



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

GESCHÄFTSBERICHT

2021

Eckdaten

Schiffsportfolio

	LUTETIA	BEROLINA	BALTICA	AURA M	ATHENE	ARTEMIS
Schiffstyp	Container-schiff	Container-schiff	Container-schiff	Crude Tanker	Produkten-tanker	Produkten-tanker
Baujahr	2005	2007	2011	2020	2015	2016
TEU / DWT	3.091	2.546	2.798	157.000	49.708	49.708
Beteiligt seit	2019	2017	2019	2020	2022	2022

Finanzkennzahlen

in TEUR	2021	2020
Jahresüberschuss	21.104	1.254
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-768	169
Cashflow aus Investitionstätigkeit	1.568	-2.705
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	226	0

1 Begrüßung	05
2 Aktie	08
3 Lagebericht	11
3.1 Grundlagen des Unternehmens	11
3.1.1 Historie	11
3.1.2 Allgemeines	11
3.1.3 Steuerungssystem	11
3.2 Wirtschaftsbericht	11
3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	11
3.2.2 Geschäftsverlauf	13
3.2.3 Beteiligungen	14
3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	15
3.3.1 Ertragslage	15
3.3.2 Finanzlage	15
3.3.3 Vermögenslage	17
3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich	17
3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	18
3.4.1 Prognosebericht	18
3.4.2 Risikobericht	20
3.4.3 Chancenbericht	23
3.5 Abhängigkeitsbericht	24
4 Jahresabschluss	26
4.1 Bilanz	26
4.1.1 Aktiva	26
4.1.2 Passiva	27
4.2 Gewinn- und Verlustrechnung	28
5 Anhang	30
5.1 Allgemeine Angaben zum Unternehmen	30
5.2 Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	30
5.2.1 Allgemeine Angaben	30
5.2.2 Größenmerkmale	30
5.3 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	30
5.3.1 Anlagevermögen	30
5.3.2 Umlaufvermögen	30
5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten	30
5.4 Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	30
5.4.1 Erläuterungen der Bilanz	30
5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	32
5.5 Sonstige Angaben	32
5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz	32
5.5.2 Vorstand	32
5.5.3 Aufsichtsrat	32
5.5.4 Nachtragsbericht	32
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag	33
6 Aufstellung des Anteilsbesitzes	35
7 Bericht des Aufsichtsrats	37
8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	40



BEGRÜßUNG



1 Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2021 hat sich das von Ihnen in den Vorjahren gewährte Vertrauen in die Gesellschaft bezahlt gemacht: Die in 2019 getätigten Investitionen in ältere Containerschiffe haben sich erfreulich entwickelt, die Schiffe konnten zu deutlich höheren Raten längerfristig verchartert und die daraus entstehenden Erträge durch Finanzierungen gesichert werden. Aus diesen Mitteln konnten zu einem frühen Zeitpunkt des Marktzyklus weitere Investitionen in Tankschiffe getätigt werden. So konnte die Flotte um zwei Schiffe auf nunmehr drei Tankschiffe und drei Containerschiffe erweitert und diversifiziert werden. Dieses Wachstum gelang uns ohne die Ausgabe neuer Aktien und hat sich auch im Aktienkurs widerspiegelt.

Nach dem denkwürdigen Schifffahrtjahr 2021 – geprägt durch Rekord-Charterraten bei sämtlichen Containerschiffstypen, stark gestörte Lieferketten mit mangelnden Containerkapazitäten und enormen Staus an den internationalen Häfen – führt nun der Ukraine-Krieg zu neuen Turbulenzen auf den internationalen Schifffahrtmärkten.

Zu den unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Schifffahrtsmärkte zählen die stark steigenden Treibstoff- und Energiepreise. Der Welthandel erlebte bereits im Februar 2022 trotz der Eskalation der Krise zum Monatsende einen starken Einbruch gegenüber dem Vormonat um 5,6 %, getrieben durch die allgemein erhöhte Unsicherheit, die verhängten Wirtschaftssanktionen und vermehrte Warenkontrollen. Für das Gesamtjahr 2022 rechnen Wirtschaftsforscher daher nur noch mit einem Zuwachs des globalen Warenhandels um 0,5 %. Die ohnehin angespannten Lieferkettenprobleme werden durch den Krieg und die Sanktionen weiter verschärft. Zugleich könnten durch die Null-Covid-Strategie Chinas die Staus an den Häfen und damit auch die Schiffsverspätungen weiter zunehmen.

In den letzten Wochen haben sich die Charterraten für sämtliche Containerschiffssegmente gegenüber Jahresbeginn 2022 weiter stark um zweistellige Wachstumsraten erhöht. An diesem Allzeithoch bei Containerschiffen hat die HAMMONIA Schiffsholding AG (nachfolgend: HHX) bestmöglich partizipiert. So haben wir im Herbst 2021 beim Containerschiff MS „LUTETIA“ eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuvercharterung zu Marktkonditionen erzielt. Diese sieht seit September 2021 eine gleichmäßige Anpassung der Charterrate für eine neue Laufzeit von ca. vier Jahren vor. Kurz vor Ende des Geschäftsjahres 2021 gelang uns beim Containerschiff MS „HAMMONIA BEROLINA“ eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuvercharterung zu 32.750 USD pro Tag für ca. drei Jahre ab frühestens April 2022.

Diese überhitzte Hochphase wird unseres Erachtens jedoch nicht von Dauer sein. Mit der Auslieferung der bestellten Tonnage – das globale Orderbuch belief sich per Februar 2022 auf 25,3 % der weltweiten Containerflotte – deutet sich ein massiver Umbruch auf dem

Containerschiffmarkt an. Unsere in den letzten Jahren getätigten Investitionen in die Containerschiffe und die jüngsten Charterabschlüsse waren richtig und wichtig, um von der noch anhaltenden Hochphase zu profitieren.

Die Ukraine spielt zwar auf dem Tankermarkt keine große Rolle, doch kontrolliert Russland etwa 10 % der weltweiten Seeexporte von Rohöl und raffinierten Produkten. Als einer der Hauptabnehmer hat die EU bislang die Einfuhr russischen Gas und Öls nicht beendet, während die USA am 8. März 2022 einen Importstopp für russisches Öl verhängten. Bereits in den ersten Wochen des Kriegs schreckten jedoch immer mehr europäische Käufer aufgrund der verhängten Wirtschaftssanktionen und befürchteter Imageverluste vom russischen Rohöl zurück. Anfang März fanden bis zu 70 % der russischen Rohölexporte trotz Preisnachlässe keinen Abnehmer. Die OPEC+ will zunächst an ihren geplanten Fördermengen festhalten. Trotz einer antizipierten Nachfrageresteigerung ist davon auszugehen, dass die Preise über 100 USD/Barrel bleiben werden. Dieses hohe Preisniveau wirkt negativ auf die Erholung auf dem Tankermarkt. Gleichzeitig müssen bei einem Wegfall von Öl und Produkten (z.B. Diesel) aus Russland die Ersatzlieferungen über weitere Distanzen per Schiff nach Europa transportiert werden.

Angesichts des derzeit auf einem Tief befindlichen Tankermarktes haben wir uns bewusst dazu entschieden, antizyklisch in zwei Produktentanker zu investieren. Wir rechnen damit, dass der Tankermarkt spätestens in zwei Jahren stark anziehen wird und die Frachtraten wieder steigen werden. Die absehbare Angebotsunterdeckung kann nicht durch Neubauten kompensiert werden. Neubauten, wenn sie denn kontrahiert werden, kommen erst in einigen Jahren in Fahrt, zumal die Werftkapazitäten durch die massiven Containerschiffbestellungen mittelfristig stark ausgelastet sind. Im Secondhandmarkt ist derzeit zu erkennen, dass mit Blick auf diese Erwartungen bereits heute Schiffe mit der Perspektive gekauft werden, diese nach einer Durststrecke von ein- bis eineinhalb Jahren wieder zu deutlich höheren Preisen verkaufen zu können.

Den Ankauf der beiden 2015/2016 gebauten Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt zu einem Ankaufpreis von insgesamt 50,5 Mio. USD haben wir durch die Refinanzierung des MS „LUTETIA“ finanzieren können. Käufer sind zwei Tochtergesellschaften der HHX (Beteiligungsquote 99,89 %; den Rest hält der technische Manager). Die Schiffe werden nach einem Reparaturaufenthalt, u.a. zur Klasseerneuerung und vollständigen Erneuerung der Tankbeschichtung eine 5-jährige Zeitcharter mit WECO Tankers antreten. Die Anlieferung erfolgt gemäß Chartervereinbarung spätestens am 31. Juli 2022. Der Charterer konzentriert sich auf den Transport von Pflanzenölen und hat sich daher bereit erklärt, einen Charteraufschlag für die beauftragte hochwertige Polymerbeschichtung der Tanks zu zahlen. Diese bietet den Vorteil, dass bei einem Wechsel der transportierten Produkte nur eine gründliche Reinigung mit Wasser notwendig wird. So wird die für den Wechsel auf andere Produkte notwendige Ausgasungszeit, die bei den herkömmlichen Beschichtungen bis zu 14 Tage beträgt, deutlich verkürzt. Zudem sind mehrere Tanks beheizbar, um auch zähflüssige Stoffe transportieren zu können.

Der Ukraine-Krieg rückt zudem die Umweltthemen CO₂-Reduktion, Umstellung auf Erneuerbare Energien und Energieeffizienz noch stärker in den Fokus. Um die Abhängigkeit von russischem Gas und Öl möglichst schnell zu verringern, ist eine sehr dynamische Energiewende notwendig. Zur Dekarbonisierung muss selbstverständlich auch die Schifffahrt beitragen. Auch wir beschäftigen uns intensiv mit der Frage, wie wir den Betrieb unserer Schiffe möglichst nachhaltig gestalten können und arbeiten an mehreren Konzepten. Hierbei möchten wir uns bewusst noch nicht auf bestimmte Antriebsmittel festlegen, da derzeit noch viel zu ungewiss ist, welche Antriebsmittel sich zukünftig durchsetzen werden. Beispielhaft sind die Motoren der neu gekauften Produktentanker wegen der elektronischen Einspritzsysteme dazu geeignet, in absehbarer Zukunft, in ca. 5 bis 8 Jahren, z.B. auf den CO₂ neutralen Brennstoff E-Methanol umgerüstet zu werden. Auch der MT „AURA M“ ist ein Tanker der „ECO-Klasse“, d.h. es besteht die Möglichkeit, das Schiff statt Schweröl auch mit E-Methanol zu betanken. Diese Umrüstung bedarf jedoch entsprechende Verfügbarkeit dieses Brennstoffes in den Häfen. Was künftig wichtig werden wird, ist der Transport von Energieträgern per Schiff. Auch deswegen verfolgen wir konsequent eine Diversifikation unseres Schiffsportfolios und investieren in das Tankersegment.

Jahresabschluss 2021 spiegelt erhöhte Chartereinnahmen, aber auch diverse Sonderfaktoren wider

Im Geschäftsjahr 2021 hat die HHX mit 21.104 TEUR (Vj. 1.254 TEUR) ein Jahresergebnis deutlich über der ursprünglichen Prognose von 1,5 bis 2,5 Mio. EUR erwirtschaftet. Neben den auf 23.726 TEUR (Vj. 1.520 TEUR) erhöhten Beteiligungserträgen, resultierend aus der Neuvercharterung des MS „LUTETIA“ (siehe auch Ad-hoc-Meldung vom 08. September 2021), ist das hohe Jahresergebnis auf außerordentliche Faktoren zurückzuführen. Den größten Anteil an der Prognoseüberschreitung hatte der interne Verkauf des Schiffes MS „HAMMONIA BEROLINA“, der eine Hebung der bisherigen stillen Reserven zur Folge hatte, da der zu dem Zeitpunkt des Verkaufs am Marktwert orientierte Verkaufspreis von ca. 32,93 Mio. USD über dem damaligen Buchwert des Schiffes (6,47 Mio. EUR per 18. November 2021) lag (siehe Ad-hoc-Meldung vom 08. Dezember 2021). Insgesamt führten interne Schiffsverkäufe in 2021 zu einem nicht liquiditätswirksamen Anstieg des Jahresergebnisses 2021 um 18.900 TEUR.

Wie ausführlich im Jahresverlauf 2021 berichtet und auch im Rahmen des 2021er Lageberichts dargestellt, konnte im Rahmen des Betrugsfalls bei der Zahlung von der Garantieverpflichtung sowie einer Bareboatcharterzahlung beim MT „AURA M“ der zumindest vorläufig erwartete Schaden in Höhe 1,0 Mio. USD von der HHX abgewendet werden. Zwischenzeitlich hat die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG einen vollständigen Ausgleich dieses Betrages erhalten. Das 2021er Jahresergebnis der HHX wurde insofern nur durch erhöhte Rechts- und Beratungskosten negativ beeinflusst. Allerdings war auch in 2021 die Leistung des technischen Managers Seacon sehr schwach, wodurch es zu wiederholten Problemen mit dem Zeitcharterer des MT „AURA M“ und folgendem Einbehalt von Charter-

zahlungen kam. In diesem Zusammenhang hat die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG eine Rückstellung in Höhe von 0,5 Mio. USD gebildet. Der Vorstand hat im laufenden Geschäftsjahr auf die unveränderte Situation mit dem technischen Manager reagiert und einen Wechsel des Managements vorgenommen. Neuer technischer Manager ist die Hammonia Energy GmbH & Co. KG, die bereits seit Auftreten der Probleme mit dem bisherigen Manager dafür gesorgt hat, dass es nicht zum Äußersten – einer Kündigung des Zeitchartervertrages durch den Charterer – gekommen ist.

Erfreulicherweise konnten wir im Geschäftsjahr 2021 erfolgreich Besserungsscheine über Waiver Agreements mit einem Nominalbetrag von 4 Mio. USD gegen Zahlungen in Höhe von rund 0,6 Mio. USD ablösen (entsprechend einer Quote von knapp über 15 % des Nominalwerts). Ob die verbleibenden Inhaber der Besserungsscheine zu gleichen Konditionen zu einer Ablösung bereit sind, ist derzeit offen.

Für 2022 Jahresergebnis in einer Bandbreite von 27 Mio. EUR bis 37 Mio. EUR geplant

Im laufenden Geschäftsjahr 2022 wird die HHX deutlich erhöhte Beteiligungserträge aus dem internen Verkauf der „LUTETIA“ ausweisen, die allerdings – analog zur „BEROLINA“ in 2021 – entnommen und in die Käufergesellschaft wieder eingelegt werden. Es handelt sich demnach nur um Buchgewinne aus der Aufdeckung der stillen Reserven.

Gleichwohl zeigen sich in der Ergebnisprognose ohne diesen Sondereffekt im Vergleich zu den Vorjahren die positiven Charterabschlüsse sowohl bei der „LUTETIA“ als auch bei der „BEROLINA“.

Hinzu kommt noch ein Ergebnisbeitrag aus dem Erwerb der Tankerbeteiligungen, die angesichts der zeitlichen Überschneidung zwischen Ankauf und Prognoseerstellung noch nicht in die Planrechnungen eingeflossen sind.

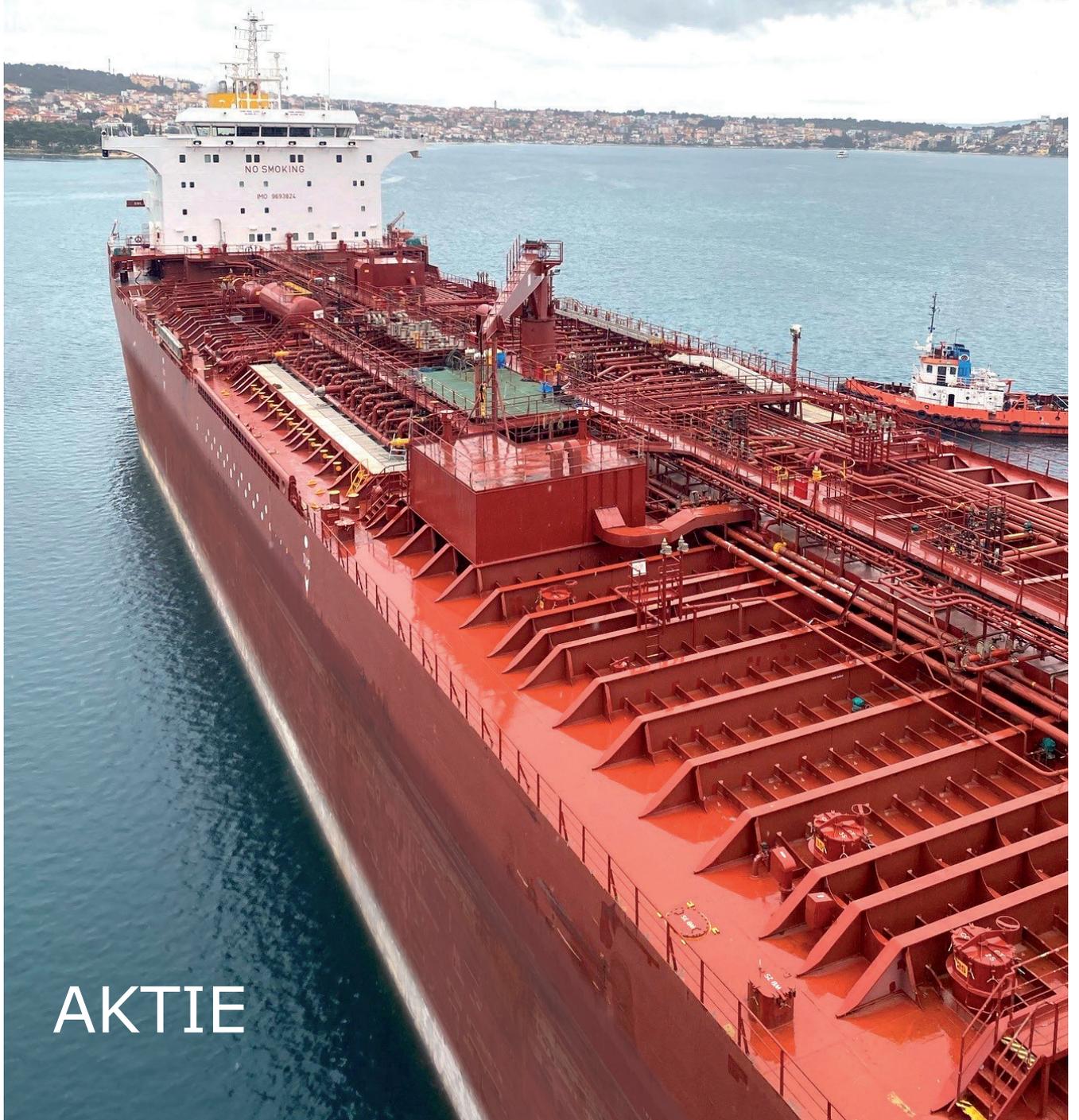
In Summe erwarten wir ohne das Tanker-Neuprojekt daher ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 27 Mio. EUR bis 37 Mio. EUR, davon stellen 27,75 Mio. EUR Buchgewinne aus dem internen Verkauf der „LUTETIA“ dar. Diese Bandbreite berücksichtigt bestehende Unsicherheiten bei vielen Einflussfaktoren und insbesondere die starke Abhängigkeit der Ergebnisprognose von der technischen Einsatzbereitschaft der Schiffe (Offhire-Zeiten) sowie die Volatilität der Tankermärkte, auch vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine.

Für Ihre Treue zu unserem Unternehmen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, möchte ich mich bedanken und hoffe, dass Sie die HAMMONIA Schiffsholding AG auch weiterhin mit Ihrer Beteiligung unterstützen werden. Bleiben Sie gesund in diesen turbulenten Zeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Hamburg, den 21. April 2022

Vorstand



AKTIE

2 Aktie

Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG ist in der Mittelstandsbörse Deutschland am Börsenplatz Hamburg gelistet.

Trotz anhaltender Turbulenzen durch die Corona-Pandemie haben sich die internationalen Finanzmärkte in 2021 robust entwickelt. Hohe Wachstumsraten und der Mangel an Alternativenanlagen in der Nullzinswelt trieben die wichtigsten globalen Indizes auf ständig neue Rekordwerte. Auch der von 30 auf 40 Werte aufgestockte deutsche Leitindex DAX kletterte im Jahresverlauf 2021 mehrfach auf neue Höchstwerte und beendete das Jahr mit einem kräftigen Zuwachs von 16 %. Die Aktienmärkte zeigten sich weitestgehend unbeeindruckt von Corona-Ängsten, Lieferengpässen und damit einhergehenden teils starken Preissteigerungen. Für Nervosität sorgte das Auftauchen der neuen Virusvariante „Omikron“, die Mitte November 2021 die Börsen-Rallye kurzzeitig unterbrach. Der DAX fiel von seinem vorherigen Hoch von 16.290 Punkten auf knapp über 15.100 Punkte, konnte sich von diesen Kursverlusten aber bis zum Jahresende größtenteils wieder erholen.

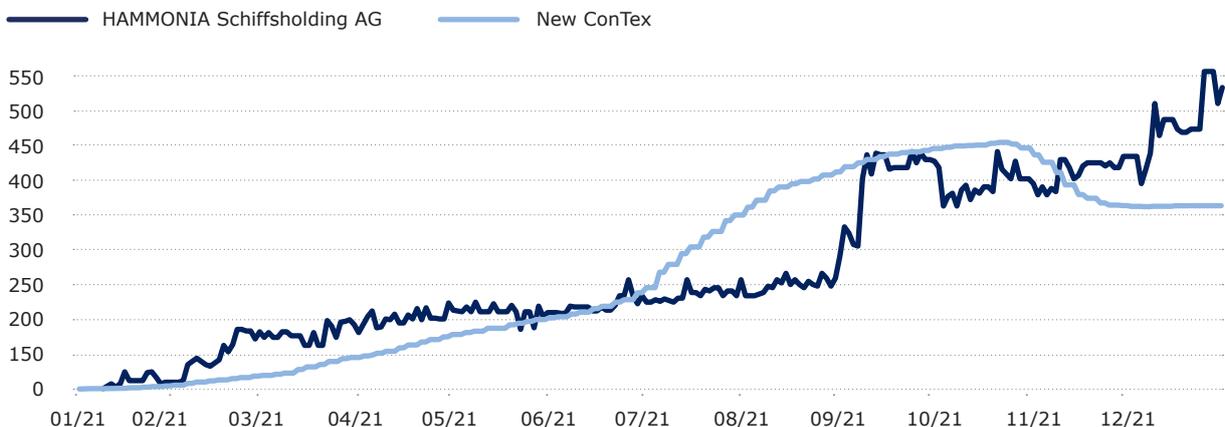
Eine noch viel stärker ausgeprägte Rallye zeigte die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG auf. Nach einem Kurs von 43 EUR zu Jahresbeginn kletterte die HAMMONIA Aktie im Jahresverlauf auf immer neue All-Time-Highs. Ende Juni 2021 durchbrach sie erstmals die Marke von 100 EUR. Im zweiten Halbjahr 2021 nahm die Dynamik in der Kursentwicklung der HAMMONIA Aktie noch stärker zu: Anfang September stieg die HAMMONIA Aktie binnen einer Woche von 111 EUR auf 173 EUR, dies allein entsprach einem Plus von fast 56 %. Hiernach setzte die HAMMONIA Aktie weiter Kurs auf die Marke von 190 EUR und durchbrach Anfang Dezember sogar die Marke von 200 EUR. In der Spitze stieg sie Ende Dezember bis auf 248 EUR und schloss 2021 mit 230 EUR. Damit hat sich der Wert der HAMMONIA Aktie im Geschäftsjahr 2021 mehr als vervierfacht, entsprechend einer massiv auf 31,4 Mio. EUR (im Vorjahr: 5,9 Mio. EUR) ausgedehnten Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021.

Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG

in EUR



Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zu ausgewählten Aktienindizes

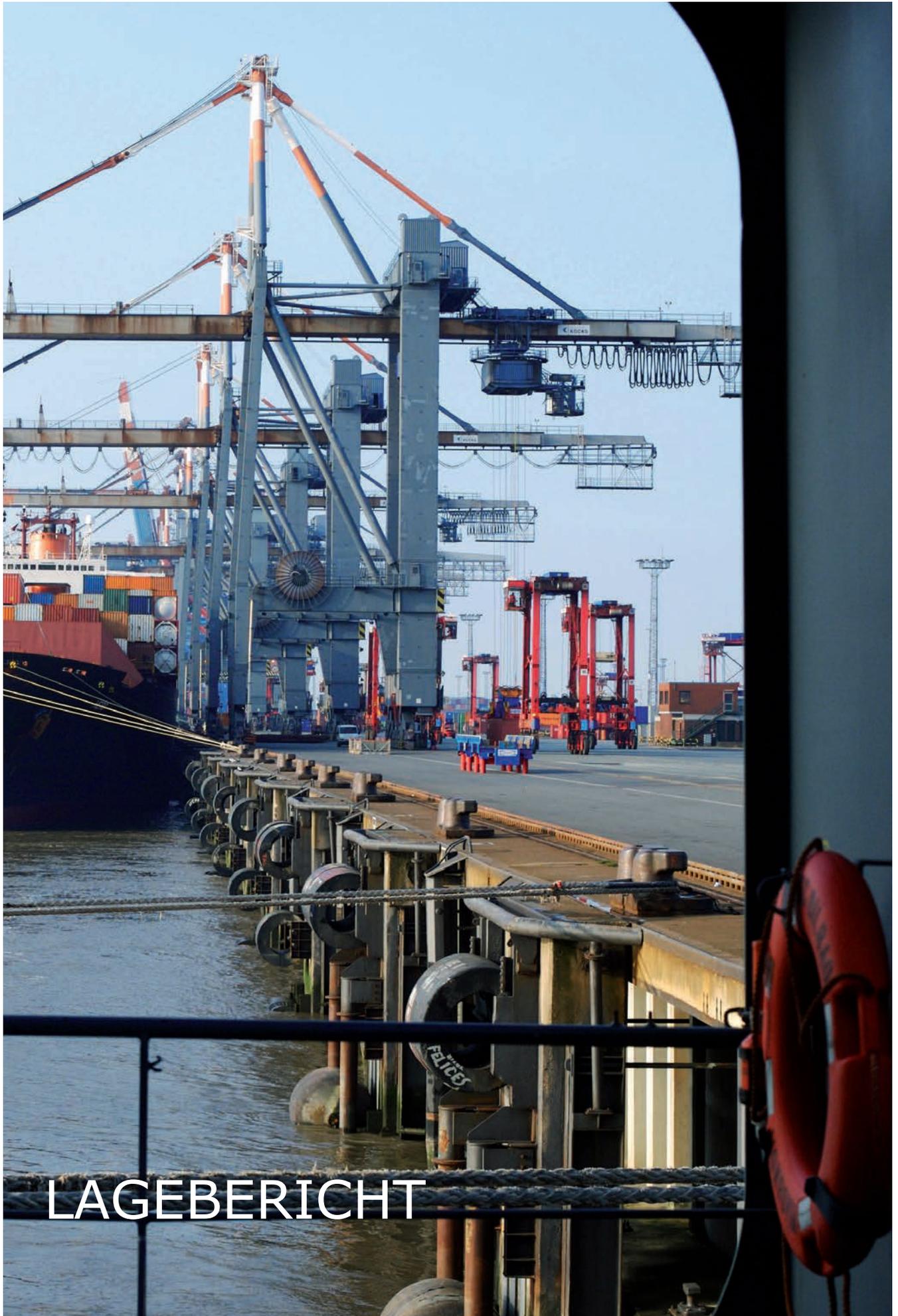


BASISDATEN ZUR AKTIE

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Börsensegment	Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg)
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag	31.375.220,00 EUR (Vj. 5.865.802,00 EUR)
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	56,00 EUR
Aktionärsstruktur	HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG: ca. 48 % Freefloat: ca. 52 %
Ergebnis je Aktie	154,71 EUR (im Vorjahr: 9,19 EUR)

AKTIENKURSE IM BERICHTSJAHR

Höchstkurs	23.12.2021	248,00 EUR
Tiefstkurs	04.01.2021	43,00 EUR
Anfangskurs	04.01.2021	43,00 EUR
Schlusskurs	30.12.2021	230,00 EUR



LAGEBERICHT

3 Lagebericht

3.1 GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

3.1.1 Historie

Die HAMMONIA Schiffsholding AG wurde im Jahr 2007 als HCI HAMMONIA SHIPPING AG von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG (heute Ernst Russ AG) initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die Gesellschaft an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt notiert. Seit dem 31. Dezember 2014 ist die Aktie im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert. Mit Wirkung vom 14. Juli 2017 wurde die HCI HAMMONIA SHIPPING AG in HAMMONIA Schiffsholding AG umbenannt. Seit dem Geschäftsjahr 2019 werden die Geschäftsberichte auf Basis des Einzelabschlusses der Gesellschaft erstellt (gem. HGB § 293 Größenabhängige Befreiungen).

3.1.2 Allgemeines

Die Tätigkeit der Gesellschaft ist auf den Erwerb, das aktive Management und die Veräußerung von Beteiligungen an Schiffsgesellschaften ausgerichtet.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG steuert als geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der jeweiligen Tochtergesellschaften. Die Tochtergesellschaften in der Rechtsform „GmbH & Co. KG“ sind Einschiffgesellschaften und zivilrechtlich die Eigentümer oder Bareboat Charterer und Betreiber einzelner Schiffe. Des Weiteren ist die HAMMONIA Schiffsholding AG bislang an den jeweiligen Komplementärgesellschaften, in der Rechtsform „GmbH“, der Schiffsgesellschaften als Alleingesellschafterin beteiligt. Diese Struktur erlaubt überwiegend die Nutzung der steuerlich vorteilhaften Gewinnermittlungsmethode nach § 5a EStG (sog. „Tonnagesteuer“).

In der HAMMONIA Schiffsholding AG sind keine Mitarbeiter angestellt. Die Bereitstellung sämtlicher Dienstleistungen erfolgt durch externe Dienstleister. Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG übernimmt alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Containerschiffe der Schiffsgesellschaften.

3.1.3 Steuerungssystem

Die Steuerung der Unternehmensgruppe basiert auf einem einheitlichen und methodischen Vorgehen. Dabei werden unterschiedliche finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren in den Fokus gestellt.

Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Betriebskapitals je Schiff in die konsolidierte Rechnung einfließen. Die operative Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Schiffsflotte sowie der Chartereinnahmen pro Tag.

Die positive Entwicklung gerade an den Container-Schiffsmärkten und die erfolgten Charterverlängerungen sichern bei akzeptablen Kreditrisiken auf Seiten der Charterer grundsätzlich die Liquiditätsentwicklung der Schiffsgesellschaften. Voraussetzung hierfür ist die technische Verfügbarkeit der Schiffe im Rahmen der geplanten Einsatztage pro Jahr, die damit einen größeren Stellenwert einnimmt als noch in der Vergangenheit.

Der faktische Entfall von Zahlungsgarantien bzw. deren signifikante Begrenzung verschieben den Fokus der Steuerungsgröße von der Liquiditätsentwicklung hin zur operativen Verfügbarkeit der Schiffe in der HAMMONIA Schiffsholding AG-Flotte als wichtigster Faktor für die Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit.

Für Neuinvestitionen wird ein ausgewogenes Rendite-Risiko-Profil angestrebt. Die Möglichkeit eines Totalverlustes soll minimiert werden und andererseits soll eine Partizipation an einer Markterholung ermöglicht werden.

3.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingung

Dem Internationalen Währungsfonds (IWF) zu Folge ist die globale Konjunkturleistung im Jahr 2021 um 5,9 % gestiegen. Das zweite Halbjahr 2021 brachte jedoch einige negative Überraschungen mit sich. Störungen der globalen Lieferketten hemmten die Industrieproduktion, vor allem in Europa und den USA. Ein Wiederaufleben der Coronavirus Infektionen und eine hohe Inflation (speziell in Europa) bremsen eine breitere wirtschaftliche Erholung aus. Die Verlagerung auf den Warenkonsum, vordergründig in den Industrienationen, überlastete globale Lieferkettennetzwerke während der Pandemie. Diese Überlastung war ein Ergebnis pandemiebedingter Hindernisse beim Transport und Personal und der sowieso zerbrechlichen Natur von Just-in-Time-Logistik und schlanken Lagerbeständen. Die Lieferkettenstörungen resultierten in Verknappungen und Preiserhöhungen importierter Konsumgüter. Der IWF schätzt, dass die Lieferkettenstörungen 0,5 bis 1,0 Prozentpunkte an Konjunkturaufschwung in 2021 gekostet hätten und gleichzeitig 1,0 Prozentpunkte zur Kerninflation beitrugen.

In China verlangsamten Störungen durch COVID-Ausbrüche, Unterbrechungen der Industrieproduktion durch Stromausfälle und rückläufige Immobilieninvestitionen die wirtschaftliche Aktivität. Anzeichen einer globalen Trendumkehr im November – ein Wachstum des internationalen Handels und positiv überraschende Zahlen aus den Bereichen Dienstleistungsaktivität und Industrieproduktion – führten nur in Teilen zu einer Aufholung vorangegangener Rückgänge.

Die Schifffahrt ist in hohem Maße von der Weltwirtschaft abhängig. Insbesondere die Entwicklung des internationalen Handelsvolumens beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der Branche. Die Wiederbelebung der globalen wirtschaftlichen Aktivität im ersten Halbjahr 2021 hat den Warenhandel über das Hoch vom Vorkrisenniveau gehoben. Die Welthandels-

organisation (WTO) erwartet daher für 2021 einen kräftigen Anstieg des Welthandelsvolumens (Waren) um 10,8 %. Der IWF rechnet mit einer Wachstumsrate von 9,3 % (Waren und Dienstleistungen).

Containerschiffmarkt

Das Jahr 2021 wird in der globalen Containerschiffahrt aufgrund der zahlreichen Exzesse noch lange in Erinnerung bleiben. Es war geprägt von Rekord-Charterraten auf der einen Seite, einer heftigen Konsumnachfrage aus dem Westen (USA/Europa), mangelnden Containerkapazitäten, enormen Staus an den internationalen Häfen und Lieferverzögerungen sowie einer in Verbindung mit den gestörten Lieferketten stehenden starken Inflation.

Im Jahresverlauf 2021 sind die Charterraten für sämtliche Containerschiffstypen auf immer neue Rekordwerte gestiegen. Für alle Containerschiffssegmente haben sich die Charterraten per Dezember 2021 im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdreifacht, teilweise sogar fast vervierfacht*:

Größe in TEU	Dezember 2021 USD/Tag	Dezember 2020 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	135.000	34.000	+297
5.600	102.000	30.000	+240
4.000	87.000	24.000	+263
2.500	61.000	15.500	+294
1.700	44.000	12.750	+245
1.000	29.500	7.500	+293

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Die weltweite Flotte der Containerschiffe wuchs in 2021 um 4,3 % auf 25,3 Mio. TEU (Monthly Monitor January 2022, Alphaliner). Die Schiffslieferungen beliefen sich auf 153 Einheiten mit 1.075.290 TEU. Die Verschrottung (und andere Entsorgungen) gingen auf ein äußerst niedriges Niveau von 19 Schiffen mit 16.521 TEU (im Vorjahr: 101 Schiffe mit 205.447 TEU) zurück. Auf das zweite Halbjahr 2021 entfielen lediglich vier Schiffe mit jeweils weniger als 1.000 TEU Kapazität. Damit sank die Verschrottung trotz der derzeit attraktiven Verschrottungspreise auf den niedrigsten Wert der letzten sechs Jahre. Aufgrund der extrem hohen Charterraten behielten Schiffseigner Containerschiffe mit einem Alter von 20 bis 30 Jahren in ihrer Flotte, die in einem normalen Marktumfeld bereits verschrottet werden würden. Beispielfähig wurde gemäß Alphaliner in 2021 ein 20 Jahre altes 2.200 TEU Schiff für drei Jahre zu 35.000 USD/Tag verchartert, für das die Eigner vor der Corona-Pandemie kaum 9.000 USD/Tag erhalten hätten. Entsprechend gering fiel die unbeschäftigte Flottenkapazität mit nur noch 0,6 % zum Jahresende 2021 aus.

Im Dezember 2021 (Angaben von DVZ und Sea-Intelligence GLP) hielten nur noch 32,0 % der Schiffe ihren Zeitplan ein (im Vorjahr: 44,5 %), die durchschnitt-

liche Verspätung belief sich auf 7,3 Tage (im Vorjahr: 5,8 Tage). Anfang Januar 2022 warteten mehr als 600 Schiffe vor den großen Häfen der Welt auf ihre Be- und Entladung und verschärften damit die globalen Lieferengpässe weiter. Dabei sind 80 % der Störungen in Lieferketten auf nordamerikanische Häfen zurückzuführen. Der von Kühne + Nagel neu veröffentlichte „Global Disruption Indicator“, der global die Lieferverzögerungen misst, kommt per Mitte Januar 2022 auf 11,6 Mio. Container-Tage (Multiplikation der Anzahl der Container, die ein Schiff, das vor einem Hafen liegt, fassen kann, mit der Anzahl der Tage, die das Schiff wartet). Alleine seit Dezember 2021 hat sich dieser Wert mehr als verdoppelt, vor der Corona-Pandemie hatte er stets weniger als 1 Mio. Container-Tage betragen.

In 2021 nahm der globale maritime Containerhandel gegenüber dem Vorjahr um 6,6 % zu. Das weltweite Frachtaufkommen kletterte gemäß vorläufigen Daten von „Container Trade Statistics“ auf 179,1 Mio. TEU (im Vorjahr: 168,1 Mio. TEU). Dieser Anstieg beruht gleichermaßen auf interkontinentalem und interregionalem Handel. Mit Ausnahme von Nordafrika erhöhte sich überall der Container Exporthandel, besonders starke Zunahmen wurden im Mittleren Osten und Indien mit Wachstumsraten von 11,4 % bzw. 11,8 % verzeichnet. Importseitig dominierten Nordamerika (+16,9 %) und Lateinamerika (+18,5 %).

Mittlerweile ist gemäß Alphaliner fast 30 % (850 Schiffe mit 7,5 Mio. TEU) der weltweiten Containerflotte mit einer Scrubber-Technologie ausgerüstet. So wurden in 2021 weitere 150 Containerschiffe mit Scrubbern ausgerüstet, getrieben durch den steigenden Preisunterschied zwischen niedrignschwefeligen Treibstoff (Low-Sulphur-Fuel-Oil, „LSFO“) und hochschwefeligen Treibstoff (High-Sulphur-Fuel-Oil, „HSFO“). Zum Jahresende 2021 betrug der Preisunterschied 152 USD gegenüber 79 USD zu Jahresbeginn 2021. Hintergrund ist die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Abgasen, die „IMO 2020 Schwefel-limit“, die am 1. Januar 2020 in Kraft getreten war. Das neue Limit in Höhe von maximal 0,5 % (zuvor 3,5 %) Schwefelgehalt ist in der Praxis allein durch den Einsatz vergleichsweise teureren LSFO oder – bei fortgesetzter Verwendung von hochschwefeligem HSFO – durch eine aufwändige Abgasnachbehandlung zu erreichen. Mittelfristig hat die IMO das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemission der globalen Containerflotte um 40% bis 2030 sowie um 50 % bis 2050 zu senken. Im Jahr 2021 kam die Überlegung auf, bis 2050 das Ziel einer Netto-Nullmission zu setzen, doch stimmte die Industrie insgesamt dagegen. Einzelne Branchenteilnehmer verfolgen jedoch ambitioniertere Ziele. Der dänische Transport- und Logistikkonzern A.P. Møller-Mærsk strebt bereits 2040 (ein Jahrzehnt eher als ursprünglich vorgesehen) Netto-Null-Treibhausgasemissionen an.

Tankermarkt

Für den Tankermarkt war 2021 aufgrund der unausgewogenen Angebot- und Nachfragesituation ein sehr herausforderndes Jahr, speziell für das Ölsegment.

Trotz einiger Rückschläge hat die globale Ölnachfrage in 2021 zwar etwa 60 % der Verluste aus dem Corona-Jahr 2020 wettgemacht. Die Handelsvolumina verfehlten jedoch das Vorkrisenniveau und auch die massiven Produktionskürzungen der OPEC+ konnte den Tankermarkt nicht ausreichend stützen. Angebotsseitig wuchs die Tonnage, da weitaus mehr Schiffe geliefert, als verschrottet wurden. So wurden insgesamt mehr als 179 Tanker über 25.000 DWT geliefert, jedoch nur 119 Tanker im hauptsächlich kleineren Handysize-/MR-Segment verschrottet.

Daher war der Großteil (noneco, ohne Scrubber) der Tanker gezwungen, über weite Teile des Jahres zu unwirtschaftlichen Raten zu arbeiten. Die Frachtraten im VLCC- und Suemax-Segment wiesen in 2021 die schlechteste Performance seit mehr als einem Jahrzehnt auf, Aframax Raten lagen auf einem Achtjahrestief. Im Vergleich der Schiffstypen zeigte das Suezmax Segment in 2021 mit einem Plus von 7,4 % auf 18.250 USD pro Tag (1-Jahres-Charter) bzw. +5,0 % auf 21.000 USD pro Tag (2-Jahres-Charter) noch die stärkste Entwicklung auf. Die Charraten der meisten anderen Schiffssegmente stagnierten bestenfalls.

Der MT „AURA M“ der HAMMONIA Schiffsholding AG ist bis mindestens 20. März 2023 mit Mercuria Energy Trading SA, Genf, zu einer auskömmlichen Rate beschäftigt und die Gesellschaft war in 2021 von der negativen Marktentwicklung daher nicht betroffen.

3.2.2 Geschäftsverlauf

Das von der MS „HAMMONIA BALTICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG gehaltene Schiff „HAMMONIA BALTICA“ wurde am 01. April 2021 an die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG („Baltica 2.0“) verkauft und übertragen, um den Zugang zu neuen liquiden Möglichkeiten des Kapitalmarktes zu schaffen, insbesondere die Tokenisierung von einzelnen Vermögensgegenständen. Grundsätzlich haben sich die Beteiligungsquote (49%) und die Konditionen (Vorzugskommanditkapital) der Gesellschaft an dem Schiff nicht verändert. Neben der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG wurde ein neuer Gesellschafter aufgenommen. Die Käufergesellschaft hat als Teil des Kaufpreises das bestehende Schiffshypothekendarlehen durch Schuldübernahme übernommen. Das Schiff hat vor der Transaktion den PD 2.500 TEU Pool verlassen. Die Baltica 2.0 konnte das Schiff für ca. 2 Jahre mit einer brutto Zeitcharterrate von 19.600 USD/Tag an Hapag Lloyd neu verchartern.

Im Januar 2021 hat die Gesellschaft ihre Beteiligung an der Hammonia Tanker Holding („HTH“) mit 0,25 Mio. USD auf 74 % erhöht. Im April 2021 hat die Gesellschaft einen weiteren Betrag von 1,0 Mio. USD in die HTH eingezahlt, wodurch sich die Beteiligungsquote auf ca. 79 % erhöhte.



In der HTH kam es im Rahmen von Cyberkriminalität zu einem Betrugsfall, bei dem Zahlungen, Emails und Rechnungen von unbekanntem Dritten manipuliert wurden, sodass von der HTH insgesamt ein Betrag in Höhe von ca. 1,68 Mio. USD an ein falsches Konto bei einer Bank in Polen überwiesen wurde. Nach der Entdeckung des Betruges und Einschaltung der Staatsanwaltschaft in Polen konnten von der Empfängerbank rd. 0,68 Mio. USD geblockt werden, während der Großteil des Geldes bereits von den mittlerweile verhafteten Tätern abgeführt wurde. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ad-Hoc Mitteilung vom 21. Mai 2021 war davon auszugehen, dass bei der HTH zumindest vorläufig mit einem Schaden von circa 1,0 Mio. USD zu rechnen war.

Am 1. September 2021 hat der Gesellschafterkreis der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG final abgestimmt, den Schaden von ca. 1,0 Mio. USD zu tragen.

Vor diesem Hintergrund wird der HAMMONIA Schiffsholding AG voraussichtlich kein nennenswerter Schaden durch den Betrugsfall entstehen. Zudem liegt der HAMMONIA Schiffsholding AG vom chinesischen Lessor eine Zusage für einen Aufschub der durch den Cyber Fraud ausstehenden Rate von USD 1,679 Mio. vor. Der fehlende Betrag kann spätestens mit der letzten Leasingrate 2025 zinsfrei beglichen werden.

Im August 2021 wurde eine weitere Zahlung für Upfront Bareboatthire von 1,0 Mio. USD (plus Zinsen) an den Lessor fällig. Auch diese Zahlung hat die HTH mit Mitteln der HAMMONIA Schiffsholding AG geleistet, wodurch sich nunmehr die Beteiligungsquote der Gesellschaft auf ca. 82% erhöht hat.

Am 16. August 2021 hat die Gesellschaft aufgrund eines Waiver Agreements einen Besserungsschein mit einem Nominalbetrag von 1.878.543,00 USD gegen eine Zahlung in Höhe von 282.000,00 USD, entsprechend einer Quote von knapp über 15 % des Nominalwerts, abgelöst. Das Waiver Agreement enthält zusätzliche Nachzahlungspflichten für den Fall, dass es bis zum 31. Dezember 2023 zu einer Dividendenzahlung kommen sollte oder die Gesellschaft im gleichen Zeitraum einen oder mehrere der noch ausstehenden Besserungsscheine zu für den Gläubiger besseren Konditionen ablöst.

Am 9. November 2021 hat die Gesellschaft einen weiteren Besserungsschein mit einem Nominalbetrag von 2.121.457,00 USD gegen eine Zahlung in Höhe von 318.218,55 USD, entsprechend einer Quote von 15 % des Nominalwerts, abgelöst. Auch dieses Waiver Agreement enthält zusätzliche Nachzahlungspflichten für den Fall, dass es bis zum 31. Dezember 2023 zu einer Dividendenzahlung kommen sollte oder die Gesellschaft im gleichen Zeitraum einen oder mehrere der noch ausstehenden Besserungsscheine zu für den Gläubiger besseren Konditionen ablöst.

Ob die verbleibenden Inhaber der Besserungsscheine zu gleichen Konditionen zu einer Ablösung bereit sind, ist zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Jahresabschlusses weiter offen.

Weiterhin bestehen Besserungsscheine mit einer Gesamtsumme von 2,9 Mio. USD, allerdings werden diese nur bei Zahlungen an die Aktionäre, wie z.B. bei Dividenden, fällig. Insofern hat die Holding zum Bilanzstichtag keine finanziellen Verbindlichkeiten mit einem feststehenden Rückzahlungstermin. Da durch die Gewinne im Berichtsjahr ein Bilanzgewinn auf Holdingebene entstanden ist, ergibt sich ein theoretischer Anspruch auf Rückzahlung, allerdings weiterhin unter dem Vorbehalt, dass Zahlungen an die Aktionäre getätigt werden. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, werden Rückstellungen in Höhe von 5,6 Mio. EUR bilanziert, um die aufschiebend bedingten Zahlungsverpflichtungen unter den Besserungsscheinen bilanziell zu berücksichtigen. Im Geschäftsjahr wurden den Rückstellungen 1,8 Mio. EUR gewinnmindernd zugeführt.

Beim Containerschiff MS „LUTETIA“ konnte eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuvercharterung zu Marktkonditionen erzielt werden. Diese sieht eine gleichmäßige Anpassung der Charrate für eine neue Laufzeit von ca. vier Jahren vor, beginnend ab September 2021.

Zur Deckung der laufenden Betriebskosten der Holding Gesellschaft sowie zur Ablösung des Besserungsscheins hat die Gesellschaft bei ihren Tochtergesellschaften Verwaltung 7.800 TEU GmbH und Verwaltung 2.500 TEU GmbH am 06. Juli 2021 und am 12. August 2021 Darlehen in Höhe von insgesamt 230 TUSD aufgenommen.

Das MS „HAMMONIA BEROLINA“ wurde im November 2021 von Berolina Nova an Berolina 2.0 verkauft (Verkauf des Schiffes innerhalb des Konzernverbundes). Das Schiff, an dem die AG unverändert mittelbar mit ca. 79% beteiligt bleibt, wurde von der bisherigen Schiffs-KG an die neue Beteiligungsgesellschaft verkauft, wobei der Mitgesellschafter der AG einen Teil seiner Beteiligung an einen neuen, weiteren Mitgesellschafter übertrug. An der Anteilshöhe der AG ändert sich hingegen nichts.

Durch den Verkauf ist eine Hebung der bisherigen stillen Reserven erfolgt, da der am aktuellen Marktwert orientierte Verkaufspreis von ca. 32,93 Mio. USD über dem Buchwert des Schiffes zum Zeitpunkt des Verkaufes (6,47 Mio. EUR per 18. November 2021) lag.

3.2.3 Beteiligungen

Zum 31. Dezember 2021 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an vier aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Neben der Tanker Holding GmbH & Co. KG (Crude Tanker MT AURA M mit 157.000 DWT) gehören zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft die MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG und die MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG. Es handelt sich hierbei um drei Containerschiffe mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005), 2.546 TEU („HAMMONIA BEROLINA“, Baujahr 2007) und 2.789 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011).

3.3 ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist insgesamt als geordnet anzusehen.

3.3.1 Ertragslage

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich wie folgt dar:

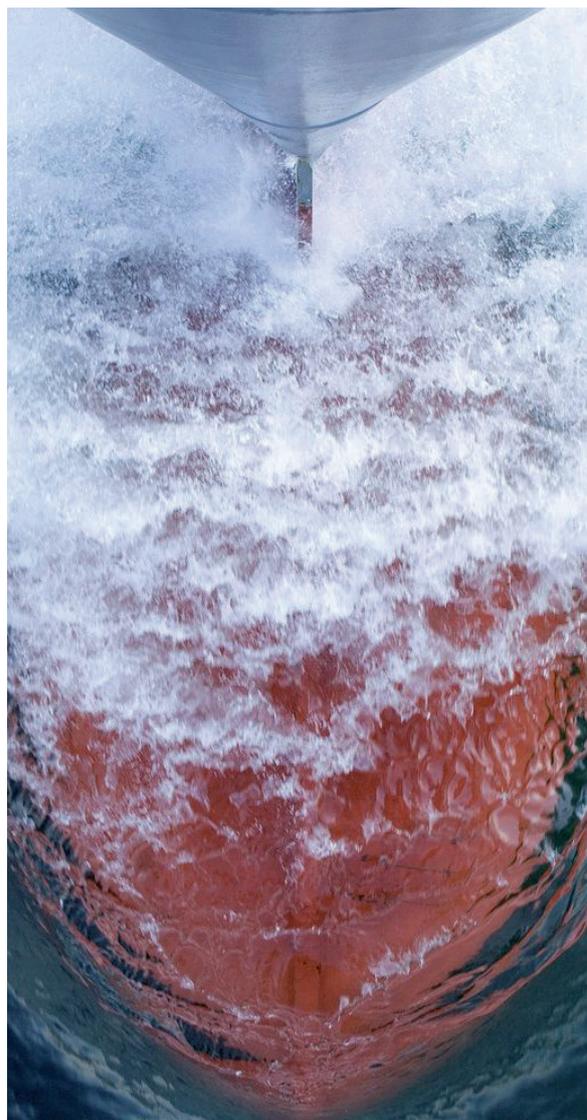
in TEUR	2021	2020	Veränderung
Umsatzerlöse	51	53	-2
Sonstige betriebliche Erträge	46	82	-36
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.711	-409	-2.302
Erträge aus Beteiligungen	23.726	1.520	22.206
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	8	-8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6	0	-6
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-2	0	-2
Jahresüberschuss	21.104	1.254	19.850

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist wie im Vorjahr im Wesentlichen durch Beteiligungserträge geprägt.

Wie auch im Vorjahr wurden die Umsatzerlöse in Höhe von 51 TEUR aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 46 TEUR resultieren aus Kurserträgen sowie aus der Weiterbelastung von Kosten. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge ausschließlich Kurserträge.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich von 409 TEUR im Vorjahr auf 2.711 TEUR erhöht. Der größte Einzelposten betrifft Zuführungen zur Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 1.812 TEUR (Vj. 115 TEUR). Weitere Aufwendungen in Höhe von 517 TEUR betreffen die Ablösung von zwei Besserungsscheinen. Der verbliebene Teil des Postens betrifft die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.



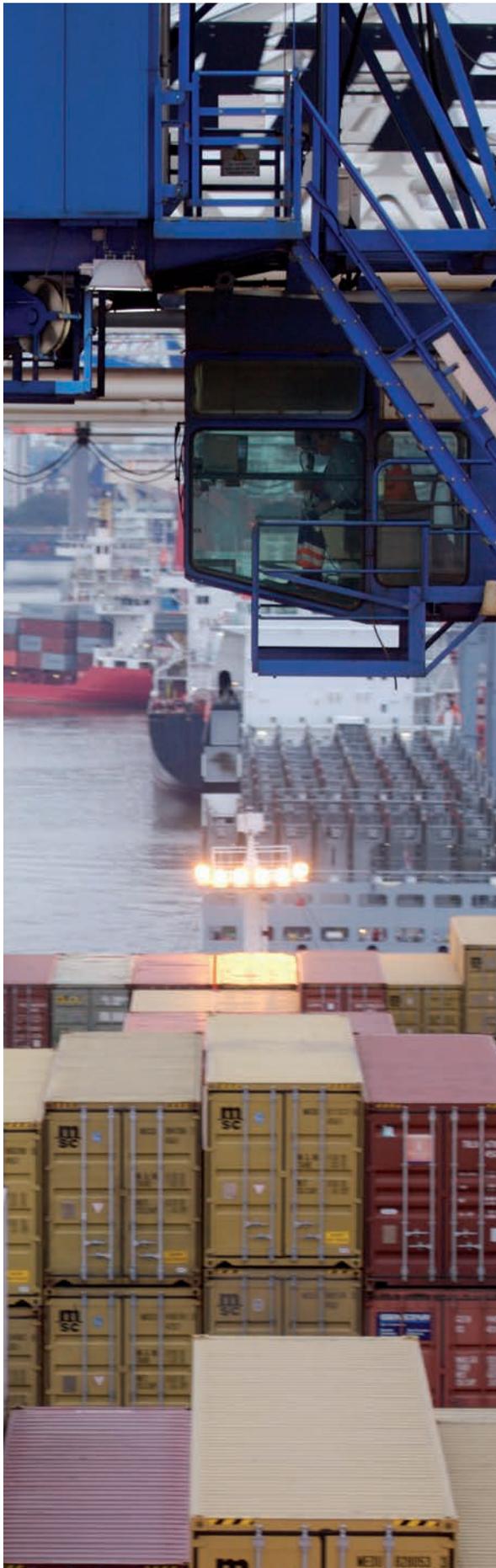
Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 23.726 TEUR (Vj. 1.520 TEUR) betreffen die Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Beteiligung an sechs Schiffahrtsgesellschaften. Die Gewinnansprüche resultieren in Höhe von 18.900 TEUR aus Schiffsverkäufen. Weitere 4.680 TEUR ergeben sich aus laufenden Gewinnen der betreffenden Gesellschaften. Daneben enthalten die Erträge aus Beteiligungen mit 146 TEUR Liquidationserlöse.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 6 TEUR resultieren aus Darlehen von zwei Tochterunternehmen.

Insgesamt weist die HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss in Höhe von 21.104 TEUR (Vj. 1.254 TEUR) aus.

3.3.2 Finanzlage

Die Finanzlage der HAMMONIA Schiffsholding AG kann mit Hilfe einer Kapitalflussrechnung veranschaulicht werden. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet dabei zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.



in TEUR	2021	2020	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-768	169	-937
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	1.568	-2.705	4.273
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	226	0	226
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	1.026	-2.536	3.562
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	28	30	-2
Liquide Mittel am Anfang der Periode	428	2.934	-2.506
Liquide Mittel am Ende der Periode	1.482	428	1.054

Die Ermittlung der Kapitalflussrechnung erfolgte nach dem Deutschen Rechnungslegung Standard 21 des DRSC (im Folgenden „DRS 21“).

Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgte nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von -768 TEUR aus.

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem Saldo von erhaltenen Beteiligungserträgen in Höhe von 23.568 TEUR, aus Auszahlungen für die Erhöhung an Beteiligungen (28.728 TEUR) sowie Zuflüssen aus verschiedenen Kapitalrückzahlungen (6.728 TEUR).

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf 1.026 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 31. Dezember 2021 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 1.482 TEUR.

3.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum 31. Dezember 2020 wie folgt dar:

	31.12.2021		31.12.2020		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	35.843	92	13.843	88	22.000
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.570	4	1.447	9	123
Liquide Mittel	1.482	4	428	3	1.054
Rechnungsabgrenzungsposten	29	0	24	0	5
	38.924	100	15.742	100	23.182
Kapital					
Eigenkapital	33.047	85	11.943	76	21.104
Rückstellungen	5.619	14	3.788	24	1.831
Verbindlichkeiten	258	1	11	0	247
	38.924	100	15.742	100	23.182

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 31. Dezember 2021 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften. Es umfasst zum 31. Dezember 2021 im Wesentlichen Beteiligungen an vier (Vj. vier) aktiven Schifffahrtsgesellschaften.

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2020 resultiert in Höhe von TEUR 1.882 aus der Aufstockung einer Kommanditbeteiligung (Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG). Weitere 339 TEUR betreffen den Erwerb von insgesamt drei neuen Beteiligungen. Der Wesentliche Teil der Veränderungen betrifft die Übertragung von Kommanditbeteiligungen an der MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG bzw. an der MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG auf die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG bzw. auf die MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG. Zum 1. April 2021 bzw. zum 18. November 2021 haben die MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG bzw. die MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG ihre Containerschiffe an die neu gegründeten MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG bzw. MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG veräußert. Die aus den Schiffsverkäufen resultierenden Gewinnansprüche hat die Gesellschaft entnommen und in die neu gegründeten Schifffahrtsgesellschaften als Eigenkapital eingelegt.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen Tochtergesellschaften bzw. Beteiligungsunternehmen aus noch nicht gezahlten Gewinnansprüchen sowie Steuererstattungsansprüche. Diese haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 31. Dezember 2021 ein Eigenkapital in Höhe von 33.047 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 durch den im Geschäftsjahr 2021 erwirtschafteten Jahresüberschuss um 21.104 TEUR. Entsprechend legte die Eigenkapitalquote von 76 % im Vorjahr auf 85 % zu.

Die Rückstellungen erhöhten sich deutlich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 1.831 TEUR auf 5.619 TEUR. Sie betreffen wie im Vorjahr im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen, der im Geschäftsjahr 1.812 TEUR zugeführt wurde. Die Rückstellung ist zum 31. Dezember 2021 mit 5.574 TEUR mit dem Maximalbetrag dotiert.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen zum 31. Dezember 2021 mit 232 TEUR im Wesentlichen Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen von zwei Tochterunternehmen und im Übrigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich

Für das Geschäftsjahr 2021 hatte der Vorstand ursprünglich erwartet, im Vergleich zum Vorjahr höhere Beteiligungserträge zu generieren und damit ein positives Ergebnis zwischen 1,5 bis 2,5 Mio. EUR zu erwirtschaften. Diese Prognose umfasste eine Zuführung in Rückstellungen für Besserungsscheine, jedoch keine nicht planbaren Sondereffekte.

Diese Prognose hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2021 zweifach angehoben. Zunächst wurde per Ad-Hoc-Mitteilung vom 1. September 2021 die ursprüngliche Prognose zurückgenommen, stattdessen

bekannt gegeben, dass ein deutlich höheres Jahresergebnis 2021 angenommen wird, ohne dieses genauer beziffern zu können. Hintergrund waren die Entwicklungen beim MT „AURA M“, wonach der Gesellschaft kein nennenswerter Schaden entstanden ist, die Neuvercharterung des MS „LUTETIA“ sowie ein abgeschlossenes Waiver Agreement. Am 8. September 2021 folgte die Konkretisierung der Prognose auf eine Bandbreite des Jahresergebnisses von 3,2 bis 4,2 Mio. EUR.

Schließlich hob der Vorstand die Ergebnisprognose für 2021 am 8. Dezember 2021 deutlich auf eine Bandbreite von 20,7 bis 21,7 Mio. EUR an. Hintergrund war zum einen der zuvor erläuterte Verkauf des Schiffes MS „HAMMONIA BEROLINA“ innerhalb des Konzernverbundes inkl. der Hebung stiller Reserven und eines nicht liquiditätswirksamen Ergebniseffektes, zudem wurden Effekte aus dem Streit mit dem Zeitcharterer des MT „AURA M“ berücksichtigt (ebenfalls zuvor erläutert).

Tatsächlich hat die HAMMONIA Schiffsholding AG im Geschäftsjahr 2021 bei Beteiligungserträgen von 23.726 TEUR (Vj. 1.520 TEUR) ein Jahresergebnis von 21.104 TEUR (Vj. 1.254 TEUR) erwirtschaftet, welches innerhalb der angepassten prognostizierten Ergebnisbandbreite liegt.

3.4 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.4.1 Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen worden sind. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen nicht eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den erwarteten Ergebnissen abweichen. Eine Gewähr können wir für diese Angaben daher nicht übernehmen. Die nachfolgenden Prognosen beziehen sich – soweit nicht anderweitig angegeben – auf die nach dem Berichtsjahr folgenden zwölf Monate.

Als erste Organisationen haben Mitte März die OECD und das Institut für Weltwirtschaft in Kiel (IfW) neue Wirtschaftsprognosen veröffentlicht, welche die wirtschaftlichen Folgen des Ukraine-Kriegs einpreisen. Die OECD rechnet damit, dass das Weltwirtschaftswachstum in 2022 um mehr als 1 % niedriger ausfallen wird als bislang mit +4,5 % erwartet. Das IfW hat seine Prognose für die Weltwirtschaftsleistung in 2022 ebenfalls um 1 % auf +3,5 % revidiert. Auch für 2023 senkte das IfW die Prognose von +4,0 % auf +3,6 % ab. Dieser Projektion unterliegen die Annahmen, dass die Sanktionen für Russland in der gegenwärtigen Form und Russlands Rohstoffexporte bestehen bleiben. Der Ukraine-Krieg befeuert die ohnehin stark gestiegene Inflation mit höheren Rohstoffpreisen, welche die Produktion verteuern. Global rechnet das IfW 2022 mit einer Rekordinflation von 7,2 %. Die ohnehin angespannten Lieferketten werden durch fehlende Vorprodukte und -leistungen und Einschränkungen wichtiger Transportwege weiter stark belastet.

In Europa treiben die stärker als anderswo steigenden Energie- und Lebensmittelpreise die Inflation und hemmen die heimische Kaufkraft. Hinzu kommen Beeinträchtigungen durch die gestörten Lieferketten, die geringere Handelstätigkeit und die insgesamt stark gestiegene Unsicherheit, weshalb das IfW für den Euroraum die 2022er Prognose um 0,7 Prozentpunkte auf +2,8 % revidiert hat. Für die deutsche Wirtschaftsleistung hat das IfW seine Prognose kräftig von zuvor +4,0 % auf +2,1 % gesenkt.

Der Welthandel, für den der IWF in 2022 eigentlich eine Moderation angenommen hatte, gestützt durch im späteren Jahresverlauf abflauenden Lieferkettenprobleme und eine Normalisierung der Warennachfrage, litt bereits im Februar 2022 stark unter dem Ukraine-Krieg. Berechnungen des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel (IfW) zu Folge ist der Welthandel im Februar 2022 gegenüber dem Vormonat um 5,6 % zurückgegangen, was den größten Einbruch seit dem Beginn der Corona-Pandemie darstellt. Die weitere Aussicht wird getrübt durch die Sanktionen, Unsicherheit, aber auch freiwillige Einschränkungen durch Unternehmen und die Bevölkerung, die den Güterhandel zwischen der EU und Russland reduzieren. Zudem können vermehrte Zollkontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Sanktionen gegen Russland zusätzliche Verzögerungen im Seehandel zur Folge haben. Das IfW rechnet nun mit einem in den kommenden Monaten tendenziell rückläufigen weltweiten Warenhandel und im Jahresdurchschnitt 2022 nur noch mit einem Zuwachs von 0,5 %. Für 2023 nimmt das IfW einen ebenfalls nur verhaltenen Zuwachs von 1,7 % an, da sich die Konsummuster wieder mehr auf Dienstleistungen verlagern sollten.

Nach dem denkwürdigen Jahr 2021 sprechen die derzeitigen Anzeichen daher für ein weiteres herausforderndes Schiffsjahr 2022. Dem IfW zu Folge befanden sich in der ersten Märzhälfte 12,2 % der weltweit verschifften Gütermenge auf wartenden Containerschiffen. Vermehrt stauen sich diese wieder vor chinesischen Küsten, forciert durch Chinas Null-Covid-Strategie und des Lockdowns ganzer Metropolen. Hinzu kommen Auswirkungen aus dem Ukraine-Krieg. Russlands Rohstoffe, die üblicherweise auf Massengutschiffen transportiert werden, finden weniger Abnehmer.

Für 2022 rechnet Alphaliner mit wieder zunehmenden Schiffsverschrottungen, jedoch auf einem weiter niedrigen Niveau von etwa 60.000 TEU. In 2023 wird eine Reihe von Neubauten ältere Schiffe aus dem Markt drängen. Zum Jahresende 2021 belief sich das Orderbuch auf 718 Schiffe mit 5,8 Mio. TEU, entsprechend eines Anteils von 23,3 % der bestehenden Flotte. So lange jedoch die Häfen und Hinterlandanbindungen den freien Ladungsfluss nicht sicherstellen können, werden sich diese zusätzlichen Schiffe lediglich den Warteschlangen außerhalb der Häfen anschließen. Die pandemiebedingten Störungen wie die Hafenschließungen in China, speziell aber das Festhalten an der Null-Covid-Politik, werden ein Risiko bleiben, so lange das Virus weiter zirkuliert. Ein bedeutendes Problem, das angegangen werden muss, ist die Tatsache, dass die Infrastruktur nicht mit den höheren Transportvolumen zurechtkommt, wie etwa in den USA. Hierfür

werden hohe Ausgaben in den Onshore-Teil der Lieferketten benötigt, was jedoch das Problem nicht ad-hoc löst.

Die Frachtraten zeigen zu Jahresbeginn 2022 über alle Schiffstypen hinweg weitere deutliche Wachstumsraten auf. Per Februar 2022 stieg die Charrate für das 2.500 TEU Segment mit +20,3 % gegenüber dem Vormonat am stärksten. Der Anteil der unbeschäftigten Flottenkapazität sank auf 0,5 %.

Auf dem Tanker Frachtschiff-Markt gehen Marktakteure auch für das erste Halbjahr 2022 von einem anhaltenden Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage aus. Die Hoffnungen liegen auf einem besseren zweiten Halbjahr 2022. Entscheidend für die Erholung der Nachfrageseite sei, dass keine Lockdownmaßnahmen in verschiedenen wichtigen Nachfragezentren auftauchen. Diese in Verbindung mit Reiserestriktionen würde die Nachfrage nach raffinierten Produkten verringern. Die Analysten von OPEC schätzen, dass die Ölnachfrage im ersten Quartal 2022 um 1,1 Mio. Barrel/Tag zulegen wird und sich ein Teil der Nachfrageerholung aufgrund der Omikron Virusvariante nach 2023 verlagert. Auch wenn sich das Flotte-zu-Auftragsbuch Verhältnis auf einem Rekordtief befindet und die Verschrottung älterer Tanker zunimmt, werden die Neulieferungen jedoch die Ratenentwicklung belasten. Zu der vorhandenen Flotte von 14.485 Tankern werden in 2022 voraussichtlich 340 Crude Tanker, Produkt- und Chemietanker mit mehr als 10.000 DWT hinzukommen. Etwa ein Drittel dieser Neulieferungen stellen Crude Tanker mit mindestens 60.000 DWT dar. Damit dürfte sich das Angebot von größeren Tankern zeitgleich zur erwarteten Ölnachfrageerholung ausweiten und zumindest einen Teil der antizipierten Erholung kompensieren.

Der Ukraine-Krieg hat den Ölpreis aus Furcht vor Engpässen auf den Weltmärkten stark steigen lassen. In der Spitze kletterte der Preis für Brent-Rohöl Anfang März 2022 auf über 125 USD je Barrel. Auch die Fracht- und Charraten der Rohöltanker kletterten kurzfristig kräftig: Spoteinnahmen der Suezmax-Tanker lagen Ende Februar 2022 mit durchschnittlich 54.400 USD pro Tag mehr als siebenmal so hoch wie vor einer Woche. Es ist davon auszugehen, dass bis zur Beendigung des Konflikts viele Reedereien die Schwarzmeerregion meiden werden, durch die Russland in 2021 durchschnittlich 1,7 Mio. Barrel Rohöl pro Tag transportiert hat. Festhalten lässt sich, dass per Ende März 2022 die Charraten für die meisten Tankschiffsegmente einen Monat nach dem Beginn des Kriegs weiter äußerst niedrig sind. Die VLCC-Spotraten sind seit dem Kriegsbeginn um 29 % gesunken. Nach einem kurzen dynamischen Anstieg direkt nach Kriegsbeginn sind die Raten auf den Langstreckenrouten, die von größeren Rohöltankern befahren werden, wieder auf Vorkriegsbeginn zurückgegangen. Marktexperten sehen drei Gründe dafür, warum die Raten für die größeren Tanker trotz geopolitischer Spannungen auf ihrem niedrigen Niveau verharren. Zum einen war die Schiffskapazität mit Blick auf die niedrigen Spotalraten vor dem Krieg zu hoch, zweitens ist der Frühling nicht die übliche Jahreszeit für den Aufbau von Lagerbeständen und drittens sind die Ölpreise parabolisch geworden, was keinen Anreiz bietet, Öllagerbestände bis zum Sommer aufzubauen.

Auch wenn sich die Charraten am Containermarkt positiv für die Gesellschaft entwickeln, besteht weiterhin ein erhebliches Risiko durch die Corona Pandemie. Die Auswirkungen der Pandemie auf die Containerschifffahrt können weiterhin nur schwierig eingeschätzt werden. Es kann zu Einschränkungen im laufenden Betrieb der Schiffe kommen. Dies betrifft insbesondere Crewwechsel, Lade- und Löscharbeiten sowie Hafenanläufe. Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels ist neben dem Ukraine-Krieg insbesondere abhängig von den Auswirkungen der Coronavirus Pandemie. So berichten Reedereien auch zu Jahresanfang 2022 noch von erheblichen Behinderungen im Schiffsbetrieb – vor allem in den wichtigen chinesischen Häfen. Für Inspektionen, Wartungsarbeiten oder Dockaufenthalte von Schiffen ist es kaum möglich, eigene Experten nach China zu schicken und es gibt unverändert große Schwierigkeiten beim Wechsel der Besatzungen. Der UNO zu Folge mussten per Mitte Januar 2022 global 4,2 % aller Besatzungsmitglieder auf Schiffen länger als vereinbart an Bord bleiben, vor einem halben Jahr hatte dieser Anteil 9 % betragen. Hinzu kämen erhebliche Zusatzkosten für Tests, Quarantäne im Hotel und Flugumbuchungen. Im Durchschnitt kostete jeder Crew-Wechsel 1.500 USD pro Besatzungsmitglied mehr.

Auch Aufgrund der Ukraine-Krise und der enormen Komplexität hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen kann es zu weiteren deutlich negativen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft kommen. Inwieweit dies die HHX betrifft, kann aktuell noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden. Aus heutiger Sicht gibt es keine konkreten Anhaltspunkte für eine deutlich negative Auswirkung auf die HHX.

Anfang 2022 konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG beim Containerschiff MS „HAMMONIA BEROLINA“ eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuvercharterung zu 32.750 USD pro Tag für ca. 3 Jahre ab frühestens April 2022 erzielen.

Das von der MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG gehaltene Schiff MS „LUTETIA“ wurde am 04. März 2022 intern an die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG („Lutetia 2.0“) verkauft und übertragen, um den Zugang zu neuen liquiden Möglichkeiten des Kapitalmarktes zu schaffen. Grundsätzlich haben sich die Beteiligungsquote (79,67 %) und die Konditionen (Vorzugskommanditkapital) der Gesellschaft an dem Schiff nicht verändert. Durch den Verkauf erfolgt aber eine Aufdeckung der bisherigen stillen Reserven. Dadurch weist die HAMMONIA Schiffsholding AG auch in 2022 ein sehr hohes Ergebnis aus, das allerdings zu größten Teilen aus Buchgewinnen besteht. Zeitgleich mit dem internen Verkauf erfolgte eine Refinanzierung des MS „LUTETIA“, wobei der stark gestiegene Marktwert des Schiffes als Basis für den Refinanzierungsbetrag genutzt werden konnte, ohne dabei signifikante Rückgriffsmöglichkeiten des Finanzierers auf die HAMMONIA Schiffsholding AG zu gewähren.

Die durch die Refinanzierung des MS „LUTETIA“ freigesetzten Mittel hat HHX im März 2022 zum Ankauf von zwei 2015/2016 gebauten Produktentankern mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt zu einem

Ankaufpreis von insgesamt 50,5 Mio. USD zuzüglich ca. 9,0 Mio. USD Instandsetzungskosten verwendet. Käufer sind zwei (nahezu) 100% Tochtergesellschaften der HHX. Die Schiffe werden nach einem kurzem Reparaturaufenthalt u.a. zur Klasseerneuerung und vollständiger Erneuerung der Tankbeschichtung eine 5-jährige Zeitcharter mit WECO Tankers antreten.

Mit der freien Liquidität der HAMMONIA Schiffsholding AG sind weitere Investitionen geplant, wobei neben dem Containersegment auch weitere Segmente in Betracht gezogen werden, da sie ggf. mehr Chancen für Investitionen bieten können. Weiterhin ist geplant, Darlehen oder Leasingstrukturen für die Finanzierung von Schiffen zu nutzen, um der Situation des nur begrenzt vorhandenen Eigenkapitals Rechnung zu tragen, aber gleichzeitig Wachstumschancen nutzen zu können.

Für das Jahr 2022 wird mit einem Wechselkurs von 1,20 EUR/USD gerechnet.

Wir erwarten, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG im laufenden Jahr 2022 erneut sehr hohe Beteiligungserträge – vor allem aus dem internen Verkauf des MS „LUTETIA“ – generieren und ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 27 Mio. EUR bis 37 Mio. EUR erwirtschaften wird. Dieses durch Buchgewinne geprägte Ergebnis (27,75 Mio. EUR entfallen auf den internen Verkauf des MS „LUTETIA“) berücksichtigt bereits geplante Aufwendungen für die Ablösung weiterer Besserungsscheine, deren Realisierung aber ungewiss ist. Aus den angekauften beiden Produktentankern erwarten wir über die voraussichtlichen Beteiligungserträge einen positiven Ergebniseffekt, der in der Bandbreite unserer Ergebnisprognose berücksichtigt ist. Die Unsicherheiten bei vielen Einflussfaktoren, unter anderem der technischen Verfügbarkeit der Schiffe ohne wesentliche Ausfallzeiten sowie der Volatilität der Tankermärkte, gerade auch im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, erfordern gleichwohl auch die Berücksichtigung negativer Effekte auf das geplante Jahresergebnis.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir trotz der durchgeführten Investitionen im Berichtsjahr aufgrund der Gegenfinanzierung aus der „LUTETIA“ einen Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit, vor allem gespeist durch die „BEROLINA“ und die „BALTICA“. In Summe gehen wir davon aus, dass die liquiden Mittel der Holdinggesellschaft deutlich zunehmen werden. Wir gehen daher davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand der Unternehmensgruppe gesichert sind, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

3.4.2 Risikobericht

Ein systematisches und effizientes Risikomanagement stellt für den Vorstand der HAMMONIA Schiffsholding AG eine sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe dar. Der Konzern verfügt über ein gut ausgebautes EDV-gestütztes Risikomanagementsystem. Die integralen Bestandteile und Ziele des Systems sind sowohl die

systematische Risikoidentifikation und Risikobewertung als auch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Begrenzung von Risiken. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Früherkennung bestandsgefährdender Risiken.

Die Bewertung der Risiken wird nach einer einheitlichen Skalierung vorgenommen. Die Überwachung der Risiken erfolgt insbesondere durch die Identifizierung und Bewertung von Risikotreibern. Diese stellen Frühwarnindikatoren und Einflussgrößen für die Eintrittswahrscheinlichkeit und das Schadenspotenzial der identifizierten Risiken dar. Die Risikosteuerung ist eine laufende Aufgabe, deren inhaltliche Gestaltung in der Verantwortung der Risikoverantwortlichen und der Unternehmensführung liegt. Durch ein Risikoreporting wird der Vorstand regelmäßig über die Entwicklung der Risikosituation der Gesellschaft unterrichtet.

Das Management der mit dem Schiffsbetrieb und der Finanzierung der Schiffe zusammenhängenden Risiken liegt in der Verantwortung der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, die alle Containerschiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG bereedert. Die Risikoüberwachung sowie die aktien- und kapitalmarktrechtliche Betreuung leistet neben dem Vorstand ebenfalls die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG.

Für die HAMMONIA Schiffsholding AG besteht das Risiko, dass sich deren Tochterunternehmen und Beteiligungen, somit die Finanzanlagen der Gesellschaft, im Wert reduzieren. Der Wert der Finanzanlagen wird überwiegend von Einflussfaktoren auf die Schiffe bestimmt. Daher werden im Folgenden die Risikofaktoren für die Gesellschaft sowie den Betrieb der Schiffe zusammengefasst.

Durch die im Juni 2020 getätigte Beteiligung an der HTH geht die HAMMONIA Schiffsholding AG weitere Risiken im Tanker Frachtschiff-Markt ein. Die nachfolgend angegebenen marktbezogenen Risiken, Finanzierungsrisiken sowie technische und Schiffsbetriebs-Risiken gelten ebenfalls für die neue Investition im Tankerschiffsegment.

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

3.4.2.1 Marktbezogene Risiken

Die Schiffe erzielen Einkünfte aus dem Betrieb von Schiffen. Daraus resultieren im Wesentlichen folgende Einzelrisiken:

3.4.2.1.1 Die aus der Vercharterung der Schiffe erzielten Erlöse decken nicht die Schiffsbetriebskosten, den Kapitaldienst oder ermöglichen keine angemessene Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals.

Sämtliche der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind zu Charraten auf derzeit hohem Marktniveau für mehrere Jahre fest eingechartert und ermöglichen damit einen wirtschaftlichen Betrieb.

Der MT „AURA M“ ist bis mindestens 20. März 2023 mit Mercuria Energy Trading SA, Genf, zu einer

auskömmlichen Rate beschäftigt. Lange Zeit befanden sich die Charterraten für die meisten Tankerschiffssegmente auf einem äußerst niedrigen Niveau. Ende Februar 2022 befeuerte der Ukraine-Krieg kurzfristig die Charterraten, angetrieben durch den starken Ölpreisanstieg und die Furcht vor Engpässen (s. Aussagen unter 3.4.1 Prognosebericht). Es besteht das Risiko, dass im Falle einer nicht nachhaltig einsetzenden Erholung des Tankermarkts keine adäquate Folgebeschäftigung zu auskömmlichen Raten abgeschlossen werden kann. Der Vorstand führt zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses Gespräche mit dem Charterer über eine frühzeitige Verlängerung des Chartervertrages. Ein Abschluss ist allerdings erst zu erwarten, wenn sich die durch den Ukraine-Krieg ausgelöste Unsicherheit auf den Rohölmärkten gelegt hat.

3.4.2.1.2 Die vertraglich vereinbarten Charter laufen aus ohne eine adäquate Folgebeschäftigung (sogenanntes Charteranschlussrisiko).

Die aktuell starke Entwicklung der Containerschiffsmärkte bietet sogar Schiffen, die normalerweise aufgrund ihres Alters verschrottet werden würden, eine langfristige Beschäftigung zu auskömmlichen Charterraten. Insgesamt befinden sich die Charterraten über alle Containerschiffssegmente aktuell auf einem Rekordniveau. In diesem Marktumfeld ist das Risiko einer auslaufenden Charter ohne adäquate Folgebeschäftigung als sehr niedrig einzustufen.

Charteranschlussrisiken bestanden zuletzt lediglich beim MS „LUTETIA“ und beim MS „HAMMONIA BEROLINA“. In beiden Fällen konnten Verhandlungen bzgl. einer Anschlussbeschäftigung erfolgreich abgeschlossen werden (s. Aussagen dazu unter 3.2.2. Geschäftsverlauf und 3.4.1. Prognosebericht).

Künftig könnte sich der Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen bei einer Normalisierung der derzeit außergewöhnlichen Marktsituation und/oder im Hinblick auf verschärfte Regularien zur Reduktion der globalen Treibhausgasemissionen erschweren. Hierzu zählen jüngst etwa die unter 3.2.1. beschriebenen Reduktionsziele der IMO und das „IMO 2020 Schwefelimit“. Eine unzureichende technologische Ausstattung der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG könnte künftig den Abschluss von Folgebeschäftigungen erschweren, sich negativ auf die Höhe der erzielbaren Charterrate auswirken und/oder kostenaufwändige Nachrüstungen zur Folge haben. Für eine Verbesserung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bestehen verschiedene technische und betriebliche Möglichkeiten. Hierzu zählen eine Optimierung des Betriebs, eine Verringerung der Geschwindigkeit, die Nachrüstung der Schiffe mit energieeffizienten Technologien, der Einsatz innovativer Antriebstechniken (z.B. Windunterstützung) und der Wechsel auf grüne, kohlenstoffarme Kraftstoffe.

Die aktuell hohe Preisdifferenz zwischen Schweröl und Schweröl mit äußerst niedrigem Schwefelgehalt macht den Einsatz von Scrubbern wieder vorteilhaft. Von den Schiffen der HAMMONIA Schiffsholding AG ist der MT „AURA M“ mit einem Scrubber ausgerüstet.

Darüber hinaus ist der MT „AURA M“ ein Tanker der „ECO-Klasse“, d.h. es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, das Schiff statt mit Schweröl auch mit E-Methanol zu betanken, sofern die Häfen entsprechende Kapazitäten anbieten.

3.4.2.1.3 Die Charterer der Schiffe werden illiquide und/oder zahlen die vereinbarten Charterraten nicht vertragsgemäß.

Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind mittelfristig an renommierte Vertragspartner verchartert.

Das MS „HAMMONIA BEROLINA“ ist von einer der weltgrößten Containerschiffsreedereien Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften ab frühestens April 2022 für drei Jahre fest eingechartert. Die Holding A.P. Møller - Mærsk A/S verfügte zum Bilanzstichtag über ein Investmentgrade Rating.

Das MS „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens Januar 2026 verchartert.

Das MS „HAMMONIA BALTICA“ wird bis mindestens April 2023 direkt bei der Hapag-Lloyd AG beschäftigt.

Der MT „AURA M“ ist mit Mercuria Energy Trading SA, Genf, und damit an eines der weltweit zehn größten Handelsunternehmen für Rohstoffe bis mindestens März 2023 verchartert.

Es ist in der Vergangenheit zu keinen Verzögerungen bei den Charterratenzahlungen gekommen und derzeit liegen keine konkreten Anhaltspunkte für einen drohenden Zahlungsausfall vor. Die Charterer profitieren von der aktuellen starken Marktlage und verbessern ihre Bonität deutlich. Allerdings birgt die weltweite COVID-19-Pandemie weiterhin Risiken, die negativen Einfluss auf das Geschäftsmodell von Linienreedereien haben könnten, wie z.B. Verzögerungen bei Hafenanläufen und Verknappung von Containerboxen.

3.4.2.1.4 Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Schifffahrtsmärkte und den Welthandel

Die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Schifffahrtsmärkte und den Welthandel sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses noch schwer greifbar. Für den Monat Februar errechnete das IfW bereits einen Einbruch des Welthandels um 5,6 % im Vergleich zum Vormonat, obwohl nur wenige Tage des Monats vom Krieg betroffen waren. Am 24. Februar 2022 startete Russland seinen militärischen Angriff auf die Ukraine. In Folge wurden global eine Reihe von starken Wirtschaftssanktionen gegen Russland verhängt, die u.a. ein Verbot der Lieferung strategischer Güter nach Russland umfassten.

Am 28. Februar 2022 meldete die ukrainische Seefahrtsbehörde, dass sämtliche ukrainische Häfen bis zum Ende der russischen Invasion geschlossen blieben. Zudem wurde vor allem der Hafen von Mariupol durch russischen Beschuss beschädigt.

Die ohnehin gestörten globalen Lieferketten geraten zusätzlich unter Druck, beeinflusst von Finanzsanktionen und geschlossenen Lufträumen sowie militärischen Aktionen. Berichten zufolge wurden mindestens drei Handelsschiffe beschossen. In Folge weigern sich Versicherer entweder, Schiffe zu versichern, die in das Schwarze Meer fahren, oder verlangen dafür hohe Prämien (teilweise wurden bis zu 10 % des Schiffswertes als Extraprämie quotiert). Auch Schiffsbesitzer versuchen, das Schwarzmeer zu meiden bzw. vermeiden Geschäfte mit russischen Firmen. Europas große Reedereien haben Bestellungen für ukrainische Sendungen ausgesetzt bzw. leiten diese in Nachbarländer um. Unter den großen Linienreedereien macht sich die Besorgnis breit, dass der Containerrückstau von und zu den Häfen im Schwarzen Meer die verfügbaren Kapazitäten dezimiert. Die Umleitung bzw. Zwischenlagerung von Containern könnte Engpässe erneut befeuern, Ausweichkapazitäten zum Löschen von Ladung an Hafenplätzen außerhalb der Ukraine im Schwarzen Meer und dem Mittelmeer werden immer knapper.

Aus dem Ukraine-Krieg sind kurzfristig keine negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG zu erwarten. Die steigende Inflation wird zwar zu erhöhten Schiffsbetriebskosten führen, doch ist demgegenüber mit einem Anstieg der Frachtraten zu rechnen. Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG fahren nicht auf den durch den Krieg betroffenen Routen. Auf dem Tankermarkt sollten die sinkenden Ausfuhren Russlands an Rohöl und Diesel zu einer Marktbelebung aufgrund des sogenannten tone-mile-Effektes führen. Der Ersatz der Ausfuhren Russlands erfolgt durch weiter entfernte Anbieter, so dass die gleiche Menge Rohöl über eine längere Strecke bzw. Zeit transportiert werden muss und damit die vorhandenen Transportkapazitäten länger auslasten.

3.4.2.2 Finanzierungsrisiken

Die Finanzierungsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Einzelrisiken:

3.4.2.2.1 Währungsrisiko

Aus dem Betrieb der Schiffe werden ausschließlich USD-Einkünfte erzielt. Teile der Schiffsbetriebs- und der Verwaltungskosten fallen jedoch in EUR an. Aus diesem Grund betreibt die HAMMONIA Schiffsholding AG zur Verminderung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken ein aktives Zins- und Währungsmanagement. Dabei werden die Schiffe weitestgehend währungskongruent finanziert und verbleibende Wechselkursrisiken, soweit entsprechende Zahlungsvorgänge schon feststehen, abgesichert.

3.4.2.2.2 Zinsänderungsrisiko

Zur Finanzierung der Schiffe wird auch Fremdkapital eingesetzt. Das Zinsänderungsrisiko wird durch den Abschluss derivativer Zinssicherungsgeschäfte teilweise begrenzt. Für den nicht über langfristige Zinsfestschreibungen oder den Abschluss derivativer Zinssicherungsgeschäfte abgesicherten Teil der Fremdfinanzierung besteht ein Zinsänderungsrisiko. Selbiges

besteht auch für übersicherte Fremdfinanzierungen, welche sich aus Sondertilgungen ergeben können.

3.4.2.2.3 Finanzierungsänderungsrisiko

Die Finanzierungsbedingungen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei der Verletzung bestimmter vertraglicher Auflagen hat die finanzierende Bank die Möglichkeit, die Finanzierungsbedingungen nachzuverhandeln bzw. das Recht, die Zinsen zu erhöhen oder das Darlehen fällig zu stellen. Das Finanzierungsänderungsrisiko wird insbesondere dann immanent, wenn eine Schiffsgesellschaft den vereinbarten Schuldendienst nicht mehr leisten kann. Darüber hinaus besteht ein Refinanzierungsrisiko, sobald festgeschriebene Laufzeiten auslaufen. Zur Risikominimierung finden – insbesondere bei sich abzeichnenden Liquiditätsengpässen – regelmäßig und frühzeitig aktive Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern statt.

Auf Holding-Ebene bestanden zum Bilanzstichtag die aufschiebend bedingten Besserungsscheine der Banken in Höhe von ca. 2,9 Mio. USD ohne festen Rückzahlungstermin. Die damit einhergehende aufschiebend bedingte Zahlungsverpflichtung wurde basierend auf dem Bilanzgewinn der Gesellschaft in Höhe von 2,6 Mio. EUR im Abschluss berücksichtigt.

3.4.2.2.4 Inanspruchnahme unter Garantien

Die Gesellschaft hatte zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Charterdifferenzgarantie gestellt sowie eine Garantie für die Sicherstellung der vollen Dockungs-/Klassekosten im Jahr 2022 übernommen. Diese Garantie wurde aufgrund der Schuldübernahme des bestehenden Schiffshypothekendarlehens im Zusammenhang mit dem durchgeführten internen Verkauf auf die MS „Berolina 2.0“ Schiffahrts GmbH & Co. KG übertragen. Durch den sehr auskömmlichen Anschlusschartervertrag ist die Tochtergesellschaft in der Lage, diese Kosten aus eigenen Mitteln zu finanzieren, so dass aus der Garantie keine dauerhafte Belastung für die Gesellschaft entsteht.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat zu Gunsten der Schiffseigentumsgesellschaft des MT „AURA M“ ein Garantieverprechen in Höhe von 1.000 TUSD abgegeben. Die 1.000 TUSD sind spätestens 1 Jahr nach Ablieferung des Tankers MT „AURA M“ an den Bareboatcharterer des Tankers zu leisten, sofern der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG selbst nicht genügend finanzielle Mittel zur Leistung der Summe zur Verfügung stehen. Diese Garantie bleibt trotz der Übernahme des Schadens aus dem Cyber Fraud durch die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG bestehen.

Falls es nicht gelingt, neue Investoren für die HTH einzubinden, wird die HAMMONIA Schiffsholding AG die Zahlungsverprechen aus eigenen Mitteln darstellen, um einen Verlust des Eigenkapitals in der HTH zu vermeiden.

Die im März 2022 erfolgte Refinanzierung des Containerschiffes LUTETIA erfolgte unter Übernahme einer

begrenzten Haftung durch die Gesellschafter im Rahmen ihrer Beteiligungsquote. Die Haftung wurde für einen Maximalbetrag von 800.000 USD im Zusammenhang mit der Zusicherung eines störungsfreien Schiffsbetriebes übernommen.

3.4.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken

Die Schiffe werden im Betrieb stark beschädigt, sinken oder verursachen Schäden bei Dritten.

Zur Abdeckung der typischen Risiken aus dem Betrieb von Seeschiffen, einer starken Beschädigung, einem Untergang eines Schiffes oder verursachte Schäden an Dritten wird durch den Bereederer ein adäquater und marktüblicher Versicherungsschutz mit entsprechenden Selbstbehalten unterhalten.

Durch die COVID-19-Pandemie besteht ein erhöhtes Schiffsbetriebsrisiko aufgrund eines erschwerten Crewaustauschs bei Crewerkrankungen und -verletzungen oder bedingt durch Quarantänemaßnahmen von Crewmitgliedern. Zusätzlich besteht das Risiko, dass es durch behördliche Maßnahmen gegen ein Schiff zu Verspätungen oder Quarantänezeiten des Schiffes kommen kann, die als Ausfallzeiten beurteilt werden könnten. Der Bereederer hat seit Ausbruch der Pandemie verschiedene Maßnahmen im Schiffsbetrieb eingeführt, um diesem Risiko vorzubeugen.

3.4.2.4 Unternehmensbezogene Risiken und Geschäftsmodellrisiken

Neben den dargestellten spezifischen Risiken aus dem Schiffsbetrieb unterliegt die Gesellschaft auch unternehmensbezogenen Risiken. Hierbei sind für den Erfolg des Konzerns die Qualität des Managements und wichtiger Dienstleister sowie die Reputation bei Investoren, Geschäftspartnern und Marktbeobachtern maßgeblich. In diesem Zusammenhang hat sich der Konzern durch die langjährige Bestellung des Vorstands und der Prokuristen abgesichert. Wichtige operative und administrative Funktionen werden von qualifizierten und erfahrenen Dienstleistern auf der Grundlage von langfristig geschlossenen Serviceverträgen erbracht.

3.4.2.5 Gesamtbeurteilung der Risiken

Die Corona-Pandemie hatte seit ihrem globalen Ausbruch im Frühjahr 2020 erheblichen Einfluss auf makroökonomische und schiffahrtsspezifische Daten. Während erneute Corona-Infektionswellen und Eindämmungsmaßnahmen der Regierungen in 2021 das globale Wirtschaftswachstum weiter hemmten, hat sich der Welthandel vom Corona-Schock erholt, und die Charraten für sämtliche Containerschiffsegmente befinden sich auf Höchstständen. Die Tankermärkte leiden stärker unter den anhaltenden Verwerfungen durch die Corona-Pandemie. Hier hängt die Erholung der Charraten maßgeblich davon ab, dass keine weiteren Eindämmungsmaßnahmen in den Nachfragezentren und Reiserestriktionen die Nachfrage nach raffinierten Produkten einbrechen lassen.

Inwieweit die Ukraine-Krise die HHX betrifft, kann aktuell noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden. Aus heutiger Sicht gibt es keine konkreten Anhaltspunkte für eine deutlich negative Auswirkung auf die HHX. Direkt wirkende Risiken bestehen nicht, diese ergeben sich ggf. nur indirekt aus den Marktzusammenhängen.

Drei Beteiligungen sind als Vorzugskommanditkapital mit gegenüber dem verbleibenden Standardkommanditkapital vorrangigen Gewinn- und Rückzahlungsansprüchen ausgestaltet, sie weisen demnach einen Risikopuffer auf. Somit ist ein kurz- bis mittelfristiger Fortbestand der Gesellschaft vom Marktgeschehen weitgehend unabhängig gesichert.

Mittel- bis langfristig bestehen weiterhin Risiken im Zusammenhang mit der Umsetzung eines nachhaltigen Geschäftsmodells und der Unternehmensfinanzierung. Für den Fortbestand sind die Erschließung von Kapitalquellen und die Anbindung geeigneter Projekte notwendig. Inwiefern die zukünftigen Bedingungen am Kapital- und Schiffsmarkt dies zulassen und welche Risiken im Rahmen neuer Investitionen eingegangen werden müssen, muss jedes Jahr erneut beurteilt werden.

3.4.3 Chancenbericht

3.4.3.1 Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte

Wie zuvor dargestellt, sind die Fracht- und Charraten bei Containerschiffen zuletzt immer weiter stark auf Höchstwerte gestiegen. Die positive Entwicklung bei den Linienreedern führt zum einen zu einer besseren Bonität bei den Charterern und zum anderen zu einer erheblich höheren Nachfrage bei Containertonnage. In dem steigenden Markt könnte die Gesellschaft von erhöhten Schiffsmarktwerten sowie höheren Einnahmen profitieren. So konnte jüngst das MS „HAMMONIA BEROLINA“ zu 32.750 USD pro Tag für ca. 3 Jahre ab frühestens April 2022 neu verchartert werden.

Durch gestiegene Charraten lassen sich stabile Renditen bei Neuprojekten darstellen. Die HAMMONIA Schiffsholding AG könnte die derzeitige Flotte vergrößern und es könnten sich weitere interessante Investitionsmöglichkeiten ergeben.

Im März 2022 hat die Gesellschaft mit der Investition in zwei gebrauchte Produktentanker eine sich bietende Investitionsmöglichkeit genutzt. Das Investment profitiert dabei von einer fest vereinbarten Basis-Charter und einem darüber hinausgehenden Profit Split, so dass einerseits Sicherheitsbedürfnisse gedeckt und andererseits Marktchancen genutzt werden können.

Mit ihrer erstmaligen Beteiligung an einem Tanker erweiterte die HAMMONIA Schiffsholding AG in 2020 ihr bislang nur auf den Containermarkt ausgerichtetes operatives Beteiligungsportfolio in einem vergleichsweise deutlich volatileren Schifffahrtssegment. Es besteht die Chance, dass der Suezmax Tanker zu deutlich erhöhten Preisen verkauft werden kann oder

nach Ablauf der Zeitcharter zu deutlich erhöhten Spotraten beschäftigt werden kann.

3.4.3.2 Rückkauf der Besserungsscheine

Im Berichtsjahr konnte die Gesellschaft aufgrund von Waiver Agreements Besserungsscheine mit einem Nominalbetrag von insgesamt 4.000.000,00 USD gegen Zahlung von insgesamt 600.218,55 USD ablösen.

Gelingen weitere Vereinbarungen mit den Inhabern der verbliebenen Besserungsscheine, könnte das Unternehmen von Altlasten (teilweise) befreit werden. Die Gesellschaft könnte dann wieder ihren Zugang zum Kapitalmarkt nutzen, um neue Eigenmittel aufzunehmen. Diese könnte zur Realisierung von neuen interessanten Investitionsmöglichkeiten genutzt werden.

3.4.3.3 Refinanzierung von Fremdkapital zu deutlich besseren Konditionen

Im März 2022 konnte das MS „LUETETIA“ nach einem vorhergehenden internen Verkauf auf Basis des dann aktuellen Marktwertes des Schiffes refinanziert werden, ohne dass es dabei Rückgriffsrechte auf die Gesellschaft in nennenswertem Umfang gibt. Dadurch konnte die Gesellschaft unmittelbar an den extrem gestiegenen Marktwerten partizipieren, ohne das Eigentum am Schiff aufgeben zu müssen. Zugleich wurde das Risiko eines sich mittelfristig wieder abschwächenden Marktes vollständig auf den Kreditgeber abgewälzt.

Ähnliche Transaktionen sind auch bei den anderen Schiffen der Gesellschaft (z.B. „BEROLINA“) denkbar, um auf diese Weise Mittel für weiteres Wachstum zu generieren.

3.4.3.4 Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen erwacht wieder

Das anhaltende Nullzinsumfeld und der Mangel an Anlagemöglichkeiten führen zu einer hohen Nachfrage nach Sachwertinvestments. Nach jahrelanger Krise und der großen Pleitewelle von Schiffsfonds erwacht mit dem starken Anziehen der Charraten auch wieder das Interesse an Schiffsinvestitionen. Der rege Handel mit geschlossenen Fonds am Zweitmarkt ist in 2021 vor allem auf die fortgesetzte Erholung der Schifffahrtsmärkte zurückzuführen. Die Verknappung von Seetransportkapazitäten hat auch auf dem Zweitmarkt für Schiffsbeteiligungen die Preise stark anziehen lassen. Erste Anbieter brachten in 2021 neue Anlageprodukte für Privatanleger auf den Markt. Für institutionelle Investoren gewinnt das Thema Nachhaltigkeit an Attraktivität. So bietet beispielhaft der „Eurazeo Sustainable Maritime Infrastructure Fund (ESMI)“ als erster seiner Art in Europa die Finanzierung nachhaltiger maritimer Projekte an, wozu neben dem Neubau von Schiffen jeglicher Art u.a. Erneuerungen von bestehenden Einheiten, aber auch schifffahrtsnahe Infrastruktur-Projekt zählen.

Auch bei einer künftigen Normalisierung der Schifffahrtsmärkte nach dem Ende der pandemiebedingten

Verwerfungen bleiben die Rahmenbedingungen für maritime Investments nach Ansicht von Marktexperten positiv. Der Investitionsbedarf ist sowohl bei Neubauten als auch bei der Nachrüstung der vorhandenen Flotte riesig, institutionelle Investoren sind schon bereit, hier wieder große Summe anzulegen. Auch das Angebot für private Anleger dürfte wieder anziehen.

3.5 ABHÄNGIGKEITSBERICHT

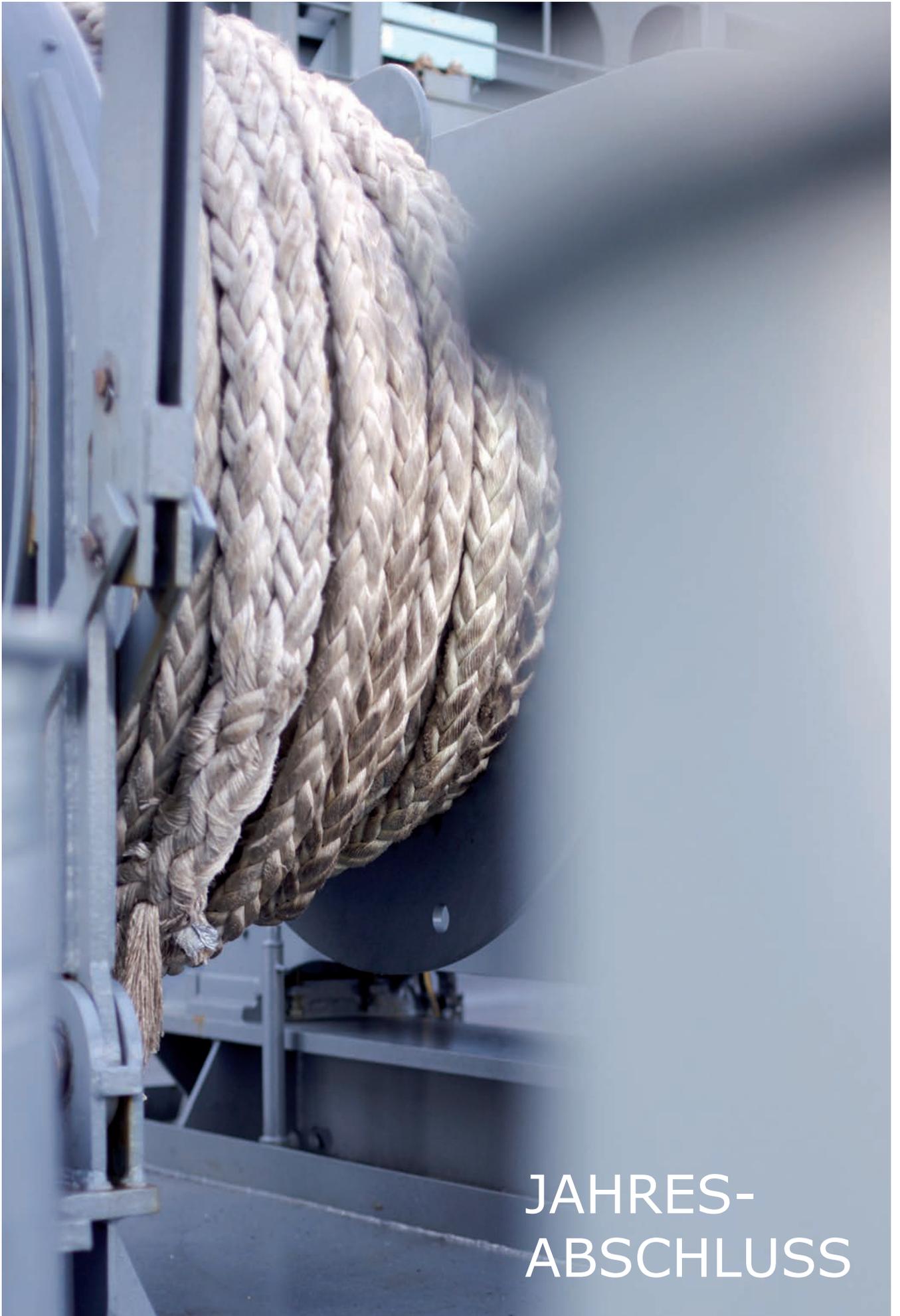
Der Vorstand hat gemäß § 312 Aktiengesetz einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für das Geschäftsjahr 2021 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält:

“Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat für die in dem Bericht für das Geschäftsjahr 2021 über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte und Maßnahmen nach den Umständen, die im Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass die genannten Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden. Berichtspflichtige andere Maßnahmen wurden im Berichtszeitraum weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, den 21. April 2022



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



JAHRES-
ABSCHLUSS

4 Jahresabschluss

4.1 BILANZ

4.1.1 Aktiva

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	35.842.757,51	13.842.904,21
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29.638.608,81	9.863.144,28
2. Beteiligungen	6.204.148,70	3.979.759,93
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.569.672,51	1.447.313,94
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.415.677,99	650.791,56
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	142.484,04	763.757,04
3. Sonstige Vermögensgegenstände	11.510,48	32.765,34
II. Guthaben bei Kreditinstituten	1.482.456,85	427.894,77
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	28.913,12	24.102,27
BILANZSUMME	38.923.799,99	15.742.215,19

4.1.2 Passiva

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. EIGENKAPITAL	33.046.949,66	11.942.537,87
I. Gezeichnetes Kapital	7.639.184,00	7.639.184,00
II. Kapitalrücklage	744.274,88	744.274,88
III. Gewinnrücklagen	3.559.078,99	1.089.388,49
1. Gesetzliche Rücklage	19.643,52	19.643,52
2. Andere Gewinnrücklagen	3.539.435,47	1.069.744,97
IV. Gewinnvortrag	0,00	1.215.665,21
VI. Bilanzgewinn	21.104.411,79	1.254.025,29
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	5.618.549,04	3.788.077,00
C. VERBINDLICHKEITEN	258.301,29	11.600,32
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.384,07	11.600,32
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	231.917,22	0,00
BILANZSUMME	38.923.799,99	15.742.215,19

4.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 31.12.2021 EUR	01.01. - 31.12.2020 EUR
1. Umsatzerlöse	51.088,73	52.598,55
2. Sonstige betriebliche Erträge	46.006,26	82.047,21
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 31.203,52 (Vj. EUR 82.041,88)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.710.789,50	-408.916,72
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 1.860,75 (Vj. EUR 51.423,20)		
4. Erträge aus Beteiligungen	23.725.790,76	1.520.173,43
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 21.539.546,22 (Vj. EUR 775.567,23)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	7.637,96
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.718,26	0,00
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.966,20	484,86
8. Ergebnis nach Steuern	21.104.411,79	1.254.025,29
9. Jahresüberschuss	21.104.411,79	1.254.025,29
10. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.254.025,29	1.215.665,21
11. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen		
In andere Gewinnrücklagen	1.254.025,29	1.069.744,97
12. Bilanzgewinn	21.104.411,79	1.254.025,29

5 Anhang

5.1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die HAMMONIA Schiffsholding AG mit Firmensitz in Neumühlen 9, 22763 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98689 eingetragen.

5.2 ALLGEMEINE ANGABEN ZU INHALT UND GLIEDERUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

5.2.1 Allgemeine Angaben

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 7.639.184,00 EUR ist eingeteilt in 136.414 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Die Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG sind im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

Die Gliederung der Bilanz erfolgt nach der Vorgabe des § 266 HGB. Für die Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt.

5.2.2 Größenmerkmale

Die Gesellschaft ist eine Kleinstkapitalgesellschaft im Sinne des § 267a Abs. 1 HGB und wendet auf den Jahresabschluss freiwillig die Regelungen für kleine Kapitalgesellschaften gemäß § 267 Abs. 1 HGB an. Die Aufstellung des Jahresabschlusses und des Anhangs erfolgte unter teilweiser Inanspruchnahme der eingeräumten größenabhängigen Erleichterungen gemäß § 274a und § 288 HGB.

5.3 ANGABEN ZU BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2020 angewandt.

5.3.1 Anlagevermögen

5.3.1.1 Finanzanlagen

Das Finanzanlagevermögen wird mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen werden vorgenommen, soweit der anteilige Unternehmenswert dauerhaft unter die Anschaffungskosten gesunken ist. Zuschreibungen werden vorgenommen, soweit der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen wieder entfallen ist.

5.3.2 Umlaufvermögen

5.3.2.1 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und liquide Mittel

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie die liquiden Mittel sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt.

5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten

5.3.3.1 Rückstellungen

Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind mit dem Erfüllungsbetrag bewertet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

5.3.3.2 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

5.3.3.3 Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle, die in fremder Währung anfallen, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Fremdwährungsforderungen sowie die liquiden Mittel werden mit dem jeweiligen Kurs am Bilanzstichtag, solche mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden jedoch höchstens mit dem Entstehungskurs umgerechnet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Entstehungskurs oder zum höheren Kurs am Bilanzstichtag angesetzt. Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden mit dem jeweiligen Kurs vom Bilanzstichtag bewertet. Konzerninterne Transaktionen werden mit dem Euro-Referenzkurs bilanziert.

5.4 ERLÄUTERUNGEN DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5.4.1 Erläuterungen der Bilanz

5.4.1.1 Anlagevermögen

Unter dem Posten Anlagevermögen werden ausschließlich Finanzanlagen ausgewiesen. Diese betreffen **Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen**.

5.4.1.2 Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr sämtlich innerhalb eines Jahres fällig.

5.4.1.3 Kapitalrücklagen

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 wurde in 2018 der Ertrag aus der Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 6.002.216,00 EUR zur Deckung des nach Auflösung sämtlicher Rücklagen zum Verlustausgleich (siehe

Punkt 4.5) verbleibenden Verlustvortrages in Höhe von 5.257.941,12 EUR verwendet. Der Restbetrag in Höhe von 744.274,88 EUR wurde in eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

5.4.1.4 Gesetzliche Rücklage

Die gesetzliche Rücklage wurde in den Vorjahren mit ihrem Maximalbetrag in Höhe von 19.643,52 EUR gebildet.

5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 16. September 2021 wurde der Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2020 in Höhe von 1.254.025,29 EUR in die Gewinnrücklagen eingestellt.

5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2021	2020
Gewinnvortrag/ Verlustvortrag aus dem Vorjahr	1.254.025,29	1.215.665,21
Einstellung in Gewinnrücklagen in andere Gewinnrücklagen	1.254.025,29	1.215.665,21
Jahresüberschuss	21.104.411,79	1.254.025,29
Bilanzgewinn	21.104.411,79	1.254.025,29

Aufgrund der im Geschäftsjahr 2018 bei der Gesellschaft durchgeführten vereinfachten Kapitalherabsetzung unterliegt deren Bilanzgewinn gemäß § 233 Abs. 2 AktG einer Ausschüttungsbeschränkung.



5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten und die Besicherung der Verbindlichkeiten ergeben sich aus der folgenden Übersicht:

Bilanzposten	31.12.2021 (31.12.2020)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr EUR	zwischen 1 u. 5 Jahren EUR	über 5 Jahre EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.384,07 (11.600,32)	26.384,07 (11.600,32)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	231.917,22 (0,00)	231.917,22 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
	258.301,29 (11.600,32)	258.301,29 (11.600,32)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)

5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft übernimmt zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG eine Garantie für die Sicherstellung der vollen Dockungs-/Klassekosten im Jahr 2022 in Höhe von maximal USD 850.000,00. Die Garantie mindert sich um Beträge, die von der MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG auf einem verpfändeten Reservekonto angespart worden sind (31. Dezember 2021: 98.100,00 USD).

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat zu Gunsten der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG ein Garantieverprechen in Höhe von 1.000 TUSD abgegeben. Die 1.000 TUSD sind spätestens 1 Jahr nach Ablieferung des Tankers MT AURA M an den Bareboatcharterer des Tankers zu leisten, sofern der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG selbst nicht genügend finanzielle Mittel zur Leistung der Summe zur Verfügung stehen.

5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus mit einem Dienstleister bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 30 TEUR pro Jahr.

5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

5.4.2.1 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 1.812.226,00 EUR (im Vorjahr: 115.083,00 EUR) sowie in Höhe von 517.371,63 EUR (im Vorjahr: 0,00 EUR) aus der Ablösung von Besserungsscheinen.

5.5 SONSTIGE ANGABEN

5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, hat der Gesellschaft gemäß § 20 Abs. 6 AktG mitgeteilt, dass ihr mehr als der vierte Teil der Aktien der Gesellschaft unmittelbar gehört.

5.5.2 Vorstand

Zum Vorstand der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2021 sowie im Jahr 2022 bestellt:

- Herr Dr. Karsten Liebing, Geschäftsführer der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG Hamburg

5.5.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Werner Berg, Geschäftsführer der AKTIVA Beteiligungs- und Verwaltungs-GmbH, Berlin, (Vorsitzender),
- Herr Michael Hummel, Vorstand der Arbeiterwohlfahrt Vogtland e.V., Auerbach, (stv. Vorsitzender),
- Herr Andreas Uibelesen, Bankdirektor der KfW i.R., Bad Homburg.

5.5.4 Nachtragsbericht

Beim Containerschiff MS „HAMMONIA BEROLINA“ konnte eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuvercharterung zu 32.750 USD pro Tag für ca. 3 Jahre ab frühestens April 2022 erzielt werden.

Das von der MS „LUTETIA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG gehaltene Schiff MS „LUTETIA“ wurde am 04. März 2022 intern an die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG („Lutetia 2.0“)

verkauft und übertragen, um den Zugang zu neuen Möglichkeiten des liquiden Kapitalmarktes zu schaffen. Grundsätzlich haben sich die Beteiligungsquote (79,67 %) und die Konditionen (Vorzugskommanditkapital) der Gesellschaft an dem Schiff nicht verändert. Durch den Verkauf erfolgt aber eine Aufdeckung der bisherigen stillen Reserven. Dadurch weist die HAMMONIA Schiffsholding AG auch in 2022 ein sehr hohes Ergebnis aus, das allerdings zu größten Teilen aus Buchgewinnen besteht. Zeitgleich mit dem internen Verkauf erfolgte eine Refinanzierung des MS „LUTETIA“, wobei der stark gestiegene Marktwert des Schiffes als Basis für den Refinanzierungsbetrag genutzt werden konnte, ohne dabei signifikante Rückgriffsmöglichkeiten des Finanzierers auf die HAMMONIA Schiffsholding AG zu gewähren.

Die durch die Refinanzierung des MS „LUTETIA“ freigesetzten Mittel hat HHX im März 2022 zum Ankauf von zwei 2015/2016 gebauten Produktentankern mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt zu einem Ankaufpreis von insgesamt 50,5 Mio. USD verwendet. Käufer sind zwei (nahezu) 100% Tochtergesellschaften der HHX. Beide Schiffe werden nach Übernahme zunächst gedockt, um anstehende Reparaturen und Klassearbeiten durchzuführen. Hierbei erfolgt auch eine vollständig neue Beschichtung der Ladetanks. Im Anschluss treten die Schiffe eine mindestens 5-jährige Zeitcharter an.

Beim MT „AURA M“ wurde das bisherige Management durch die Hammonia Energy GmbH & Co. KG ausgetauscht, da aufgrund der sich häufenden Beschwerden des Charterers große Gefahr einer außerordentlichen Kündigung des Chartervertrages bestand. Der Charterer ist mit dem Wechsel des Managements einverstanden gewesen und hat diesen unterstützt. Der Vorstand geht davon aus, dass sich die technischen Offhire-Zeiten nach dem Austausch des Managers auf ein übliches Niveau verringern.

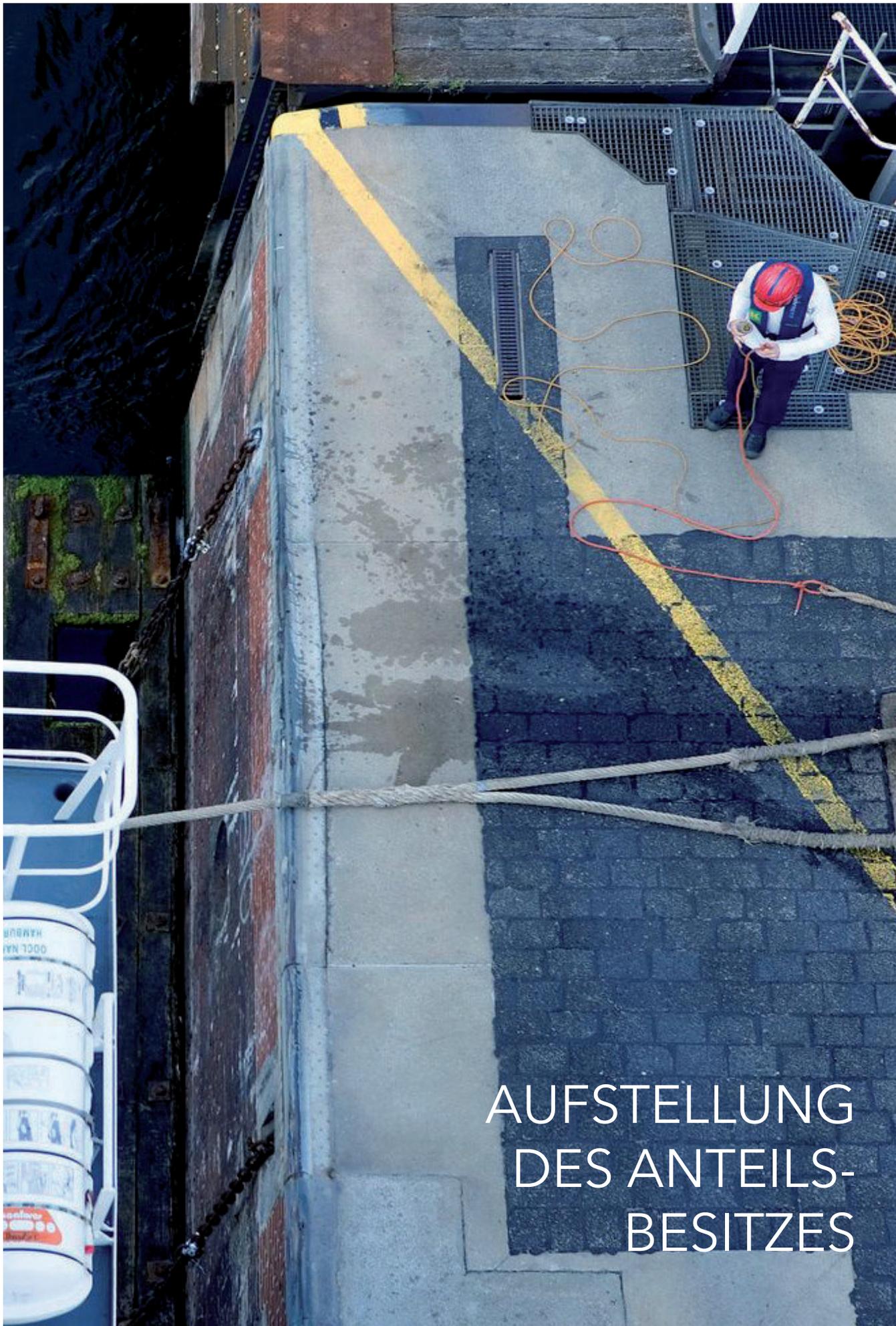
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, den Bilanzgewinn von EUR 21.104.411,79 vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen. Hintergrund sind zum einen, dass es sich im Wesentlichen um nicht-liquiditätswirksame Erträge handelt, die zu diesem hohem Jahresergebnis geführt haben. Zum anderen verbleiben hinsichtlich der Liquiditätslage Risiken aus dem vorgenommenen Managementwechsel bei der Aura M.

Hamburg, den 21. April 2022



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



AUFSTELLUNG DES ANTEILS- BESITZES

6 Aufstellung des Anteils- besitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital 31.12.2021 EUR	Beteiligungs- höhe %	Ergebnis 2021 EUR
MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	25.910.652,88	78,85	-334.698,09
MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	-97.933,09	78,85	22.501.415,34
MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	5.076.898,47	79,67	3.781.194,70
MS „BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	9.805.090,00	49,42	2.153.868,55
MS „HAMMONIA BALTICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ⁸⁾	Hamburg	128.281,27	49,42	2.364.029,34
Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	5.734.135,13	82,16	1.269.363,61
Verwaltung 2.500 TEU GmbH ³⁾	Hamburg	165.872,68	100,00	31.494,98
Verwaltung 7.800 TEU GmbH ³⁾	Hamburg	25.464,07	100,00	-18.002,17
MS „SAXONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ⁴⁾	Hamburg	-20.250.479,07	97,39	2.391.014,42 ¹⁾
FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG ⁵⁾	Hamburg	-11.848.102,22	51,23	1.879.214,84 ¹⁾
Verwaltung 3.100 TEU GmbH ⁶⁾	Hamburg	-22.562.457,08	100,00	-4.526,02 ¹⁾
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH i.L. ⁷⁾	Hamburg	-12.973.002,04	100,00	-12.998.913,24 ²⁾
Verwaltung MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ GmbH i.L. ⁷⁾	Hamburg	-19.712,42	50,00	-3.527,96 ²⁾

1) Gesellschaft ist insolvent

2) Gesellschaft befindet sich in Liquidation

3) Jahresabschluss 31.12.2020

4) Jahresabschluss 30.09.2017

5) Jahresabschluss 01.05.2017

6) Jahresabschluss zum 09.10.2017

7) Jahresabschluss zum 31.12.2017

8) Jahresabschluss zum 01.04.2021



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

7 Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2021 war ein äußerst bemerkenswertes Schifffahrtsjahr. Die Charraten für alle Schiffstypen haben ständig neue Rekordwerte erreicht, getrieben durch eine starke Konsumnachfrage, enorme Schiffsverspätungen und -staus, mangelnde Containerkapazitäten und Lieferverzögerungen. An dieser starken Marktentwicklung konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG zuletzt im Rahmen der Neuvercharterungen des MS „LUTETIA“ und des MS „HAMMONIA BEROLINA“ zu Marktkonditionen erfolgreich partizipieren.

2021 war auch für HAMMONIA ein ereignisreiches Geschäftsjahr und für die Organe der Gesellschaft äußerst beratungsintensiv, wie Sie unseren nachfolgenden Ausführungen entnehmen können. Das für 2021 ausgewiesene hohe Jahresergebnis von 21,1 Mio. EUR spiegelt hierbei nicht nur erhöhte Beteiligungserträge, sondern auch außerordentliche Effekte in Folge der Hebung stiller Reserven (s. nachfolgend der interne Verkauf des MS „HAMMONIA BEROLINA“) wider.

Arbeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr kam der Aufsichtsrat sämtlichen ihm nach Satzung und Gesetz obliegenden Pflichten mit großer Sorgfalt nach. Die Geschäftsleitung des Vorstands hat der Aufsichtsrat laufend beraten, kontrolliert und überwacht. Der Betrugsfall beim MT „AURA M“ hatte eine Intensivierung des Austausches zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zur Folge, der sich in 2021 unter anderem in einer deutlich erhöhten Sitzungszahl widerspiegelte. Darüber hinaus fasste der Aufsichtsrat Beschlüsse im Umlaufverfahren auf Basis der Beschlussvorschläge des Vorstandes nach zuvor eingehender Prüfung, sofern dies nach Gesetz und/oder Satzung erforderlich war.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat stets zeitnah und umfassend auf- und außerhalb der gemeinsamen Sitzungen über die aktuelle Entwicklung auf den Schifffahrts- und Finanzmärkten, die Geschäfts- und Liquiditätsentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG, die Ergebnis- und Liquiditätsplanung, die Risikolage und das Risikomanagement, die Entwicklung der Schiffsbeteiligungen und über Investitionsmöglichkeiten informiert. So war der Aufsichtsrat stets über alle bedeutenden Geschäftsereignisse in Kenntnis gesetzt. Vor allem der Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Vorstand standen über die regulären und außerordentlichen Sitzungen hinaus kontinuierlich in engem Kontakt.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Veränderungen an der Zusammensetzung der Organe gab es im Berichtsjahr keine. Dr. Karsten Liebing leitete die HAMMONIA Schiffsholding AG unverändert

als Alleinvorstand. Dem Aufsichtsrat gehörten Werner Berg (Vorsitzender), Michael Hummel (stellvertretender Vorsitzender) und Andreas Uibeleisen an. Da sämtliche Themen effizient im Plenum behandelt werden, hat der Aufsichtsrat unverändert keine Ausschüsse gebildet.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat kam im Jahr 2021 zu insgesamt neun Sitzungen zusammen, die vornehmlich unter Rücksicht auf die Corona-Pandemie fernmündlich per Videokonferenz durchgeführt wurden. Diese neun Sitzungen unterteilten sich in insgesamt vier ordentliche Aufsichtsratssitzungen an den Tagen 7. Mai, 17. Juni (Bilanzaufsichtsratssitzung für das Geschäftsjahr 2020), 16. September und 8. Dezember 2021 sowie fünf außerordentliche Sitzungen am 30. März, 31. Mai, 28. Mai, 4. Juni und 2. Juli 2021.

Auf den außerordentlichen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat neben dem Verkauf des von der MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG gehaltenen Schiffs „HAMMONIA BALTICA“ an die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ (Verkauf des Schiffes innerhalb des Konzernverbundes) und der Loslösung aus dem Einnahmepool inklusive Neuvercharterung intensiv mit dem Cyber Fraud beim MT „AURA M“. In der HAMMONIA Tanker Holding (HTH) kam es im Rahmen von Cyberkriminalität zu einem Betrugsfall bei der Zahlung von der Garantieverpflichtung sowie einer Bareboatcharterzahlung. Emails und Rechnungen wurden von unbekanntem Dritten manipuliert, sodass von der HTH insgesamt ein Betrag in Höhe von ca. USD 1,679 Mio. an ein falsches Konto überwiesen wurde. 13 Teilbeträge in Höhe von insgesamt rd. 0,68 Mio. USD konnten von der Staatsanwaltschaft in Polen geblockt werden. Dieser Betrag wurde Anfang September 2021 der HTH zurück überwiesen. Der Gesellschafterkreis der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG hat am 1. September 2021 final abgestimmt, den verbliebenen Schaden von ca. 1 Mio. USD zu tragen. Vor diesem Hintergrund wird der HAMMONIA Schiffsholding AG voraussichtlich kein nennenswerter Schaden durch den Betrugsfall entstehen. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat während und außerhalb der (außer)ordentlichen Sitzungen regelmäßig über den aktuellen Stand der Ermittlungen durch die polnische Staatsanwaltschaft, Einschätzungen im Hinblick auf den für die HAMMONIA Schiffsholding AG potentiellen Schaden und geeignete Maßnahmen zur Schadensbegrenzung informiert.

Inhaltliche Schwerpunkte auf und außerhalb der Aufsichtsratssitzungen waren neben den vorgenannten Themen:

- Prüfung und Verabschiedung des Jahresabschlusses inklusive des Lageberichts sowie des Berichts des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2020;
- Prüfung und Verabschiedung des Halbjahresabschlusses 2021;
- Vorbereitung und Durchführung der ordentlichen Hauptversammlung 2021 am 16. September 2021 in Hamburg (als virtuelle Hauptversammlung);

- Langfristige Neuvercharterung des MS „LUTETIA“ zu Marktkonditionen;
- Vereinbarung von Waiver Agreements und die Ablösung von Besserungsscheinen mit einem Nominalbetrag von insgesamt 4,0 Mio. USD gegen eine Zahlung von insgesamt knapp 600 TUSD;
- Übernahme des technischen Managements des MT „AURA M“ durch eine Tochtergesellschaft der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG.

Die drei Aufsichtsratsmitglieder haben an allen Sitzungen teilgenommen.

Jahresabschlussprüfung

Die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, von der ordentlichen Hauptversammlung am 16. September 2021 für das Geschäftsjahr 2021 als Abschlussprüfer gewählt, hat den vom Vorstand gemäß den Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellten Jahresabschluss und Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG über das Geschäftsjahr 2021 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Auch den vom Vorstand erstellten Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gem. § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) hat die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Die vorgenannten Abschlussunterlagen und der Vorschlag des Vorstandes über die Verwendung des Bilanzgewinns inklusive des Prüfungsberichtes des Abschlussprüfers wurden in der ordentlichen Aufsichtsratsitzung am 21. April 2022 in Gegenwart vom Vertreter des Abschlussprüfers vorbesprochen. Die vom Aufsichtsrat zuvor geprüften Unterlagen wurden eingehend mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer erörtert. Der Vertreter des Abschlussprüfers stellte das Ergebnis seiner Prüfung vor, er ging hierbei speziell auf zuvor festgelegte Prüfungsschwerpunkte ein und stand für ergänzende Fragen des Aufsichtsrates zur Verfügung. Er bestätigte, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem für die frühzeitige Erkennung den Fortbestand der Gesellschaft gefährdender Entwicklungen geeignet ist. Sämtliche Fragen wurden durch den Abschlussprüfer zur Zufriedenheit des Aufsichtsrates beantwortet.

Nach Vorlage der finalen Abschlussunterlagen für das Geschäftsjahr 2021 hatte der Aufsichtsrat im Rahmen einer Videokonferenz am 26. April 2022 keine Einwendungen zu erheben und hat sich daher dem Prüfungsergebnis des Abschlussprüfers angeschlossen. Somit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss 2021 samt Lagebericht gebilligt, wodurch dieser gem. § 172 AktG festgestellt ist. Auch den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands hat der Aufsichtsrat geprüft und diesem zugestimmt.

Gegenstand der Prüfungen durch den Aufsichtsrat war außerdem der vom Vorstand gemäß § 312 AktG aufgestellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen

Unternehmen (Abhängigkeitsbericht). Diesen hat der Abschlussprüfer geprüft und mit dem folgenden Bestätigungsvermerk versehen:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- bei keinem der im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte

die Leistung der Gesellschaft unangemessen hoch war.“

Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung hat der Aufsichtsrat keine Einwendungen gegen den Abhängigkeitsbericht und das Ergebnis des Abschlussprüfers erhoben und stimmte dem Abhängigkeitsbericht zu.

Der vorliegende Bericht des Aufsichtsrates wurde am 26. April 2022 ebenfalls besprochen und beschlossen. Zudem stand die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 auf der Agenda. Vorstand und Aufsichtsrat haben beschlossen, die ordentliche Hauptversammlung 2022 vor dem Hintergrund der anhaltenden Corona-Pandemie erneut als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre abzuhalten.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand für die stets konstruktive, transparente und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Geschäftsjahr 2021.

Hamburg, den 26. April 2022

Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



BESTÄTIGUNGS-
VERMERK DES
UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSS-
PRÜFERS

8 Bestätigungs- vermerk des unabhängigen Abschluss- prüfers

An die HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der

Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen den Geschäftsbericht.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich,

die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäfts-

vorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

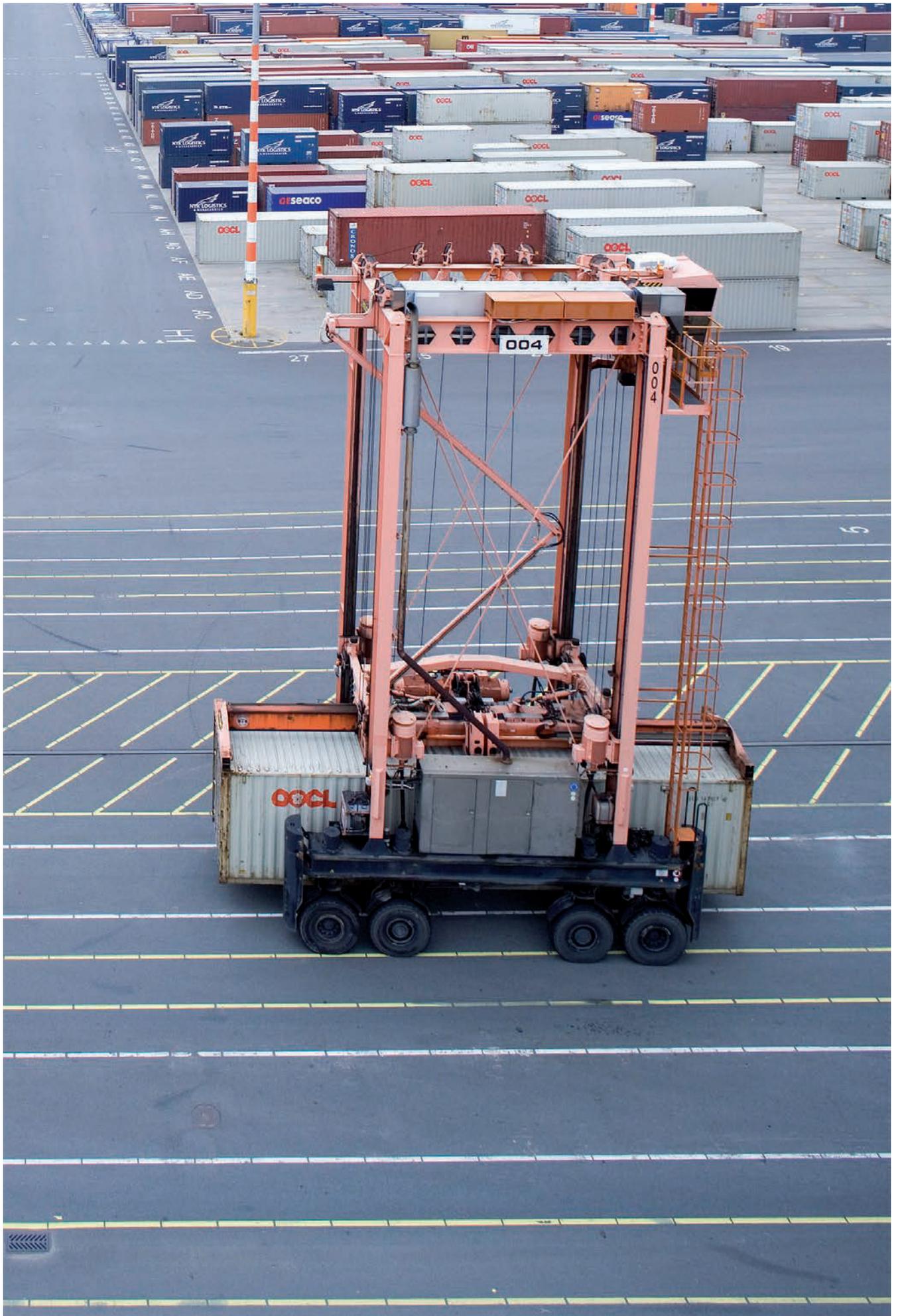
Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 21. April 2022

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

(Arp)
Wirtschaftsprüfer



IMPRESSUM

KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

www.hammonia-schiffsholding.de
E-Mail: ir@hammonia-schiffsholding.de

IR-KONTAKT

UBJ. GmbH
Haus der Wirtschaft, Kapstadtring 10
D-22297 Hamburg

T. +49 40 6378 5410
F. +49 40 6378 5423

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2022