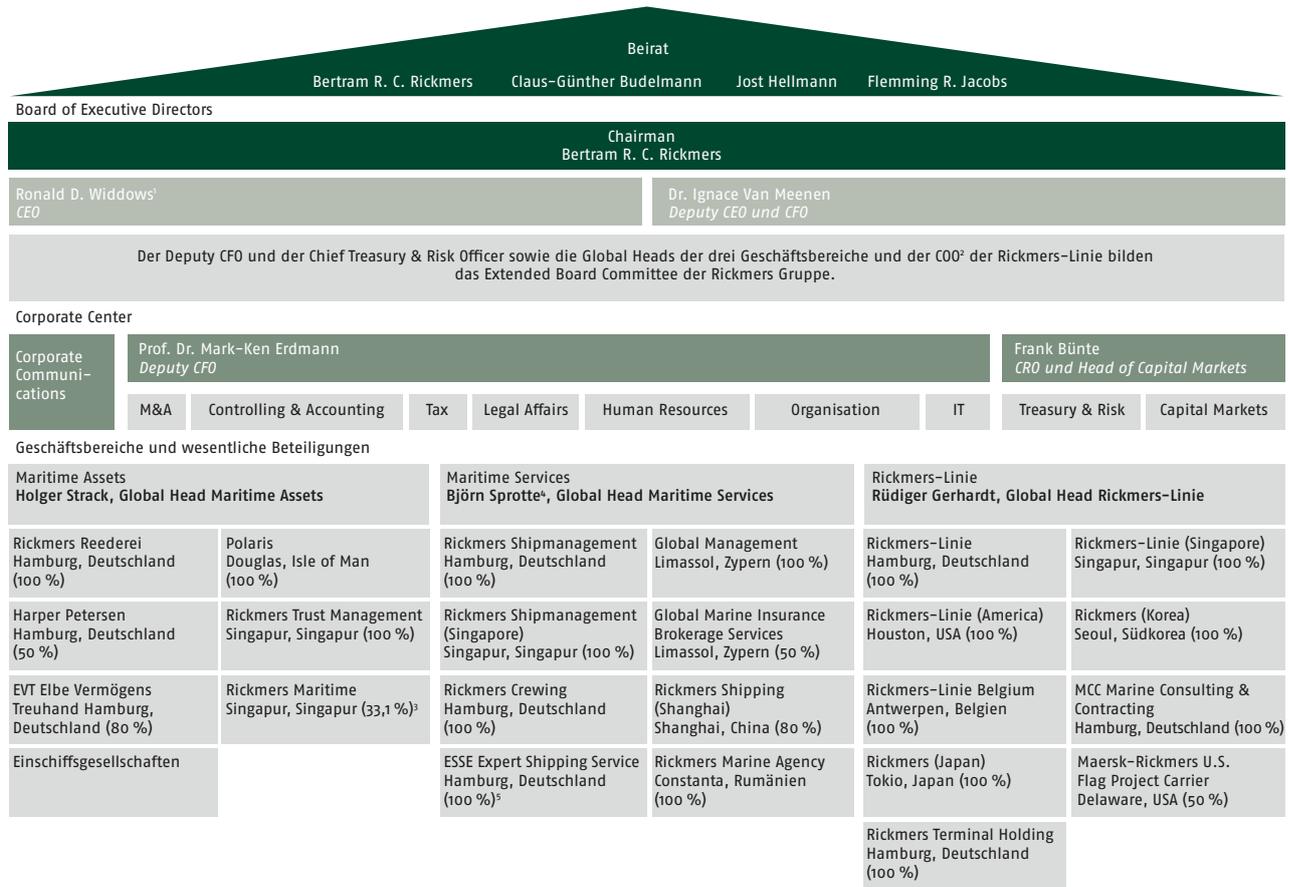
Ein wesentlicher Faktor, um die strategischen Ziele zu erreichen, ist für die Rickmers Gruppe die Qualifikation ihrer Mitarbeiter. Deshalb hat Rickmers die Personalentwicklung systematisiert und mit der Rickmers Academy ein zentrales Fortbildungs- und Schulungsangebot für Mitarbeiter an Land geschaffen. Kapitäne und Offiziere bereiten wir durch interaktive Trainings auf ihre Managementaufgaben vor. Für die Teams an Bord bietet Rickmers beispielsweise besondere Kurse im Bereich des Energiemanagements und Trainings, die auf sichere und attraktive Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord konzentriert sind. Darüber hinaus hat Rickmers nicht nur das Crewing für die Schiffsbesatzungen ausgebaut, sondern auch innerhalb der Holding eine zentrale Funktion für das professionelle und zielgerichtete Recruiting von Mitarbeitern etabliert.

1.3 Organisation und Führungsstruktur

Neben der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG besteht die Rickmers Gruppe aus 103 Konzernunternehmen und sieben Minderheitsbeteiligungen. Die Rickmers Holding und die verbundenen Gesellschaften sind mit über 20 eigenen Büros in elf Ländern (Deutschland, Belgien, Isle of Man, Zypern, Rumänien, Philippinen, China, Südkorea, Japan, Singapur, USA) und mehr als 50 Vertriebsagenturen vertreten.

Die Geschäftsführung der Rickmers Gruppe besteht aus drei Personen – dem Chairman, dem CEO und dem Deputy CEO & CFO. Die Verantwortung in den drei Geschäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie 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 (Rickmers-Linie) die führenden Gesellschaften der drei Geschäftsbereiche. Der Deputy CFO und der Chief Treasury & Risk Officer sowie die Global Heads der drei Geschäftsbereiche und der COO der Rickmers-Linie bilden das Extended Board Committee der Rickmers

Organisation der Rickmers Gruppe



¹ Ab 1. April 2012 (Jan B. Steffens bis 31. März 2012).

² Ab 10. Juli 2012.

³ Im Geschäftsjahr 2012 hat sich der Konsolidierungskreis der Rickmers Holding hauptsächlich um Rickmers Maritime, Singapur, erweitert. Trotz der Minderheitsbeteiligung ist von einer nachhaltigen Stimmrechtsmehrheit und einer dadurch begründeten De-facto-Kontrolle seit der Hauptversammlung am 23. April 2012 auszugehen.

⁴ Ab 10. Januar 2013 (zuvor Jens Lassen).

⁵ Bis 31. Dezember 2012, danach Maritime Assets zugeordnet.

Gruppe. In dieser Funktion unterstützen und beraten sie die Geschäftsführung der Gruppe bei ihrer Arbeit.

Die Geschäftsführung wird außerdem von einem Beirat in ihrer Tätigkeit beraten.

Effektive Kontrolle und Steuerung durch wirksame Corporate Governance

Die Corporate Governance der Rickmers Gruppe wurde 2012 weiterentwickelt und orientiert sich am Deutschen Corporate Governance Kodex. Dabei berücksichtigt das Unternehmen jedoch die Besonderheiten als Familienunternehmen und der Rechtsform als GmbH & Cie. KG. Die Geschäftsführung hat 2012 ein neues „Chart of Authority“ beschlossen, das die Entscheidungsbefugnisse betragsmäßig definiert.

In der Rickmers-Linie, dem Segment der Rickmers Gruppe mit einem besonders großen Kundenkreis, hat das Unternehmen einen Code of Conduct etabliert, der 2013 auf den gesamten Konzern ausgeweitet werden soll. In weltweiten Compliance-Trainings hat die Rickmers-Linie ihre Mitarbeiter im Hinblick auf kritische Themen sensibilisiert. Die Compliance-Seminare sollen in der gesamten Rickmers Gruppe fortgeführt werden.

Darüber hinaus hat Rickmers 2012 die Rechtsabteilung national und international ausgebaut, ein IT-basiertes System für Vertragsmanagement entwickelt und gruppenweit ausgerollt. Um die Transparenz und die Kontrolle zu verstärken, begleitet die Rechtsabteilung alle rechtlichen Belange der operativen Kernaktivitäten sowie der Corporate Governance und Compliance, wobei im Ausland lokale

Korrespondenzanwälte eingesetzt werden. Eine eigene Stabsabteilung bündelt die Aufgaben Datenschutz und Konzernsicherheit. Rickmers hat dafür einen Chief Security Officer und einen Datenschutzbeauftragten ernannt.

Wesentliche Personalveränderungen

Zum 1. April 2012 hat Ronald D. Widdows die Positionen des CEO der Rickmers Gruppe sowie der Rickmers-Linie übernommen. Dr. Ignace Van Meenen, CFO der Rickmers Gruppe, ist sein Stellvertreter. Ronald D. Widdows verfügt über eine mehr als 40-jährige Erfahrung in der Schifffahrt, davon 31 Jahre bei American President Lines und Neptune Orient Lines, dort zuletzt in der Position des Group President und CEO.

Jan B. Steffens ist mit Wirkung zum 31. März 2012 als CEO der Rickmers Gruppe und der Rickmers-Linie zurückgetreten und in den Beirat der Rickmers Gruppe gewechselt. Auf eigenen Wunsch ist er zum 30. Juni 2012 aus dem Beirat der Rickmers Gruppe ausgeschieden.

Zum 1. April 2012 wurde die Position des Head of Capital Markets geschaffen. Frank Bünthe, der bereits seit 2011 die Bereiche Treasury und Risk Management leitet, hat diese neue Position zusätzlich übernommen. Er gehört dem Extended Board Committee an.

Zum 1. Juli 2012 wurde die Position des Deputy CFO der Rickmers Gruppe in Hamburg geschaffen. Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann ist in dieser Funktion u.a. für Mergers & Acquisitions, Controlling, Accounting & Reporting, Tax, Legal Affairs, Human Resources, Organisation sowie IT zuständig. Zuvor war er als CEO von Bertelsmann Business Consulting, CIO des Corporate Centers sowie als Senior Vice President im Bereich Corporate Financial Reporting der Bertelsmann SE & Co. KGaA tätig und hat zuletzt an den Konzern-CEO berichtet. Begonnen hat er seine Karriere nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften bei der Ernst & Young AG im Bereich Assurance & Advisory Business Services. Seit 2007 ist er nach Executive-Education-Stationen am INSEAD und der Harvard Business School zudem als Lehrbeauftragter im MBA-Programm an der Leipzig Graduate School of Management (HHL) sowie seit 2010 als Mitglied des Aufsichtsrats der Just Software AG, Hamburg, tätig.

Zum 10. Juli 2012 ist Ulrich Ulrichs zum Managing Director und Chief Operating Officer der Rickmers-Linie berufen worden.

Zum 1. September 2012 wurde Robert Sappio President und CEO der Rickmers-Linie (America) und verantwortet alle Geschäftsaktivitäten der Rickmers Gruppe in Nord-, Mittel- und Südamerika.

2 Wirtschaftliches Umfeld

2.1 Gesamtwirtschaftliche Lage

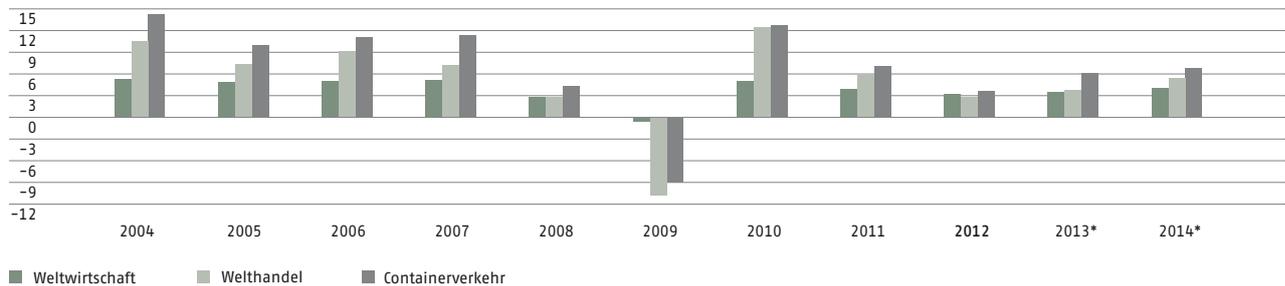
Wachstumstempo der Weltwirtschaft sinkt: 3,2 Prozent

Die Weltwirtschaft wuchs 2012 nach dem im Januar 2013 veröffentlichten IWF-Bericht um 3,2 Prozent – und damit langsamer als 2011 (3,9 Prozent) und 2010 (5,1 Prozent). Die gesamtwirtschaftliche Lage im Jahr 2012 wurde maßgeblich durch die Rezession in der Euro-Zone belastet (–0,4 Prozent), die aus der Staatsschuldenkrise und aktiven Konsolidierungsmaßnahmen zur Schuldenbegrenzung resultierte. Nur durch das Wachstum in den USA (2,3 Prozent) verzeichneten die Industriestaaten insgesamt einen Zuwachs von 1,2 Prozent. Zum Jahresende wirkte sich in den USA das Risiko automatischer Sparmaßnahmen und Steuererhöhungen bei einem Überschreiten der Verschuldungsgrenze von 16,4 Billionen USD negativ aus. Die Automatismen der so genannten Fiskalklippe („Fiscal Cliff“) konnten erst in letzter Minute durch einen Kompromiss vermieden werden.

Auch aufstrebende Volkswirtschaften mit weniger Wachstumsdynamik

Die aufstrebenden Volkswirtschaften Osteuropas, Asiens, Lateinamerikas und Afrikas legten dagegen um 5,1 Prozent zu und leisteten damit den größten Beitrag zum Wachstum der Weltwirtschaft. Am dynamischsten entwickelten sich dabei China (7,8 Prozent) und Indien (4,5 Prozent). 2011 hatten die Schwellen- und Entwicklungsländer insgesamt allerdings noch um 6,3 Prozent zugelegt. Insbesondere das Wachstum in Asien gab merklich nach: So blieb der Zuwachs in China um 1,5 Prozentpunkte und in Indien sogar um 3,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Gesamtwirtschaftliche Lage, Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent



Quellen: IWF und Clarkson (Januar 2013); *Prognose.

2.2 Welthandel

Im Jahr 2012 wuchs der Welthandel laut IWF um 2,8 Prozent nach 5,9 Prozent im Vorjahr. Dabei zeigte sich eine Zweiteilung der weltwirtschaftlichen Entwicklung: Während der Export der entwickelten Länder gegenüber 2011 um 2,1 Prozent zulegte, wuchsen die Ausfuhren der Schwellen- und Entwicklungsländer um 3,6 Prozent. Besonders stark legten die Importe der Schwellen- und Entwicklungsländer zu (6,1 Prozent), während die Industriestaaten nur 1,2 Prozent mehr Einfuhren verzeichneten als im Vorjahr.

2.3 Branchenentwicklung

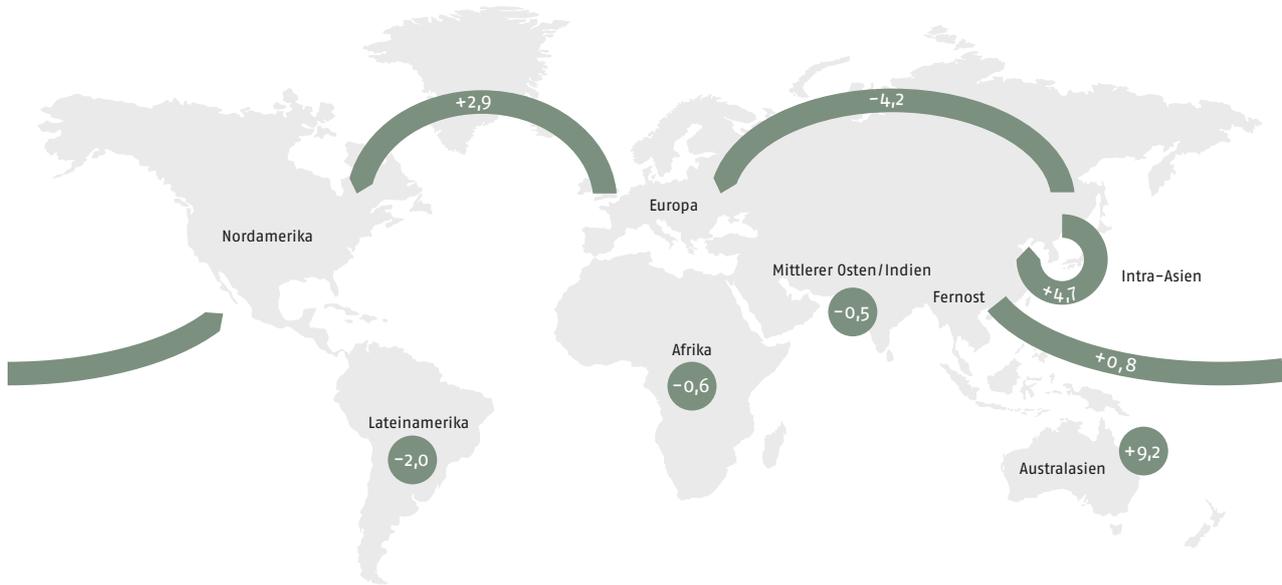
Handelsvolumen der Containerschifffahrt legte 2012 um 3,7 Prozent zu

Das weltweite Handelsvolumen mittels Containerschiffen wuchs laut Clarkson Research im Jahr 2012 um 3,7 Prozent (Vorjahr: 7,2 Prozent). Dabei entwickelten sich die Fahrtgebiete unterschiedlich: Während das Volumen für die Hauptfahrtgebiete (Fernost–Europa, Transpazifik, Transatlantik) um 0,6 Prozent zurückging, lag es für die Nebenrouten bei einem Plus von 5,6 Prozent. Verantwortlich dafür waren insbesondere die wachsenden Nord–Süd- und sekundären Ost–West–Routen sowie das zunehmende Transportvolumen innerhalb Asiens. Für das Handelsvolumen zwischen Fernost und Europa berechnet Clarkson einen Rückgang von 4,5 Prozent, begründet durch die schwache Konsumnachfrage aus Europa. Auch der europäische Import per Containerschiff aus Nordamerika schrumpfte um 6,4 Prozent, während der Handel von Fernost nach Nordamerika um 3,1 Prozent wuchs und der Transatlantikverkehr nach Westen gehend einen Zuwachs von 5,5 Prozent erreichte.

Containerroute Fernost–Europa: im Jahresverlauf rückläufige Auslastung

Die Auslastung der Containerschiffe auf der Route Fernost–Europa fiel zu Beginn des 4. Quartals auf Werte zwischen 70 Prozent und 75 Prozent (Auslastung Q1–Q3 2012: durchschnittlich etwa 85 Prozent). Die Reedereien waren 2012 nach einem Preiskampf Ende des Jahres 2011 nach besten Kräften bemüht, die Frachtraten über dem Break-even-Niveau zu halten: Vor diesem Hintergrund stiegen die Raten von Shanghai nach Nordeuropa (Shanghai Containerized Freight Index) bis Mitte des Jahres auf Höchstwerte von über 1.900 USD kräftig an. Primär auslastungsbedingt sanken dann jedoch die Raten vom 29. Juni (1.888 USD) bis 7. Dezember (999 USD) um 47 Prozent. Die Linienreedereien waren daher bestrebt, ihre Ergebnisse durch verschiedene Maßnahmen zu schützen. Dazu zählten die Verzögerung von Ablieferungen, das so genannte Extra Slow Steaming (deutliche Verlangsamung der Reisegeschwindigkeit), die Verschrottung überschüssiger Kapazitäten sowie das kurzfristige Auflegen von Schiffen.

Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2012 in Prozent

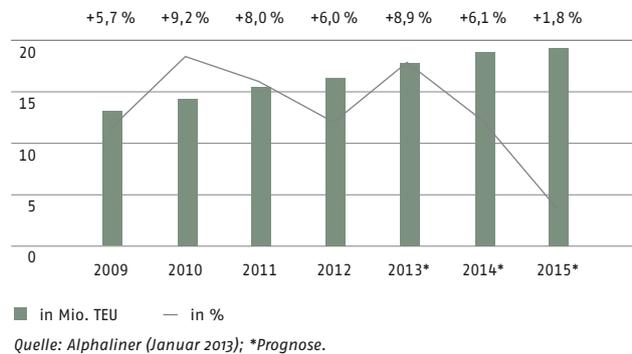


Quellen: Clarkson (Februar 2013), CTS – Container Trade Statistics (Februar 2013) und IADA – Intra-Asian Discussion Agreement (Februar 2013).

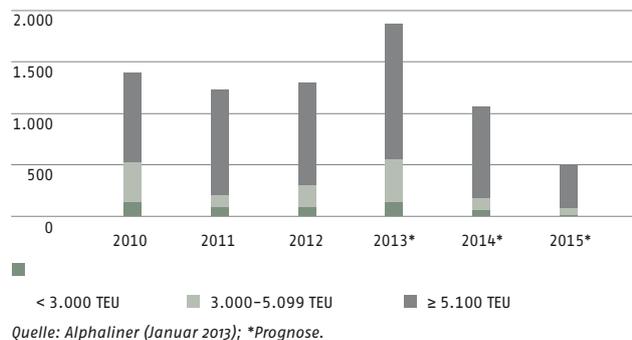
Kapazitätswachstum teils durch Verschrottung und Slow Steaming kompensiert

Das Wachstum der Containerflotte im Jahr 2012, das nach Berechnungen des Branchendienstes Alphaliner 6,0 Prozent betrug (Vorjahr: 7,9 Prozent), übertraf das Wachstum des Containerhandels von 3,7 Prozent. Dieses Ungleichgewicht führte zu einem sprunghaften Anstieg von Verschrottungen und einer neuen Welle von Lieferungsstornierungen und -verzögerungen. Insgesamt wurden Ablieferungen von Containerschiffen mit einer Gesamtkapazität von 135.000 TEU von 2012 auf 2013 verschoben. Die Anzahl der verschrotteten Containerschiffe im Jahr 2012 war laut Clarkson Research mit rund 332.400 TEU fast viermal größer als im Vorjahr. Im vorangegangenen Jahr wurde ein sehr niedriges Niveau von nur 76.900 TEU verschrottet. Die durch Slow Steaming absorbierte Kapazität erhöhte sich von Beginn des Jahres 2012 bis Ende August um 30 Prozent und erreichte damit rund 930.000 TEU bzw. 5,7 Prozent der Vollcontainerflotte. Die Anzahl der aufgelegten Containerschiffe erreichte, basierend auf den Erhebungen von Alphaliner im Dezember 2012, 288 Einheiten mit 820.000 TEU (Dezember 2011: 546.000 TEU). Dieser Anstieg war vor allem dem Aussetzen von mehreren Fernost–Europa–Diensten in der umsatzschwachen Wintersaison geschuldet. 33 Einheiten über 5.000 TEU lagen zu dieser Zeit beschäftigungslos vor Anker. So genannte Non-Operating Owner hatten dabei die Hauptlast der unbeschäftigten Schiffe zu tragen. Im September 2012 erreichte ihr Anteil an den Aufliegern einen Höchstwert von 86 Prozent.

Containerflotten-Wachstum



Ablieferungen von Containerschiffen in Tausend TEU, Stand Januar 2013



Chartermarkt für Containerschiffe stagniert

Der Chartermarkt für Containerschiffe befand sich nach Daten von Howe Robinson im Dezember 2012 im zwölften Monat der Stagnation. Das Niveau der Charraten lag zum Ende des Jahres 2012 in etwa auf dem gleichen Stand wie im Januar. Die durchschnittlichen Charraten blieben dabei im Jahr 2012 nominal um 55 Prozent unter dem langfristigen Durchschnitt der vergangenen 20 Jahre, so dass das Jahr 2012 für Eigner von Charterschiffen das zweitschlechteste Jahr der vergangenen zwei Jahrzehnte war. In dieser Situation kämpften viele Schiffsklassen darum, ihre täglichen Betriebskosten zu decken, auch Zinsen und Tilgung konnten oftmals nicht bedient werden.

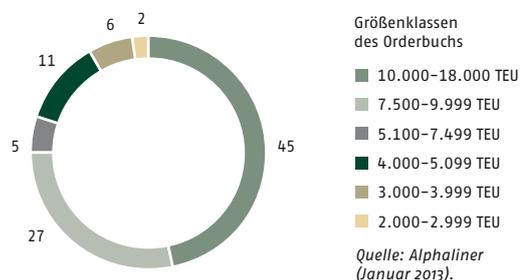
Neubaupreise erreichen Tiefstände

Die Preise für Neubauten erreichten Tiefstände, wie sie in den vergangenen zehn Jahren nicht beobachtet werden konnten. Die Werftaufträge deckten nicht die Kapazitäten der kommenden Jahre ab. Das Orderbuch relativ zur Gesamtflotte befand sich mit lediglich 21 Prozent auf einem historisch niedrigen Niveau. Zum 1. Januar 2013 zählte es laut Alphaliner 487 Schiffe mit 3,43 Mio. TEU. Die Kapazität der Werften war im 4. Quartal lediglich zu 30 Prozent ausgelastet. Die Orderreichweite lag im Durchschnitt bei rund 18 Monaten. Es könnte sich derzeit eine Bodenbildung der Neubaupreise abzeichnen. Da für neu entwickelte Eco-Designs Premium-Raten erzielbar scheinen, könnten neue Orders attraktiv sein – ein Trend, der sich am deutlichsten im Post-Panamax-Segment zwischen 5.000 und 10.000 TEU abzuzeichnen beginnt.

Containerschiffverkäufe: Durchschnittsgröße von 1.400 TEU

In den kleineren Größenklassen setzte sich nach einer Analyse von Howe Robinson der Verkaufsdruck fort: Im 3. Quartal 2012 betrug die durchschnittliche Größe eines verkauften Containerschiffes 1.400 TEU, das durchschnittliche Alter lag bei 15 Jahren. Die meisten Schiffe wurden lediglich mit einem kleinen Aufpreis im Vergleich zu den Abbruchpreisen verkauft. Deutsche Feeder-Tonnage stellte weiterhin die Mehrheit der verkauften Schiffe, da hiesige KG-Gesellschaften mit negativen Marktaussichten und Liquiditätsbeschränkungen für zukünftige Werftkosten zu kämpfen hatten. Griechische und südostasiatische Interessenten waren dabei die aktivsten Käufer deutscher Tonnage.

Struktur des Orderbuchs für Containerschiffe in Prozent, Stand Januar 2013



Markt für Stückgut, Schwergut und Projektladung wächst

Der für das Geschäftsfeld Rickmers-Linie relevante Markt für Stückgut, Schwergut und Projektladung wird als Untersegment des so genannten Dry-Cargo-Marktes definiert. Massenstückgut umfasst Stahl- und sonstige Metallprodukte, Forstprodukte und Baumaterialien. Es werden ebenfalls Schüttgüter wie Getreide, Zucker und Düngemittel dazugezählt. 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 Procurement Executive Group (PEG) schätzt die Entwicklung der Projektverschiffung im Jahr 2012 positiv ein: Die global getätigten Investitionen, die einen wichtigen Indikator für den Geschäftsbereich Rickmers-Linie darstellen, stiegen laut Schätzungen um 19 Prozent und lagen mit einem Volumen von 2.420 Mrd. USD deutlich über dem Wert von 2011 (2.040 Mrd. USD). Für 2012 hat Drewry rund 300 Mio. Frachttonnen ermittelt (Vorjahr: 250 Mio. Frachttonnen).

3 Geschäftsverlauf

3.1 Gesamtaussage des Managements

Das Geschäftsjahr 2012 war auch für die Rickmers Gruppe durch die Unsicherheiten an den Schifffahrtsmärkten geprägt. Die anhaltend schwachen Charraten im Containerbereich und Frachtraten für Stückgut, Schwergut und Projektladung haben die Ergebnisse von Maritime Assets und Rickmers-Linie weiterhin unter Druck gesetzt.

Dennoch ist es uns gelungen, das Geschäftsjahr 2012 mit einer leichten Umsatzsteigerung auf 618,3 Mio. € (Vorjahr: 574,3 Mio. €) abzuschließen. Das Ergebnis aus operativer Geschäftstätigkeit (EBIT) beträgt dabei 114,7 Mio. € (Vorjahr: 90,5 Mio. €).

3.2 Wesentliche Ereignisse 2012

Der Konsolidierungskreis der Rickmers Gruppe hat sich zwischen dem 31. Dezember 2011 und dem 31. Dezember 2012 um den börsennotierten Shipping Trust Rickmers Maritime, Singapur, erweitert. In der Hauptversammlung von Rickmers Maritime am 23. April 2012 erreichte die Rickmers Gruppe wiederholt einen Stimmrechtsanteil von mehr als 70 Prozent, weshalb hier trotz der Minderheitsbeteiligung in Höhe von 33,1 Prozent von einer nachhaltigen Stimmrechtsmehrheit und einer dadurch begründeten De-facto-Kontrolle über Rickmers Maritime ab diesem Stichtag auszugehen ist. Vor diesem Hintergrund wurde im Geschäftsjahr 2012 in Bezug auf den Teilkonzern Rickmers Maritime eine Übergangskonsolidierung von einem nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen zur Vollkonsolidierung vorgenommen.

Basierend auf den geschilderten wesentlichen Veränderungen im Konsolidierungskreis ist die Vergleichbarkeit des testierten Konzernabschlusses 2011 mit dem Jahresabschluss 2012 nicht mehr gegeben. In der ausführlichen Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Lagebericht wird somit auf den proforma-Abschluss der Rickmers Gruppe abgestellt. Für diesen proforma-Konzern wurde unterstellt, dass die Übergangskonsolidierung von Rickmers Maritime bereits im Vorjahr erfolgt wäre.

Maritime Assets

Im Geschäftsjahr 2012 hat Maritime Assets im Auftrag der entsprechenden Fonds-KGs den Verkauf von 13 Fondsschiffen durchgeführt.

Das Neubauprogramm der Rickmers Gruppe wurde im Berichtszeitraum fertiggestellt. Die letzten vier Schiffe waren bei der Wuhu-Werft in China bestellt. Nachdem bereits 2011 zwei der Bauverträge verzögerungsbedingt gekündigt worden waren, wurden im Geschäftsjahr 2012 auch die letzten beiden Schiffe storniert.

Maritime Services

Maritime Services hat konsequent an der Weiterentwicklung der eigenen Energiekompetenz gearbeitet. Im Geschäftsjahr 2012 hat der Geschäftsbereich mit der Einführung des Energiemanagementsystems EMMA™ von ABB begonnen. Das neue System wurde bis Jahresende zunächst auf fünf baugleichen Schiffen installiert, die von der Rickmers-Linie eingesetzt werden. Des Weiteren besteht ein Programm zur Einführung dieses Systems auch auf Schiffen, die an Dritte verchartert werden.

Um in Zukunft den Zugang zu hoch qualifizierten Mannschaften und Offizieren für die Rickmers Gruppe in Fernost noch weiter zu verbessern, hat Maritime Services im Berichtszeitraum planmäßig die Crewing-Aktivitäten in einer Reihe von Ländern neu geordnet, darunter Zypern und China.

Als erstes internationales Unternehmen hat Rickmers eine Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten in China erhalten und eine eigene Crewing-Agentur in Shanghai eingerichtet.

Rickmers-Linie

Rickmers-Linie hat im Berichtszeitraum ihr Routennetz erweitert und läuft bei Bedarf auch die Türkei an sowie – seit dem Wegfall der Sanktionen – Rangun in Myanmar. Darüber hinaus hat die Rickmers-Linie frühzeitig die Verschiebung der chinesischen Industrieproduktion aus der Küstenregion nach Westchina erkannt und Partnerbüros in den Industriemetropolen Chengdu, Changsha, Chongqing sowie im südchinesischen Shenzhen eröffnet.

Im 1. Halbjahr 2012 führten die Auswirkungen einer Reihe von Ereignissen dazu, dass die Fahrplangenaugigkeit der Rickmers-Linie auf dem Round-the-World Pearl String Service nachließ. Die nachlassende Zuverlässigkeit auf diesem üblicherweise äußerst fahrplanmäßigen Dienst wirkte sich insbesondere im 1. Quartal negativ auf die Schiffsauslastung und das Ergebnis aus. Im Laufe des 2. Quartals hat Rickmers die Fahrplangenaugigkeit wieder erreicht, was zu einer deutlichen Verbesserung der Auslastung und der Ergebnisse führte.

Zu Beginn des Jahres hat das US-Flag-Joint-Venture mit Maersk Line, Limited, unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“ das zweite Schiff unter die US-Flagge gebracht.

Im August wurde die Firma Navitrans als Agent in der Türkei nominiert. Insbesondere die Schiffe des Mittelost-/Indien-Dienstes laufen auf ihren Reisen inzwischen verstärkt das boomende Land im äußersten Südosten Europas an.

Die erfolgreiche Rezertifizierung des integrierten Managementsystems nach den Standards ISO 9001, ISO 14001 und OHSAS 18001 (jeweils neueste Fassung) wurde im November 2012 erreicht.

Zum Jahreswechsel 2012/2013 wurde mit der Eröffnung eines eigenen Büros der neu gegründeten Rickmers-Linie (Singapore) Pte. Ltd. die Präsenz in Südostasien verstärkt. Die Vorbereitungen dazu hatte die Rickmers-Linie im 2. Halbjahr 2012 abgeschlossen.

Mit der hohen Qualität ihrer Dienstleistungen hat die Rickmers-Linie das Vertrauen der Kunden wiedergewonnen. Im Juni 2012 wurde sie bei den Asian Freight & Supply Chain Awards (AFSCA) als „Best Shipping Line – Project Cargo“ ausgezeichnet. Bei den „All India Maritime and Logistics Awards“ (MALA) im September 2012 in Mumbai erhielt sie den Award „Shipping Line of the Year – Break Bulk Operator“. Bei den „Gujarat Star Awards“ in Ahmedabad, Indien, wurde Rickmers im Oktober als „Shipping Line of the Year – Heavy Lift & Project Cargo Operator“ ausgezeichnet.

3.3 Veränderungen des Konsolidierungskreises

3.3.1 Erläuterung der wesentlichen Veränderungen zwischen dem proforma-Abschluss 2011 und dem testierten Jahresabschluss 2011 aufgrund der Veränderung des Konsolidierungskreises

Wesentliche Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz fallen im Vergleich zwischen dem proforma-Abschluss 2011 und dem testierten Abschluss 2011 unterschiedlich aus. Im Wesentlichen ist das in der Übergangskonsolidierung von Rickmers Maritime begründet:

1. Die Umsatzerlöse im proforma-Abschluss in Höhe von 574,3 Mio. € sind um 56,4 Mio. € gegenüber den testierten Umsätzen 2011 von 517,9 Mio. € gestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus Umsätzen des Schiffsbetriebes (Charter-einnahmen), die bei Rickmers Maritime angefallen sind.
2. Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen verminderte sich um 6,2 Mio. € auf 3,8 Mio. € im proforma-Abschluss 2011.
3. Darüber hinaus ist die Höhe der Abschreibungen auf Anlagevermögen analog zum Wachstum der Flotte um 16 Schiffe im proforma-Abschluss um 29,8 Mio. € gestiegen und beträgt 105,6 Mio. € (testiert: 75,8 Mio. €).
4. Das Jahresergebnis des proforma-Konzerns 2011 beträgt 13,8 Mio. € im Vergleich zum testierten Ergebnis von 14,4 Mio. €.
5. Die Bilanzsumme des proforma-Konzerns ist mit 2.989,0 Mio. € um 929,0 Mio. € höher als die testierte Bilanzsumme 2011 in Höhe von 2.060,0 Mio. €. Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die proforma-Berücksichtigung der Rickmers Maritime Flotte in Höhe von 959,3 Mio. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die nunmehr erfolgte Konsolidierung der Wandelanleihe an Rickmers Maritime aus. Hierdurch reduzierte sich die Bilanzposition Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 37,8 Mio. €. Darüber hinaus hat sich die Bilanzposition Beteiligungen an assoziierten Unternehmen als Ergebnis der Vollkonsolidierung um den Wert der Anteile an Rickmers Maritime (38,2 Mio. €) reduziert. Im Umlaufvermögen hat sich die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe von 12,9 Mio. € im testierten Bericht im

Vergleich zum proforma-Wert um 2,4 Mio. € erhöht. Die Position Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten hat sich von testierten 51,5 Mio. € im proforma-Abschluss auf 94,2 Mio. € erhöht.

6. Auf der Eigenkapitalseite hatte die Vollkonsolidierung vor allem Effekte auf die Gewinnrücklagen, die sich von testiert 13,8 Mio. € auf proforma 119,2 Mio. € erhöht haben, sowie auf die Anteile anderer Gesellschafter, die sich um 319,4 Mio. € erhöht haben.

7. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich von testiert 1.541,8 Mio. € durch die Fremdfinanzierung der Rickmers Maritime Flotte um 478,5 Mio. € erhöht (proforma: 2.020,3 Mio. €). Die Tilgungszahlungen aus dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betragen gemäß testiertem Abschluss 475,8 Mio. € und haben sich ebenfalls bedingt durch die stärkere Fremdfinanzierung im proforma-Abschluss auf 493,7 Mio. € erhöht.

Der proforma-Abschluss der Rickmers Gruppe für das Jahr 2011 ermöglicht den besseren Vergleich mit dem Konzernabschluss 2012 und vermittelt somit ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Im Folgenden wird daher ausschließlich auf den proforma-Abschluss abgestellt.

3.3.2 Sonstige Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Geschäftsjahr 2012 gingen neben Rickmers Maritime folgende Gesellschaften dem Konsolidierungskreis der Rickmers Gruppe zu:

1. Die auf dem Wege der Vollkonsolidierung einbezogene Gesellschaft RLA Cargo Services Inc., Delaware, USA, sowie die nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaft Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC., Delaware, USA, wurden im Zuge der Expansion der Rickmers-Linie in den USA im Geschäftsjahr 2012 erstkonsolidiert.

2. Die Gesellschaft Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai, VR China, wurde im Rahmen der internationalen Ausweitung des Geschäftsbereichs Maritime Services im Geschäftsjahr 2012 erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen.

3. Die Gesellschaft Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg, Deutschland, wurde aufgrund der Neuausrichtung der Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe gegründet und im Geschäftsjahr 2012 erstmals einbezogen, um die deutschen Aktivitäten des Geschäftsbereichs Maritime Services zu bündeln.

4. Die Gesellschaft Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland, wurde im Zuge des Erwerbs der restlichen Anteile an einer Fonds-KG im abgelaufenen Geschäftsjahr vollkonsolidiert.

Folgende wesentliche Gesellschaften haben den Konsolidierungskreis der Rickmers Gruppe verlassen:

APROJECTS NV, Zwijndrecht, Belgien, sowie DP World Antwerp NV, Zwijndrecht, Belgien, wurden aufgrund der strategischen Fokussierung der Rickmers Gruppe auf das Kerngeschäft veräußert und verließen daher den Konsolidierungskreis der Rickmers Gruppe.

4 Ertragslage

4.1 Leistungsdaten

Die Umsatzentwicklung der Rickmers Gruppe ist im Geschäftsjahr 2012 durchweg vom laufenden Betrieb der Schiffe sowie vom Logistikgeschäft geprägt. Besonders machen sich hier die 2011 abgelieferten und erstmals im gesamten Berichtszeitraum im Einsatz befindlichen Neubauten positiv bemerkbar.

Die Flotte der von Maritime Assets betreuten Schiffe hat sich durch den Verkauf von 13 Fondsschiffen im Geschäftsjahr 2012 auf 103 reduziert.

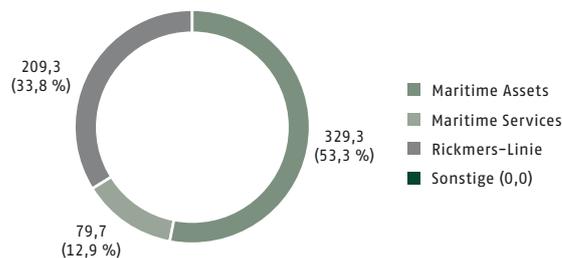
Der Bereich Maritime Services betreute zum Stichtag 106 Schiffe inkl. Drittbereederung. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich die Zahl der betreuten Schiffe um 16. Die Verfügbarkeit der Schiffe lag im Geschäftsjahr 2012 bei durchschnittlich 98 Prozent entsprechend rund 358 Tagen und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert (96 Prozent).

Die Transportleistung für Stückgut, Schwergut- und Projektladung betrug im Geschäftsjahr 2012 2,2 Mio. Frachttonnen. Rickmers-Linie hat hierfür 20 Schiffe langfristig und bis zu zehn Schiffe zusätzlich eingechartert.

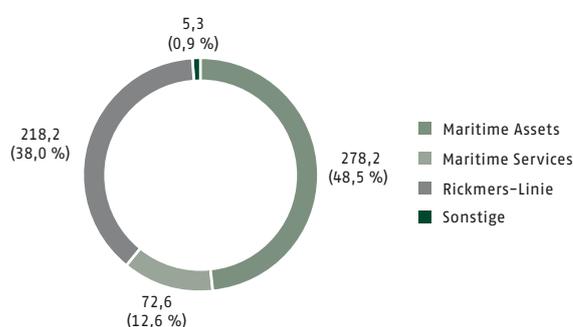
4.2 Umsatz

Die Umsätze basieren nahezu vollständig auf der Betreuung und dem Betrieb der eigenen und treuhänderisch verwalteten Flotte sowie auf logistischen Dienstleistungen der Rickmers-Linie. Der im Geschäftsjahr 2012 erzielte Umsatz beruht daher wie im Vorjahr auf stetigem Geschäft. Im Jahr 2012 wurden keine eigenen Schiffe verkauft.

Umsatz mit Dritten nach Segmenten 2012 in Mio. €



Umsatz mit Dritten nach Segmenten 2011 (proforma) in Mio. €



Die Rickmers Gruppe hat 2012 den Umsatz um 7,7 Prozent auf 618,3 Mio. € (Vorjahr: 574,3 Mio. €) gesteigert. Das Wachstum konnte vor allem im Segment Maritime Assets erzielt werden, das seine Erlöse um 18,3 Prozent auf 329,3 Mio. € erhöhte. Dieser Umsatzsprung ist primär auf fünf neue Containerschiffe der 13.100-TEU-Klasse und fünf Multi-Purpose Carrier zurückzuführen, die 2012 erstmals ganzjährig im Einsatz waren. Darüber hinaus wurde das Geschäftsfeld „Bareboat Business“ in der Segment-Berichterstattung aus der Rickmers-Linie in das Segment Maritime Assets umgliedert (+17,7 Mio. €). Maritime Services profitierte von mehreren neuen Ship-Management- und Crewing-Verträgen sowie von Währungseffekten und trug mit einem Umsatzanstieg von 9,9 Prozent auf 79,7 Mio. € ebenfalls zur positiven Gesamtentwicklung bei. Der Umsatz der Rickmers-Linie sank dagegen um 4,1 Prozent auf 209,3 Mio. €. Bereinigt um den Sondereffekt der Umgliederung des Bareboat Business in das Segment Maritime Assets ergab sich jedoch eine Umsatzsteigerung in Höhe von 8,9 Mio. €.

Positiv wirkten sich auf den Umsatz der Rickmers-Linie Wechselkurseffekte, höhere Frachtraten und zusätzliche Reisen aus.

Während die Umsätze deutscher Tochtergesellschaften der Rickmers Gruppe gegenüber 2011 leicht rückläufig waren (-3,1 Prozent), stiegen die Umsätze europäischer (+29,2 Prozent) und außereuropäischer Tochtergesellschaften (+5,1 Prozent).

4.3 Ergebnis

Das EBITDA der Rickmers Gruppe übertraf 2012 mit 244,4 Mio. € den Vorjahreswert um 20,4 Prozent (Vorjahr: 203,0 Mio. €). Die EBITDA-Marge steigerte sich dabei von 35,4 Prozent auf 39,5 Prozent. Noch stärker verbesserte sich das EBIT, das von 90,5 Mio. € im Vorjahr auf 114,7 Mio. € zulegte. Die EBIT-Marge erreichte 18,6 % (Vorjahr: 15,8 %). Das Jahresergebnis der Rickmers Gruppe stieg um 63,0 Prozent auf 22,5 Mio. € (Vorjahr: 13,8 Mio. €).

Die positive Entwicklung des Konzernergebnisses von +8,7 Mio. € ist einerseits auf die Zuschreibung auf die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an Rickmers Maritime in Höhe von 12,5 Mio. € zurückzuführen, andererseits wirkten sich Effekte aus der Bewertung von Währungsderivaten und der damit verbundenen Auflösung von Drohverlustrückstellungen (+5,7 Mio. €) sowie der Nettoertrag aus Auflösung und Neubildung von Drohverlustrückstellungen im Zuge der Restrukturierung des Derivateportfolios (+7,5 Mio. €) positiv aus. Belastend waren der zusätzliche Zinsaufwand aus Swaps (-3,7 Mio. €), der Anstieg der Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen, insbesondere Forderungen, (-14,2 Mio. €) und auf das Finanzanlagevermögen (-1,9 Mio. €). Belastenden Sondereffekten in Höhe von 19,8 Mio. € standen insgesamt entlastende Effekte in Höhe von 25,7 Mio. € gegenüber, so dass sich per saldo ein positiver Einfluss auf das Konzernergebnis von 5,9 Mio. € ergibt.

Insgesamt erzielte die Gruppe 2012 einen sonstigen betrieblichen Ertrag von 86,4 Mio. € (Vorjahr: 29,3 Mio. €). Die Veränderung resultiert aus einem Anstieg der Erträge aus Währungsumrechnung von 9,5 Mio. €, aus Erträgen aus der Auflösung von Drohverlustrückstellungen im Rahmen der Restrukturierung von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 31,0 Mio. € sowie aus Erträgen aus der Zuschreibung der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung an Rickmers Maritime in Höhe von 12,5 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich 2012 auf 72,0 Mio. € gegenüber 64,1 Mio. € im Jahr 2011. Die Erhöhung von 7,9 Mio. € ist unter anderem auf eine Zunahme der Aufwendungen für die Bildung von Drohverlustrückstellungen für Derivate (3,8 Mio. €) zurückzuführen.

Für den Anstieg der Materialaufwendungen um 14 Prozent auf 308,1 Mio. € sind neben der in erster Linie umsatzkorrelierten Erhöhung der zugekauften Dienstleistungen (Hafengebühren, Liegegebühren, Eincharterungskosten und Versicherungen) insbesondere die höheren Treibstoff- und Schmierstoffpreise verantwortlich. Die Materialaufwandsquote nahm vor diesem Hintergrund um 2,3 Prozentpunkte auf 49,6 Prozent zu. Während die Materialaufwendungen überproportional zum Umsatz stiegen, entwickelten sich die Personalaufwendungen nahezu umsatzkonform (+9,8 Prozent) auf 74,5 Mio. €. Die Personalaufwandsquote blieb damit auf dem Niveau des Vorjahres und erreichte 12,0 Prozent (Vorjahr: 11,9 Prozent).

Mit 120,7 Mio. € verzeichnete Rickmers einen deutlichen Anstieg der Abschreibungen auf das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen (+15,1 Mio. €), die aus den regulären Abschreibungen auf die zehn neuen Schiffe resultieren, die 2012 erstmals im gesamten Berichtszeitraum erfasst waren. Die Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen wuchsen von 2,5 Mio. € im Vorjahr auf 14,9 Mio. €, da Forderungen gegen Gesellschaften, die in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten waren, abgeschrieben werden mussten.

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 Kompetenzzentrum 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 auf Basis der 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, rollierenden Liquiditätsplanung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (z.B. Bankkredite) gedeckt. Zielsetzung ist es, 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 revolvingende Kreditlinie in Höhe von 165,0 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, dem Deputy CFO 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 Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit erreichte 2012 111,3 Mio. €. Den größten Anteil des operativen Cashflows generierte der Geschäftsbereich Maritime Assets über Chartereinnahmen und Bereederungsgebühren. Der um 48,7 Mio. € höhere Vorjahreswert (160,0 Mio. €) war vor allem auf die erhaltene Rückerstattung durch eine Werft zurückzuführen (41,8 Mio. €).

Der positive Cashflow aus Investitionstätigkeit in Höhe von 21,6 Mio. € ergibt sich im Wesentlichen durch die Minderung geleisteter Anzahlungen in das Sachanlagevermögen (Rückerstattungen durch eine Werft -14,9 Mio. €) sowie aus der Veräußerung von Finanzanlagen (9,0 Mio. €), die sich primär aus dem Verkauf von Terminalbeteiligungen und aus Dividendenzahlungen von assoziierten Unternehmen speisen. Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen von 4,0 Mio. €, vor allem für Büroausstattung und Software, blieben 2012 auf niedrigem Niveau.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit beträgt -148,9 Mio. €. Im Wesentlichen geht dies auf Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 143,9 Mio. € sowie auf die Auszahlung an Minderheitsgesellschafter und Eigentümer zurück. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 9,0 Mio. €.

Die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands lag bei -16,1 Mio. €. Aus der Erweiterung des Konsolidierungskreises um Rickmers Maritime ergab sich ein zusätzlicher Finanzmittelbestand von 41,7 Mio. €, während sich Währungseffekte mit 4,0 Mio. € negativ auswirkten, so dass der Finanzmittelbestand im Berichtszeitraum insgesamt um 21,6 Mio. € auf 73,1 Mio. € stieg.

5.3 Finanzierung

Die Liquiditätssicherung und Finanzierung haben durch die Finanzkrise eine fundamentale Bedeutung erlangt, nicht nur in der Schifffahrt. Mit einer Eigenkapitalquote von 26,0 Prozent ist Rickmers solide finanziert. Durch die Vollkonsolidierung von Rickmers Maritime hat das Unternehmen die eigene Bilanz gestärkt und die Verschuldung durch die Tilgung von Darlehen mit einem Volumen von 143,9 Mio. € verringert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten belaufen sich per 31. Dezember 2012 auf 1.841,9 Mio. € (Vorjahr: 2.020,3 Mio. €) und 74,7 Mio. € gegenüber Werften (Vorjahr: 76,1 Mio. €). Der bilanzielle Wert der Schiffe beträgt 2.526,1 Mio. € (Vorjahr: 2.708,2 Mio. €).

5.4 Investitionen

Anders als im Vorjahr waren die Investitionen 2012 nicht mehr von Schiffsneubauten geprägt. Die Investitionen erreichten 2012 nur 4,0 Mio. € und lagen erheblich unter den Abschreibungen auf Sachanlagen (120,7 Mio. €). Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Rickmers Gruppe im Vorjahr 308,7 Mio. € investiert hat.

Die vorsichtige Investitionspolitik von Rickmers zahlt sich aus: Während die 2011 ausgelieferten Schiffe bereits 2007 bestellt wurden, hat das Unternehmen seit 2009 keine Schiffe mehr bestellt. So ist die Rickmers Gruppe nicht durch eine Pipeline von Schiffsbestellungen zu hohen Preisen belastet. Darüber hinaus hat die Energieeffizienz von Schiffen erheblich an Bedeutung gewonnen, da die Treibstoffkosten inzwischen für drei Viertel der Schiffsbetriebskosten stehen. So machen derzeit sowohl die auf ein historisch niedriges Niveau gesunkenen Neubaupreise als auch die – im Vergleich zu heute ausgelieferten Schiffen – um ein Drittel höhere Energieeffizienz Investitionen wieder attraktiver als in den vergangenen Jahren. Denn selbst in einem Umfeld mit Überkapazitäten sind besonders wettbewerbsfähige, verbrauchsarme Schiffe zu erheblich höheren Raten zu verchartern als ein nicht effizienzoptimiertes Schiff.

5.5 Bilanz

5.5.1 Bilanzsumme

Die Bilanzsumme der Rickmers Gruppe betrug zum Bilanzstichtag 2.765,0 Mio. € und hat sich damit im Vergleich zum 31. Dezember 2011 (2.989,0 Mio. €) um 224,0 Mio. € verringert.

5.5.2 Eigenkapital und Fremdkapital

Das Eigenkapital per 31. Dezember 2012 beträgt 719,5 Mio. € (Vorjahr: 753,1 Mio. €); die Eigenkapitalquote stieg von 25,2 Prozent im Vorjahr auf 26,0 Prozent zum Ende des Geschäftsjahrs 2012.

Insgesamt verminderten sich die Verbindlichkeiten von 2.133,4 Mio. € auf 1.956,1 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zum 31. Dezember 2012 betragen 1.841,9 Mio. € und haben sich im Vergleich zum Vorjahr (2.020,3 Mio. €) insbesondere durch Darlehensrückzahlungen in Höhe von 143,9 Mio. € reduziert. Der Verschuldungsgrad auf Basis zinstragender Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Verhältnis zur Bilanzsumme hat sich auf 66,6 Prozent verringert (Vorjahr: 67,6 Prozent).

Auf der Aktivseite ist die mit Abstand größte Position des Anlagevermögens der Wert der Flotte, der per 31. Dezember 2012 bei 2.526,0 Mio. € liegt und den Vorjahreswert vor allem abschreibungsbedingt um 182,2 Mio. € unterschreitet. Während im Vorjahr noch 30,2 Mio. € Anzahlungen für Schiffe zu verzeichnen waren, hat Rickmers 2012 keine Anzahlungen für Neubestellungen verbucht. Über den Wert der Flotte hinaus sind im Sachanlagevermögen per Ende 2012 lediglich 3,5 Mio. € für Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthalten (Vorjahr: 3,4 Mio. €).

Das Finanzanlagevermögen reduzierte sich aufgrund von Wertberichtigungen auf Beteiligungen und ein geringeres Darlehensvolumen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 11,8 Mio. € auf 22,5 Mio. €.

Das Umlaufvermögen, das um 9,6 Mio. € auf 194,7 Mio. € sank, beinhaltet ein um 13,4 Mio. € höheres Volumen an Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen, eine um 21,0 Mio. € niedrigere Liquidität (Vorjahr: 94,2 Mio. €) und ein um 1,9 Mio. € niedrigeres Vorratsvolumen (Vorjahr: 18,0 Mio. €).

6 Mitarbeiter

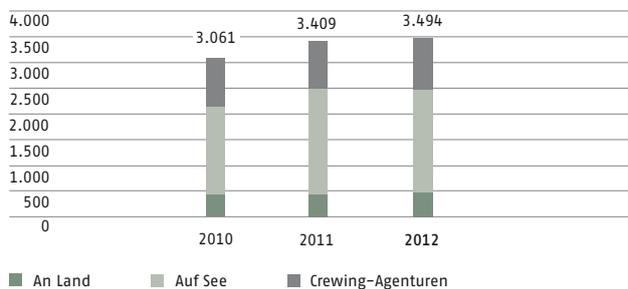
6.1 Allgemeine Informationen

Die Rickmers Gruppe beschäftigte 2012 im Jahresdurchschnitt 3.494 Mitarbeiter – 85 mehr als im Vorjahr. Wesentliche Ursache dafür sind Neueinstellungen für zusätzliche Schiffe. Von den 3.494 Mitarbeitern waren 476 an Land und 3.018 auf See beschäftigt. Von diesen Seeleuten waren 2.008 direkt bei der Rickmers Gruppe angestellt, 1.010 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 übernehmen Verantwortung für ihre Tätigkeitsbereiche. Unternehmerisches Denken und Handeln ist bei der Rickmers Gruppe über alle Führungsebenen hinweg tief verankert.

Die Herausforderungen der Schifffahrtskrise sowie die 2011 realisierte 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.

Mitarbeiterentwicklung 2010 bis 2012



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 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 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, in der berufsbezogene, branchenspezifische und persönlichkeitsbezogene Weiterbildungsprogramme angeboten werden, 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 durch befristete Austauschprogramme unternehmensübergreifend gefördert und 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 und entwickelt das Netzwerk mit Bildungsträgern sowie Universitäten und sonstigen Einrichtungen weiter.

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 der Rickmers Gruppe tarifgebunden und die Beschäftigten der Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg, erhalten zusätzlich Urlaubs- und Weihnachtsgeld. 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).

6.4 Ausbildung

Alle Mitarbeiter haben unabhängig von Nationalität, Geschlecht oder Religion in der Rickmers Gruppe die Möglichkeit, sich beruflich weiterzuentwickeln. Begabung und

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 Schifffahrtskauleute aus. Hinzu kommen Ausbildungsstellen in der Rickmers Holding. Weiterhin beschäftigen wir regelmäßig Praktikanten und Referendare in allen Unternehmensbereichen und betreuen Master- und Bachelorabsolventen.

Ergänzend zum Programm der Rickmers Academy bieten wir individuelle Fortbildungs- und Coachingprogramme für unsere Nachwuchskräfte an. Am Standort Hamburg und online führen wir Deutsch- und Englisch-Sprachkurse für unsere Mitarbeiter durch.

Es bestehen ferner mehrere Kadettenprogramme, in denen die Ausbildung zum Seefahrer absolviert werden kann. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Bildungseinrichtungen bieten wir für Seeleute Kurse wie Maritime Resource Management und Electronic Chart Display and Information System an. Darüber hinaus ermöglichen wir Aus- und Weiterbildungen in speziellen fachlichen Bereichen, beispielsweise der Bedienung von Schiffskranen oder Schiffssimulatortraining. Unsere Führungskräfte an Bord werden speziell für das Personalmanagement ausgebildet. So wurde der Rickmers „Leading-Line“-Kurs entwickelt, welcher den Führungskräften Werkzeuge an die Hand gibt, um die Besatzung an Bord besser zu motivieren und zu führen.

Wir geben unseren Mitarbeitern die Möglichkeit, über Austauschprogramme in unseren Auslandsstandorten tätig zu sein. Auch ein Abteilungsaustausch weltweit gleicher Anforderungsprofile (z.B. Controller) ist möglich und wird ausdrücklich gefördert.

6.5 Führung und Gleichstellung

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

Daneben stellen wir aufgrund der speziell geforderten Qualifikationen in der Branche sicher, dass ein gesunder Mix aus erfahrenen und jüngeren Mitarbeitern 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 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 regelmäßig Mitarbeitergespräche durch, denen ein standardisierter und verbindlicher Leitfaden zugrunde 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 und wir bilden 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. Maritime Services hat im Berichtszeitraum planmäßig die Crewing-Aktivitäten in einer Reihe von Ländern, darunter Zypern (Limassol) und China (Shanghai), neu geordnet und so den Zugang zu qualifizierten Seeleuten in dieser Region sichergestellt. Als erstes internationales Schifffahrtsunternehmen haben wir eine Crewing-Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten in China erhalten und eine eigene Crewing-Agentur in Shanghai etabliert.

Unsere Crewing-Politik („Rickmers Crewing Policy“) 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. Ziel ist eine diskriminierungsfreie Führung mit leistungsgerechten Aufstiegschancen. Hierunter verstehen wir 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 Arbeitsverhältnisse, 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, die Risikopolitik und das Risikomanagement 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

Das Risiko- und Chancenmanagement bei Rickmers regelt als Teil der strategischen Unternehmensführung den verantwortungsvollen Umgang mit Unsicherheiten, die mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. 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. So sollen bereits auf Geschäftsbereichsebene die Chancen genutzt werden, ohne die damit verbundenen Risiken außer Acht zu lassen. Da die Risiken im Rahmen des Risikomanagements frühzeitig erkannt werden, können rechtzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um profitables Wachstum zu erreichen und den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Insbesondere ist das Risikomanagement geeignet, Entwicklungen zu erkennen, die den Fortbestand von Rickmers gefährden können.

Das Risikomanagementsystem umfasst alle Instrumente und Maßnahmen, die es erlauben, mögliche strategische und operative Risiken frühzeitig zu erkennen, zu messen, zu steuern und zu überwachen. 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 steuert sowie deren Auswirkungen auf den Konzern

überwacht. Der Geschäftsführung und dem Management stehen dafür entsprechende Berichtssysteme zur Verfügung. So können mit dem Planungs- und Controllingsystem regelmäßig Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung analysiert und damit zeitnah operative wie auch bestandsgefährdende Risiken identifiziert werden. Auf dieser Grundlage ist Rickmers in der Lage, rechtzeitig angemessene Gegenmaßnahmen einzuleiten.

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 sie überschaubar sind und zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit in einem angemessenen Verhältnis stehen.

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 Schifffahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die in den Geschäftsfeldern und weltweiten Niederlassungen ermittelten Risiken werden regelmäßig an das zentrale Risikomanagement gemeldet, das wir weiter auf- und ausbauen. Das zentrale Risikomanagement hat die Aufgabe, die Risiken der gesamten Organisation zu überwachen, diese in einer Gesamtbetrachtung zusammenzufassen und regelmäßig und – nach Bedarf – ad hoc an die Geschäftsführung der Rickmers Gruppe zu berichten.

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

Das Chancenmanagementsystem hat seine langfristige Grundlage in der strategischen Planung und den daraus abgeleiteten Maßnahmen für die Entwicklung von Dienstleistungen und deren Positionierung in den Märkten über ihren Lebenszyklus hinweg. Die fortlaufende Beobachtung und Analyse der für uns relevanten Märkte erfolgt einerseits auf der Basis von Marktdaten und andererseits im Zuge eines persönlichen Austauschs mit unseren Geschäftspartnern. Um flexibel auf Marktveränderungen reagieren zu können, arbeitet Rickmers an einer kontinuierlichen Verbesserung der Unternehmensstrukturen und -prozesse.

7.2 Risiken

7.2.1 Umfeld- und Branchenrisiken

Zunehmende Bedrohung durch Piraterie

Die Bedrohung durch Piraten in der kommerziellen Schifffahrt, insbesondere in Südostasien, dem Pazifischen Ozean und dem Golf von Aden, bleibt auch 2012 unvermindert kritisch. Die Piraten verfolgen das Ziel, Schiffe in ihre Gewalt zu bringen und Lösegelder zu erzwingen. Die Vorgehensweise der Piraten blieb dabei weitgehend unverändert: Sie nutzen Mutterschiffe als Basis auf See, von denen aus sie mit ihren Schnellbooten (Skiffs) operieren.

Wenn die Rickmers-Linie ihre Schiffe in diesen Regionen einsetzt, so können aufgrund des wachsenden (Piraterie-)Risikos zusätzliche signifikante Versicherungsprämien anfallen.

Eine ernst zu nehmende neue Entwicklung ist die mit der Piraterie in Verbindung stehende Zunahme von Ladungsdiebstählen vor Westafrika. Darüber hinaus kommt es immer wieder zu Entführungen von Tankschiffen – auch im Rahmen von Ship-to-Ship-Operations. Die Fahrzeuge werden einige Tage festgehalten, um Teile der Ladung zu entwenden. Da eine Ausweitung der Übergriffe auch auf Containerschiffe jederzeit möglich ist, wurden durch die Rickmers Gruppe präventive Schutzmaßnahmen auf in diesem Fahrtgebiet operierenden Schiffen implementiert.

Im Rahmen der Gefährdungsanalyse und -prävention werden regelmäßig verschiedene Pirateriefachberichte gesichtet sowie ein externer Security-Advisor hinzugezogen. Die Rickmers Gruppe reagiert auf die festgestellten Risiken mit geeigneten Investitionen und Trainings. Den Risiken aus Piraterie wird damit im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten weiterhin entgegen gewirkt.

Risiken durch eingeschränkte Investition im Anlagenbau

Die Nutzung der Kapazitäten der Rickmers-Linie wird insbesondere auch von der Entwicklung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen und der Investition im globalen Anlagenbau beeinflusst. Bei eingeschränkter Investitionstätigkeit fällt die Nachfrage nach entsprechend hochwertiger Transportkapazität mit hohem Erlöspotenzial geringer aus. Dadurch kommt es zu einem Ungleichgewicht im Cargomix zwischen Transporten hochwertiger Güter für den Anlagenbau mit hohem Erlöspotenzial und so genannter Basisladung mit vergleichsweise niedrigem Erlöspotenzial. Dies könnte sich negativ auf die Ertragsentwicklung des Unternehmens auswirken.

Risiken aus der Insolvenz von Fondsgesellschaften

Ausgelöst durch die Wirtschafts- und Finanzmarktkrise sind die Geschäftsrisiken von Fondsgesellschaften in den vergangenen vier 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.

Die verschlechterte wirtschaftliche Situation einiger Fondsgesellschaften birgt somit zum einen das Risiko eines Ausfalls von Forderungen gegenüber den Fondsgesellschaften und zum anderen besteht das Risiko von möglichen Wertberichtigungen für Fondsbeteiligungen, die die Rickmers Gruppe als Gründungskommanditist an einzelnen Gesellschaften hält. Das Gesamtvolumen der Beteiligungen an Fondsgesellschaften liegt bei 10,2 Mio. €, von denen bereits 8,2 Mio. € wertberichtigt wurden. Vor diesem Hintergrund hat sich das Wertberichtigungsrisiko erheblich reduziert.

Die negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten 2012 im deutschen Markt zur Insolvenz von aktuell berichteten 150 Fondsgesellschaften. 2012 haben insgesamt vier dieser Gesellschaften, an denen die Rickmers Gruppe als Gründungsgesellschafter beteiligt war, Insolvenz angemeldet. Insgesamt hat Rickmers per 31. Dezember 2012 die vier Beteiligungen mit einem Volumen von 0,6 Mio. € sowie Forderungen gegen diese Gesellschaften von 7,7 Mio. € wertberichtigt.

Darüber hinaus besteht bei der Insolvenz einer Fondsgesellschaft neben einem möglichen 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 auch im Berichtsjahr 2012 konsequent fortgeführt. Im Mittelpunkt stand das Ziel, die Organisation der Marktsituation anzupassen, die organisatorische Effizienz zu erhöhen und das Unternehmen auf die Anforderungen des Kapitalmarktes vorzubereiten.

Die eigenständige Leitung der Geschäftsbereiche erhöht die Transparenz und Steuerbarkeit – und nutzt weiterhin die Vorteile gemeinsamer Angebote und verzahnter Services.

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, Versicherungen, Besatzungen und im Verwaltungsbereich 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 Portfoliomanagement eingeführt, welches diese Risiken identifiziert und, soweit möglich, Gegenmaßnahmen vorbereitet.

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 Charterern 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 bereits im Jahr 2011 eingeleitetes Maßnahmenprogramm zur Erhöhung der Energieeffizienz bei eigenen und treuhänderisch verwalteten Schiffen sowie auch in Kooperation mit den Charterern wurde 2012 fortgesetzt. Die Amortisationszeiten der Investitionen sind kurz, da die Bunkerkosten für einen Anteil von mehr als drei Vierteln an den Schiffsbetriebskosten stehen. So verbessert Rickmers die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe und erhöht die Attraktivität der Flotte für Charterer. Bei der Rickmers-Linie trägt die verbesserte Energieeffizienz zu einer höheren Ertragskraft bei.

Risiken aus Forderungsausfall oder Charternachverhandlungen

Vor dem Hintergrund der Schifffahrtskrise besteht grundsätzlich ein Adressausfallrisiko bei Charterern 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 Charterern keine rechtliche Grundlage. (> Siehe auch Nachtragsbericht)

Risiken aus unauskömmlichen Frachtraten

Für den Geschäftsbereich Rickmers-Linie bestehen Preisänderungsrisiken für die Frachtraten. Diese können unter anderem durch erhöhten Preiswettbewerb und protektionistische Tendenzen entstehen. Ferner kann eine niedrige Nachfrage nach Transportkapazität 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 durch Protektionismus bedingten Preisänderungs- und Wettbewerbsrisiken dadurch, dass regelmäßig geeignete Kooperationen mit lokal ansässigen Geschäftspartnern geprüft werden.

Risiken aus unerwarteten Kostenerhöhungen

Ferner besteht für den Geschäftsbereich Rickmers-Linie ein Risiko in der Kostenentwicklung des Schiffsbetriebes, insbesondere aufgrund eines höheren Treibstoffpreises (Bunker). Die Risiken der Bunkerpreisentwicklung werden größtenteils durch den so genannten Bunker Adjustment Factor (BAF) gedeckt. Hierbei wird eine Bunkerpreiserhöhung mit einer Zeitverzögerung über den BAF vom Kunden ausgeglichen. Für die Rickmers-Linie stellt der Treibstoffverbrauch einen wesentlichen Kostenfaktor dar, welcher bei entsprechenden Marktpreisveränderungen das Ergebnis beeinflussen kann. Die Rickmers Gruppe ist in der Lage, marktübliche Absicherungsinstrumente für Treibstoffrisiken zur Planungssicherheit und zur Verminderung von Ergebnisschwankungen einzusetzen. Auch für Rickmers Shipmanagement bestehen Risiken aus Kostensteigerungen, da mit einem Teil der Kunden Festpreisvereinbarungen abgeschlossen worden sind.

Risiken aus unerwartet eingeschränkter Verfügbarkeit

Neben den marktseitigen bestehen auch technische Risiken für die Leistungserbringung der Geschäftsbereiche. Die Verfügbarkeit der Schiffe kann durch technische Ursachen eingeschränkt werden.

Risiken aus unerwartet und rückwirkend erhobener Versicherungssteuer

Die Änderung von Steuergesetzen oder der Auffassung der Finanzverwaltung zu bestehenden steuerlichen Regelungen können sich generell finanziell auf die Gesellschaft auswirken. Im Geschäftsjahr 2012 war einzelnen Presseveröffentlichungen zu entnehmen, dass Poolausgleichszahlungen versicherungsteuerpflichtig sein könnten. Fachliche Begründungen hierfür waren von der Finanzverwaltung nicht zu erhalten. Für die Gesellschaft ist das Risiko nicht auszuschließen, dass aus einer geänderten Rechtsauffassung der Finanzverwaltung künftig finanzielle Nachteile entstehen können. Rückstellungen für Versicherungssteuer wurden aufgrund dieser Unsicherheiten nicht gebildet.

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 Rohstoffpreissrisiken ausgesetzt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können. Diese Risiken werden zentral im Kompetenzcenter Group Treasury & Risk gesteuert.

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 sind 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, per 31. Dezember 2012 nicht genutzten Kreditlinie in Höhe von 165,0 Mio. USD 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 kurzfristiger 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, Treibstoffkosten wie auch Gebühren für Ship- und Crew-Management. Finanzierungen bestehen ebenfalls fast ausschließlich in USD. 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 hat Rickmers 2012 entsprechende Sicherungsgeschäfte abgeschlossen.

Risiken durch Verschuldung

Die Verbindlichkeiten der Rickmers Gruppe gegenüber Kreditinstituten belaufen sich auf 1.841,9 Mio. €. Sie reduzieren sich jährlich in Höhe der mit den Banken vertraglich vereinbarten Tilgungsleistungen. Die Fälligkeit der Darlehen liegt zu 90 Prozent im Jahr 2015. Es besteht das Risiko, dass Banken eine Anschlussfinanzierung generell ablehnen oder nicht angemessene Konditionen anbieten. Die Bedingungen für eine Anschlussfinanzierung werden zum gegebenen Zeitpunkt vom Geld- und Kapitalmarktumfeld abhängig sein.

Die Möglichkeit, den Kapitaldienst und andere Ausgaben zu finanzieren, ist abhängig vom Geschäftsverlauf, der Ertragsentwicklung sowie der Erreichung bestimmter Finanzkennzahlen im Rahmen von Kreditschutzklauseln (Covenants).

Ausfallrisiken

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

Steuerrisiken, Gewerbesteuern, Körperschaftsteuern

Die Ertragsbesteuerung der Unternehmensgruppe erfolgt im Wesentlichen über die private Einkommensteuer der Gesellschafter der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG sowie die Körperschaftsteuer und/oder Gewerbesteuer auf Ebene der einzelnen Gruppengesellschaften. Steuerlichen Risiken trägt die Gruppe durch Rückstellungsbildung in angemessenem Umfang Rechnung. Zur Gewährleistung der steuer- und abgabenrechtlichen Ordnungsmäßigkeit sowie für ein ordentliches Management von steuerlichen Risiken unterhält die Rickmers Gruppe eine entsprechend qualifizierte interne Steuerabteilung.

7.2.5 Personalrisiken

Wichtige Voraussetzungen für das erfolgreiche und starke Wachstum der Rickmers Gruppe sind die richtige Qualifikation, die Loyalität und Identifikation sowie die 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. Daher ist die Rickmers Gruppe an verschiedenen Ausbildungszentren beteiligt, z.B. in Hamburg an dem MTC (Marine Training Center), einem überregional bekannten Schulungszentrum für Seeleute. Weltweit führt Rickmers kompetenzorientierte Trainings für Führungskräfte und Mitarbeiter durch.

Die Altersstruktur, Qualifizierungsbedarfe sowie eine erhöhte Fluktuation von Leistungs- und Know-how-Trägern sind für alle Unternehmen potenziell leistungshemmende Faktoren, denen es zu begegnen gilt.

Der Personalauswahl, -beschaffung und -entwicklung sowie insbesondere der Personalbindung und Mitarbeiterzufriedenheit kommt in diesem Zusammenhang zentrale Bedeutung zu. Die Rickmers Gruppe hat verschiedene Maßnahmen zur Bindung der Mitarbeiter eingeführt, die im Kapitel „Mitarbeiter“ 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 beugt Rickmers durch weltweite Compliance-Trainings vor, die schrittweise für die Mitarbeiter im gesamten Konzern angeboten werden sollen. Der Code of Conduct der Rickmers-Linie wird derzeit in einen weltweit und unternehmensweit gültigen Code of Conduct umgewandelt. Handbücher sowie einheitliche Richtlinien und Regelungen tragen ebenso zu einer Risikominimierung bei wie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips.

7.2.6 IT-Risiken

Die permanente Verfügbarkeit von IT-Systemen ist durch eine fortschreitende Automatisierung von Prozessen immer wichtiger geworden und immer mehr unternehmensrelevante Daten werden in elektronischer Form abgelegt. Deshalb begegnet Rickmers dem Ausfallrisiko und dem Risiko des unbefugten Zugriffs mit geeigneten Maßnahmen.

Neben einem eigenen Rechenzentrum verfügt die Rickmers Gruppe über Server in einem externen Rechenzentrum. 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 sowohl die intern als auch extern gehaltenen Unternehmensdaten gegen unbefugte Zugriffe von außen.

Die Rickmers Gruppe setzt weiterhin auf einen Ausbau ihrer IT-Infrastruktur und des Netzwerkes, um die gespeicherten Informationen nach heutigen Sicherheitsstandards optimal zu schützen und die weltweite Verfügbarkeit der Systeme zu gewährleisten.

7.2.7 Rechtliche und regulatorische 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.

Die Rickmers Gruppe sieht sich als global tätiges Unternehmen mit einer hohen Anzahl an national und international geltenden Regularien und Vorschriften konfrontiert. Der Geschäftsverlauf könnte durch eine Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften beeinflusst werden. Ein Verstoß gegen geltende Regularien könnte erhebliche Schadensersatzforderungen nach sich ziehen.

Die Schifffahrt unterliegt diversen Zollvorschriften und Sicherheitsbestimmungen in den jeweiligen Ländern. Überprüfungen durch zuständige Behörden können Verzögerungen beim Be- und Entladen der Schiffe zur Folge haben.

Aus heutiger Sicht sind aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren regulatorischen Rahmenbedingungen keine Anhaltspunkte erkennbar, welche zu einer Einschränkung der Geschäftstätigkeit der Unternehmensgruppe führen können.

Einige Gesellschaften der Rickmers Gruppe sind zurzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Das umfasst vereinzelt Streitigkeiten über Steuerfragen, Haftungsschäden bei Schiffen und Ladung sowie aus bestehenden vertraglichen Beziehungen mit Zulieferern und Kunden sowie hinsichtlich unserer Fondsgesellschaften. Sollten diese Rechtsstreitigkeiten für die Gegenseite günstig ausgehen, kann dies insbesondere bei den Steuerstreitigkeiten zu Verlusten für die Rickmers Gruppe führen oder zumindest erhebliche Rechtsanwaltskosten nach sich ziehen. Hierfür wurden über die Jahre entsprechende Rückstellungen gebildet. Haftungsschäden bei Schiffen und Ladung sind 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.

7.4 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. Wie im Kapitel „Prognosebericht“ > „Wirtschaftliche Rahmenbedingungen“ beschrieben, ergibt 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:

7.4.1 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 Rickmers-Linie einhergehen wird.

7.4.2 Chancen aus der langjährigen Erfahrung

Die Rickmers Gruppe blickt auf eine 179-jährige Familientradition in der Schifffahrt zurück. So bestehen hervor-

gende langjährige Verbindungen zu allen Beteiligten in der maritimen Industrie wie Werften, Charterern, Banken und auch verschiedenen Investorengruppen.

7.4.3 Chancen aus langfristiger direkter Kundenverbindung und weltweiter Präsenz

Die Rickmers-Linie verfügt über langjährige Kundenverbindungen mit direktem Zugang zur Ladung. Weit über 90 Prozent des jährlichen Ladungsaufkommens von rund 2,2 Mio. Frachtkonten werden durch das weltweit 16 eigene Büros umfassende Netzwerk generiert und nur ein kleiner Teil durch Fremdagaturen. Die Kundenverbindungen wollen wir durch das Angebot intelligenter Lösungen ausbauen und kontinuierlich weiterentwickeln.

7.4.4 Chancen aus Konsolidierung der Branche

Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Geschäftsmodell als Anbieter und Manager von Schiffstonnage ist die Versorgung mit ausreichenden finanziellen Mitteln (Eigenkapital und Fremdkapital). Durch die Wirtschafts- und Finanzkrise sowie das andauernde krisenhafte Umfeld in der Schifffahrt stehen dem maritimen Sektor seit 2009 Jahr für Jahr erheblich weniger finanzielle Mittel zur Verfügung als in den Jahren zuvor. In der Folge sehen wir die bisherigen Geschäftsmodelle einiger Wettbewerber, die sich dem neuen Umfeld nicht ausreichend angepasst haben, in ihrer Existenz gefährdet an und erwarten eine Konsolidierung des Marktes. Hier sieht sich die Rickmers Gruppe durch ihre Neuausrichtung sehr gut aufgestellt und plant, sich ergebende Chancen aktiv zu nutzen.

7.4.5 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 die Chance, durch Maßnahmen zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und zur Optimierung des Schiffsbetriebes sowohl Kostenvorteile zu erzielen als auch Emissionen zu

senken. Darüber hinaus sehen wir die Möglichkeit, diese bei uns bereits etablierten Maßnahmen unseren maritimen Partnern als Serviceleistung anzubieten.

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

7.4.6 Chancen aus der Erweiterung des Produktportfolios und Erschließung neuer Kundengruppen

Die Rickmers Gruppe entwickelt und bietet mit ihrer Segmentstruktur bedarfsgerechte Dienstleistungen, Produkte und Lösungen für die maritime Wirtschaft. Wir sehen in diesem Schritt die Grundlage dafür, das Kundenspektrum der Rickmers Gruppe zu erweitern. So können unter anderem durch die getrennte Steuerung der Geschäftsbereiche Maritime Assets und Maritime Services gezieltere Dienstleistungen z.B. für das kommerzielle und technisch optimierte Management der Schiffe angeboten werden.

8 Nachtragsbericht

Seit 10. Januar 2013 ist Björn Sprotte Global Head des Geschäftsbereichs Maritime Services. Er übernimmt diese Position von Jens Lassen, der gleichzeitig aus dem Unternehmen ausgeschieden ist.

Am 10. Januar 2013 wurde Rickmers als erstes deutsches Unternehmen in der maritimen Wirtschaft nach dem Energy-Management-System-Standard ISO 50001 zertifiziert: Rickmers Shipmanagement hat für seine Büros in Hamburg und Singapur sowie für zehn Schiffe seiner Flotte von GL Systems Certification (GL) die Zertifizierung erhalten. Alle Prüfungen durch Auditoren von GL hat Rickmers im Jahr 2012 erfolgreich abgeschlossen. Im Laufe des Geschäfts-

jahres 2013 sollen neun weitere Schiffe hinzukommen. ISO 50001 ist ein freiwilliger internationaler Standard, der Unternehmen einen Rahmen zur Entwicklung von Zielen und zur Umsetzung von Richtlinien vorgibt, die die Energieeffizienz steigern, die Qualität von Dienstleistungen verbessern und die Emissionen verringern sollen. Bei Rickmers fügt sich ISO 50001 nahtlos in das Integrated Management System ein, das gegenwärtig die obligatorischen Elemente von ISM und ISPS sowie die ISO-Normen 14001 und 9001 umfasst.

Ein Charterer hat für zwei Schiffe unserer Flotte in der Größenklasse 4.250 TEU eigenmächtig die Chartern im Januar 2013 reduziert. Ein anderer Charterer hat für drei Schiffe gleicher Größenklasse eine temporäre Reduzierung der Charraten nachgefragt. In beiden Fällen werden Verhandlungen geführt, die zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch andauern.

Im März 2013 nahm die Rickmers-Linie ihren neuen Westbound Round-the-World Service auf, der Asien mit Süd- und Nordamerika verbindet. Der bereits seit 2006 existierende westgehende Amerika-Asien-Dienst wird Teil dieses neuen Dienstes. Zunächst sollen zwei bis drei Mehrzweck-Schwergutfrachter zum Einsatz kommen.

Die Rickmers Trust Management Pte. Ltd hat mit Presseerklärung vom 19. März 2013 als Treuhänder von Rickmers Maritime, Singapur, eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrecht für die Altaktionäre bekanntgegeben. Für eine Aktie sollen die Altaktionäre dabei ein Bezugsrecht auf eine neue Aktie zu einem Preis von 0,240 SGD erhalten. Der Bruttoemissionserlös soll bei 101,7 Mio. SGD liegen. Wie die Gesellschaft mitteilt, haben die finanzierenden Banken von Rickmers Maritime auf dieser Grundlage weiterhin die Value-to-Loan-Kreditschutzklausel ausgesetzt. Diese Vereinbarung gilt bis zum 29. Dezember 2014. Nach Einschätzung des Managements von Rickmers Maritime stärkt diese Transaktion die Finanzposition des Unternehmens und versetzt es in die Lage, von einer möglichen Markterholung zu profitieren. Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, die ihr zugeteilten Bezugsrechte pro rata zu nutzen.

9 Prognosebericht

9.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

IWF erwartet Weltwirtschaftswachstum von 3,5 Prozent für 2013 und 4,1 Prozent für 2014

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2013 ein weltweites Wirtschaftswachstum von 3,5 Prozent und für das Jahr 2014 von 4,1 Prozent. Obwohl die Risiken für eine sich abschwächende Weltwirtschaft weiterhin als signifikant erachtet werden, bewertet der IWF diese in seiner Prognose vom Januar 2013 insgesamt als abnehmend. Die politischen Entwicklungen in Hinblick auf die Euro-Zone sowie die US-Wirtschaft haben das akute Risiko nach IWF-Einschätzung zwar reduziert, jedoch nicht aufheben können. Insbesondere für die Euro-Zone bewertet der IWF die Finanzlage weiterhin kritisch, während die Wachstumsmärkte und Entwicklungsländer sowie die US-Wirtschaft als Hauptquellen für Wachstum im Jahr 2013 erachtet werden. Für die Industriestaaten erwartet der IWF ein Wachstum von 1,4 Prozent, zu dem die USA mit 2,0 Prozent den größten Beitrag leisten dürften, während die Euro-Zone nach Einschätzung des IWF um 0,2 Prozent schrumpfen wird (Deutschland: 0,6 Prozent). Positiv dürften sich Großbritannien (1,0 Prozent), Japan (1,2 Prozent) und Kanada (1,8 Prozent) entwickeln. Getragen wird das weltweite Wirtschaftswachstum voraussichtlich vor allem von den aufstrebenden Ländern in Lateinamerika, Fernost, Osteuropa und Afrika (5,5 Prozent). Dabei wachsen vor allem China (8,2 Prozent) und Indien (5,5 Prozent) besonders stark. Der IWF erwartet trotz des schwierigen Umfelds insgesamt einen Anstieg des Welthandels im Jahr 2013 um 3,8 Prozent (2012: 2,8 Prozent).

Containerhandel: über 6 Prozent Wachstum für 2013 und 2014 erwartet

Für den Weltcontainerhandel erwarten die Analysten von Clarkson für das Jahr 2013 einen Anstieg um 6,1 Prozent – ein deutlicher Zuwachs gegenüber dem Vorjahr (3,7 Prozent in 2012). Für 2014 prognostiziert Clarkson ein weiteres Wachstum von 6,8 Prozent. Dabei dürfte sich vor allem der

Hauptverkehr von Asien nach Europa stärker erholen. Nachdem zahlreiche von den Container-Linienreedereien im Dezember 2012 angekündigte Ratenerhöhungen zum großen Teil auch erreicht und gehalten werden konnten, schätzen die Reeder das Jahr 2013 verhalten optimistisch ein. Eine Voraussetzung dafür ist jedoch, dass sie ihr erfolgreiches Kapazitätsmanagement auf den Routen von und nach Asien weiterführen. Schwierigkeiten erwartet Drewry für die Preisgestaltung im Nord-Süd-Verkehr. Sollte die Hauptsaison hier erneut so schwach ausfallen wie im Vorjahr, werden Ratenerhöhungen nur schwer zu erzielen sein. Sollte sich der gegenwärtige Trend zu sehr kurzfristigen Ratenanpassungen fortsetzen, ist von einer mindestens so hohen Ratenvolatilität auszugehen wie im Jahr 2012.

Chartermarkt: uneinheitlich

Den Chartermarkt bewerten die Marktbeobachter uneinheitlich: Während einige Analysten wie Maersk Brokers oder Wells Fargo zwar immer noch Herausforderungen für 2013 sehen, aber eine positive Wende zur Jahresmitte erwarten, verweisen andere Researcher wie Howe Robinson oder Alphaliner auf die Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung und vor allem auf eine wachsende Kapazität im Markt auf Basis der historisch hohen Kapazität, die 2013 ausgeliefert werden wird. Den norske Bank (DnB) aus Norwegen erwartet eine durchschnittliche Auslastung der Containerschiffe von nur 85 Prozent (auf dem Niveau der Break-even-Schwelle). Damit würde sich eine ähnliche Befrachtungssituation wie im Vorjahr einstellen und die Erholung des Chartermarktes würde sich auf das Jahr 2014 verschieben.

Containerschiffauslieferungen: historisch hoher Wert

2013 werden die Containerschiffauslieferungen laut Alphaliner mit 1,7 Mio. TEU einen historisch hohen Wert erreichen. Damit dürfte die gesamte Containerflotte nach Einschätzung von Alphaliner um 8,9 Prozent wachsen, während Clarkson einen Zuwachs von 6,6 Prozent erwartet. Dagegen prognostizieren die Marktforscher lediglich ein Wachstum des Weltcontainerhandels von 6,1 Prozent. Durch die laut Maersk erwarteten Verschrottungen mit einem Rekordwert von 400.000 TEU, durch Auflieger und das ressourcenschonende Slow Steaming wird das Kapazitätswachstum jedoch gebremst.

Neubau: historische Tiefstpreise – vor allem Eco-Design ist attraktiv

Trotz des aktuellen Kapazitätswachses dürfte der Bau von neuen Schiffen in ausgewählten Größenklassen aus Sicht des Rickmers Managements für Reeder ein attraktives Investment darstellen. Die Analysten von Danmarks Skibskredit rechnen damit, dass die Preise für weniger anspruchsvolle Schiffstypen im Jahr 2013 nochmals um 5 bis 10 Prozent sinken könnten, und halten sogar eine Rückkehr zu den historischen Tiefstpreisen von 2002 für möglich. Die Auslastung der Werften ist Anfang 2013 nur für 16 Monate abgedeckt. Lediglich 30 Prozent der weltweiten Werftkapazität werden nachgefragt. Zugleich ist zu berücksichtigen, dass neue Schiffe, die im Eco-Design erstellt werden, um bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen als Schiffe, die derzeit ausgeliefert werden.

Projektladungsgeschäft dürfte um 10 Prozent wachsen

Für das für die Rickmers-Linie relevante Geschäftsfeld der Projektverladungen gehen die Analysten von Drewry für das Jahr 2013 von einem abgeschwächten Trend aus, bleiben mit einem prognostizierten Anstieg von 10 Prozent aber immer noch deutlich positiv. Während für Transporte im Infrastrukturbereich im Jahresvergleich ein Rückgang angenommen wird, kann diese Tendenz durch andere Projektladungen mehr als wettgemacht werden. Neben dem fortwährenden Erfolg der Windenergie und den damit verbundenen Ladungen wird die Konstruktion von Wasserkraftwerken in Australien, Westafrika und Nordamerika ebenso eine bedeutende Rolle spielen. Bergbauprojekte in Australien, Eritrea und Ghana ergänzen das positive Bild.

Basistrend im Projektladungsgeschäft bleibt stabil positiv

Die Infrastrukturanforderungen einer wachsenden Mittelklasse in den Schwellenländern Brasilien, Indien, China und Russland, eine immer stärkere Urbanisierung, eine steigende Energienachfrage mit einem besonderen Fokus auf umweltfreundliche Energiegewinnung sowie ein erhöhter Mobilitätsbedarf werden auch weiterhin Grundlagen für eine positive Entwicklung der Transportnachfrage im Projektladungs- und Schwergutgeschäft sein. Damit bleibt der Basistrend im Projektladungsgeschäft stabil positiv.

9.2 Umsatz- und Ertragslage

Die Rickmers Gruppe erwartet für 2013 bei einem weiter schwierigen Umfeld eine operativ stabile Ertragslage.

Einen wesentlichen Beitrag zum erwarteten Umsatzwachstum im Geschäftsjahr 2013 soll der Geschäftsbereich Maritime Assets beisteuern, vorwiegend durch Übernahme von weiteren Schiffen in das Asset Management.

Maritime Services rechnet mit 25 weiteren Schiffen im Ship Management für 2013 und einer entsprechenden positiven Wirkung auf Umsatz und Ertrag.

Die Rickmers-Linie erwartet für 2013 eine Umsatzsteigerung durch die Ausweitung der Vertriebsaktivitäten in den USA, positive Effekte aus der Ausweitung des eigenen Vertriebsnetzes in anderen Regionen, z.B. Singapur, und eine vor diesem Hintergrund verbesserte Vertriebssteuerung sowie durch leicht steigende Frachtraten. Darüber hinaus sollen neue Liniendienste in attraktiven Regionen wie etwa nach Südamerika aufgenommen werden. Neben den positiven Effekten durch eine Umsatzsteigerung sollen Kostenreduktionen durch eine höhere Effizienz die Ertragskraft der Rickmers-Linie erhöhen.

9.3 Finanzierung

Die verstärkte Kapitalmarktorientierung der Rickmers Gruppe eröffnet dem Unternehmen die Chance, zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen und so Opportunitäten im Markt zu nutzen: Dazu gehören die erwartete Konsolidierung des Schifffahrtsmarktes sowie die derzeit historisch niedrigen Neubaupreise für eine neue Generation außerordentlich energieeffizienter und damit wettbewerbsfähiger Schiffe. In diesem Zusammenhang prüfen wir derzeit intensiv alternative Finanzierungswege.

9.4 Investitionen

Wir rechnen für 2013 mit leicht steigenden Frachtraten in unseren Marktsegmenten. Eine Erholung der für Rickmers relevanten Märkte hängt wesentlich von der Nachfrage nach Containerschiffen sowie nach Schiffstransportkapazität im Schwergut-, Stückgut- und Projektladungsgeschäft ab. Die Investition in geeignete Beteiligungen, beispielsweise, um Kooperationen zu ermöglichen, ist nicht nur Bestandteil der Strategie der Rickmers-Linie, sondern auch von Maritime Assets und Maritime Services. Neubauinvestitionen könnten sich 2013 als attraktiv erweisen, sind aber von einer intensiven Prüfung der Konditionen der Werften, der Energieeffizienz der Schiffe, dem Finanzierungsumfeld und der zum Zeitpunkt der Entscheidung erwarteten Entwicklung in den relevanten Märkten abhängig.

Darüber hinaus sind Investitionen in die stetige Verbesserung der IT, in Reporting- und Controllingsysteme sowie in die Prozesse und Strukturen vorgesehen.

Konzernabschluss

72	Konzernbilanz
74	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
75	Konzernkapitalflussrechnung
76	Konzerneigenkapitalspiegel
78	Segmentberichterstattung
84	Konzernanhang
100	Bestätigungsvermerk

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012

AKTIVA

in T€	2012	2011 (proforma) ¹	2011 (as reported)
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	606	546	546
Geleistete Anzahlungen	2.308	0	0
	2.914	546	546
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0	1	1
Seeschiffe	2.526.045	2.708.242	1.748.982
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.499	3.376	3.376
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	30.235	30.235
	2.529.544	2.741.853	1.782.594
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.541	1.615	1.615
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6.851	10.792	49.009
Übrige Beteiligungen	8.083	12.262	12.263
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.584	6.604	44.416
Sonstige Ausleihungen	2.445	2.981	2.981
	22.504	34.254	110.284
	2.554.962	2.776.653	1.893.424
Umlaufvermögen			
Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.184	15.342	12.918
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	51	208	208
Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen	15.578	12.558	12.558
Fertige Erzeugnisse und Waren	212	224	224
Geleistete Anzahlungen	1.958	3.444	3.444
./. erhaltene Anzahlungen	-15.878	-13.766	-13.766
	16.104	18.010	15.586
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.620	19.530	19.041
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14	0	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	16.244	14.238	14.238
Sonstige Vermögensgegenstände	79.602	58.341	58.184
	105.481	92.109	91.463
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	73.124	94.160	51.470
	194.709	204.279	158.519
Rechnungsabgrenzungsposten	12.681	5.987	5.968
Aktive latente Steuern	2.660	2.074	2.073
Bilanzsumme	2.765.012	2.988.993	2.059.984

¹ Wesentliche Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz fallen im Vergleich zwischen dem proforma-Abschluss 2011 und dem testierten Abschluss 2011 unterschiedlich aus. Im Wesentlichen sind die Veränderungen in der Konsolidierung von Rickmers Maritime begründet.

PASSIVA

in T€	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Eigenkapital			
Festkapital	6.405	6.405	6.405
Rücklagekonten	354.359	405.712	405.712
Entnahmekonten	-82.699	-73.138	-73.138
Gewinnrücklagen	144.934	116.275	10.843
Erwirtschaftete Gewinnrücklagen	147.891	119.233	13.800
Aktiver Unterschiedsbetrag	-2.957	-2.958	-2.957
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	-2.893	23.669	9.288
Erfolgssonderkonto der Muttergesellschaft	-9.582	-49.913	-49.913
Anteile anderer Gesellschafter	308.988	324.132	4.725
	719.512	753.142	313.922
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	8.063	8.063	8.063
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.458	1.462	1.463
Steuerrückstellungen	18.054	17.027	17.027
Sonstige Rückstellungen	53.748	69.217	63.665
	73.259	87.706	82.155
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.841.897	2.020.332	1.541.797
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	750	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.068	26.236	25.862
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	137	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.815	624	624
Sonstige Verbindlichkeiten	89.438	86.170	82.512
davon Steuerverbindlichkeiten	792	1.000	1.000
davon Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	101	95	95
	1.956.105	2.133.362	1.650.795
Rechnungsabgrenzungsposten	5.544	4.299	2.628
Passive latente Steuern	2.529	2.421	2.421
Bilanzsumme	2.765.012	2.988.993	2.059.984

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2012

in T€	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Umsatzerlöse	618.287	574.299	517.897
Bestandsveränderung	2.863	-2.764	-2.764
Gesamtleistung	621.150	571.535	515.133
Sonstige betriebliche Erträge			
aus Währungsumrechnung	23.310	13.854	13.854
Übrige	63.125	15.404	12.903
	86.435	29.258	26.757
Materialaufwand			
Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-75.899	-63.552	-63.552
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-232.215	-206.800	-204.182
	-308.114	-270.352	-267.734
Personalaufwand			
Löhne und Gehälter	-67.450	-61.797	-61.797
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-7.003	-5.991	-5.991
	-74.453	-67.788	-67.788
Abschreibungen			
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-120.731	-105.625	-75.793
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	-14.845	-622	-622
	-135.576	-106.247	-76.415
Sonstige betriebliche Aufwendungen			
aus Währungsumrechnung	-17.473	-18.005	-17.987
Übrige	-54.569	-46.065	-45.850
	-72.042	-64.070	-63.837
Zwischensumme	117.400	92.336	66.116
Erträge aus Beteiligungen	845	742	742
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	4.647	3.764	10.006
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	129	384	384
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.735	1.259	1.650
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-8.152	-6.295	-6.295
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-92.447	-77.522	-57.373
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	25.157	14.668	15.230
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.621	-825	-822
Sonstige Steuern	-77	-38	-38
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	22.459	13.805	14.370

Konzernkapitalflussrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2012

in T€	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Jahresergebnis	22.459	13.805	14.370
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	128.883	111.919	82.088
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	-13.452	0	0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	-1.872	-29	-29
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	8.408	13.820	13.134
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-21.631	-23.368	-20.511
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.062	-108	-108
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	21	14	14
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte (einschl. geleisteter Anzahlungen)	1.575	-9.210	-9.176
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen, übrigen Vermögensgegenstände und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten	-7.232	41.327	41.716
Zunahme (+)/Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen (< 1 Jahr)	-10.448	9.745	11.408
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungsposten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	5.618	2.083	1.934
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	111.267	159.998	134.839
Investitionstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	14.963	37	37
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	8.951	11.065	11.065
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	-4.015	-308.742	-308.742
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	-666	-1.442	-1.442
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	-502	-502
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-77	-4.237	-4.237
+/- Veränderungen von Finanzforderungen ¹	2.400	0	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	21.556	-303.821	-303.821
Finanzierungstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	0	170	170
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-14.009	-10.709	-8.141
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	8.978	592.277	592.277
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-143.898	-493.725	-475.789
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-148.929	88.013	108.517
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-16.106	-55.810	-60.465
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	41.736	80.197	45.441
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	-3.976	3.791	513
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	51.470	65.982	65.982
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	73.124	94.160	51.470

¹ Im Geschäftsjahr 2011 betragen die Veränderungen der Finanzforderungen € 3.348 Tsd. Sie wurden im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit unter „Zunahme (-) der Forderungen, übrigen Vermögensgegenstände und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten“ ausgewiesen.

Konzerneigenkapitalspiegel zum 31. Dezember

Mutterunternehmen				
Kapitalanteile der Kommanditisten				
in T€	Festkapital	Rücklagekonten	Entnahmekonten	Erwirtschaftetes Erfolgs- sonderkonto
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
Entnahmen/Ausschüttungen			-11.069	
Einstellung Rücklagekonten		-49.913		49.913
Änderungen des Konsolidierungskreises				
Umgliederungen		-1.440	1.508	
Übrige Veränderungen				
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag				-9.582
Übriges Konzernergebnis				
Konzerngesamtergebnis				-9.582
Stand am 31.12.2012	6.405	354.359	-82.699	-9.582

Gewinnrücklagen		Kumuliertes übriges Konzernergebnis	Eigenkapital ohne Anteile anderer Gesellschafter	Minderheiten Anteile anderer Gesellschafter	Konzern Eigenkapital
Erwirtschaftete Gewinnrücklagen	Aktiver Unterschieds- betrag	Ausgleichsposten aus der Fremdwährungs- umrechnung			
-172.252	-2.973	915	90.389	2.996	93.385
			170		170
			-7.445	-340	-7.785
			0		0
	16	-779	-763	2.305	1.542
			0		0
123.002			204.557		204.557
-1.469			-1.469		-1.469
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
			-11.069	-2.940	-14.009
			0	0	0
107.035		1.234	108.269	324.211	432.480
-134		7	-59	59	0
-2.923			-2.923	-5.872	-8.795
30.113			20.531	1.928	22.459
		-13.422	-13.422	-13.123	-26.545
30.113		-13.422	7.109	-11.195	-4.086
147.891	-2.957	-2.893	410.524	308.988	719.512

Segmentberichterstattung

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2012

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	4	89	330	2.491	2.914	0	2.914
Sachanlagen	2.526.592	401	1.629	1.081	2.529.703	-159	2.529.544
davon Seeschiffe	2.526.207	0	0	0	2.526.207	-162	2.526.045
davon geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	0
Finanzanlagen	15.370	602	4.933	327.234	348.139	-325.635	22.504
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.468	564	4.819	0	6.851	0	6.851
	2.541.966	1.092	6.892	330.806	2.880.756	-325.794	2.554.962
Umlaufvermögen							
Vorräte	5.547	1.754	8.803	0	16.104	0	16.104
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	112.981	102.124	15.874	5.025	236.004	-130.523	105.481
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	62.543	3.345	2.044	5.192	73.124	0	73.124
	181.071	107.223	26.721	10.217	325.232	-130.523	194.709
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	9.582	3.972	2.059	144	15.757	-416	15.341
Vermögen	2.732.619	112.287	35.672	341.167	3.221.745	-456.733	2.765.012
Rückstellungen	44.692	14.333	12.166	1.922	73.113	146	73.259
Verbindlichkeiten	1.997.372	15.749	8.846	64.813	2.086.780	-130.675	1.956.105
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.841.897	0	0	0	1.841.897	0	1.841.897
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	7.636	799	53	0	8.488	-415	8.073
Schulden	2.049.700	30.881	21.065	66.735	2.168.381	-130.944	2.037.437

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	17	5	59	465	546	0	546
Sachanlagen	2.739.204	424	1.839	549	2.742.016	-162	2.741.854
davon Seeschiffe	2.708.404	0	0	0	2.708.404	-162	2.708.242
davon geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.235	0	0	0	30.235	0	30.235
Finanzanlagen	21.683	628	8.794	294.508	325.613	-291.359	34.254
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.616	569	8.607	0	10.792	0	10.792
	2.760.904	1.057	10.692	295.522	3.068.175	-291.521	2.776.654
Umlaufvermögen							
Vorräte	5.199	1.857	10.954	0	18.010	0	18.010
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	73.958	84.272	9.155	3.476	170.861	-78.756	92.105
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	71.937	9.532	10.553	2.138	94.160	0	94.160
	151.094	95.661	30.662	5.614	283.031	-78.756	204.275
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	3.908	2.730	1.644	108	8.390	-329	8.061
Vermögen	2.915.906	99.448	42.998	301.244	3.359.596	-370.606	2.988.990
Rückstellungen	62.841	9.615	14.480	2.101	89.037	-1.331	87.706
Verbindlichkeiten	2.174.086	13.932	15.796	7.023	2.210.837	-77.475	2.133.362
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.020.332	0	0	0	2.020.332	0	2.020.332
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	6.175	926	0	0	7.101	-381	6.720
Schulden	2.243.102	24.473	30.276	9.124	2.306.975	-79.187	2.227.788

Segmentberichterstattung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2012

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	329.300	79.741	209.246	0	618.287	0	618.287
mit anderen Segmenten	26.277	72.794	134	0	99.205	-99.205	0
	355.577	152.535	209.380	0	717.492	-99.205	618.287
Bestandsveränderung	0	-157	3.020	0	2.863	0	2.863
Gesamtleistung	355.577	152.378	212.400	0	720.355	-99.205	621.150
Sonstige betriebliche Erträge	66.629	9.700	10.160	7.822	94.311	-7.876	86.435
Materialaufwand	-106.203	-83.651	-214.808	6	-404.656	96.542	-308.114
Personalaufwand	-9.335	-48.088	-12.582	-9.448	-79.453	5.000	-74.453
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-119.549	-200	-477	-505	-120.731	0	-120.731
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	-7.369	-7.476	0	0	-14.845	0	-14.845
	-126.918	-7.676	-477	-505	-135.576	0	-135.576
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-36.291	-17.715	-13.350	-10.162	-77.518	5.476	-72.042
Zwischensumme	143.459	4.948	-18.657	-12.287	117.463	-63	117.400
Erträge aus Beteiligungen	767	0	6	4.105	4.878	-4.033	845
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3.559	94	994	0	4.647	0	4.647
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	71	0	0	58	129	0	129
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.138	1.152	156	1.664	6.110	-3.375	2.735
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-8.030	-39	-83	0	-8.152	0	-8.152
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-94.984	-404	-225	-222	-95.835	3.388	-92.447
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	47.980	5.751	-17.809	-6.682	29.240	-4.083	25.157
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.249	-562	248	-58	-2.621	0	-2.621
Sonstige Steuern	-61	0	-13	-3	-77	0	-77
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	45.670	5.189	-17.574	-6.743	26.542	-4.083	22.459

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	278.210	72.550	218.211	5.328	574.299	0	574.299
mit anderen Segmenten	31.176	42.642	78	0	73.896	-73.896	0
	309.386	115.192	218.289	5.328	648.195	-73.896	574.299
Bestandsveränderung	0	43	-3.545	738	-2.764	0	-2.764
Gesamtleistung	309.386	115.235	214.744	6.066	645.431	-73.896	571.535
Sonstige betriebliche Erträge	14.874	5.258	7.784	9.259	37.175	-7.917	29.258
Materialaufwand	-75.872	-62.350	-202.005	-2.028	-342.255	71.903	-270.352
Personalaufwand	-12.796	-40.370	-11.140	-6.639	-70.945	3.157	-67.788
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-103.588	-157	-565	-1.315	-105.625	0	-105.625
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	-622	0	0	0	-622	0	-622
	-104.210	-157	-565	-1.315	-106.247	0	-106.247
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-36.917	-9.349	-13.772	-10.895	-70.933	6.863	-64.070
Zwischensumme	94.465	8.267	-4.954	-5.552	92.226	110	92.336
Erträge aus Beteiligungen	568	0	0	6.304	6.872	-6.130	742
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3.051	171	543	0	3.765	-1	3.764
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	384	0	0	0	384	0	384
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	903	1.041	124	140	2.208	-949	1.259
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-6.295	0	0	0	-6.295	0	-6.295
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-75.560	-15	-177	-2.721	-78.473	951	-77.522
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	17.516	9.464	-4.464	-1.829	20.687	-6.019	14.668
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	223	-470	-407	-169	-823	-2	-825
Sonstige Steuern	-27	-1	-7	-5	-40	2	-38
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	17.712	8.993	-4.878	-2.003	19.824	-6.019	13.805

Segmentberichterstattung

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2012

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	45.670	5.189	-17.574	-6.743	26.542	-4.083	22.459
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	127.578	239	560	506	128.883	0	128.883
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	-13.452	0	0	0	-13.452	0	-13.452
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	-1.813	1	-60	0	-1.872	0	-1.872
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	8.525	30	0	5	8.560	-152	8.408
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-19.664	-561	-1.404	0	-21.629	-2	-21.631
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	-209	-1	-852	0	-1.062	0	-1.062
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	18	5	0	0	23	-2	21
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	-13.922	4.686	-2.532	1.176	-10.592	105	-10.487
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	132.731	9.588	-21.862	-5.056	115.401	-4.134	111.267
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	14.950	1	28	1	14.980	-17	14.963
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	3.053	66	5.832	2.279	11.230	-2.279	8.951
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	-181	-242	-544	-3.064	-4.031	16	-4.015
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	-436	-25	-205	-34.954	-35.620	34.954	-666
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	0	0	0	0
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-137	60	0	0	-77	0	-77
+/- Veränderungen Finanzforderungen	-25.312	-19.351	-4.238	-622	-49.523	51.923	2.400
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-8.063	-19.491	873	-36.360	-63.041	84.597	21.556
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	16.126	3.409	15.419	0	34.954	-34.954	0
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-7.053	-2.229	0	-10.989	-20.271	6.262	-14.009
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	2.251	2.543	934	63.554	69.282	-60.304	8.978
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-140.986	0	-3.875	-7.570	-152.431	8.533	-143.898
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-129.662	3.723	12.478	44.995	-68.466	-80.463	-148.929
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-4.994	-6.180	-8.511	3.579	-16.106	0	-16.106
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	10	0	-10	0	0	0	0
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	41.736	0	0	0	41.736	0	41.736
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	-3.457	-7	13	-525	-3.976	0	-3.976
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	29.248	9.532	10.552	2.138	51.470	0	51.470
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	62.543	3.345	2.044	5.192	73.124	0	73.124

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	17.712	8.993	-4.878	-2.003	19.824	-6.019	13.805
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	109.883	157	565	1.315	111.920	-1	111.919
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0	0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	0	0	-29	0	-29	0	-29
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	10.726	1.515	128	1.481	13.850	-30	13.820
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-20.242	-1.039	-674	-1.416	-23.371	3	-23.368
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	-101	-5	0	-3	-109	1	-108
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	12	0	2	0	14	0	14
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	40.106	364	1.609	2.194	44.273	-329	43.944
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	158.096	9.985	-3.277	1.568	166.372	-6.375	159.997
+ 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	-1.162	-3	-1	-276	-1.442	0	-1.442
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	-501	-501	-1	-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	-11.615	-2.941	0	-18.446	18.446	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-307.496	-11.750	-2.856	5.160	-316.942	13.121	-303.821
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	0	0	0	170	170	0	170
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-10.515	0	-4.002	-7.647	-22.164	11.455	-10.709
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	603.374	0	3.890	4.001	611.265	-18.987	592.278
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-484.883	0	0	-9.629	-494.512	787	-493.725
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	107.976	0	-112	-13.105	94.759	-6.745	88.014
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-41.423	-1.765	-6.245	-6.377	-55.810	0	-55.810
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	0	0	0	0	0	0	0
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	74.925	5.264	0	8	80.197	0	80.197
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	3.905	-130	20	-4	3.791	0	3.791
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	34.530	6.163	16.778	8.511	65.982	0	65.982
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	71.937	9.532	10.553	2.138	94.160	0	94.160

Konzernanhang

1 Allgemeine Angaben zum Konzernjahresabschluss

Der Konzernabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG zum 31. Dezember 2012 ist nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt.

Im ersten Halbjahr 2012 wurde in Bezug auf den Teilkonzern Rickmers Maritime, Singapur (Rickmers Maritime), eine Übergangskonsolidierung von einem nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen zur Vollkonsolidierung vorgenommen. Da die Rickmers Gruppe auf der Hauptversammlung von Rickmers Maritime am 23. April 2012 wiederholt einen Stimmrechtsanteil von mehr als 70 Prozent erreichte, wird ab diesem Zeitpunkt von einer nachhaltigen Stimmrechtsmehrheit und einer dadurch begründeten De-facto-Kontrolle über Rickmers Maritime ausgegangen.

Die Vollkonsolidierung von Rickmers Maritime erfolgte auf Basis des Vermögensstatus zum Zeitpunkt der Kontrollerrlangung. Die in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung einbezogenen Werte sind mit Durchschnittswerten für den entsprechenden Zeitraum ermittelt und in den Gewinnrücklagen berücksichtigt.

Dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 sind die Vorjahreszahlen zum 31. Dezember 2011 gegenübergestellt. Da die Übergangskonsolidierung von Rickmers Maritime einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss der Rickmers Gruppe hat, enthalten Konzernabschluss und -lagebericht der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG neben den veröffentlichten Vorjahreszahlen („as reported“) in einer zusätzlichen Spalte angepasste Vorjahreswerte („pro-forma“), die eine Übergangskonsolidierung von Rickmers Maritime bereits im Geschäftsjahr 2011 unterstellen.

2 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG umfasst zum 31. Dezember 2012 insgesamt 111 Gesellschaften. Darin enthalten sind 102 voll konsolidierte und ein quotal konsolidiertes Unternehmen. Nach der Equity-Methode werden sieben assoziierte Unternehmen bilanziert.

lfd. 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	80,0
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

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
11	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
13	Clan Navigation Limited, Singapur	33,1
14	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Ebba Navigation Limited, Singapur	33,1
19	Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
20	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
21	Erwin Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
22	ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100
23	EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH, Hamburg	80,0
24	Frimley Assets S.A., Panama-Stadt/Panama	100
25	Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
26	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
27	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Zypern	100
28	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Zypern	100
29	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
32	Henry II Navigation Limited, Singapur	33,1
33	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	India Navigation Limited, Singapur	33,1
35	Island Marine Service Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
37	Kaethe Navigation Limited, Singapur	33,1
38	Laranna Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
39	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
40	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
41	Lonergan Overseas Inc., Panama-Stadt/Panama	100
42	Maja Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
43	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Marte Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
46	MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
47	Moni II Navigation Limited, Singapur	33,1
48	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	MS „GOTLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
50	MS „LOLLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
51	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
52	Olympia II Navigation Limited, Singapur	33,1
53	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
54	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
55	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
56	Pingel Navigation Limited, Singapur	33,1
57	Polaris Shipmanagement Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
58	PSB Project Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
59	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
60	Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg	99,5

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
61	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
62	Richard II Navigation Limited, Singapur	33,1
63	Rickmers (Korea) Inc., Seoul/Korea	100
64	Rickmers 1. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
65	Rickmers 2. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
66	Rickmers 3. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
67	Rickmers Crewing GmbH, Hamburg (vormals: Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg)	100
68	Rickmers Dritte Beteiligungs-Holding GmbH, Hamburg	100
69	Rickmers First Invest GmbH, Hamburg	100
70	Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
71	Rickmers Japan Inc., Tokio/Japan	100
72	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Rumänien	100
73	Rickmers-Linie (America) Inc., Houston/USA	100
74	Rickmers-Linie Belgium N.V., Antwerpen/Belgien	100
75	Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
76	Rickmers Maritime, Singapur	33,1
77	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
78	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
79	Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
80	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
81	Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapur	100
82	Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/VR China	80,0
83	Rickmers Terminal Holding GmbH, Hamburg	100
84	Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Singapur	100
85	RLA Cargo Services Inc., Delaware/USA	100
86	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
87	Sabine Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
88	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
89	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
90	Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
91	Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg	100
92	Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
93	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
94	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
95	Sui An Navigation Limited, Singapur	33,1
96	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
97	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
98	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
99	Verwaltung Rickmers-Linie GmbH, Hamburg	100
100	Vicki Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
101	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
102	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
103	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
	Quotal konsolidierte Unternehmen	
104	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg	50,0

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen		
105	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	12,5
106	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippinen	40,0
107	Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA	50,0
108	MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers GmbH & Cie. KG, Hamburg	40,4
109	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	40,0
110	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippinen	25,0
111	Wallmann & Co. (GmbH & Co.), Hamburg	25,1

Die Änderungen des Konsolidierungskreises gegenüber dem vergangenen Geschäftsjahr sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Zugänge zum Konsolidierungskreis

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Voll konsolidierte Unternehmen		
1	Clan Navigation Limited, Singapur	33,1
2	Ebba Navigation Limited, Singapur	33,1
3	Erwin Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
4	Henry II Navigation Limited, Singapur	33,1
5	India Navigation Limited, Singapur	33,1
6	Kaethe Navigation Limited, Singapur	33,1
7	Laranna Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
8	Maja Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
9	Marte Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
10	Moni II Navigation Limited, Singapur	33,1
11	Olympia II Navigation Limited, Singapur	33,1
12	Pingel Navigation Limited, Singapur	33,1
13	Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg	99,5
14	Richard II Navigation Limited, Singapur	33,1
15	Rickmers Maritime, Singapur	33,1
16	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
17	Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/VR China	80,0
18	RLA Cargo Services Inc., Delaware/USA	100
19	Sabine Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
20	Sui An Navigation Limited, Singapur	33,1
21	Vicki Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen		
22	Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA	50,0

Abgänge vom Konsolidierungskreis

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Voll konsolidierte Unternehmen		
1	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen		
2	APROJECTS NV, Zwijndrecht/Belgien	20,0
3	DP World Antwerp NV, Zwijndrecht/Belgien	20,0
4	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Zypern	50,0
5	Rickmers Maritime, Singapur	33,1

Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen/Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen

Nicht konsolidiert werden 114 Unternehmen ohne nennenswerten Geschäftsbetrieb und mit einer insgesamt untergeordneten Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Unternehmen:

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen		
112	AAT ATLANTIC Australien Treuhand GmbH, Hamburg	100
113	Anzac Geschäftsführungsgesellschaft mbH & Co. KG, Göppingen	100
114	Anzac Verwaltungsgesellschaft mbH, Göppingen	100
115	ATL Australien 1 GmbH, Hamburg	100
116	ATLANTIC Australien Geschäftsführung GmbH, Hamburg	100
117	ATLANTIC US INVESTMENT Inc., New York/USA	100
118	EASYSHIP Gesellschaft zur Vermittlung maritimer Investitionen mbH, Hamburg	100
119	EASYSHIP Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
120	Geschäftsführung ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH, Hamburg	100
121	Hanse Baltic Shipping GmbH, Lübeck	64,0
122	Marick Ltd., Monrovia/Liberia	100
123	MS BENJAMIN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
124	MS FELICITAS RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
125	MS GEORGE RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
126	MS JOHAN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
127	MS ROBERT RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
128	MS SANDY RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
129	MS WILLI RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
130	Rickmers Asia Pte. Ltd., Singapur	100
131	Rickmers-Linie (Singapore) Pte. Ltd., Singapur	100
132	Rickmers Neubau GmbH, Hamburg	100
133	VANY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
134	Verwaltung ARUNI RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
135	Verwaltung ASTA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
136	Verwaltung ATLANTIC Absolute Return 1 GmbH, Hamburg	100
137	Verwaltung ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH, Hamburg	100
138	Verwaltung ATLANTIC Structured Finance GmbH, Hamburg	100
139	Verwaltung CARLA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
140	Verwaltung CATHRINE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
141	Verwaltung CHARLOTTE C. RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
142	Verwaltung ERNST RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
143	Verwaltung ESSE Expert Shipping Service GmbH, Hamburg	100
144	Verwaltung FIONA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
145	Verwaltung Fünfte Reederei NEUMÜHLEN 19 Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
146	Verwaltung JACKY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
147	Verwaltung JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
148	Verwaltung JENNIFER RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
149	Verwaltung JOCK RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
150	Verwaltung LAURITA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
151	Verwaltung LILLY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
152	Verwaltung MARIE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
153	Verwaltung MCC Marine Consulting & Contracting GmbH, Hamburg	100
154	Verwaltung RICKMERS ANTWERP Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
155	Verwaltung RICKMERS GENOA Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
156	Verwaltung RICKMERS HAMBURG Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
157	Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg	100
158	Verwaltung RICKMERS SHANGHAI Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
159	Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg	100
160	Verwaltung RICKMERS TOKYO Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
161	Verwaltung SAYLEMOON und NINA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
162	Verwaltung SEAN RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
163	Verwaltung SOPHIE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
164	Verwaltung TETE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
165	Verwaltung VANY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
166	Verwaltungsgesellschaft Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
167	Verwaltungsgesellschaft MS „CLASEN RICKMERS“ Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
168	Verwaltungsgesellschaft MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers mbH, Hamburg	100
169	Verwaltungsgesellschaft MS „SEVEN SEAS“ Shipping mbH, Hamburg	100
170	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
171	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Shipinvest mbH, Hamburg	100
172	Verwaltungsgesellschaft Riverside Center mbH, Hamburg	100
173	Verwaltungsgesellschaft Sechste Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
174	Verwaltungsgesellschaft Siebte Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
175	Verwaltungsgesellschaft zweiunddreißigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen		
176	AAA Capital-ATLANTIC Investitionsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	50,0
177	AAA Capital-ATLANTIC Verwaltung Investitionsgesellschaft mbH, Grünwald	50,0
178	AAA Capital Game Production and Sales GmbH, Hannover	50,0
179	Beteiligung MARIE SCHULTE Shipping GmbH, Hamburg	50,0
180	Beteiligung MS „BENJAMIN SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
181	Beteiligung MS „CLARA SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
182	Beteiligung MS „ISABELLE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
183	Beteiligung MS „NATALIE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
184	CAMPUS Rainville GmbH & Co. KG, Hamburg	48,0
185	Deutsche Frachtschiff-Kontor GmbH & Co. KG, Hamburg	50,0
186	EH1 Emissionshaus GmbH, Hamburg	50,0
187	EH1 Logistik 1 Verwaltungs GmbH, Hamburg	50,0
188	EH1 Management GmbH, Oststeinbek	50,0
189	EH1 Pictures Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	32,5
190	EH1 US-Leben Fonds 1 Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	50,0

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
191	Elly Suhl Speditionsgesellschaft m.b.H., Hamburg	25,2
192	Harper Petersen & Co. (Asia) Ltd., Hongkong	50,0
193	MS „ALTHEA“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
194	MS „NORTHERN MAGNITUDE“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49,2
195	MS „PREP“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
196	Verwaltung Harper Petersen GmbH, Hamburg	50,0
197	Verwaltung MS „AENNE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
198	Verwaltung MS „ALEXANDRA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
199	Verwaltung MS „ALICE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
200	Verwaltung MS „ANDRE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
201	Verwaltung MS „ANDREAS RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
202	Verwaltung MS „ANNA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
203	Verwaltung MS „CAMILLA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
204	Verwaltung MS „CCNI ARAUCO“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49,0
205	Verwaltung MS „CCNI Aysen“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
206	Verwaltung MS „CCNI Chiloe“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
207	Verwaltung MS „CHRISTA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
208	Verwaltung MS „DEIKE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
209	Verwaltung MS „DENDERAH RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
210	Verwaltung MS „ETHA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
211	Verwaltung MS „HELENE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
212	Verwaltung MS „LARA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
213	Verwaltung MS „MABEL RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
214	Verwaltung MS „MADELEINE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
215	Verwaltung MS „MAI RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
216	Verwaltung MS „URSULA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
217	Verwaltung MT „CHEMTRANS ALSTER“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
218	Verwaltung MT „CHEMTRANS EMS“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
219	Verwaltung MT „CHEMTRANS OSTE“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
220	Verwaltung MT „CHEMTRANS WESER“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
221	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALBELLA“ mbH, Hamburg	50,0
222	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALDEMOSA“ mbH, Hamburg	50,0
223	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALDIVIA“ mbH, Hamburg	50,0
224	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALPARAISO“ mbH, Hamburg	50,0

3 Konsolidierungsgrundsätze

Kapitalkonsolidierung

Alle Tochterunternehmen, auf die die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann und die von wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind, werden voll konsolidiert in den Konzernabschluss einbezogen.

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, die Erwerbsvorgänge bis zum 31. Dezember 2009 betreffen, sind in den Gewinnrücklagen, entsprechende passive Unterschiedsbeträge unterhalb des Eigenkapitals in einem gesonderten Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ ausgewiesen.

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 entweder gemäß § 310 HGB quotal konsolidiert oder gemäß § 311 HGB nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden gemäß § 312 Abs. 1 Satz 1 HGB nach der Buchwertmethode zum Zeitpunkt des Erwerbes bewertet (Equity-Methode).

Aus den assoziierten Beteiligungen wurde im Geschäftsjahr 2012 ein Ergebnis von 4.647 T€ erzielt.

Das Gemeinschaftsunternehmen Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA, wird seit 6. Juli 2012 als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG einbezogen. Die Kapi-taleinlage zum Gründungszeitpunkt betrug 250 TUSD.

Schuldenkonsolidierung

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen innerhalb des Konsolidierungskreises werden gemäß § 303 HGB eliminiert. Die quotalen Schuldenkonsolidierung erfolgt anteilmäßig nach den gleichen Grundsätzen gemäß § 310 Abs. 2 HGB.

Eliminierung von Zwischenergebnissen

Vermögenswerte des Sachanlagevermögens werden um Zwischenergebnisse im Sinne des § 304 HGB bereinigt.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Konzerninterne Umsatzerlöse, Erträge und Aufwendungen, die aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen resultieren, werden gemäß § 305 HGB bzw. § 310 HGB eliminiert.

Währungsumrechnung

Die Berichtswährung für den Konzernabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ist Euro.

Die Umrechnung der Vermögenswerte und Schulden in die Berichtswährung erfolgt zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag, während die Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Durchschnittskurs des Geschäftsjahres umgerechnet wird. Die Umrechnung des Eigenkapitals erfolgt zu historischen Kursen. Die sich daraus im Vergleich zum Vorjahr ergebenden Kursdifferenzen werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Im Geschäftsjahr 2012 entstanden Umrechnungsdifferenzen in Höhe von -13.422 T€.

4 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten.

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.

Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen, bilanziert. In die Herstellungskosten der Sachanlagen werden Bauzinsen einbezogen. Das in den Sachanlagen enthaltene Schiffsvermögen wird über eine Nutzungsdauer von 22 Jahren linear abgeschrieben.

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 werden als Abgang ausgewiesen.

Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungskosten zuzüglich etwaiger Anschaffungsnebenkosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Bestandsrisiken im Vorratsvermögen, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Bewertung der Bestände an Farben, Chemikalien und Nebensorten der Schmierstoffe erfolgt zum Festwert gemäß § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 3 HGB, die Bewertung der Bestände an Hauptsorten der Schmierstoffe erfolgt zum Durchschnitt gemäß § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 4 HGB.

Die Bewertung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen erfolgt zu Herstellungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert. Erhaltene Anzahlungen für noch nicht beendete Reisen werden gemäß § 268 Abs. 5 HGB offen von den Vorräten abgesetzt. Ein die Vorräte übersteigender Betrag wird unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Aktiva

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten werden grundsätzlich zum Nennwert bilanziert.

Die Rickmers Gruppe hat der erhöhten Ausfallwahrscheinlichkeit von Forderungen und sonstigen Aktiva gegen in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Schiffsgesellschaften in Form von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Für die Ermittlung der Wertberichtigungen wurde für die KG-Schiffsgesellschaften, die zum Bilanzstichtag bereits verkauft waren oder deren Verkauf hochwahrscheinlich war, der Barmittelbestand den verbleibenden Forderungen oder sonstigen Aktiva gegenübergestellt. Bei einer Unterdeckung wurden die Forderungen oder sonstigen Aktiva wertberichtigt.

Bei KG-Schiffsgesellschaften, für die kein Verkauf erfolgt ist, wurde der Nutzungswert (Long Term Asset Value) des Schiffes den Forderungen oder sonstigen Aktiva gegenübergestellt und bei einer Unterdeckung eine entsprechende Wertberichtigung vorgenommen.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Für die Berechnung wurde der durch die Deutsche Bundesbank nach dem Stand vom 31. Dezember 2012 veröffentlichte maßgebliche Rechnungszins von 5,06 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.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden in Höhe ihres nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages bilanziert. Dabei werden alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen berücksichtigt.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden in Höhe ihres Erfüllungsbetrages bilanziert.

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 von unter einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag 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. Für Personenhandelsgesellschaften mit Sitz in Hamburg wurde ein Gewerbesteuersatz von 16,45 Prozent und für deutsche Kapitalgesellschaften ein Steuersatz von 32,28 Prozent unterstellt. Latenten Steuern, die auf im Ausland ansässige Gesellschaften entfielen, wurde der lokale Ertragsteuersatz zugrunde gelegt.

Latente Steuern auf Verlustvorträge werden berücksichtigt, soweit die Wahrscheinlichkeit einer zukünftigen Verlustverrechnung begründet ist.

Der Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt unsaldiert. Es erfolgt keine Abzinsung.

Auf Differenzen zwischen Handels- und Steuerbilanz, die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultieren, werden gemäß § 306 HGB latente Steuern gebildet.

5 Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Zusammensetzung des Anlagevermögens ist dem Anlagespiegel auf den Folgeseiten zu entnehmen.

Forderungen

Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, setzen sich zusammen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 13.044 T€ sowie Forderungen aus gewährten kurzfristigen Darlehen und Zinsen aus stillen Beteiligungen in Höhe von 3.200 T€.

Im Vorjahr wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 5.409 T€ in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 14 T€.

Sonstige Vermögensgegenstände

Sonstige Vermögensgegenstände beinhalten Ansprüche aus Rückerstattungsgarantien für bereits geleistete Anzahlungen auf stornierte Schiffsneubauten in Höhe von 67.556 T€.

Konzerneigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist dem Eigenkapitalpiegel zu entnehmen, der als Anlage dem Anhang beigefügt ist. Innerhalb des Eigenkapitals wurde der Ausweis der Gewinnrücklagen in der Bilanz an die Aufteilung im Eigenkapitalpiegel angepasst. Die Position Gewinnrücklagen enthält nun die erwirtschafteten Gewinnrücklagen sowie den aktiven Unterschiedsbetrag. Die vergleichbaren Werte des Vorjahres für die Position Gewinnrücklagen betragen 116.275 T€ (proforma) sowie 10.843 T€ (as reported).

Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten in T€	Entwicklung des Bilanzpostens			davon mit einer Restlaufzeit				
	Stand 31.12.2011	Zugang (+) Tilgung (./.)	Stand 31.12.2012	bis zu 1 Jahr	zwischen 1 und 5 Jahren	über 5 Jahre	davon gesichert	Art der Sicherheit
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541.797	300.100	1.841.897	225.096	1.469.641	147.160	1.835.222	^{1, 2}
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	750	750	750				
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.862	-5.794	20.068	20.068				
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	137	137	137				
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	624	3.191	3.815	3.815				
6. Sonstige Verbindlichkeiten	82.512	6.926	89.438	23.144	63.994	2.300	73.025	³
davon Steuerverbindlichkeiten	1.000	-208	792	792				
davon Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	95	6	101	101				
Summe	1.650.795	305.310	1.956.105	273.010	1.533.635	149.460	1.908.247	

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 im Wesentlichen Darlehen inklusive abgegrenzter Zinsen gegenüber Werften in Höhe von 74.705 T€. Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 1.750 T€.

Konzernanlagenspiegel für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Anschaffungs- und Herstellungskosten								
in T€	Anfangsstand des Jahres	Währungs- differenz	Zugänge Konsolidie- rungskreis	Übrige Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge Konsolidie- rungskreis	Übrige Abgänge	Endstand des Jahres
Immaterielle Vermögensgegenstände								
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.823	-9	0	242	281	0	-1	3.336
Geschäfts- oder Firmenwert	1.469	0	0	0	0	0	0	1.469
Geleistete Anzahlungen		0	0	2.308	0	0	0	2.308
	4.292	-9	0	2.550	281	0	-1	7.113
Sachanlagen								
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	27	0	0	0	-27	0	0	0
Seeschiffe	2.124.407	-70.955	961.268	160	-166	0	0	3.014.714
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.472	-38	48	1.305	-296	0	-184	12.307
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	37.107	289	0	0	0	0	-37.396	0
	2.173.013	-70.704	961.316	1.465	-489	0	-37.580	3.027.021
Finanzanlagen								
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.670	0	1	61	-115	0	-50	1.567
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	121.674	970	0	4.876	-240	-118.428	-2.001	6.851
Übrige Beteiligungen	17.233	5	0	938	355	1	-1.501	17.031
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	45.981	903	0	360	0	-38.714	-383	8.147
Sonstige Ausleihungen	2.981	0	0	0	0	0	-536	2.445
	189.539	1.878	1	6.235	0	-157.141	-4.471	36.041
Gesamt	2.366.844	-68.835	961.317	10.250	-208	-157.141	-42.052	3.070.175

Anfangsstand des Jahres	Währungs-differenz	Zugänge Konsolidierungs-kreis	Außerplan-mäßige Abschrei-bungen	Abschreibungen						Buchwerte	
				Abschrei-bungen des Jahres	Umbu-chungen	Zuschrei-bungen	Abgänge Konsoli-dierungs-kreis	Übrige Abgänge	Endstand des Jahres	31.12.2012	31.12.2011
-2.277	7	0	0	-322	-138	0	0	0	-2.730	606	546
-1.469	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.469	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.308	0
-3.745	6	0	0	-322	-138	0	0	0	-4.199	2.914	546
-26	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	1
-375.425	5.941	0	0	-119.351	166	0	0	0	-488.669	2.526.045	1.748.982
-8.096	26	-15	0	-1.050	154	0	0	173	-8.808	3.499	3.376
-6.872	-54	0	-8	0	0	21	0	6.913	0	0	30.235
-390.419	5.913	-15	-8	-120.401	346	21	0	7.086	-497.477	2.529.544	1.782.594
-55	0	0	0	0	29	0	0	0	-26	1.541	1.615
-72.665	-798	0	0	0	0	12.500	60.963	0	0	6.851	49.009
-4.972	0	0	-4.490	0	-29	266	0	277	-8.948	8.083	12.262
-1.565	0	0	-3.662	0	0	664	0	0	-4.563	3.584	44.416
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.445	2.981
-79.257	-798	0	-8.152	0	0	13.430	60.963	277	-13.537	22.504	110.282
-473.421	5.121	-15	-8.160	-120.723	208	13.451	60.963	7.363	-515.213	2.554.962	1.893.422

Rückstellungen

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen Versorgungszusagen für ehemalige Mitarbeiter in Höhe von 1.458 T€.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften in Höhe von 24.040 T€, wovon 20.827 T€ im Rahmen von derivativen Finanzinstrumenten gebildet wurden.

Latente Steuern

Die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 dargestellten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Aktive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	2.571
davon aus Konsolidierungsvorgängen	89
Summe	2.660
Passive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	607
davon aus Konsolidierungsvorgängen	1.922
Summe	2.529

Haftungsverhältnisse

Im Konzern der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG bestehen zum Bilanzstichtag Haftungsverhältnisse aus der Begebung von Bürgschaften in Höhe von 5.151 T€.

Aufgrund der Bewertung durch das Management wird das Risiko der Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen gegenwärtig als gering eingeschätzt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2012 bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten in Höhe von 59.273 T€, vorwiegend aus Charterverträgen (19.165 T€) sowie aus Miet- und Leasingverpflichtungen (23.053 T€). Darüber hinaus bestehen Verpflichtungen aus Einlagenrückgewährungen in Höhe von 15.902 T€.

in T€	
Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	37.077
Fälligkeit zwischen 1 und 5 Jahren	13.024
Fälligkeit über 5 Jahre	9.172
Summe	59.273

Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten (§ 314 Abs. 1 Nr. 11 und 15 HGB)

Der Rickmers Holding Konzern sichert das Zahlungsstromrisiko aus bestehenden variabel verzinslichen Verbindlich-

keiten sowie den geplanten hochwahrscheinlichen variabel verzinslichen Anschlussfinanzierungen ab. Das abgesicherte Zahlungsstromrisiko resultiert aus Schwankungen des London Interbank Offered Rate (LIBOR).

Die Verbindlichkeiten und die geplanten Transaktionen werden mit dem Nominalwert von 544.328 T€ als Grundgeschäfte in Mikro-Bewertungseinheiten einbezogen. Die gebuchten und geplanten Grundgeschäfte überschneiden sich zeitlich nicht, so dass der angegebene Nominalwert über die Laufzeit der Sicherungsgeschäfte konstant bleibt.

Im Rahmen von Schiffsfinanzierungen ist es üblich, dass Kredite zunächst nur für einen Teil der Gesamtfinanzierungsdauer der Schiffe abgeschlossen werden. Bei den in die Mikro-Bewertungseinheiten einbezogenen mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarteten Transaktionen handelt es sich um die geplante Verlängerung von variabel verzinslichen Schiffsfinanzierungen, die einem Zinsrisiko unterliegen.

Die Anschlussfinanzierungen sind Bestandteil einer von der Geschäftsführung genehmigten Planung. Für die betroffenen Schiffe bestehen bereits langfristige Charterverträge mit Kontrahenten einwandfreier Bonität, so dass eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit für die Anschlussfinanzierung unterstellt werden kann.

Zur Absicherung des Zinsrisikos eines Grundgeschäfts wird jeweils ein entsprechendes Zinssicherungsinstrument abgeschlossen und mit dem Grundgeschäft zu einer Mikro-Bewertungseinheit zusammengefasst. Zum Bilanzstichtag wurden Zinsswaps mit dem folgenden Nominalwert in die Bewertungseinheiten einbezogen:

Derivat	Nominalwert in €
Zinsswaps	544.327.585

Die Höhe der mit Mikro-Bewertungseinheiten abgesicherten Risiken beträgt 108.883 T€, d. h., in dieser Höhe wurden bis zum Abschlussstichtag negative Wert- bzw. Zahlungsstromänderungen vermieden.

Die wertbestimmenden Faktoren (Währung, Nominalwert, Laufzeit, Zahlungsfrequenz) bei Grundgeschäft und Sicherungsinstrument stimmen überein (perfekter Mikro-Hedge). Die einzelnen Hedge-Beziehungen werden daher jeweils über die gesamte Sicherungsperiode als hocheffektiv eingestuft. Es wird erwartet, dass sich die Wertänderungen der Grundgeschäfte und Sicherungsinstrumente somit über die nächsten acht Jahre vollständig ausgleichen.

Auf eine retrospektive rechnerische Ermittlung der ineffektiven Teile der Bewertungseinheiten wird verzichtet, weil unter den oben genannten Voraussetzungen keine bilanziell relevante Ineffektivität in Bezug auf die Bewertungseinheiten entstehen kann.

Zur Abbildung der sich im Rahmen einer Bewertungseinheit ergebenden gegenläufigen Wertänderungen (wirksame Teile der gebildeten Bewertungseinheiten) wird die Einfrierungsmethode angewendet.

Neben Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken abgeschlossen werden, setzt der Rickmers Holding Konzern Zinsswaps zur Absicherung von Zinsrisiken ein. Diese Finanzinstrumente werden nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert und sind nicht Bestandteil von Bewertungseinheiten.

Für die Devisentermingeschäfte und Zinsswaps ergeben sich zum Abschlussstichtag die folgenden Nominalwerte und beizulegenden Zeitwerte:

Kategorie	Nominalwert in €	Beizulegender Zeitwert in €
Devisentermingeschäfte	3.182.493	91.444
Zinsswaps	113.357.379	-3.909.368

Die beizulegenden Zeitwerte der Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden mit Hilfe der Discounted-Cash-Flow-Methode bestimmt. Dabei stellen die verwendeten marktgerechten Zinsstrukturkurven und Wechselkurse die wichtigsten Einflussgrößen für das Modell dar.

Die Derivate, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden und die nicht in Bewertungseinheiten einbezogen werden, werden zu ihren Anschaffungskosten bilanziert. Weisen sie am Bilanzstichtag einen positiven Marktwert auf, der die Anschaffungskosten übersteigt, wird dieser Differenzbetrag nicht bilanziert. Die Derivate, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufweisen, werden, sofern sie nicht effektiver Teil einer Bewertungseinheit sind, unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Für Zinsswaps mit negativem Marktwert wurde zum Bilanzstichtag eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 3.909 T€ gebildet.

6 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird gemäß § 275 Abs. 2 HGB nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Gliederung nach Geschäftsfeldern

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

Regionale Gliederung

in T€	2012	2011
Deutschland	310.796	321.200
Europa	220.248	172.257
Außerhalb Europas	87.243	24.440
Summe	618.287	517.897

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten neben den Erträgen aus Währungsumrechnung übrige Erträge in Höhe von 63.125 T€, die sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Drohverlustrückstellungen für Währungsderivate (31.029 T€) sowie aus Erträgen aus der Zuschreibung der Beteiligung an Rickmers Maritime (12.500 T€) zusammensetzen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 30.845 T€ enthalten, die sich auf vorangegangene Jahre beziehen.

Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens

Die Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens in Höhe von 14.845 T€ betreffen Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber KG-Schiffsgesellschaften. Im Vorjahr wurden Wertberichtigungen in Höhe von 2.487 T€ im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten neben den Aufwendungen aus Währungsumrechnung übrige Aufwendungen in Höhe von 54.569 T€, die sich im Wesentlichen aus Aufwendungen aus der Neubildung von Drohverlustrückstellungen für Zinsderivate (17.803 T€), aus Aufwendungen für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (7.672 T€) sowie aus Aufwendungen für Geschäftsreisen und Bewirtung (6.027 T€) zusammensetzen.

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 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.
- Rickmers-Linie (ehemals: 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 2012 beträgt 863 T€ und setzt sich wie folgt zusammen:

Leistung in T€	
Abschlussprüfungsleistungen	554
Andere Bestätigungsleistungen	30
Steuerberatungsleistung	58
Sonstige Leistungen	221

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
- MS „GOTLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck
- MS „LOLLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck
- Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg
- Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers-Linie 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 haben die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, und die Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg, nach § 264 b HGB auf die Offenlegung des Einzelabschlusses sowie die Erstellung eines Lageberichtes verzichtet.

8 Mitarbeiter

Jahresdurchschnitt	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Voll konsolidierte Unternehmen	2.480	2.477	2.477
Quotal konsolidierte Unternehmen ¹	4	4	4
Summe	2.484	2.481	2.481
davon Landpersonal	476	434	434
davon Seepersonal	2.008	2.047	2.047

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

Zudem waren auf Schiffen der Rickmers Flotte im Durchschnitt 1.010 Seefahrer (Vorjahr: 928) von externen Crewing-Agenturen beschäftigt.

9 Beirat

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG hat einen Beirat, dem im Geschäftsjahr 2012 folgende Personen angehörten:

Bertram R. C. Rickmers (Vorsitzender), Reeder, Hamburg
 Claus-Günther Budelmann, Kaufmann, Hamburg
 Jost Hellmann, Kaufmann, Hamburg
 Flemming Jacobs, Kaufmann, Cobham/Großbritannien

Die Bezüge des Beirates beliefen sich im Geschäftsjahr 2012 auf 46.020 € (Vorjahr: 46.020 €).

10 Kommanditisten

Kommanditisten am 1. Januar 2012 waren die Herren:

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

Am 1. Juli 2012 ist Herr Jan B. Steffens als Kommanditist ausgeschieden. Die Hafteinlage ist im Wege der Sonderrechtsnachfolge wie folgt erhöht worden:

Bertram R. C. Rickmers, Hafteinlage 6.405.159,29 €

11 Komplementärin

Persönlich haftende Gesellschafterin der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ist die Firma Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von 25.600 €. Die Verwaltung Rickmers Holding GmbH ist geschäftsführendes Organ der Gesellschaft.

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Holding GmbH sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Reeder, Hamburg
Ronald D. Widdows, Kaufmann, Singapur
(ab 11. April 2012)
Dr. Ignace Van Meenen, Jurist, Hamburg
Jan B. Steffens, Kaufmann, Hamburg
(bis 11. April 2012)

Am 14. März 2012 ist die Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg, als persönlich haftende Gesellschafterin der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ausgeschieden.

Hamburg, den 19. März 2013



Bertram R. C. Rickmers



Ronald D. Widdows



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 Eigenkapitalspiegel sowie Segmentberichterstattung und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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 ge-

schäftsführenden 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 20. März 2013

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer



ppa. Alina Reimers
Wirtschaftsprüferin

Weitere Informationen

102 Schiffstypen
108 Kontakt/Impressum

Schiffstypen der Rickmers Gruppe¹

CONTAINERSCHIFFE

CONTAINERSCHIFF – 13.100 TEU (8 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, Hauptmotor Wärtsilä 68.640 kW



Tragfähigkeit: _____	140.580 t	Länge ü. a.: _____	366,00 m
Gesamt-TEU: _____	13.102	Breite ü. a.: _____	48,20 m
14 t TEU homogen: _____	8.900	Maximaler Tiefgang: _____	15,50 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	800	Geschwindigkeit: _____	24,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 5.100 TEU PANAMAX (6 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, Hauptmotor MAN B&W 41.130 kW



Tragfähigkeit: _____	68.150 t	Länge ü. a.: _____	294,07 m
Gesamt-TEU: _____	5.060	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14 t TEU homogen: _____	3.400	Maximaler Tiefgang: _____	13,50 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	454	Geschwindigkeit: _____	24,3 kn

CONTAINERSCHIFF – 4.444 TEU (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, Hauptmotor Sulzer 43.920 kW



Tragfähigkeit: _____	58.300 t	Länge ü. a.: _____	286,27 m
Gesamt-TEU: _____	4.444	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14 t TEU homogen: _____	3.155	Maximaler Tiefgang: _____	13,20 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	450	Geschwindigkeit: _____	25,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 4.250 TEU (17 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, Hauptmotor MAN B&W 36.560 kW



Tragfähigkeit: _____	50.750 t	Länge ü. a.: _____	260,00 m
Gesamt-TEU: _____	4.250	Breite ü. a.: _____	32,25 m
14 t TEU homogen: _____	2.816	Maximaler Tiefgang: _____	12,60 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	400	Geschwindigkeit: _____	23,5 kn

¹ Schiffe im Asset Management von Maritime Assets und/oder operativen Management von Maritime Services; Stand: 31.12.2012.

CONTAINERSCHIFFE

CONTAINERSCHIFF – 3.450 TEU (3 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, Hauptmotor MAN B&W 31.990 kW



Tragfähigkeit: _____	43.100 t	Länge ü. a.: _____	239,00 m
Gesamt-TEU: _____	3.450	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14 t TEU homogen: _____	2.370	Maximaler Tiefgang: _____	12,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	550	Geschwindigkeit: _____	23,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 2.800 TEU (1 SCHIFF)

Beschreibung: Containerschiff, Hauptmotor Hyundai B&W 25.270 kW



Tragfähigkeit: _____	39.462 t	Länge ü. a.: _____	222,14 m
Gesamt-TEU: _____	2.824	Breite ü. a.: _____	30,00 m
14 t TEU homogen: _____	1.952	Maximaler Tiefgang: _____	12,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	586	Geschwindigkeit: _____	22,3 kn

CONTAINERSCHIFF – 2.200 TEU (8 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschirr, 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
14 t TEU homogen: _____	1.750	Maximaler Tiefgang: _____	11,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	300	Geschwindigkeit: _____	20,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 2.100 TEU (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 13.386 kW



Tragfähigkeit: _____	28.366 t	Länge ü. a.: _____	205,85 m
Gesamt-TEU: _____	2.113	Breite ü. a.: _____	27,40 m
14 t TEU homogen: _____	1.502	Maximaler Tiefgang: _____	10,10 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	200	Geschwindigkeit: _____	19,0 kn

CONTAINERSCHIFFE

CONTAINERSCHIFF – 2.000 TEU (1 SCHIFF)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 16.870 kW



Tragfähigkeit: _____	32.380 t	Länge ü. a.: _____	174,36 m
Gesamt-TEU: _____	2.000	Breite ü. a.: _____	30,60 m
14 t TEU homogen: _____	1.600	Maximaler Tiefgang: _____	11,85 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	150	Geschwindigkeit: _____	20,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.850 TEU (6 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, zwei der Schiffe mit Ladegeschrir,
Hauptmotor MAN B&W 21.660 kW



Tragfähigkeit: _____	24.279 t	Länge ü. a.: _____	196,87 m
Gesamt-TEU: _____	1.850	Breite ü. a.: _____	27,80 m
14 t TEU homogen: _____	1.300	Maximaler Tiefgang: _____	11,00 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	300	Geschwindigkeit: _____	22,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.700 TEU (11 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer RTA 62 13.320 kW



Tragfähigkeit: _____	23.064 t	Länge ü. a.: _____	183,90 m
Gesamt-TEU: _____	1.728	Breite ü. a.: _____	25,30 m
14 t TEU homogen: _____	1.125	Maximaler Tiefgang: _____	9,90 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	200	Geschwindigkeit: _____	19,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.350 TEU (1 SCHIFF)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 10.744 kW



Tragfähigkeit: _____	17.350 t	Länge ü. a.: _____	161,30 m
Gesamt-TEU: _____	1.354	Breite ü. a.: _____	25,00 m
14 t TEU homogen: _____	918	Maximaler Tiefgang: _____	10,10 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	450	Geschwindigkeit: _____	20,0 kn

CONTAINERSCHIFFE

CONTAINERSCHIFF – 1.200 TEU FAST FEEDER (6 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, 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
14 t TEU homogen: _____	840	Maximaler Tiefgang: _____	9,20 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	200	Geschwindigkeit: _____	22,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.160 TEU (3 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 6.930 kW



Tragfähigkeit: _____	14.064 t	Länge ü. a.: _____	162,80 m
Gesamt-TEU: _____	1.162	Breite ü. a.: _____	22,30 m
14 t TEU homogen: _____	750	Maximaler Tiefgang: _____	8,10 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	100	Geschwindigkeit: _____	17,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.100 TEU (4 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff, eins der Schiffe mit Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 10.500 kW



Tragfähigkeit: _____	12.595 t	Länge ü. a.: _____	149,60 m
Gesamt-TEU: _____	1.100	Breite ü. a.: _____	22,70 m
14 t TEU homogen: _____	717	Maximaler Tiefgang: _____	7,80 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	240	Geschwindigkeit: _____	18,0 kn

CONTAINERSCHIFF – 1.100 TEU (1 SCHIFF)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschirr, Hauptmotor MAN B&W 10.400 kW

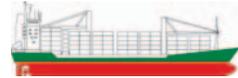


Tragfähigkeit: _____	14.357 t	Länge ü. a.: _____	149,60 m
Gesamt-TEU: _____	1.104	Breite ü. a.: _____	23,64 m
14 t TEU homogen: _____	762	Maximaler Tiefgang: _____	8,60 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	150	Geschwindigkeit: _____	19,0 kn

CONTAINERSCHIFFE

CONTAINERSCHIFF – 900 TEU (1 SCHIFF)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAN B&W 7.800 kW



Tragfähigkeit: _____	9.342 t	Länge ü. a.: _____	132,88 m
Gesamt-TEU: _____	907	Breite ü. a.: _____	22,90 m
14 t TEU homogen: _____	530	Maximaler Tiefgang: _____	7,70 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	70	Geschwindigkeit: _____	17,5 kn

CONTAINERSCHIFF – 640 TEU (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Containerschiff mit Ladegeschrir, Hauptmotor MAK 4.320 kW



Tragfähigkeit: _____	5.593 t	Länge ü. a.: _____	124,12 m
Gesamt-TEU: _____	639	Breite ü. a.: _____	18,20 m
14 t TEU homogen: _____	360	Maximaler Tiefgang: _____	6,60 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	60	Geschwindigkeit: _____	15,0 kn

CONBULKER

CONBULKER – 1.800 TEU/45K (4 SCHIFFE)

Beschreibung: Conbulker mit Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer 11.400 kW



Tragfähigkeit: _____	45.070 t	Länge ü. a.: _____	184,97 m
Gesamt-TEU: _____	1.816	Breite ü. a.: _____	32,20 m
14 t TEU homogen: _____	1.656	Maximaler Tiefgang: _____	12,05 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	66	Geschwindigkeit: _____	15,0 kn

CONBULKER – 1.650 TEU/35K (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Conbulker mit Ladegeschrir, Hauptmotor Sulzer 12.000 kW



Tragfähigkeit: _____	35.466 t	Länge ü. a.: _____	171,20 m
Gesamt-TEU: _____	1.644	Breite ü. a.: _____	30,60 m
14 t TEU homogen: _____	1.450	Maximaler Tiefgang: _____	11,65 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	110	Geschwindigkeit: _____	16,0 kn

MULTI-PURPOSE CARRIER

SUPERFLEX HEAVY MPC/30K (13 SCHIFFE)

Beschreibung: Mehrzweck-Schwertgutfrachter mit Ladegeschirr,
Hauptmotor MAN B&W 15.875 kW



Tragfähigkeit: _____	30.000 t	Länge ü. a.: _____	192,90 m
Gesamt-TEU: _____	1.868	Breite ü. a.: _____	27,80 m
14 t TEU homogen: _____	1.350	Maximaler Tiefgang: _____	11,20 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	150	Geschwindigkeit: _____	19,5 kn

SUPERFLEX HEAVY MPC/17K (2 SCHIFFE)

Beschreibung: Mehrzweck-Schwertgutfrachter mit Ladegeschirr,
Hauptmotor Wärtsilä 8.730 kW



Tragfähigkeit: _____	17.000 t	Länge ü. a.: _____	144,00 m
Gesamt-TEU: _____	900	Breite ü. a.: _____	22,80 m
14 t TEU homogen: _____	1.350	Maximaler Tiefgang: _____	9,85 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	16,0 kn

BULK CARRIER

BULK CARRIER PANAMAX (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.: _____	32,30 m
14 t TEU homogen: _____	N/A	Maximaler Tiefgang: _____	13,80 m
Kühlcontainer-Anschlüsse: _____	N/A	Geschwindigkeit: _____	14,5 kn

CAR CARRIER

CAR CARRIER (3 SCHIFFE)

Beschreibung: Autotransporter mit Heck-/Backbord-Rampe, Hauptmotor Hyundai 14.220 kW



Tragfähigkeit: _____	11.650 t	Länge ü. a.: _____	182,80 m
Gesamt-CEU: _____	4.900 Fahrzeuge	Breite ü. a.: _____	31,50 m
14 t 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
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, Satz und Beratung
Kirchhoff Consult AG, Hamburg
www.kirchhoff.de

Design
Alexander Wencelides und
Atli Hilmarsson
www.studiowencelides.de
www.atli.de

Bildnachweis
Joachim Affeldt
Axelle Georges
Michael Holz
Rickmers Fotoarchiv
Christian Schoppe
Jan Windszus

Übersetzung
Michael Alger
Dr Michael Watson
AlgerConsulting
Bargteheide

Druck
Druckerei Fritz Kriechbaumer

Stand: 19. März 2013

