



HAMMONIA  
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

GESCHÄFTSBERICHT

**2022**

# Eckdaten

## Schiffsportfolio

(per 31.12.2022; Übergabe des verkauften MS „HAMMONIA BEROLINA“ erfolgte Anfang Januar 2023)

	<b>LUTETIA</b>	<b>BEROLINA</b>	<b>BALTICA</b>	<b>AURA M</b>	<b>ATHENE</b>	<b>ARTEMIS</b>
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	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Jahresüberschuss	18.667	21.104
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-266	-768
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-3.168	1.568
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	2.012	226



<b>1 Begrüßung</b>	<b>05</b>
<b>2 Aktie</b>	<b>09</b>
<b>3 Lagebericht</b>	<b>12</b>
3.1 Grundlagen des Unternehmens	12
3.1.1 Historie	12
3.1.2 Allgemeines	12
3.1.3 Steuerungssystem	12
3.2 Wirtschaftsbericht	12
3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	12
3.2.2 Geschäftsverlauf	14
3.2.3 Beteiligungen	16
3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	16
3.3.1 Ertragslage	16
3.3.2 Finanzlage	17
3.3.3 Vermögenslage	18
3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich	19
3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	20
3.4.1 Prognosebericht	20
3.4.2 Risikobericht	22
3.4.3 Chancenbericht	26
3.5 Abhängigkeitsbericht	27
<b>4 Jahresabschluss</b>	<b>30</b>
4.1 Bilanz	30
4.1.1 Aktiva	30
4.1.2 Passiva	31
4.2 Gewinn- und Verlustrechnung	32
<b>5 Anhang</b>	<b>34</b>
5.1 Allgemeine Angaben zum Unternehmen	34
5.2 Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	34
5.2.1 Allgemeine Angaben	34
5.2.2 Größenmerkmale	34
5.3 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	34
5.3.1 Anlagevermögen	34
5.3.2 Umlaufvermögen	34
5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten	34
5.4 Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	34
5.4.1 Erläuterungen der Bilanz	34
5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	36
5.5 Sonstige Angaben	37
5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz	37
5.5.2 Vorstand	37
5.5.3 Aufsichtsrat	37
5.5.4 Nachtragsbericht	37
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag	37
<b>6 Aufstellung des Anteilsbesitzes</b>	<b>39</b>
<b>7 Bericht des Aufsichtsrats</b>	<b>41</b>
<b>8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>	<b>45</b>



# BEGRÜßUNG





# 1 Begrüßung

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

ein ereignisreiches und historisches Schifffahrtsjahr liegt hinter uns. 2022 war das Jahr, in dem der Containerboom der letzten 18 Monate abrupt ein Ende fand und der Russland-Ukraine-Konflikt den Tankermarkt nachhaltig belebt hat.

Das Jahr 2022 begann mit anhaltend negativen Effekten der Corona-Pandemie auf den gesamten Transportmarkt, vor allem durch die strikte Null-Covid-Strategie Chinas. Diese hatte enorme Kapazitätsengpässe auf den Schiffen und der Leercontainer zur Folge. Die internationalen Häfen waren stark überlastet, besonders an den US-Häfen warteten Schiffe mehrere Wochen auf ihre Entladung, was neben starken Verspätungen in den Fahrplänen wiederum Rückstaus von Waren und Containern auf den Terminals an Land nach sich zog. Die enormen Kapazitätsengpässe ließen die Fracht- und Charraten für Containerschiffe fortwährend auf neue Rekordwerte steigen, teils auf das 5- bis 6-fache des Niveaus vor der Corona-Krise. Mit der einsetzenden Normalisierung der Lieferketten und der nachlassenden Überlastung der Häfen fand der Aufwind der Charraten im zweiten Halbjahr 2022 ein abruptes Ende und eine scharfe Korrektur setzte ein. Von den zuvor hohen Charratenwachsen blieb bei den meisten Containersegmenten zum Jahresende nicht mehr viel übrig.

Umgekehrt stellt sich die Lage auf dem Tankermarkt dar. Nach einem sehr schlechten Jahr 2021 hat der Russland-Ukraine-Konflikt den Tankermarkt nachhaltig belebt. Die wesentlichen Treiber stellten die Umverteilung russischer Exporte bzw. europäischer Importe und die Auswirkungen direkter Sanktionen auf die Tonnage sowie eine verbesserte globale Ölnachfrage und -versorgung nach der Corona-Pandemie dar. Die Tankereinnahmen haben sich in 2022 durchschnittlich gegenüber dem mageren Jahr 2021 mehr als vervierfacht.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat das Geschäftsjahr 2022 mit einem Jahresergebnis von 18,7 Mio. EUR (Vj. 21,1 Mio. EUR) abgeschlossen. Dieses liegt deutlich unterhalb unser zuletzt per Dezember 2022 angepassten Jahresprognose (26,7 bis 27,7 Mio. EUR). Hintergrund ist eine Sonderabschreibung auf den Beteiligungsbuchwert des MS „LUTETIA“. Die Sonderabschreibung in Höhe von 6,8 Mio. EUR erfolgte zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 analog zur Beteiligungsquote, nachdem der Restbuchwert des Schiffes vor dem Hintergrund des Einbruches am Containermarkt im Sinne eines vorsichtigen Bilanzierungsansatzes risikoadäquat um ca. 9,6 Mio. EUR wertberichtigt wurde.

Unser 2022er Jahresabschluss wurde neben der zuvor dargestellten Entwicklung der Schifffahrtsmärkte von zahlreichen Geschäftsereignissen geprägt. Auf die Entwicklung unserer Investitionen gehe ich nachfolgend ein.

## **MT „AURA M“: Rechtliche Auseinandersetzung mit Mercuria und Neuvercharterung**

Wie Sie der unterjährigen Berichterstattung und unserem Lagebericht entnehmen können, führen wir aktuell eine gerichtliche Auseinandersetzung mit Mercuria, dem ehemaligen Charterer des MT „AURA M“. Ohne hier den genauen Ablauf und die Details zu wiederholen, fußt die Auseinandersetzung auf ausgebliebenen fälligen Charratenzahlungen, der Kündigung der Zeitcharter und eines Arrests des Schiffes, welchen wir durch Hinterlegung einer Sicherheitsleistung (in Form einer teilweise barunterlegten Bankgarantie, insgesamt 5,5 Mio. USD) aufheben konnten. Gegenüber der Darstellung im Lagebericht haben wir keine weiteren aktuellen Informationen zum laufenden Schiedsverfahren. Dieser Prozess ist sehr langwierig und kann durchaus zwei bis drei Jahre dauern, bis wir einen Abschluss finden. Auf Basis der Stellungnahmen der Anwälte gehen wir unverändert davon aus, dass die geltend gemachten Forderungen von Mercuria im folgenden Arbitrageverfahren abgewiesen und stattdessen unsere eigenen Forderungen verbindlich festgestellt werden. Bislang verläuft das Schiedsverfahren nach Plan.

Bereits während des Arrests konnten wir eine neue Zeitcharter mit einem bonitätsstarken Charterer vorverhandeln. Der MT „AURA M“ wurde am 22. September 2022 in eine mindestens 12, maximal 20 Monate laufende Zeitcharter angeliefert. Die vereinbarte Charrate beträgt 31.500 USD/Tag für die ersten 14 Monate (+/- 60 Tage). Der Charterer hat darüber hinaus eine Option zur Verlängerung um sechs Monate zu einer Rate von 35.000 USD/Tag. Mit Blick auf die anhaltend positive Entwicklung auf den Tankermärkten gehen wir derzeit davon aus, dass der Charterer die Verlängerungsoption ziehen wird. Die Wertentwicklung des Schiffs ist sehr positiv und bietet damit eine gute Ausgangsbasis für die Zeit nach Ende der bestehenden Charter.

## **Erwerb der Produktentanker MS „HAMMONIA ATHENE“ und MS „HAMMONIA ARTEMIS“**

Nach dem Einstieg in den Tankschiffmarkt mit dem Investment in den MT „AURA M“ haben wir sehr regelmäßig die Entwicklung in den relevanten Teilmärkten dieses Segments beobachtet und insbesondere im Markt für sogenannte MR2-Produktentanker attraktive Investitionschancen identifiziert. Nicht nur der Tankschiffmarkt insgesamt, sondern auch dieses Teilmärkte ist seit mehreren Jahren als unterbaut zu bezeichnen. Das Verhältnis zwischen Orderbuch und Flottengröße hat mittlerweile historische Tiefstände erreicht. Ursächlich hierfür sind die in den letzten Jahren fehlenden Einnahmepotentiale aufgrund Fördermengenbegrenzungen, konjunktureller Effekte und gesunkener Tonnenmeilen. Die fehlende Perspektive hat Investments in Tankschiffe unrentabel erscheinen lassen. Mit dem Ende negativer COVID-19-Effekte und dem Ausbruch des Russland-Ukraine-Konflikt hat sich die makroökonomische Lage wie zuvor dargestellt grundlegend verändert. Auch und insbesondere der MR-Produktentankermarkt hat sich nachhaltig belebt.

Mit Blick auf die zu erwartende und eingetretene Erholung der Tankermärkte haben wir im Berichtsjahr bewusst antizyklisch zwei in den Jahren 2015/2016 gebaute Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt erworben. Die Mittel stammten aus der Refinanzierung des MS „LUTETIA“. Es war vorgesehen, dass die Schiffe nach einem Reparaturaufenthalt, zur Klasseerneuerung und Re-Coating der Ladetanks, gegen Ende Juli eine 5-jährige Zeitcharter auf marktüblichem Niveau und zusätzlichem Profit-Split WECO-Tankers antreten. Die vorgesehene Wertzeit hat sich deutlich verzögert (u.a. aufgrund von verspäteter Farblieferung, bei Besichtigung nicht erkennbarem zusätzlichen Reparaturaufwand, Engpässen bei der Werft, s. Lagebericht), und die Kosten haben sich erhöht.

Zur zumindest teilweisen Kompensation der Mehrkosten prüfen wir durch unsere Anwälte mögliche Regressansprüche gegen den griechischen Reparaturbetrieb und den amerikanischen Farbhersteller sowie Ansprüche unter den Schiffsversicherungen (Kasko und Loss of Hire). Noch können wir die mögliche Höhe von Kompensationszahlungen nicht einschätzen.

Zusammenfassend bleibt zu sagen, dass trotz der Verzögerungen und entstandenen Mehrkosten die Investition in die beiden Produktentanker die richtige Entscheidung gewesen ist. Der Marktwert der Schiffe lag zum Jahreswechsel bei über USD 42 Mio. und damit deutlich über den Anschaffungskosten von rund USD 36 Mio. bzw. USD 37 Mio. (inkl. Mehrkosten). Die Fixcharter deckt die Betriebs- und Finanzierungskosten, der Profit-Split hat bislang deutlich über den Planungen liegende Gewinne gebracht.

#### **Bei den Containerschiffen der HAMMONIA Schiffsholding AG bestehen für mindestens ein Jahr keine Charteranschlussrisiken**

Gegen die negative Entwicklung des Containermarktes sind wir vorerst abgesichert: Für mindestens ca. ein Jahr bestehen derzeit keine offenen Beschäftigungsrisiken mehr bei den Schiffen der HAMMONIA Schiffsholding AG.

Für unser ehemaliges MS „HAMMONIA BEROLINA“ hatten wir im Dezember 2022 ein Kaufangebot eines unabhängigen Dritten mit einem Kaufpreis von 22,75 Mio. USD bei sofortiger Lieferung erhalten und angenommen (Wirksamkeit zum 20. Dezember 2022 mit Übergabe des Schiffes zum 05. Januar 2023). Nach Ablösung der bestehenden Finanzierung verblieb für die Gesellschaft ein Mittelzufluss von ca. 8 Mio. USD, der zunächst zur Stärkung des Betriebskapitals dient.

Für das MS „BALTICA“ konnten wir am 7. März 2023 mit dem Charterer Hapag Lloyd eine Vereinbarung zur Verlängerung der Beschäftigung mit den folgenden Rahmendaten abschließen: Laufzeit ab 1. April 2023 bis mindestens 1. April 2024 plus Option für den Charterer für weitere sechs Monate zu einer Rate von 16.500 USD/Tag beziehungsweise 17.625 USD/Tag (Optionsperiode).

Unser MS „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte

französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens Januar 2026 verchartert. Hier sind leider ungeplante Mehrkosten die im Mai anstehende „Kurzdockung“ entstanden. Da der Charterer das Schiff bereits Ende April zurückliefert, im aktuellen Fahrgebiet aber erst am 11. Mai ein Dockplatz verfügbar ist, entstehen bis zu 16 Tage Off-hire. Wir konnten mit dem Charterer eine anteilige Übernahme dieser ungeplanten Off-hire-Tage vereinbaren und planen nunmehr mit insgesamt 28 Tagen Charterausfall (inkl. Werft) und Gesamtkosten von ca. 785 TUSD (statt 620 TUSD) zuzüglich der entgangenen Erträge. Vor dem Hintergrund des Einbruches am Containermarkt steigt der Anreiz für den Charterer, nach Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung oder Nachverhandlung der Zeitcharter zu suchen. Wir halten es daher für angemessen, hierauf mit einer zusätzlichen Abschreibung auf den Restbuchwert des Schiffes zu reagieren. Das Schiff wurde bekanntlich erst im März 2022 zum damaligen Marktwert auf die heutige Eigentumsgesellschaft übertragen. Die charterfreie Bewertung durch einen Sachverständigen ergibt zum Bilanzstichtag einen signifikant niedrigeren Wertansatz, zu dem noch der Wert der bestehenden Chartervereinbarung zu addieren ist. Aufgrund vorgenannter Risiken halten wir gleichwohl eine Korrektur der Differenz zwischen Marktbewertung und Restbuchwert für risikoadäquat.

#### **Jahresergebnis 2023 wird nicht mehr von Sondereffekten geprägt sein und 1,0 Mio. EUR bis 7,0 Mio. EUR betragen**

Auf dem Containerschiffmarkt ist die Hochphase beendet. Die grundlegenden Marktbedingungen unterscheiden sich ganz wesentlich von denen des Boom-Jahres 2022. Neben der Rückkehr zur betrieblichen Normalität – die Abfertigung in den Häfen hat sich normalisiert und es existieren keine substanziellen Staus vor den Häfen mehr; die globalen Lieferketten sind im Wesentlichen intakt – erschwert vor allem das massive Flottenwachstum eine positive Ratenentwicklung. In 2023 und 2024 wird jeweils Tonnage in Höhe von rund 10 % der derzeitigen Flottenkapazität in den Markt kommen. Zugleich hat sich der Anteil der aufliegenden Containerflotte auf derzeit 6 % erhöht. Positiv in diesem Umfeld ist anzumerken, dass die Linienreedereien dem Anschein nach die Schiffe nicht mehr nur mit voller Ladung zu Lasten des Preises, also der erzielbaren Frachtraten, fahren. Die Frachtraten liegen derzeit auf einem kostendeckenden Niveau. Derzeit blicken wir auf erheblich gesunkene Charterraten, im für die Gesellschaft relevanten 2.500 TEU Segment liegen sie derzeit bei 16 bis 17 TUSD und scheinen sich hier aktuell stabilisiert zu haben.

Ganz anders sieht die Lage auf dem Tankermarkt aus. Durch den Russland-Ukraine-Konflikt hat der Tankermarkt massiv angezogen. Sowohl bei den Rohöl- als auch Produktentankern machen sich die diversen Sanktionsmaßnahmen bemerkbar. Die Fahrtstrecken verlängern sich durch den Transport russischen Rohöls vor allem nach Indien, China und in den Mittleren Osten, während europäische Dieselimporte nicht mehr vorwiegend aus Russland, sondern deutlich weiter entfernten Destinationen erfolgen. Sowohl bei den Crude Tankern als auch den Produktentankern besteht zudem eine

große Nachfrage-Angebots-Lücke durch einen zu geringen Neubau in der jüngeren Vergangenheit, die sich erst mittelfristig schließen wird. Heute bestellte Tanker erreichen den Markt nicht vor 2025. Im Suezmax Segment des MT „AURA M“ wird sich die verfügbare Flotte in den Jahren 2024 und 2025 eher noch reduzieren, da die Schiffe ab 15 Jahren in der Regel nicht mehr von den großen Oilmajors gechartert werden und dann nur noch in Nischentrades bzw. regionalen Märkten (China) beschäftigt werden.

Für das laufende Geschäftsjahr 2023 planen wir, ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 Mio. EUR bis 7,0 Mio. EUR zu erzielen. Anders als in den Vorjahren wird unser 2023er Ergebnis nicht mehr durch Sondereffekte aufgrund von Schiffsverkäufen geprägt sein und im Wesentlichen Beteiligungserträge des MS „HAMMONIA BALTICA“ enthalten. Aus den übrigen Beteiligungen erwarten wir hingegen für das laufende Geschäftsjahr keine Ergebnisbeiträge, da zunächst die auf Ebene der Eigentumsgesellschaften entstandenen Verlustvorträge ausgeglichen werden. Demgegenüber könnte sich aber im Tankersegment angesichts der hohen Volatilität und teilweise nicht prognostizierbaren Entwicklungen vor dem Hintergrund der vereinbarten Profit Split-Regelung bei den Produktentankern abweichend ein Beteiligungsertrag ergeben.

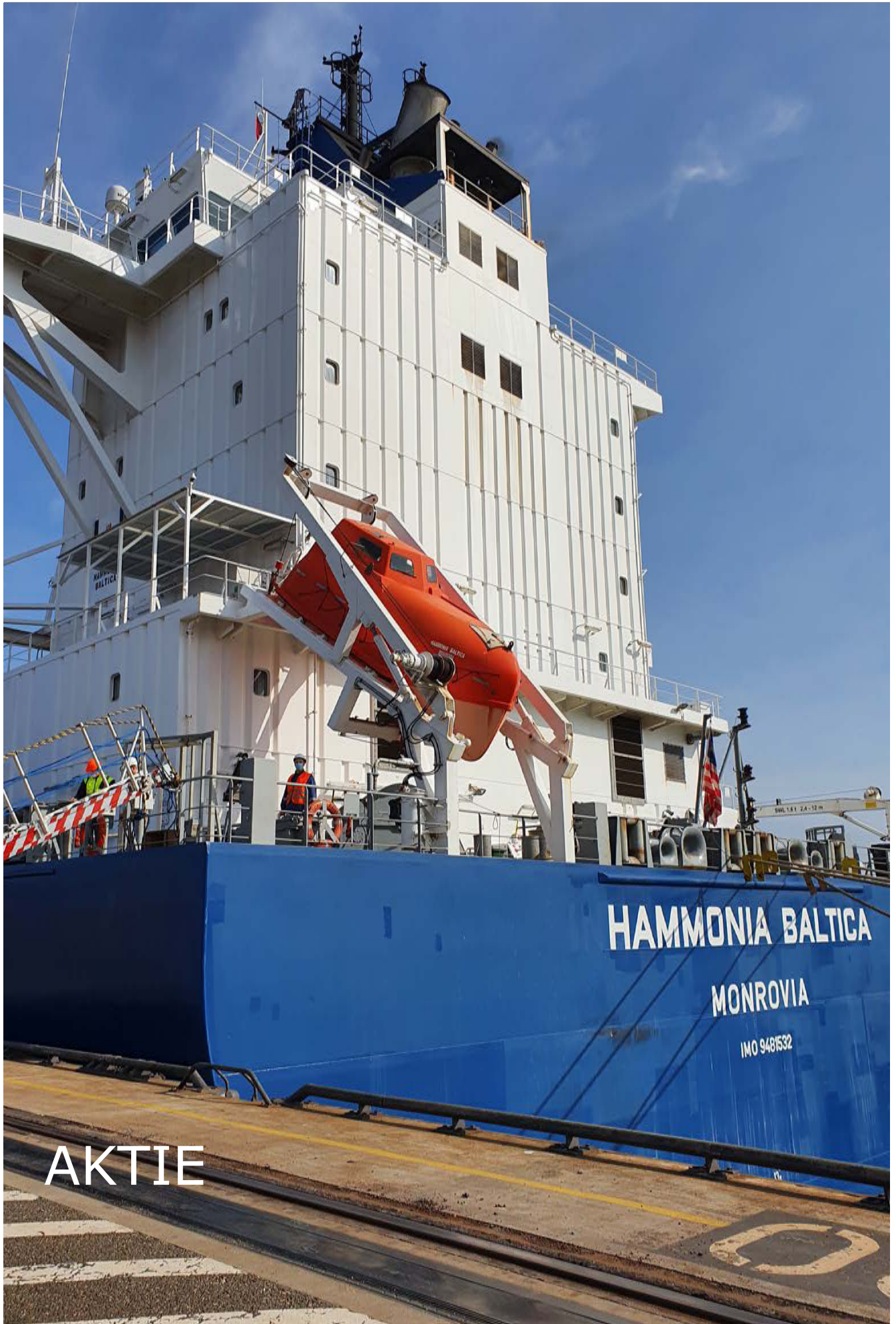
An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Aktionärinnen und Aktionären für Ihre Treue zu unserem Unternehmen sowie beim Aufsichtsrat für die stets konstruktive und effektive Zusammenarbeit bedanken. Vor uns liegt ein erneut spannendes Geschäftsjahr.

Mit freundlichen Grüßen

Hamburg, den 10. Mai 2023

Vorstand





AKTIE



# 2 Aktie

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

Der Russland-Ukraine-Konflikt, die daraufhin explodierenden Energiepreise, welche die Inflation auf neue Rekordwerte trieben, sowie die rasche und deutliche Abkehr der Notenbanken von ihrer Nullzins-Politik – so stieg der Leitzins im Euroraum von 0 auf 2,5 % und in den USA sogar auf 4,4 % – sorgten im Jahr 2022 global an den Börsen für hohe Kursverluste. Weltweit haben im Berichtsjahr 76 der insgesamt 123 Leitindizes an Wert verloren. In den USA brach der Nasdaq 100 um fast ein Drittel ein, der Leitindex Dow Jones verbuchte mit einem Kursverlust von 9 % das schwächste Börsenjahr seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008. Der deutsche Leitindex DAX beendete das schwache Börsenjahr 2022 mit 13.924 Zählern und hat damit auf Jahres-sicht etwas mehr als 12 % an Wert verloren. Einem guten Jahresstart, an dem der DAX zunächst noch auf ein neues Rekordhoch von 16.272 Punkten geklettert war, folgte eine bis in den Herbst andauernde Abwärtskorrektur. Ende September 2022 fiel der DAX im Tief auf 11.976 Punkte. Hiernach setzte eine kurze Zwischenrally mit rascher und starker Kurs-erholung ein, getrieben durch die Hoffnung auf ein etwas gemäßigteres Tempo der US-Notenbank Fed bei der Zinswende und der Abkehr Chinas von seiner Null-Covid-Politik. In Folge konnte der DAX bis Ende November 2022 auf etwas mehr als 14.500 Punkte zulegen. Mit Blick auf schlechte Konjunkturaussichten und der Befürchtung weiter stark steigender Zinsen überwiegte nun wieder der Pessimismus an der Börse und der DAX fiel bis zum Jahresende unter die psychologisch wichtige Marke von 14.000 Zählern.

Auf den Schifffahrtsmärkten haben die rekordhohen Fracht- und Charraten in der ersten Jahreshälfte 2022 Reedern Milliardengewinne beschert und zumindest bis zum Ende des Frühjahres 2022 für steigende Aktienkurse gesorgt. Im Zuge der einsetzenden Normalisierung des Containermarktes und zunehmenden Rezessionsängsten stiegen die Sorgen vor sinkenden Frachtraten, die Aktien großer Container-Reedereien gaben im Juni 2022 teils stark nach. Da die Frachtraten tatsächlich ihren Höhepunkt überschritten hatten und im zweiten Halbjahr 2022 eine Normalisierung einsetzte, gaben die Papiere von Container-Reedereien bis Ende September weiter nach, gefolgt von einer leichten Aufwärtskorrektur im Zuge der Erholungsrally des Gesamtmarktes. Der Vergleichsindex New ConTex (ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe) entwickelte sich vergleichbar zu den Aktienkursen der Container-Reedereien. Ende März 2022 stieg er auf einen neuen Rekordwert von 3.578 Punkten, fiel bis Mitte Mai 2022 auf knapp 3.120 Punkte zurück, konnte eine darauffolgende Erholung auf über 3.300 Punkte nicht halten und stürzte bis zum Jahresende 2022 auf 783 Punkte ab. Dies entspricht auf Jahressicht einem Wertverlust von etwas mehr als 70 %.

Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG folgte diesem starken Abwärtstrend in 2022 nicht, wies jedoch eine sehr volatile Entwicklung mit wechselnden Kursauf- und -abschlägen auf. Dabei kletterte die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG in 2022 immer wieder auf neue mehrjährige Höchstwerte und in der Spitze auf 320 EUR. Selbst das Niveau des Jahrestiefs von 220 EUR hatte die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding jahrelang nicht erreicht. Im Gegensatz zum New ConTex und dem Gesamtmarkt gelang der Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG ein positiver Jahresabschluss: Mit einem Jahresschlusskurs von 278 EUR verbuchte sie einen Kursgewinn von 4,5 %. Gleichzeitig weitete sich die Marktkapitalisierung von 31,4 Mio. EUR im Vorjahr auf 37,9 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 aus.

## Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG

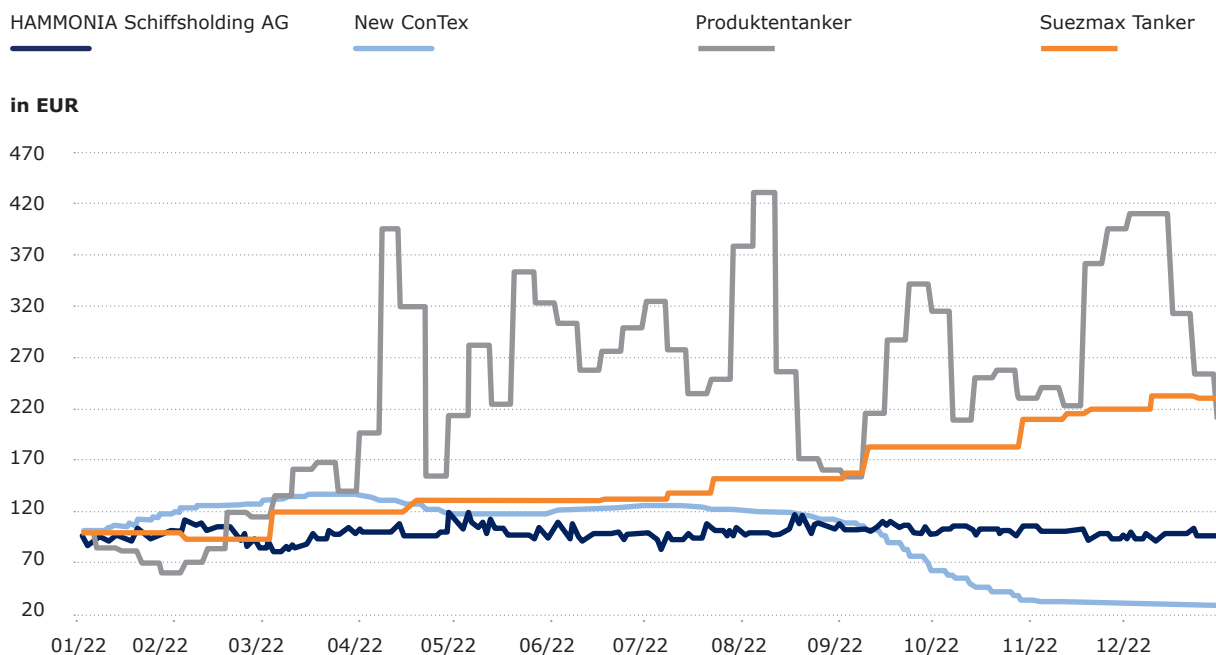
in EUR



Aufgrund der verstärkten Investitionen in den Tankerschiffmarkt zieht die Gesellschaft zur besseren Vergleichbarkeit neben dem New ConTex zwei weitere Indizes heran: Einerseits für Produktentanker die Spoteinnahmen für eine theoretische Atlantik-Rundreise (vergleichbar mit der Basis für die vereinbarte

Profit-Split-Regelung bei den Schiffen der Gesellschaft) sowie die berichteten 1-Jahreszeitchartern für Suezmax Tanker. Der Tankerschiffmarkt hat sich im Jahresverlauf 2022 zunehmend erholt mit klarer Aufwärtstendenz der Charter-/Frachtraten (s. Angaben unter 3.2 Wirtschaftsbericht).

### Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zum Container Ship Time Charter Assessment Index (New ConTex) sowie Spoteinnahmen für eine theoretische Atlantik-Rundreise (Produktentanker) bzw. 1-Jahreszeitcharterraten (Suezmax Tanker)

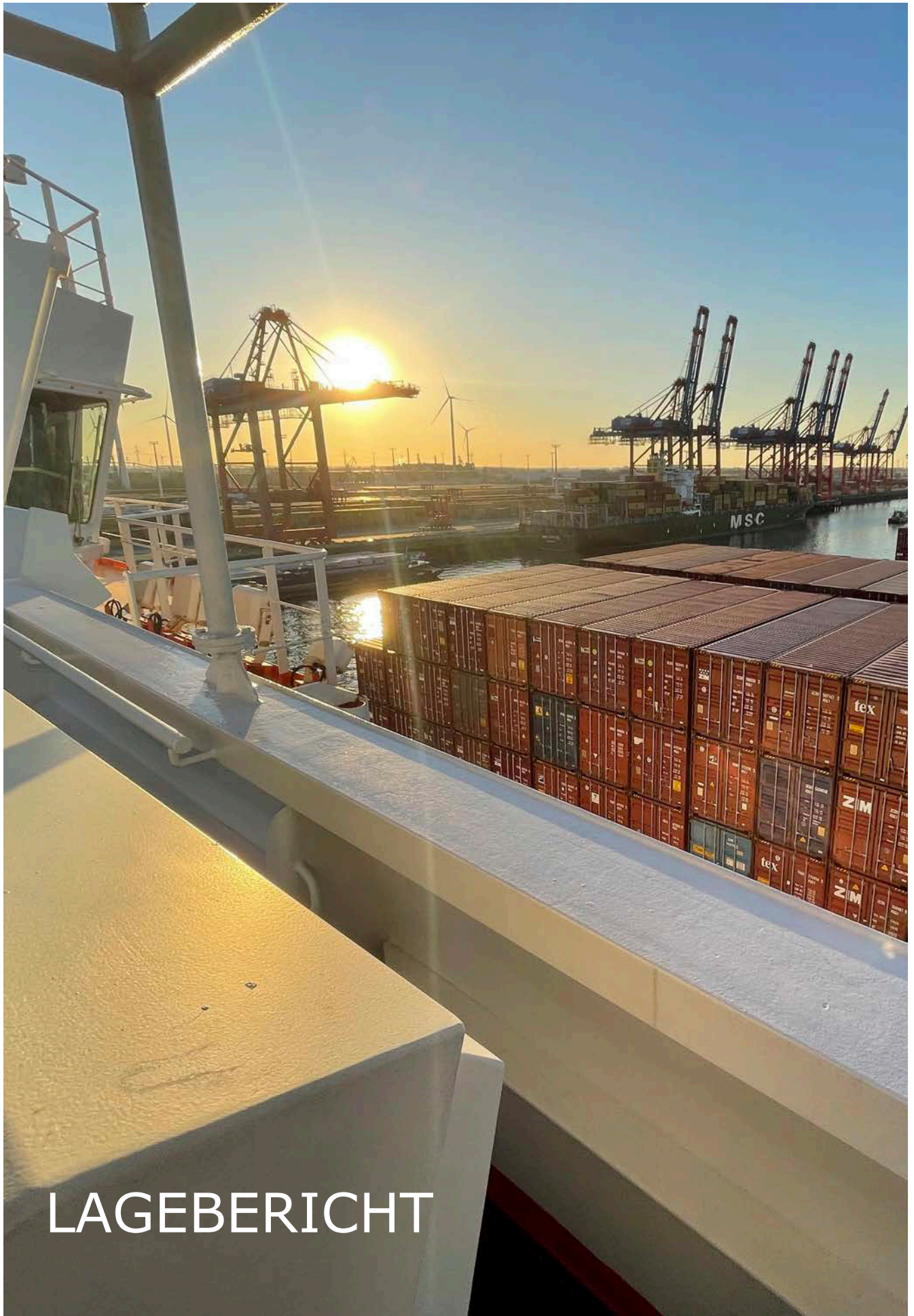


### BASISDATEN ZUR AKTIE

<b>WKN / ISIN</b>	A0MPF5 / DE000A0MPF55
<b>Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg</b>	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
<b>Börsensegment</b>	Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg)
<b>Aktiengattung</b>	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
<b>Aktienanzahl</b>	136.414 Stück
<b>Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag</b>	37.923.092,00 EUR (Vj. 31.375.220,00 EUR)
<b>Rechnerischer Anteil am Grundkapital</b>	56,00 EUR
<b>Aktionärsstruktur</b>	HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG: ca. 48 % Freefloat: ca. 52 %
<b>Ergebnis je Aktie</b>	136,84 EUR (im Vorjahr: 149,35 EUR)

### AKTIENKURSE IM BERICHTSJAHR

Höchstkurs	29.04.2022	320,00 EUR
Tiefstkurs	04.03.2022	220,00 EUR
Anfangskurs	03.01.2022	266,00 EUR
Schlusskurs	30.12.2022	278,00 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 Einschiffsgesellschaften 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 (beziehungsweise deren Tochtergesellschaft) übernimmt alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Schiffe der Schiffsgesellschaften.

### 3.1.3 Steuerungssystem

Die Steuerung der Unternehmensgruppe basiert auf einem einheitlichen und methodischen Vorgehen. Dabei werden unterschiedliche finanzielle und nichtfinanzielle 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.

Grundsätzlich sichern positive Entwicklungen an den Schiffsmärkten und die erfolgten Charterverlängerungen bei akzeptablen Kreditrisiken auf Seiten der Charterer 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

Der internationale Währungsfonds (IWF) geht für das Jahr 2022 von einem Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,4 % aus. Die globale wirtschaftliche Aktivität wurde durch den Russland-Ukraine-Konflikt, die hohe Inflation, den Anstieg der Leitzinsen und der raschen Ausbreitung des Coronavirus in China gedämpft. Die rückläufige konjunkturelle Dynamik in China hat das Welthandelwachstum reduziert. Der IWF rechnet für 2022 mit einem Anstieg des Welthandelsvolumens (Waren und Dienstleistungen) um 5,4 %.

Die Welthandelsorganisation (WTO) hatte für das Jahr 2022 noch im Oktober 2022 ein Wachstum des globalen Welthandels (Waren) oberhalb der Erwartungen und ein Plus von 3,5 % angenommen. Per April 2023 korrigierte sie die Zuwachsrate auf +2,7 %. Das vierte Quartal hatte einen stärkeren Abschwung gebracht als erwartet, wozu mehrere Faktoren beigetragen haben, u.a. die hohe globale Inflation, die daraufhin striktere Zinspolitik der Notenbanken sowie Coronavirus-Wellen, welche den Handel und die Produktion in China gestört haben.

Dem Kieler Trade Indicator nach hat sich der Weltmarkt zum Jahresende 2022 stabilisiert, vor allem in der EU und Deutschland. Jedoch zeigt sich die Menge der verschifften Container infolge der schwachen Weltkonjunktur deutlich rückläufig. Zu Jahresbeginn 2022 waren noch mehr als 14 Mio. Container (20-Fuß-Standardcontainer) auf den Weltmeeren unterwegs, zum Jahresende 2022 ist ihre Zahl auf gut 13 Mio. gesunken.

### Containerschiffmarkt

Der Containerschiffmarkt war mit Rekordwerten – sowohl bei den Fracht- als auch den Charraten, welche das 5- bis 6-fache des Niveaus vor der Corona-Krise erreichten – in das Jahr 2022 gestartet. Im Zuge

der einsetzenden Normalisierung der Lieferketten, als sich das Handelsvolumen und die Überlastung in den Häfen verringerten, setzte im zweiten Halbjahr 2022 eine scharfe Korrektur ein. Gemäß Crisil Research waren die Charraten in den ersten sieben Monaten 2022 im Jahresvergleich um 156 % gestiegen. Zum Jahresende zeigten die Charraten\* für alle Containerschiffssegmente im Vorjahresvergleich einen erheblichen Rückgang in einer Bandbreite von 59 bis 71 % auf, haben sich aber im Vergleich zum November 2022 erstmals wieder stabilisiert.

Größe in TEU	Dezember 2022 USD/Tag	Dezember 2021 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	52.000	135.000	-61
5.600	35.000	102.000	-66
4.000	25.000	87.000	-71
2.500	18.000	61.000	-70
1.700	14.000	44.000	-68
1.000	12.000	29.500	-59

\*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Die Normalisierung auf dem Containerschiffmarkt spiegelte sich im Jahresverlauf in abnehmenden Staus vor den Häfen und damit einer sinkenden Verspätungsdauer der Schiffe wider. Diese ging von rund acht Tagen zu Jahresbeginn 2022 auf knapp fünf Tage zum Jahresende zurück, gleichzeitig legte die Anzahl der pünktlich eintreffenden Schiffe von knapp 30 % auf 57 % zu.

Die Neubestellungen von Containerschiffen beliefen sich in 2022 auf 363 Schiffe mit 2,7 Mio. TEU (Vj. 556 Schiffe mit 4,2 Mio. TEU), was zwar gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um mehr als ein Drittel entspricht, doch historisch auf TEU-Basis den drittgrößten Wert darstellt. Der Auftragsbestand belief sich zum Jahresende 2022 mit 7,5 Mio. TEU ebenfalls auf einen Rekordwert. Vor diesem Hintergrund und angesichts der bereits in 2022 umfangreich in den Markt gebrachten Tonnage (182 Einheiten mit 1,0 Mio. TEU) warnt Alphaliner erstmals vor möglichen Überkapazitäten im Markt. Das Verhältnis zwischen den Auftragsbüchern der Werften und der aktiven Flotte von 6.512 Einheiten mit 26,4 Mio. TEU (Vj. 6.314 mit 25,3 Mio. TEU) war in der Spitze bereits auf 30 % gestiegen und betrug zum Jahresende 2022 29 %. Zwei Jahre zuvor hatte sich dieses Verhältnis noch auf 9 % belaufen.

Verschrottet wurden in 2022 lediglich 5 Einheiten mit etwas mehr als 10.000 TEU (Vj. 19 Einheiten mit 16.521 TEU). Die inaktive Flotte hat sich zum Jahresende 2022 leicht auf 2,6 % erhöht (Vj. 0,6 %).

#### Tankermarkt

Im Jahr 2022 befand sich der Tankermarkt auf Erholungskurs und verbesserte sich nach der schlechten Performance in 2021 im Jahresverlauf 2022

zunehmend weiter. Einer der Haupttreiber für diese Trendumkehr war der Russland-Ukraine-Konflikt. So profitierte der Tankermarkt von der Umverteilung russischer Exporte bzw. europäischer Importe und den Auswirkungen direkter Sanktionen auf die Tonnage sowie einer verbesserten globalen Ölnachfrage und -versorgung nach der Corona-Pandemie. Im Jahresdurchschnitt 2022 lagen die Tankereinnahmen Clarkson zu Folge bei 40.766 USD/Tag, was mehr als dem Fünffachen des zuletzt im Jahr 2021 verzeichneten Jahrestiefs von 7.127 USD/Tag entspricht. Besonders starke Zuwächse wurden in den mittelgroßen Rohöl- und Produktentankersegmenten verbucht, so legten die Aframax-Einnahmen durchschnittlich auf 55.967 USD/Tag (+579 % gegenüber 2021) zu.

Die Zeitcharterraten für sämtliche Tankersegmente haben sich zum Jahresende 2022 im Vorjahresvergleich in einer Bandbreite von 48 bis 69 % erhöht:

Größe in TEU	Dezember 2022 USD/Tag	Dezember 2021 USD/Tag	Veränderung in %
HANDY	28.500	11.250	+61
MR	35.000	12.000	+66
LR1	42.500	13.500	+68
LR2	52.500	16.500	+69
AFRA	41.000	16.000	+61
SUEZ	35.000	18.250	+48
VLCC	48.500	21.500	+56

Der Tankermarkt hat in 2022 einerseits von einer Ausweitung der Ölproduktion um 4 %, andererseits von veränderten Marktstrukturen profitiert. Als eine Folge des Russland-Ukraine-Konflikts haben die EU und Russland im Berichtsjahr neue Lieferanten bzw. neue Abnehmer gefunden. So nahmen China, Indien und die wichtigsten asiatischen Länder in 2022 stetig größere Mengen russischen Rohöls ab. Entsprechend stiegen die Seefrachtexporte und Tonnenmeilen, letztere kletterten in 2022 auf historische Rekordniveaus. Am 5. Dezember 2022 begann mit dem Inkrafttreten des EU-Verbots russischen Ölhandels eine neue Ära, begleitet von der G7-Preisobergrenze für Rohöl und Erdöl mit Ursprung in oder Export aus Russland von 60 US-Dollar/Barrel.

Das Tanker-Orderbuch belief sich Clarkson Research Services zu Folge trotz des deutlichen Erlösanstiegs nur auf 6,2 % der bestehenden Flotte, bzw. 2,1 % der Suezmax Tankerflotte. Das ist das schwächste Orderbuch seit Jahrzehnten.

### 3.2.2 Geschäftsverlauf

#### MS „HAMMONIA BEROLINA“

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

Ebenfalls im Mai 2022 konnte das MS „HAMMONIA BEROLINA“ refinanziert werden, um auch bei diesem Schiff unmittelbar an den extrem gestiegenen Marktwerten zu partizipieren, ohne das Eigentum am Schiff aufgeben zu müssen. Die Mittel aus der Refinanzierung des MS „HAMMONIA BEROLINA“ wurden für die Sicherstellung der Indienststellung der beiden Produktentanker und für die Unterdeckungen aus der vorgesehenen temporären Aussetzung der Zeitcharter im Zusammenhang mit dem Managementwechsel beim MT „AURA M“ verwendet.

Im Dezember 2022 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG ein Kaufangebot eines unabhängigen Dritten für die MS „HAMMONIA BEROLINA“ erhalten und angenommen, mit Wirksamkeit zum 20. Dezember 2022. Der Kaufpreis beläuft sich auf einen Betrag von 22,75 Mio. USD bei einer sofortigen Lieferung. Nach Ablösung der bestehenden Finanzierung verbleibt für die Gesell-

schaft ein Mittelzufluss von ca. 8 Mio. USD, der zunächst zur Stärkung des Betriebskapitals dient. Mit Blick auf den Barwert der zukünftigen Cashflows aus der bestehenden Chartervereinbarung und den angenommenen Restwert des Schiffes ist der angebotene Kaufpreis ausweislich eines Gutachtens eines unabhängigen Sachverständigen als angemessen zu bezeichnen, zumal die Gesellschaft durch die Transaktion keine Betriebs- und Kostenrisiken mehr zu tragen hat.

#### Verkauf des MS „HAMMONIA BEROLINA“ führte zu Prognoseanpassung für das Geschäftsjahr 2022

Nach dem im November 2021 erfolgten internen Verkauf des Schiffes und der damit verbundenen Hebung der stillen Reserven im Schiffswert, hatte die Eigentümergesellschaft noch einen Restbuchwert von ca. EUR 26 Mio. aktiviert, von dem anteilig ein Betrag von EUR 20,5 Mio. auf die Beteiligung der Gesellschaft entfiel.

Insofern entstand bei der Hammonia Schiffsholding AG bei Umsetzung der Transaktion ein Abwertungsbedarf auf den Beteiligungsbuchwert von ca. 3,5 Mio. EUR, der eine Anpassung der Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2022 erforderlich machte.





## MS „LUTETIA“

Das von der MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG gehaltene Schiff MS „LUTETIA“ wurde am 4. März 2022 intern an die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG („Lutetia 2.0“) verkauft und übertragen. Grundsätzlich haben sich die Beteiligungsquote (79,67 %) und die Konditionen (Vorzugskommanditkapital) der Gesellschaft an dem Schiff nicht verändert. Durch den Verkauf ist eine Hebung der bisherigen stillen Reserven erfolgt, da der am aktuellen Marktwert orientierte Verkaufspreis von ca. 44,5 Mio. USD über dem aktuellen Buchwert des Schiffes (7,24 Mio. EUR per 31.12.2021) lag. Dem sich hieraus ergebenden Ertrag standen jedoch im Jahresverlauf 2022 höhere Abschreibungen auf die neuen bilanziellen Anschaffungskosten in Höhe von 6,8 Mio. EUR gegenüber.

Nach dem internen Verkauf konnte das MS „LUTETIA“ auf Basis des dann aktuellen Marktwertes des Schiffes refinanziert werden, ohne dass es dabei signifikante Rückgriffsrechte auf die Gesellschaft in nennenswertem Umfang gibt (z.B. kein LTV-Covenant). Dadurch konnte die Gesellschaft unmittelbar an den extrem gestiegenen Marktwerten partizipieren, ohne das Eigentum am Schiff aufgeben zu müssen.

## Erwerb von zwei Produktentankern: MS „HAMMONIA ATHENE“ und MS „HAMMONIA ARTEMIS“

Die durch die Refinanzierung des MS „LUTETIA“ freigesetzten Mittel hat die HHX zum Ankauf von zwei in den Jahren 2015/2016 gebauten Produktentankern mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt zu einem Ankaufspreis von insgesamt 50,5 Mio. USD verwendet. Käufer sind zwei (nahezu) 100% Tochtergesellschaften der HHX (Beteiligungsquote: 99,89 %; den Rest halten der technische sowie der kaufmännische Manager). Die Schiffe haben nach einem Reparaturaufenthalt, u.a. zur Klasseerneuerung, eine 5-jährige Zeitcharter auf marktüblichem Niveau mit WECO-Tankers angetreten. Zusätzlich zur festen Charrate wurde ein Profit Split vereinbart, so dass die Gesellschaft auch an den erwarteten positiven Marktentwicklungen partizipiert. Bei einem der beiden Schiffe (HAMMONIA ARTEMIS) wurde dem Charterer eine Kaufoption am Ende der 5-jährigen Festcharter zu einem Ausübungspreis von USD 29 Mio. eingeräumt.

Die Arbeiten an den Tankern umfassten auch eine hochwertige Polymerbeschichtung der Tanks, für welche der Charterer einen Charteraufschlag zahlt. Aufgrund einer außerordentlichen Hitzewelle in Griechenland, der unvorhersehbaren Notwendigkeit eines mehrfachen Strahlens der Ladetanks zur Erreichung der erforderlichen Oberflächenbeschaffenheit für die Neubeschichtung sowie Logistikproblemen des Farbherstellers, haben sich Mehrkosten sowie Verzögerungen im Projektablauf ergeben. Der Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ wurde am 4. Oktober 2022, der Produktentanker „HAMMONIA ATHENE“ am 2. Dezember 2022 in die vereinbarte 5-jährige Zeitcharter mit WECO-Tankers angeliefert.

Die Ablieferung des zweiten Produktentankers fiel in eine Phase weiterhin boomender Tankermärkte, so dass der Vorstand trotz der erheblichen Zeit- und Kostensteigerungen aufgrund des vereinbarten Profit Splits davon ausgeht, dass sich das Investment in die beiden Produktentanker als sehr rentabel herausstellen wird. Sowohl Frachtraten und Schiffswerte liegen momentan deutlich über den geplanten Werten und auch über den Anschaffungskosten (inkl. Umbaukosten).

Angesichts der hohen Mehrkosten lässt die Gesellschaft derzeit durch ihre Anwälte mögliche Regressansprüche gegen den griechischen Reparaturbetrieb und den amerikanischen Farbhersteller sowie Ansprüche unter den Schiffsversicherungen (Kasko und Loss of Hire) prüfen.

## MT „AURA M“

Beim MT „AURA M“ wurde das zuvor durch die Seacon Ships Management Co., Limited, Qingdao, China, durchgeführte technische Management am 28. Februar 2022 durch die Hammonia Energy GmbH & Co. KG übernommen. Aufgrund der sich häufenden Beschwerden des Charterers Mercuria bestand eine konkrete Gefahr einer außerordentlichen Kündigung des Chartervertrages. Der Charterer war mit dem Wechsel des Managements einverstanden gewesen und hat diesen zunächst unterstützt. Mit diesem Wechsel des technischen Managements ging vertragsgemäß eine Suspendierung der Zeitcharter einher bis zum Wiedererlangen der technischen Akzeptanz durch verschiedene Oilmajors. Das Schiff wurde in diesem Zeitraum stattdessen durch Mercuria mit eigener Ladung am Spotmarkt beschäftigt.

Nachdem die notwendigen Inspektionen erfolgt sind, haben am 09. Juni 2022 verschiedene Oilmajors das Schiff in technischer Hinsicht akzeptiert. Vertragsgemäß ist das Schiff damit seit dem 16. Juni 2022 (dem Ende einer kommerziellen Reise) wieder unter der Zeitcharter beschäftigt (On-hire) gewesen. Der Zeitcharterer hat allerdings die seitdem fälligen Charterraten nicht gezahlt, sondern argumentiert, dass die Voraussetzungen für den Wiedereintritt in die Zeitcharter nicht gegeben seien. Stattdessen solle das Schiff weitere Reisen auf dem Spotmarkt antreten.

Nach mehreren vorherigen Mahnungen hat die Gesellschaft am 05. August 2022 eine letzte Mahnung zugestellt, verbunden mit der Ankündigung, das Schiff aus der Zeitcharter abziehen. Der Zeitcharterer hat daraufhin seinerseits am 09. August 2022 die Charter gekündigt. Vermutlich um eine bessere Ausgangsposition für eine zu erwartende Arbitrage zu erzielen, hat der Zeitcharterer eine aus Sicht unserer deutschen und englischen Anwälte überzogene Gegenforderung konstruiert und das Schiff arretiert, um eine Sicherheit für ein Schlichtungsverfahren (Arbitrage) zu erreichen. Der Arrest des Schiffes konnte nach Hinterlegung einer Sicherheitsleistung aufgehoben und die bereits während des Arrests vorverhandelte neue Zeitcharter mit einem bonitätsstarken Charterer geschlossen werden. Der MT „AURA M“ wurde am 22. September 2022 in eine mindestens 12, maximal 20 Monate laufende

Zeitcharter angeliefert. Die vereinbarte Charrate beträgt 31.500 USD/Tag für die ersten 14 Monate (+/- 60 Tage). Der Charterer hat darüber hinaus eine Option zur Verlängerung um sechs Monate zu einer Rate von 35.000 USD/Tag. Der Vorstand geht derzeit davon aus, dass der Charterer diese Verlängerungsoption ziehen wird.

Die Höhe der hinterlegten Sicherheitsleistung (in Form einer teilweise barunterlegten Bankgarantie) beläuft sich auf 5,5 Mio. USD. Der Vorstand geht aber auf Basis der Stellungnahmen der Anwälte unverändert davon aus, dass die geltend gemachten Forderungen des ehemaligen Zeitcharterers im folgenden Arbitrageverfahren abgewiesen und stattdessen die eigenen Forderungen verbindlich festgestellt werden. Bislang verläuft das Schiedsverfahren nach Plan.

#### Ordentliche Hauptversammlung 2022: Aufsichtsratswahlen

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 fanden turnusmäßige Neuwahlen des Aufsichtsrats statt. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats wurden erneut in das Gremium gewählt. Zusätzlich wurde Herr Dr. Jan Klasen, Dipl. Kfm., Frankfurt am Main, als Ersatzmitglied für sämtliche Aufsichtsratsmitglieder bis zum Ende der Hauptversammlung, welche über die Entlastung der Organmitglieder für das Geschäftsjahr 2026 beschließt, gewählt. Herr Dr. Jan Klasen folgt für das zeitlich zuerst ausscheidende Mitglied nach. Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung hat sich der Aufsichtsrat wie folgt neu konstituiert: Herr Werner Berg wurde als Vorsitzender, Herr Michael Hummel als sein Stellvertreter bestätigt.

#### 3.2.3 Beteiligungen

Zum 31. Dezember 2022 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an sechs aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören der MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT), die MS „LUTETIA 2.0“ 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 bei Letzteren um die Eigentums-gesellschaften von drei Containerschiffen mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005), 2.546 TEU



(„HAMMONIA BEROLINA“, Baujahr 2007 und 2.789 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011). Darüber hinaus gehören zum Beteiligungsportfolio der HAMMONIA Schiffsholding AG über die (nahezu) 100% Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG zwei Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt („ATHENE“, Baujahr 2015; „ARTEMIS“, Baujahr 2016). Da zum Bilanzstichtag die Übergabe des im Dezember 2022 verkauften MS „HAMMONIA BEROLINA“ noch nicht erfolgt war, behalten wir die Einbeziehung dieser Beteiligung in diesem Bericht bei. Die Übergabe an die Käufer erfolgte schließlich am 5. Januar 2023.

### 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	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	86	51	35
Sonstige betriebliche Erträge	416	46	370
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-795	-2.711	1.916
Erträge aus Beteiligungen	29.531	23.726	5.805
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	92	0	92
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-10.654	0	-10.654
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-11	-6	-5
Steuern vom Einkommen und Ertrag	2	-2	4
<b>Periodenüberschuss</b>	<b>18.667</b>	<b>21.104</b>	<b>-2.437</b>

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist im Wesentlichen durch Beteiligungserträge und Abschreibungen auf Finanzanlagen geprägt.

Wie auch im Vorjahr wurden die Umsatzerlöse in Höhe von 86 TEUR aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 416 TEUR resultieren im Wesentlichen aus Kurserträgen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 1.916 TEUR auf 795 TEUR vermindert. Sie betreffen in Höhe von 413 TEUR Kursaufwendungen – im Wesentlichen aufgrund der Stichtagsbewertung der Rückstellungen für aufschiebend bedingte Besserungsscheine. Das Vorjahr enthält direkte Aufwendungen in Höhe von 2.330 TEUR aus der Erhöhung der Verpflichtung aus den Besserungsscheinen. Der verbleibende 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 29.531 TEUR (Vj. 23.726 TEUR) betreffen die Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Beteiligung an Schiffahrtsgesellschaften. Die Gewinnansprüche resultieren in Höhe von 27.721 TEUR aus Schiffverkäufen. Weitere 1.810 TEUR ergeben sich aus laufenden Gewinnen der betreffenden Gesellschaften.

Die Zinserträge in Höhe von 92 TEUR resultieren aus an ein Tochterunternehmen ausgereichte langfristige Darlehen.



Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 musste eine außerplanmäßige Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG in Höhe von 6.782 TEUR analog zur Beteiligungsquote vorgenommen werden. Vor dem Hintergrund des Einbruchs am Containermarkt steigt das Risiko, dass Charterer nach Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung oder Nachverhandlung der Zeitcharter suchen. Die Gesellschaft hat daher eine außerplanmäßige Abschreibung auf den Restbuchwert des Schiffes vorgenommen und hält die nicht liquiditätswirksame Korrektur der Differenz zwischen Marktbewertung und Restbuchwert für risikoadäquat vor dem Hintergrund einer charterfreien Bewertung von 15,5 Mio. USD durch einen sachverständigen Dritten. In Verbindung mit dem zuvor erläuterten notwendigen Abwertungsbedarf auf den Beteiligungsbuchwert des MS „HAMMONIA BEROLINA“ in Höhe von 3.494 TEUR und weiteren Abschreibungen in Höhe von 378 TEUR auf nicht mehr aktive Einschiffgesellschaften summieren sich die Abschreibungen auf Finanzanlagen auf 10.654 TEUR.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 11 TEUR resultieren aus Darlehen verbundener Unternehmen.

Insgesamt weist die HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2022 einen Jahresüberschuss in Höhe von 18.667 TEUR (Vj. 21.104 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	2022	2021	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-266	-768	502
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-3.168	1.568	-4.736
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	2.012	226	1.786
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel</b>	<b>-1.422</b>	<b>1.026</b>	<b>-2.448</b>
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	218	28	190
Liquide Mittel am Anfang der Periode	1.482	428	1.054
Liquide Mittel am Ende der Periode	278	1.482	-1.204



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 -266 TEUR aus.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von -3.168 TEUR resultiert aus dem Saldo von erhaltenen Beteiligungserträgen in Höhe von 30.286 TEUR, aus Auszahlungen für die Erhöhung an Beteiligungen (46.483 TEUR), Zuflüssen aus verschiedenen Kapitalrückzahlungen (13.026 TEUR) sowie erhaltenen Zinsen (3 TEUR).

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 2.012 TEUR ergibt aus Zuflüssen aus der Aufnahme von Darlehen (2.032 TEUR) abzüglich der Tilgung von Darlehen (20 TEUR).

Hieraus resultierte eine zahlungswirksame Verminderung der liquiden Mittel um -1.422 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 31. Dezember 2022 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 278 TEUR.



### 3.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zum 31. Dezember 2021 wie folgt dar:

	31.12.2022		31.12.2021		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
<b>Vermögen</b>					
Finanzanlagevermögen	58.646	98	35.843	92	22.803
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	940	2	1.570	4	-630
Liquide Mittel	278	0	1.482	4	-1.204
Rechnungsabgrenzungsposten	27	0	29	0	-2
	<b>59.891</b>	<b>100</b>	<b>38.924</b>	<b>100</b>	<b>20.967</b>
<b>Kapital</b>					
Eigenkapital	51.714	86	33.047	85	18.667
Rückstellungen	5.956	10	5.619	14	337
Verbindlichkeiten	2.221	4	258	1	1.963
	<b>59.891</b>	<b>100</b>	<b>38.924</b>	<b>100</b>	<b>20.967</b>

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementär-gesellschaften. Es umfasst zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen Beteiligungen an sechs (Vj. vier) aktiven Schiffahrtsgesellschaften. Darüber hinaus betrifft das Finanzanlagevermögen langfristige Darlehen an eine Tochtergesellschaft (Einschiffsgesellschaft).

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2021 resultiert in Höhe von 30.351 TEUR aus der Einzahlung von Eigenkapital in die beiden Produktentanker MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. Weitere Veränderungen betreffen in Höhe von 8.973 TEUR Ausschüttungen der MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG, in Höhe von 2.514 TEUR (inkl. aufgelaufener Zinsen) die Ausreichung von Darlehen an eine Tochtergesellschaft, in Höhe von 13 TEUR den Erwerb einer neuen Beteiligung sowie 96 TEUR erforderliche Einzahlungen in die MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG zur Abwicklung der Gesellschaft.

Eine weitere Veränderung betrifft die Übertragung der Kommanditbeteiligung an der „MS Lutetia Nova“ Schiffahrts GmbH & Co. KG auf die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG. Zum 4. März 2022 hat die „MS LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ihr Containerschiff an die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG veräußert. Den aus dem Schiffsverkauf resultierenden Gewinnanspruch hat die Gesellschaft entnommen und in die übernehmende Schiffahrtsgesellschaft als Eigenkapital eingelegt. Insgesamt hat sich hieraus der Beteiligungsansatz an der „MS LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG um 4.054 TEUR vermindert und der Beteiligungsansatz an der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG um 13.510 TEUR erhöht.

Das Finanzanlagevermögen verminderte sich durch außerplanmäßige Abschreibungen von Beteiligungsansätzen in Höhe von insgesamt 10.654 TEUR.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen Tochtergesellschaften bzw. Beteiligungsunternehmen aus noch nicht gezahlten Gewinnansprüchen sowie im geringen Umfang Steuererstattungsansprüche. Die Forderungen aus Gewinnansprüchen haben sich im Zuge der Übertragung der Kommanditbeteiligung an der „MS LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG auf die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG vermindert.

Die liquiden Mittel verringerten sich stichtagsbedingt durch Investitionen in Finanzanlagen um 1.204 TEUR auf 278 TEUR.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 31. Dezember 2022 ein Eigenkapital in Höhe von 51.714 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 durch den im Geschäftsjahr 2022 erwirtschafteten Jahresüberschuss um 18.667 TEUR. Die Eigenkapitalquote lag mit 86 % (Vj. 85 %) leicht

über dem Vorjahresniveau.

Die Rückstellungen erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 – im Wesentlichen aufgrund von Währungseffekten – stichtagsbedingt um 337 TEUR auf 5.956 TEUR. Sie betreffen wie im Vorjahr im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen. Die Rückstellung ist zum 31. Dezember 2022 mit 6.313 TUSD mit dem Maximalbetrag dotiert.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG haben sich gegenüber dem Vorjahr um 1.963 TEUR auf 2.221 TEUR erhöht. Sie umfassen zum 31. Dezember 2022 mit 2.185 TEUR im Wesentlichen Darlehen verbundener Unternehmen.

### 3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich

Für das Geschäftsjahr 2022 hatte der Vorstand ursprünglich erwartet, 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 zu können. Dieses durch Buchgewinne geprägte Ergebnis (27,75 Mio. EUR entfielen auf den internen Verkauf des MS „LUTETIA“) berücksichtigte bereits geplante Aufwendungen für die Ablösung weiterer Besserungsscheine, deren Realisierung aber ungewiss war. Aus den angekauften beiden Produktentankern erwartete der Vorstand über die voraussichtlichen Beteiligungserträge einen positiven Ergebniseffekt, der in der Bandbreite der Ergebnisprognose berücksichtigt war.

Im Rahmen des Halbjahresberichts 2022 hat der Vorstand mit Blick auf 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 und anderen geopolitischen Risiken, seine Ergebnisprognose für das gesamte Geschäftsjahr 2022 auf eine Bandbreite von 28 Mio. EUR bis 34 Mio. EUR konkretisiert. Aus den zuvor dargestellten Entwicklungen bei den Tankerinvestments erwartete der Vorstand keine Auswirkungen, die zu einer signifikanten Abweichung der ursprünglich für 2022 abgegebenen Prognose führen würden. Beim MT „AURA M“ ging die Gesellschaft auf Basis der Stellungnahmen der Anwälte davon aus, dass die offenen Forderungen gegen Mercuria durchsetzbar seien. Zudem war davon auszugehen, dass die Gesellschaft kurzfristig eine neue Beschäftigung zu besseren Konditionen mit einem bonitätsstarken Charterer vereinbaren kann, was auch erfolgreich umgesetzt werden konnte. Bei den beiden Produktentankern MS „HAMMONIA ATHENE“ und MS „HAMMONIA ARTEMIS“ standen der späteren Anlieferung im Hinblick auf die aktuelle Marktentwicklung über den Planungen liegende höhere Erlöse aufgrund des vereinbarten Profit Splits entgegen. Daher ging der Vorstand auch hier nicht von einer signifikanten Abweichung des Ergebnisbeitrages und einer Prognoseanpassung für das Geschäftsjahr 2022 aus.

Am 20. Dezember 2022 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG das mehrheitlich von ihr gehaltene

Containerschiff „HAMMONIA BEROLINA“ zu einem Betrag von 22,75 Mio. USD bei sofortiger Lieferung verkauft. Nach dem im November 2021 erfolgten internen Verkauf des Schiffes und der damit verbundenen Hebung der stillen Reserven im Schiffswert, hatte die Eigentümergeellschaft zum Zeitpunkt des Verkaufs noch einen Restbuchwert von ca. 26 Mio. EUR aktiviert, von dem anteilig ein Betrag von 20,5 Mio. EUR auf die Beteiligung der Gesellschaft entfiel. Insofern entstand bei der HAMMONIA Schiffsholding AG bei Umsetzung der Transaktion ein Abwertungsbedarf auf den Beteiligungsbuchwert von ca. 3,5 Mio. EUR, der eine erneute Anpassung der Ergebnisprognose erforderlich machte. Der Vorstand senkte die Prognose für das 2022er Jahresergebnis daher auf eine Bandbreite von 26,7 Mio. EUR bis 27,7 Mio. EUR.

Tatsächlich hat die HAMMONIA Schiffsholding AG im Geschäftsjahr 2022 ein Jahresergebnis von 18,7 Mio. EUR erwirtschaftet, nachdem im Rahmen der Jahresabschluss-erstellung außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen (Beteiligungsansätze von Schiffsgesellschaften) berücksichtigt wurden (s. zuvor unter 3.3.1 Ertragslage dargestellt). Weitere Besserungsscheine wurden in 2022 nicht abgelöst. Bzgl. der Entwicklungen der Auseinandersetzung mit Mercuria wird auf die unter 3.2.2 Geschäftsverlauf gemachten Angaben verwiesen.

### 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.

Der IWF erwartet gemäß seines letzten „World Economic Outlook“ aus dem Januar 2023 für 2023 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 2,9 %, womit er seine letzte Prognose aus dem Herbst 2022 um 0,2 Prozentpunkte angehoben hat. So haben sich die für den Ausblick nachteiligen Risiken zuletzt abgeschwächt. Chancen bestehen nachfrageseitig durch einen Nachholbedarf in zahlreichen Volkswirtschaften sowie einem schnelleren Rückgang der globalen Inflation, dessen Wachstumsrate der IWF für 2023 auf 6,6 % taxiert. Abwärtsrisiken bestehen in erneuten starken Corona Ausbrüchen in China, einer weiteren Eskalation des Ukraine-Kriegs sowie weiter steigenden Finanzierungskosten, welche die Schuldenkrise verschlimmern könnten. Beim globalen Welthandelsvolumen (Waren und Dienstleistungen) nimmt der IWF trotz sich abschwächender Lieferengpässe einen Rückgang auf +2,4 % für 2023 an.

Für 2023 erwartet die WTO nun ein Welthandelswachstum in Höhe von 1,7 %. Ihre vorherige Schätzung aus dem

Oktober 2022 hat die WTO um 0,7 %-Punkte angehoben, was vor allem an der Entspannung der Corona Pandemiekontrollen in China liegt, welche die angestaute Konsumnachfrage freisetzen und damit wiederum den internationalen Handel ankurbeln dürfte. Gleichwohl verbleiben die Corona Pandemie und die zunehmenden geopolitischen Spannungen, neben den Zinserhöhungen in fortgeschrittenen Volkswirtschaften, welche zudem Schwächen im Bankensystem offenbart haben, die Hauptfaktoren mit Einfluss auf Handel und Output in 2023. Für 2024 rechnet die WTO wieder mit einem stärkeren Welthandelswachstum von 3,4 %, jedoch ist diese Prognose aufgrund der zahlreichen substanziellen Abwärtsrisiken mit größeren Unsicherheiten als üblich behaftet.

Das Schiffsmakler- und Research-Unternehmen Clarksons Platou rechnet für 2023 damit, dass die globalen Containerverschiffungen um 1,6 % sinken, statt um 0,6 % zuzulegen. Gründe für die Revision stellen das seit Herbst 2022 rückläufige Volumen, die hohen Lagerbestände im Einzelhandel in den westlichen Industriestaaten und die durch die Inflation und hohen Zinsen unter Druck geratene Konsumnachfrage dar. DHL Global Forwarding geht daher mindestens bis zur Jahresmitte 2023 davon aus, dass die gesunkene Konsumlaune in westlichen Ländern die Container-nachfrage dämpfen wird. Der Kieler Trade Indicator geht für den globalen Warenverkehr nur von einer „kleinen Verschnaufpause“ aus. Zuletzt hat sich die Frühjahrserholung im globalen Warenverkehr im Februar 2023 bestätigt.

Die Bedingungen auf dem Containerschiffmarkt werden sich in 2023 drastisch von denen des Berichtsjahres unterscheiden. Im Vordergrund stehen eine Rückkehr zur betrieblichen Normalität, eine Bestandskorrektur, der Übergang in einen zyklischen Abschwung und das Inkrafttreten der IMO2023-Regeln.

Durch die Corona-Pandemie wurde die betriebliche Normalität in den Jahren 2020 bis 2022 grundlegend gestört. Warteschlangen vor überlasteten Häfen führten zu einer Verringerung der verfügbaren Kapazität auf dem Markt. In der Spitze hatten die enormen Staus im Januar 2022 13,8 % der globalen Kapazität gebunden. Im Jahresverlauf normalisierten sich die Engpässe zunehmend, die durch sie zurückgehaltene Kapazität sank per Ende November 2022 auf nur noch 5,5 %. Dieser Wert würde in einem normalen Markt rund 2 % betragen. Marktanalysten gehen davon aus, dass der gewöhnliche Wert bis zum Ende des ersten Quartals 2023 erreicht wird. Diese Einschätzung hängt im Wesentlichen von dem Eintritt von zwei Risikofaktoren ab, einem potenziellen Streik an der US-Westküste sowie sich schnell ausbreitende Covid-Wellen in China. Insgesamt sollte sich in 2023 der Zugang zur Schiffs-kapazität normalisieren.

Die derzeit zu beobachtende Korrektur der Lagerbestände vor allem europäischer und nordamerikanischer Importeure dämpft die Nachfrage aktuell sehr stark und unter das Niveau vor der Corona-Pandemie. Per Oktober 2022 hatte sich die verladene Fracht (gemessen in TEU-Meilen) im Vorjahresvergleich um 12,8 % verringert, im Vergleich zu Oktober 2019



um 7,7 %. Analysten gehen davon aus, dass dieser vorübergehende Effekt zum Ende des ersten Quartals 2023 seinen Endpunkt finden wird. Entsprechend seien nur für den Jahresbeginn 2023 der sehr niedrige Grad der Schiffsauslastung und der negative Raten- und Druck vorherrschend. Fraglich ist allerdings, wann – in Abhängigkeit von der Tiefe und Dauer des aktuellen Wirtschaftsabschwungs – der Nachfrageschub kommt. Dessen Eintreffen sehen Analysten bestenfalls in der Hochsaison 2023, schlimmstenfalls erst Anfang 2024.

Mit Blick auf die globale Flottenentwicklung wird in 2023 und 2024 Tonnage in Höhe von 2,5 Mio. und 2,9 Mio. TEU abgeliefert, was jeweils mehr als 10 % der derzeitigen Flottenkapazität ausmacht. Dieser Wert liegt selbst unter Berücksichtigung einer zunehmenden Verschrottung oberhalb jeder vernünftigen Nachfrageeinschätzung, eine Überkapazität droht. Die meisten dieser bestellten Schiffe werden 2023 und 2024 in den Markt gelangen und damit zu einem Zeitpunkt, an dem die Hochphase des Containerschiffmarktes absehbar vorbei sein wird und die Frachtraten niedrig sein werden.

Darüber hinaus sind die neuen Umweltvorschriften IMO2023 in Kraft getreten, welche sich allmählich über die Jahre 2023 und 2024 auf den Markt auswirken werden. Die Marktkapazität wird durch eine Reihe von Schiffen, die nun mit langsameren Geschwindigkeiten fahren müssen, verringert. Zusätzlich könnten die neuen Vorschriften zu einer Marktberäumung führen – ältere, weniger effiziente Schiffe könnten die Flotte verlassen und verschrottet werden, deren geringe Chancen am Markt die für den Weiterbetrieb notwendigen Investitionen nicht mehr rechtfertigen. Wie stark dieser Effekt ausfallen wird, ist ungewiss. Marktschätzungen gehen entweder von fast gar keiner Auswirkung bis hin zu einer Kapazitätsreduktion von 10 % aus. Hieraus wäre maximal eine Dämpfung des Abwärtszyklus, nicht aber dessen Beendigung abzuleiten. Rund 2,5 Mio. TEU bzw. ein Drittel der bestellten Kapazität sind Schiffe, deren Tanks und Maschinen sich für den Einsatz von LNG und Methanol als alternative Treibstoffe eignen.

Mit Blick auf die Verschrottungen zeigte sich der Schiffsrecyclingmarkt zu Beginn des Jahres 2023 bislang ruhig. Dabei erwartet Clarkson inmitten der schwachen Frachtmärkte im Containersektor und des Angebotsdrucks durch das Flottenwachstum eine Flut von Containereinheiten, die den Recyclingmarkt treffen werden. Dies wird voraussichtlich zum Jahresende 2023 und bis zum Ende des gesamten Jahres 2024 der Fall sein.

Die Frachtraten sind zu Jahresbeginn 2023 über alle Schiffstypen hinweg weiter gesunken. Per Februar 2023 verringerten sich diese gegenüber Dezember 2022 in einer Bandbreite von 1,8 bis 27,1 % (5.600 TEU-Segment). Der Anteil der unbeschäftigten Flottenkapazität legte auf 3,1 % (Dezember 2022: 2,6 %) zu.

Trotz des anhaltenden Ratenverfalls und des ohnehin hohen Neubaufauftragsbestands ist das Interesse an Containerschiffsneubauten in 2023 ungebrochen.

Im Januar und Februar 2023 wurden 35 Einheiten mit 383.000 TEU geordert. Mehr als 90 % der bestellten Flottenkapazität entfällt auf Schiffe mit alternativen Antriebskonzepten, hauptsächlich Methanol und LNG.

Der Tanker-Markt wird in 2023 von längeren Fahrtstrecken sowohl für Rohöl- als auch für Produktentanker profitieren, getrieben durch die Ende 2022 in Kraft getretenen Sanktionen, insbesondere das EU-Importverbot russischen Rohöls sowie raffinierter Ölprodukte (ab Februar 2023). Mit Wirkung ab dem 5. Dezember 2022 hatte die EU zudem eine Preisobergrenze eingeführt, bei deren Überschreitung der Transport von russischem Rohöl auf dem Seeweg in Drittländer verboten ist.

Belebend wirkt zusätzlich das nur geringe Angebotswachstum auf dem Tanker-Markt. Das Flottenwachstum verlangsamt sich, da mehr Schiffe altersbedingt verschrottet und wenige neue Schiffe bestellt werden. Gleichzeitig legen die Preise für gebrauchte Rohöltanker zu, mehr Investitionen fließen aktuell in den Gebrauchtschiffmarkt. Asiatische Reeder kaufen vermehrt gebrauchte Rohöltanker auf, da sie häufig nicht durch Sanktionen eingeschränkt sind. Analysten erwarten daher für 2023, dass der Tankermarkt der leistungsstärkste Markt der drei Hauptschiffahrtsmärkte sein wird und die Frachtraten weiter zulegen werden.

Zum Jahresanfang 2023 hatten sich die Charraten noch uneinheitlich entwickelt. Bis auf das Suezmax-Segment lagen per Anfang Februar 2023 die Charraten für sämtliche Schiffsklassen unter dem Jahresendniveau 2022. Dies mag auch an den eher nicht stützenden Signalen der OPEC+ gelegen haben. In einem Meeting Anfang Februar 2023 einigte sich die OPEC+ darauf, das derzeitige Produktionsniveau mit Blick auf die unsichere globale Wirtschaftslage sowie die damit auch unsicheren Aussichten für die Ölnachfrage und -preisentwicklung, beizubehalten. Zuletzt war im Oktober 2022 für den Zeitraum bis November 2023 eine Produktionskürzung von 2 Mio. Barrel pro Tag beschlossen worden. Anfang April 2023 beschloss die OPEC dann eine Kürzung um weitere 1,6 Mio. Barrel pro Tag, was den Markt unvorbereitet getroffen hat. Entsprechend kräftig legte der Ölpreis kurzfristig zu und Marktanalysten rechnen für 2023 und 2024 mit einem nachhaltigen Preisanstieg. Ursprünglich war mit dem Ende der Null-Covid-Politik Chinas eine deutliche Nachfrageausweitung erwartet worden. China hat zwar seitdem wieder mehr Öl gekauft, die Menge liegt aber deutlich unter den ursprünglichen Markterwartungen.

Per Ende März 2023 zeigten die Charraten wieder sichtbare Aufwärtstendenzen auf, auch wenn das Niveau vom Jahresbeginn noch nicht in allen Segmenten wieder erreicht wurde. Über dem Niveau vom Jahresbeginn lagen die Charraten der Segmente Aframax (+10 %), Suezmax (+36 %) und VLCC (+3 %). Inwiefern einzelne Segmente von der erneuten Produktionskürzung betroffen sein werden, wird von Marktanalysten uneinheitlich bewertet. Es ist davon auszugehen, dass in erster Linie das VLCC-Segment beeinflusst wird.

Im nächsten Jahrzehnt werden große Investitionen in verbesserte grüne Technologien notwendig sein, um die Schiffe mit saubereren Kraftstoffen fahren zu lassen, damit die IMO-Vorschriften und das Netto-Null-Emissionsziel eingehalten bzw. erreicht werden können.

Die Hochphase auf dem Containerschiffmarkt ist beendet und die hohen Charterraten der vergangenen Boom-Jahre sind nicht mehr zu erwarten. Dennoch gehen wir weiterhin von einem profitablen Geschäft für die HAMMONIA Schiffsholding AG aus. Das MS „LUTETIA“ ist noch langfristig zu einer auskömmlichen Rate verchartert. Durch den Verkauf der Anteile an dem MS „HAMMONIA BEROLINA“ verbleibt der HAMMONIA Schiffsholding AG nach Ablösung der bestehenden Finanzierung ein Mittelzufluss von ca. 8 Mio. USD.

Am 7. März 2023 konnte mit dem Charterer des MS „HAMMONIA BALTICA“, Hapag Lloyd, vor dem Hintergrund der auslaufenden Charter zu bislang 19.600 USD/Tag eine Vereinbarung zur Verlängerung der Beschäftigung abgeschlossen werden. Diese beinhaltet die folgenden Rahmenbedingungen: Laufzeit ab 1. April 2023 bis mindestens 1. April 2024 plus Option für den Charterer für weitere sechs Monate zu einer Rate von 16.500 USD/Tag beziehungsweise 17.625 USD/Tag (Optionsperiode). Die Verlängerung ist marktconform sowohl hinsichtlich Laufzeit als auch Ratenhöhe.

Bei dem MS „LUTETIA“ sind ungeplante Mehrkosten für die Mai anstehende „Kurzdockung“ entstanden. Da der Charterer das Schiff bereits Ende April zurückliefert, im aktuellen Fahrtgebiet aber erst am 11. Mai ein Dockplatz verfügbar ist, entstehen 16 Tage Off-hire. Insgesamt plant die Gesellschaft nun 28 Tage Off-hire (inkl. Werft) und darüber hinaus Kosten von ca. 785 TUSD (statt 620 TUSD) zuzüglich entgangener Erträge.

An dem positiven Momentum auf dem Tankermarkt profitieren wir einerseits über die jüngst abgeschlossene Neuvercharterung des MT „AURA M“ (mindestens 12, maximal 20 Monate laufende Zeitcharter, Charrate USD 31.500/Tag für die ersten 14 Monate (+/- 60 Tage); zzgl. Option zur Verlängerung um sechs Monate zu einer Rate von USD 35.000/Tag) sowie über die in 2022 erworbenen und Ende des Jahres in die 5-jährige Charter (zu marktüblichen Niveau) abgelieferten Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“. Über den zusätzlich zur festen Charrate vereinbarten Profit Split partizipieren wir an der positiven Entwicklung des Tankermarktes. Der Profit-Split wird auf Basis einer theoretischen Atlantik-Rundreise tagtäglich ermittelt und über einen Vier-Monatszeitraum gemittelt abgerechnet. Die über den Planungen liegenden erzielten Gewinne helfen bei der Kompensation der entstandenen Mehrkosten im Rahmen der Überholung der Schiffe. Offen ist zum aktuellen Zeitpunkt die Höhe des Schadensersatzes, den die Gesellschaft gegenüber dem griechischen Reparaturbetrieb und dem US-amerikanischen Farbhersteller geltend machen kann. Mögliche Ansprüche aus der Kasko-Versicherung der Schiffe können gegebenenfalls eine weitere Kompensation schaffen.

Risiken bestehen nach wie vor im Ukraine-Krieg und dem möglichen Auftreten von erneuten Corona-Infektionswellen. China hat seine Null-Covid Politik zwar beendet, doch können heftige Infektionswellen den Betrieb in den Häfen erschweren bzw. lahmlegen und so die Lieferketten erneut stören. Ebenso bestehen noch immer Einschränkungen bezüglich Crewwechseln und Schiffsinspektionen.

Für das Jahr 2023 wird mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Wir erwarten, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG im laufenden Jahr 2023 – anders als in den beiden Vorjahren – ein nicht durch Sondereffekte aufgrund von Schiffsverkäufen geprägtes Ergebnis erzielen wird, das sich im Wesentlichen aus den Beteiligungserträgen der „HAMMONIA BALTICA“ speisen wird. Aus den übrigen Beteiligungen erwarten wir hingegen für das laufende Geschäftsjahr keine Ergebnisbeiträge, da zunächst die auf Ebene der Eigentums-gesellschaften entstandenen Verlustvorträge ausgeglichen werden. Gleichwohl könnte sich bei den Beteiligungen an den Tankschiffen angesichts der hohen Volatilität und teilweise nicht prognostizierbaren Entwicklungen, vor dem Hintergrund der vereinbarten Profit Split-Regelung bei den Produktentankern, abweichend ein Beteiligungsertrag ergeben. Ein weiterer wesentlicher Ergebnisbeitrag wird durch die spätestens zum 31. Dezember 2023 mögliche teilweise Auflösung der Rückstellungen für Besserungsscheine erwartet. Die Waiver Agreements mit bisherigen Besserungsscheingläubigern sehen vor, dass mit Ablauf dieses Geschäftsjahres die Ansprüche endgültig erledigt sind und auch die Gleichstellungsklausel mit den übrigen Besserungsscheingläubigern entfällt, sofern die Gesellschaft unverändert keine Dividende zahlt. Geplant wird in 2023 zudem mit Aufwendungen für die Ablösung der verbleibenden Besserungsscheine, deren Realisierung allerdings ungewiss bleibt. Weitere Zuführungen zu Rückstellungen für Besserungsscheine sind in 2023 nicht erforderlich, da mittlerweile der Höchstbetrag dotiert wurde.

Insgesamt erwarten wir ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 Mio. EUR bis 7,0 Mio. EUR. Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir einen leichten Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit. 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 Schiffe 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 sowie die Investition in zwei Produktentanker im Jahr 2022 geht die HAMMONIA Schiffsholding AG weitere Risiken im Tanker-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 Schiffsgesellschaften 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.

Fast alle der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind zu Charraten auf derzeit hohem (Tankersegment) bzw. ehemals hohem (Containersegment) Marktniveau für mehrere Jahre fest gechartert und ermöglichen damit einen wirtschaftlichen Betrieb.

Für den MT „AURA M“ konnte in 2022 eine neue Zeitcharter mit einem bonitätsstarken Charterer geschlossen werden. Der MT „AURA M“ wurde am 22. September 2022 in eine mindestens 12, maximal 20 Monate laufende Zeitcharter angeliefert. Die vereinbarte Charrate beträgt 31.500 USD/Tag für

die ersten 14 Monate (+/- 60 Tage). Der Charterer hat darüber hinaus eine Option zur Verlängerung um sechs Monate zu einer Rate von 35.000 USD/Tag. Der Vorstand geht derzeit davon aus, dass der Charterer diese Verlängerungsoption ziehen wird. Danach bestehen gute Chancen, das Schiff im Hinblick auf die starke Marktentwicklung langfristig zu einer auskömmlichen Rate zu verchartern.

Die beiden Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ sind für 5 Jahre auf auskömmlichen Niveau mit WECO-Tankers verchartert. Zusätzlich zur festen Charrate wurde ein Profit Split vereinbart, so dass die Gesellschaft auch an positiven Marktentwicklungen partizipiert.

Im Jahr 2022 endete die starke Rally auf dem Containerschiffmarkt und eine kräftige Korrektur setzte ein. Die Charraten bewegen sich zum Jahreswechsel 2022/2023 nur noch leicht oberhalb des Niveaus vor der Corona-Pandemie. Mit Blick auf die drohende Überkapazität im Markt sind nachhaltig steigende Charraten zunächst nicht zu erwarten. Daher besteht das Risiko, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG für Containerschiffe keine adäquate Folgebeschäftigung zu auskömmlichen Raten abschließen kann. Vor dem Hintergrund der stark eingebrochenen Charratmärkte hatte der Charterer des MS „HAMMONIA BALTICA“ zunächst von einer Verlängerung der Beschäftigung abgesehen und die frühestmögliche Rücklieferung des Schiffes angekündigt. Am 7. März 2023 konnte mit Hapag Lloyd eine Vereinbarung zur Verlängerung der Beschäftigung zu 16.500 USD/Tag abgeschlossen werden, welche für mindestens ein weiteres Jahr den auskömmlichen Betrieb des Schiffes sichert, zuzüglich einer Optionsperiode von einem weiteren halben Jahr zu 17.625 USD/Tag. Durch den Verkauf des MS „HAMMONIA BEROLINA“ hat die Gesellschaft im Dezember 2022 künftige Betriebs- und Kostenrisiken eliminiert, während das barwertige Ertragspotenzial der Restcharter vereinnahmt werden konnte. Das MS „LUTETIA“ ist noch langfristig zu einer auskömmlichen Rate verchartert.

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

Wie zuvor dargestellt, hat der Containerschiffmarkt in 2022 seinen Höhepunkt überschritten, und im zweiten Halbjahr 2022 setzte eine kräftige Korrektur ein. Die Marktbedingungen deuten für die nächsten zwei Jahre mit Blick auf die eingesetzte Normalisierung bei gleichzeitig drohenden Überkapazitäten durch die für 2023 und 2024 anstehenden Tonnageneuablieferungen nicht auf deutliche Verbesserungspotenziale der Charraten hin. In diesem Marktumfeld ist das Risiko einer auslaufenden Charter ohne adäquate Folgebeschäftigung wieder gestiegen, während sich auf dem Tankermarkt das entsprechende Risiko aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklungen verringert hat.

Charteranschlussrisiken bestanden zuletzt lediglich beim MS „HAMMONIA BALTICA“. Wie zuvor dargestellt, konnte durch den Abschluss der Anschlusscharter für mindestens 12 Monate eine risikominimierende Maßnahme getroffen werden.



Auch im Hinblick auf verschärfte Regularien zur Reduktion der globalen Treibhausgasemissionen könnte sich künftig der Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen erschweren. Hier sind vor allem die zu Jahresbeginn 2023 in Kraft getretenen neuen Umweltvorschriften IMO2023 zu nennen. Ab sofort müssen alle Schiffe ihren erreichten Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) berechnen, ihre Energieeffizienz messen und mit der Erhebung der Daten für die Berichterstattung über ihren jährlichen Betrieb hinsichtlich des Carbon Intensity Indicator (CII) und CII-Bewertung beginnen.

Eine unzureichende technologische Ausstattung der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG könnte künftig den Abschluss von Folgebeschäftigungen erschweren, sich negativ auf die Höhe der erzielbaren Charrate 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.

Von den Schiffen der HAMMONIA Schiffsholding AG ist der MT „AURA M“ mit einem Scrubber (Abgasreinigungssystem) ausgerüstet. Darüber hinaus sind der MT „AURA M“ und die beiden in 2022 erworbenen Produktentanker Schiffe der „ECO-Klasse“. Die abgeschlossenen Chartervereinbarungen enthalten durchweg Regelungen, die die Belastungen aus den neu eingeführten Regelungen weitestgehend auf den Charterer abwälzen. Das MS „HAMMONIA BALTICA“ weist zudem bereits heute vergleichsweise gute Werte auf, so dass nur geringe Modifikationen zur Einhaltung der Vorschriften erforderlich werden.

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

Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind mittelfristig an renommierte Vertragspartner verchartert. Das MS „HAMMONIA BEROLINA“ wurde am 5. Januar 2023 an den Käufer übergeben und ist seitdem nicht mehr Bestandteil der Flotte der HAMMONIA Schiffsholding AG.

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 2024 direkt bei der Hapag-Lloyd AG beschäftigt.

Die Produktentanker „HAMMONA ATHENE“ und „HAMMONIA ARTEMIS“ sind für fünf Jahre an die dänische Reederei WECO-Tankers verchartert. Der MT „AURA M“ ist mit Trafigura, einem international tätigen bonitätsstarken Rohstoffhandelsunternehmen mit Hauptsitz in Genf, bis mindestens September 2023 verchartert.

Bei allen Charterern liegen keine konkreten Anhaltspunkte für einen drohenden Zahlungsausfall vor.

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

Der weitere Verlauf des Ukraine-Kriegs ist für die WTO einer der Hauptrisikofaktoren für das antizipierte Welthandelwachstum in 2023 in Höhe von 1,0 %. Eine Eskalation des Krieges könnte das Vertrauen von Unternehmen und Verbrauchern untergraben und die Weltwirtschaft destabilisieren. Große Volkswirtschaften könnten sich von globalen Lieferketten abkoppeln, was Versorgungsengpässe kurzfristig verschärfen könnte. Im Falle des Eintretens der Abwärtsrisiken könnte das Welthandelsvolumen in 2023 auch um bis zu 2,8 % schrumpfen.

Aus dem Russland-Ukraine-Konflikt 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 auf dem Tankermarkt demgegenüber mit einem weiteren Anstieg der Frachtraten beziehungsweise einer Stabilisierung auf dem derzeit sehr hohen Niveau zu rechnen, während die Containerschiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG größtenteils langfristig zu auskömmlichen Raten verchartert sind. Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG fahren nicht auf den durch den Krieg betroffenen Routen.

#### *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 Schiffsbetrieb- 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 oder Festzinsvereinbarungen 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. Derzeit ist das gesamte Volumen der aufgenommenen Finanzierungen gegen Zinsanstiege abgesichert.

### 3.4.2.2.3 Finanzierungsänderungsrisiko

Die Finanzierungsbedingungen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei 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. Weitere Besserungsscheine in Höhe von 3,4 Mio. USD laufen Ende 2023 aus. Die damit einhergehenden aufschiebend bedingten Zahlungsverpflichtungen wurden, basierend auf dem Bilanzgewinn der Gesellschaft in Höhe von 5,9 Mio. EUR, im Jahresabschluss berücksichtigt.

### 3.4.2.2.4 Inanspruchnahme unter Garantien

Zur Aufhebung des Arrestes des MT „AURA M“ war die Stellung einer Bankgarantie in Höhe von 5,5 Mio. USD erforderlich, die in Höhe von 1,1 Mio. USD in bar hinterlegt wurde. Im Übrigen hat die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG einen Avalkredit in Anspruch genommen, der durch die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG verbürgt wird. Zudem haben die Gesellschaft und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG eine Freihalteerklärung gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG abgegeben, für den Fall, dass Letztere aus diesem Avalkreditvertrag in Anspruch genommen wird. Die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG halten zudem die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG von den ab 2024 erforderlichen vierteljährlichen Verpflichtungen zur Erhöhung der Barunterlegung des vorgenannten Avalkreditvertrages um jeweils 400 TUSD frei. Die Gesellschaft geht nicht davon aus, dass es zu einer Inanspruchnahme unter dem Avalkreditvertrag kommt, sondern der zugrunde liegende Rechtsstreit mit dem ehemaligen Charterer des MT „AURA M“ zugunsten der Gesellschaft entschieden wird. Die im März 2022 erfolgte Refinanzierung des Containerschiffes MS „LUTETIA“ erfolgte unter Übernahme einer begrenzten Haftung durch die Gesellschafter im Rahmen ihrer Beteiligungsquote. Die Haftung wurde für einen Maximalbetrag von 800 TUSD 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 Selbsthalten unterhalten.

Selbst nach dem Auslaufen des pandemischen Zustandes bezüglich Covid bleiben Restrisiken in Bezug auf den Schiffsbetrieb aufgrund von immer noch erschwerten Crewwechseln in einigen Regionen des Globus. Im Falle eines Ausbruches an Bord sind unverändert Quarantänemaßnahmen erforderlich, was auch den Lade-/Löschbetrieb beeinträchtigen kann. 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 im zweiten Halbjahr 2022 eingesetzte Normalisierung auf dem Containerschiffmarkt hat bis Jahresende 2022 zu einem deutlichen Ratenverfall geführt. Gleichzeitig deuten die Rahmenbedingungen für 2023 und 2024 auf einen von Überkapazitäten geprägten Markt hin, der keinen Raum für einen merklichen Ratenanstieg bietet (s. zuvor unter 3.4.1 Prognosebericht gemachten Aussagen). Dieses Umfeld erschwert bei einem Auslaufen langfristiger Chartervereinbarungen den Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen. Zuletzt gelang trotz des Einbruchs der Charraten Anfang März beim MS „HAMMONIA BALTICA“ der Abschluss einer Folgebeschäftigung, die den auskömmlichen Betrieb des Schiffes für mindestens ein weiteres Jahr sichert.

Aus heutiger Sicht gibt es keine konkreten Anhaltspunkte für eine deutlich negative Auswirkung der Ukraine-Krise auf die HHX. Direkt wirkende Risiken bestehen nicht, diese ergeben sich ggf. nur indirekt aus den Marktzusammenhängen. Auch aus einem Aufflackern der Corona-Pandemie und erneuten Infektionswellen sieht die Gesellschaft keine wesentlichen Risiken für ihren Geschäftserfolg.

Eine Beteiligung ist als Vorzugskommanditkapital mit gegenüber dem verbleibenden Standardkommanditkapital vorrangigen Gewinn- und Rückzahlungsansprüchen ausgestaltet, sie weist 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 Schiffmarkt 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, hat auf dem Tankermarkt in 2022 eine Erholung der Charraten eingesetzt und für 2023 ist – trotz der schwächeren Entwicklung zu Jahresbeginn – im Durchschnitt ein sehr hohes Niveau zu erwarten. Der MT „AURA M“ konnte im September 2022 für 31.500 USD/Tag verchartert werden (für die ersten 14 Monate (+/- 60 Tage, Option zur Verlängerung um sechs Monate zu einer Rate von 35.000 USD pro Tag). Die in 2022 erworbenen Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ wurden für fünf Jahre auf einem marktüblichen Niveau verchartert, zusätzlich partizipiert die HAMMONIA Schiffsholding AG über den vereinbarten Profit Split an einer positiven Entwicklung des Tankermarktes.

Gegenläufig, wie zuvor dargestellt, entwickelt sich der Containerschiffmarkt. Das MS „LUTETIA“ ist allerdings noch langfristig zu einer auskömmlichen Rate verchartert und auch für das MS „HAMMONIA BALTICA“ gelang kürzlich der Abschluss einer Folgebeschäftigung, die den auskömmlichen Betrieb des Schiffes für mindestens ein weiteres Jahr sichert.

Im Dezember 2022 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG das MS „HAMMONIA BEROLINA“ zu 22,75 Mio. USD verkauft, wovon nach Ablösung der bestehenden Finanzierung ein Mittelzufluss von ca. 8 Mio. USD für die Gesellschaft verblieb. Mit Blick auf den Barwert der zukünftigen Cashflows aus der bestehenden Chartervereinbarung und den angenommenen Restwert des Schiffes ist der angebotene Kaufpreis als angemessen zu bezeichnen, zumal die Gesellschaft durch die Transaktion keine Betriebs- und Kostenrisiken mehr zu tragen hat.

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

#### 3.4.3.2 Rückkauf der Besserungsscheine

Zuletzt konnte die Gesellschaft im Jahr 2021 aufgrund von Waiver Agreements Besserungsscheine mit einem Nominalbetrag von insgesamt 4 Mio. USD

gegen Zahlung von insgesamt 600 TUSD ablösen. Die Besserungsscheine haben allerdings noch eine Nachwirkung bis Ende 2023 für den Fall, dass Dividenden gezahlt oder andere Gläubiger von Besserungsscheinen zu aus deren Sicht vorteilhafteren Konditionen abgelöst werden.

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 „LUTETIA“ 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 zum großen Teil auf den Kreditgeber abgewälzt.

Im Mai 2022 konnte das MS „HAMMONIA BEROLINA“ ebenfalls refinanziert werden, um auch bei diesem Schiff unmittelbar an den gestiegenen Marktwerten zu partizipieren, ohne das Eigentum am Schiff aufgeben zu müssen. Die Mittel aus der Refinanzierung des MS „HAMMONIA BEROLINA“ wurden für die Sicherstellung der Indienststellung der beiden Produktentanker und für die Unterdeckungen aus der vorgesehenen temporären Aussetzung der Zeitcharter im Zusammenhang mit dem Managementwechsel beim MT „AURA M“ verwendet.

Ähnliche Transaktionen sind auch bei anderen Schiffen der Gesellschaft denkbar, um auf diese Weise Mittel für weiteres Wachstum zu generieren.

#### 3.4.3.4 Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen bleibt hoch, getrieben durch die Erreichung der Klimaschutzziele

In 2022 haben die zeitweise extrem hohen Frachtraten auf dem Containerschiffmarkt das Interesse an Schiffsinvestitionen weiter gesteigert. Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG meldete für 2022 im Segment Schiffsbeteiligungen eine Umsatzausweitung um ca. 5 %. Jedoch hat sich die Nachfragedynamik zum Jahresende abgeflaut, im Dezember 2022 lagen sowohl der Durchschnittskurs als auch die Zahl der Transaktionen sowie das gehandelte Volumen deutlich unterhalb der Jahresmittelwerte.

Die zum Jahresende 2022 nachlassende Nachfragedynamik dürfte neben den sinkenden Fracht- und Charraten auf dem Containerschiffmarkt auch an der eingesetzten Zinswende gelegen haben. Die übergeordneten Trends der Schifffahrtsbranche bieten für



die kommenden Jahre und Jahrzehnte jedoch enormes Potenzial für anziehende Schiffsinvestments. Zur Erreichung der Klimaschutzziele sind im Schiffssektor enorme Investitionen in grüne Technologien notwendig. Einer Studie des Global Maritime Forum zu Folge muss die globale Schifffahrtindustrie in den Jahren 2030 bis 2050 1 bis 1,4 Billionen US-Dollar investieren, um ihre Emissionen bis 2050 zu halbieren. Zur Erreichung des Nullemissionsziels wären 1,4 bis 1,9 Billionen US-Dollar erforderlich. Entsprechend gewinnt das Thema Nachhaltigkeit für Investoren immer mehr an Attraktivität. Mittlerweile haben sich spezialisierte Anbieter am Markt etabliert, die die Finanzierung nachhaltiger maritimer Projekte begleiten, wozu neben dem Neubau von Schiffen jeglicher Art u.a. Erneuerungen von bestehenden Einheiten, aber auch schifffahrtsnahe Infrastruktur-Projekte zählen.

### 3.5 ABHÄNGIGKEITSBERICHT

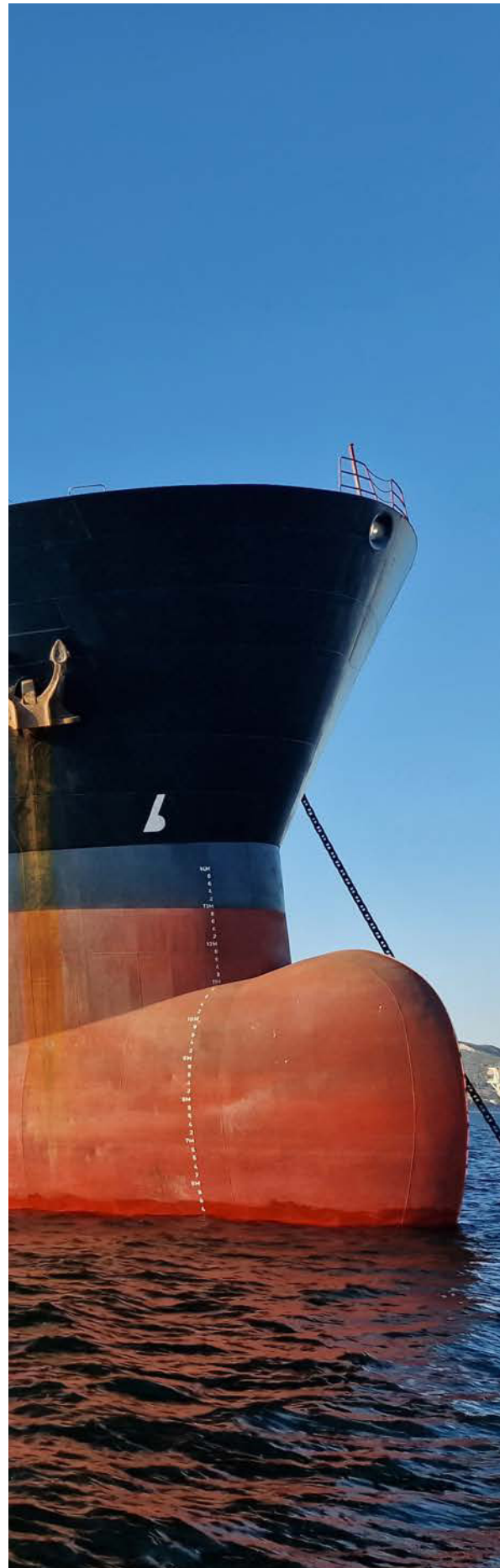
Der Vorstand hat gemäß § 312 Aktiengesetz einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für das Geschäftsjahr 2022 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält:

“Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat für die in dem Bericht für das Geschäftsjahr 2022 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.“

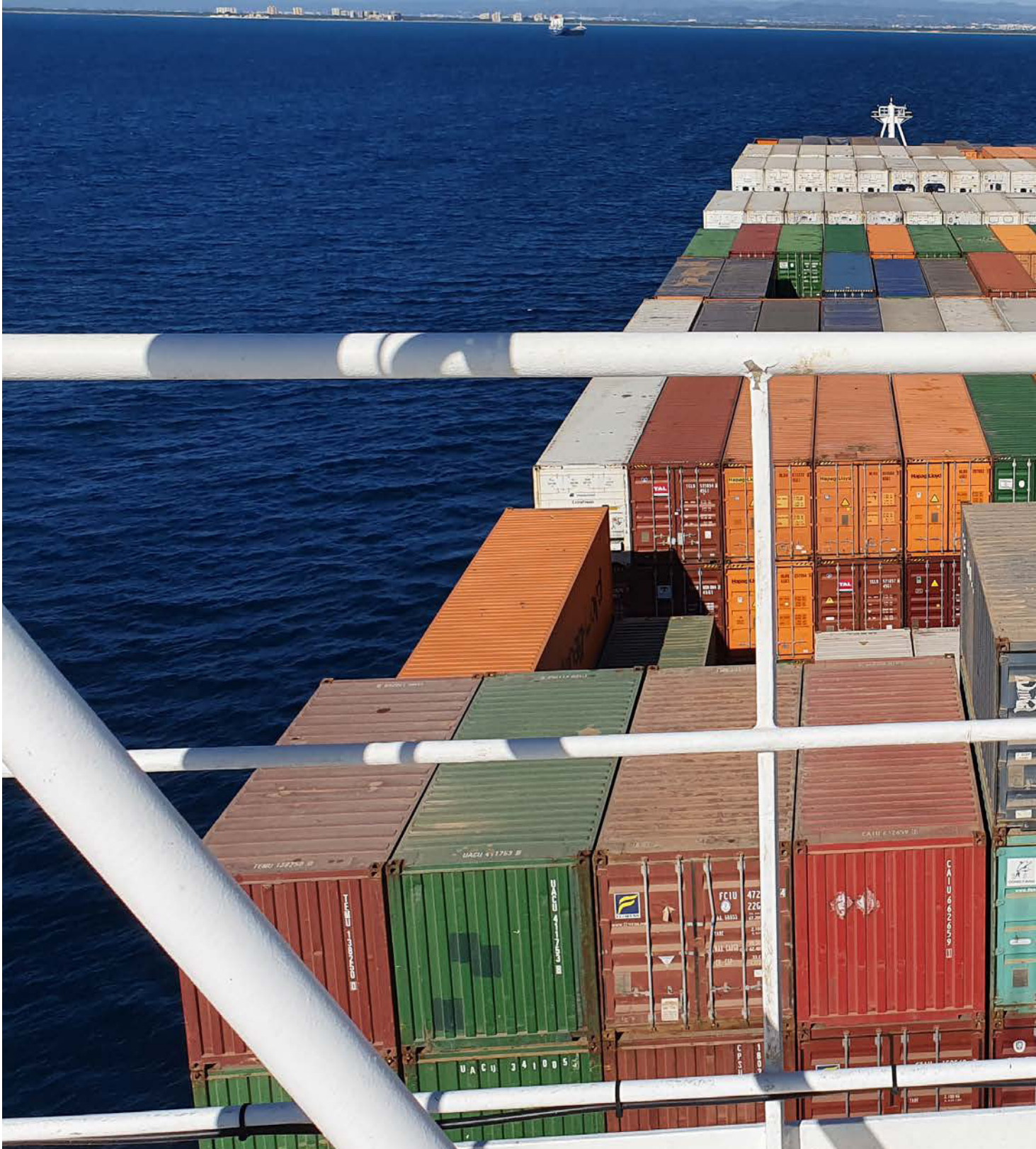
Hamburg, den 10. Mai 2023



Dr. Karsten Liebing  
Vorstand



# JAHRES- ABSCHLUSS









# 4 Jahresabschluss

## 4.1 BILANZ

### 4.1.1 Aktiva

	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
<b>Finanzanlagen</b>	<b>58.645.807,87</b>	<b>35.842.757,51</b>
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	49.990.828,79	29.638.608,81
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.514.250,24	0,00
3. Beteiligungen	6.140.728,84	6.204.148,70
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
<b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>939.759,94</b>	<b>1.569.672,51</b>
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	724.301,43	1.415.677,99
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	203.356,58	142.484,04
3. Sonstige Vermögensgegenstände	12.101,93	11.510,48
<b>II. Guthaben bei Kreditinstituten</b>	<b>277.991,69</b>	<b>1.482.456,85</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	<b>27.087,60</b>	<b>28.913,12</b>
<b>BILANZSUMME</b>	<b>59.890.647,10</b>	<b>38.923.799,99</b>

## 4.1.2 Passiva

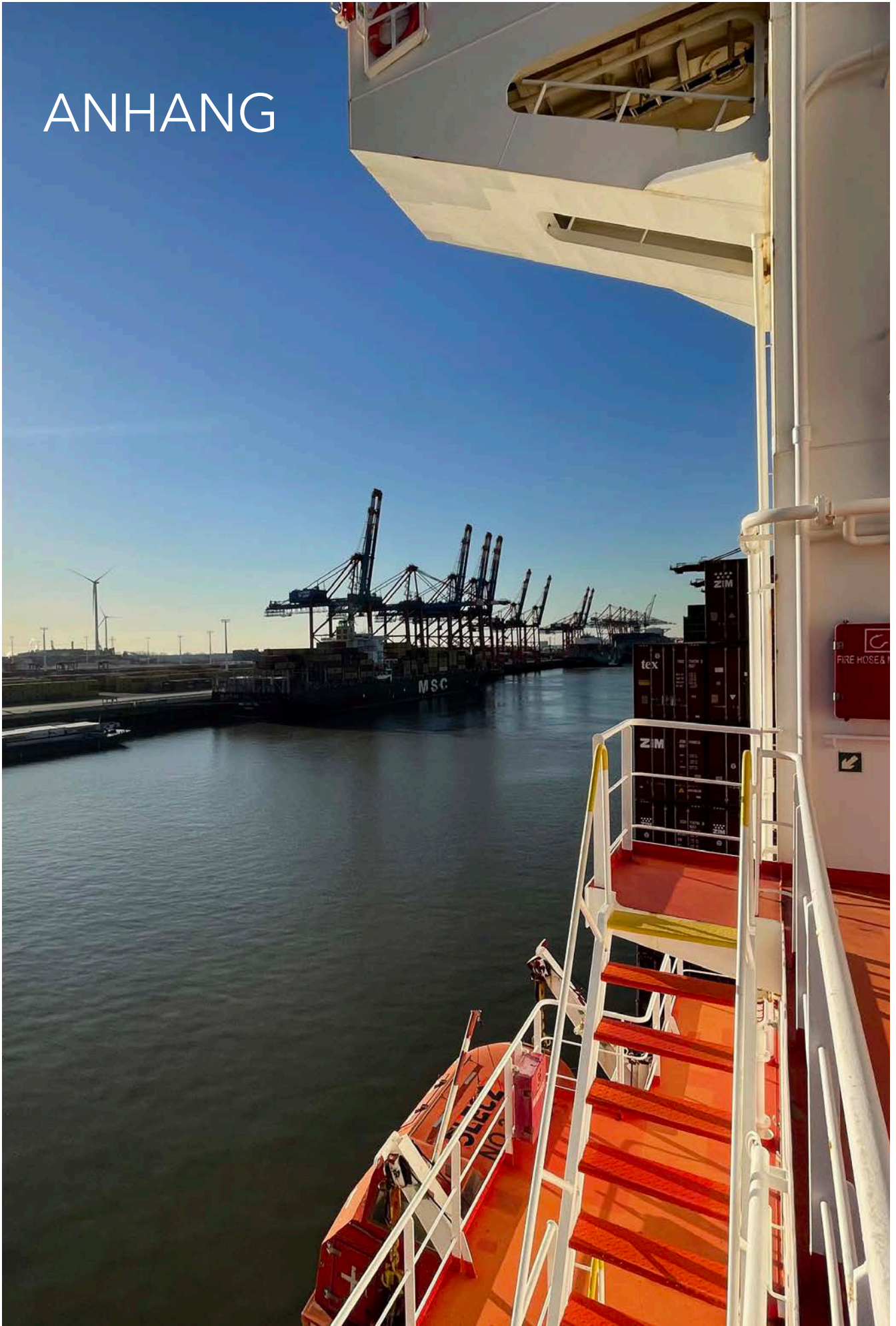
	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
<b>A. EIGENKAPITAL</b>	<b>51.713.840,74</b>	<b>33.046.949,66</b>
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	<b>7.639.184,00</b>	<b>7.639.184,00</b>
<b>II. Kapitalrücklage</b>	<b>744.274,88</b>	<b>744.274,88</b>
<b>III. Gewinnrücklagen</b>	<b>24.663.490,78</b>	<b>3.559.078,99</b>
1. Gesetzliche Rücklage	19.643,52	19.643,52
2. Andere Gewinnrücklagen	24.643.847,26	3.539.435,47
<b>IV. Bilanzgewinn</b>	<b>18.666.891,08</b>	<b>21.104.411,79</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
Sonstige Rückstellungen	5.956.234,00	5.618.549,04
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>2.220.572,36</b>	<b>11.600,32</b>
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1,86	0,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35.132,46	26.384,07
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.185.438,04	231.917,22
<b>BILANZSUMME</b>	<b>59.890.647,10</b>	<b>38.923.799,99</b>

## 4.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 31.12.2022 EUR	01.01. - 31.12.2021 EUR
1. Umsatzerlöse	86.426,68	51.088,73
2. Sonstige betriebliche Erträge	416.385,26	46.006,26
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 399.062,08 (Vj. EUR 31.203,52)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-795.246,98	-2.710.789,50
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 412.513,69 (Vj. EUR 1.860,75)		
4. Erträge aus Beteiligungen	29.530.932,77	23.725.790,76
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 27.720.604,01 (Vj. EUR 21.539.546,22)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	91.516,14	0,00
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 91.516,14 (Vj. EUR 0,00)		
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-10.654.079,85	0,00
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-11.111,43	5.718,26
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 11.054,43 (Vj. EUR 1.917,22)		
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.068,49	-1.966,20
<b>9. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>18.666.891,08</b>	<b>21.104.411,79</b>
<b>10. Jahresüberschuss</b>	<b>18.666.891,08</b>	<b>21.104.411,79</b>
11. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	21.104.411,79	1.254.025,29
12. Einstellung in Gewinnrücklagen		
In andere Gewinnrücklagen	-21.104.411,79	1.069.744,97
<b>13. Bilanzgewinn</b>	<b>18.666.891,08</b>	<b>21.104.411,79</b>



# ANHANG



# 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 2022 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 2021 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, Ausleihungen an verbundene 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.

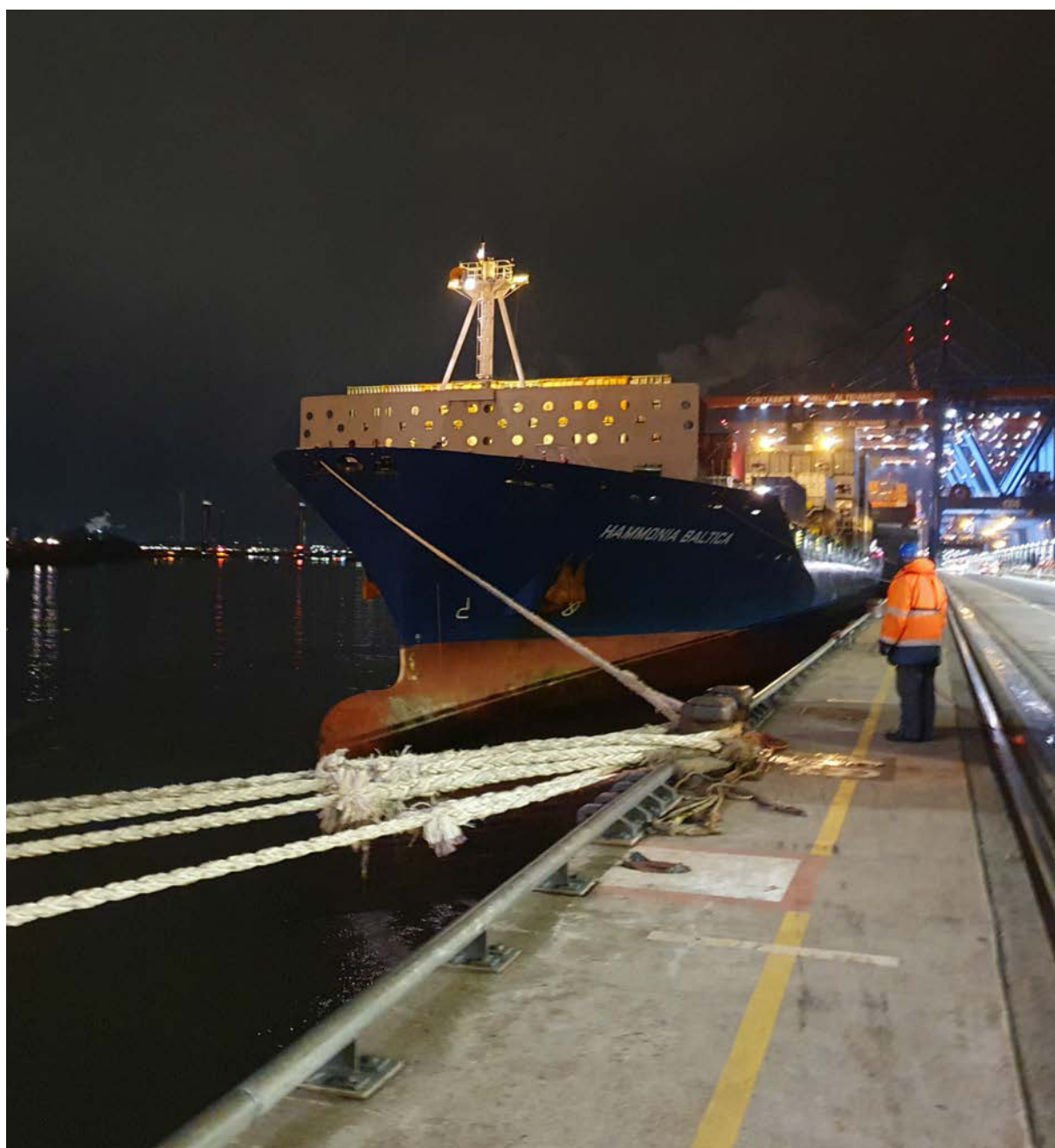
#### 5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 17. Juni 2022 wurde der Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2021 in Höhe von 21.104.411,79 EUR in die Gewinnrücklagen eingestellt.

#### 5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2022	2021
Gewinnvortrag/ Verlustvortrag aus dem Vorjahr	21.104.411,79	1.254.025,29
Einstellung in Gewinnrücklagen in andere Gewinnrücklagen	21.104.411,79	1.254.025,29
Jahresüberschuss	18.666.891,08	21.104.411,79
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>18.666.891,08</b>	<b>21.104.411,79</b>





#### 5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten	31.12.2022 (31.12.2021)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr EUR	zwischen 1 u. 5 Jahren EUR	über 5 Jahre EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1,86 (0,00)	1,86 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35.132,46 (26.384,07)	35.132,46 (26.384,07)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.185.438,04 (231.917,22)	2.185.438,04 (231.917,22)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
	<b>2.220.572,36</b> (258.301,29)	<b>2.220.572,36</b> (258.301,29)	<b>0,00</b> (0,00)	<b>0,00</b> (0,00)	<b>0,00</b> (0,00)

#### 5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat gemeinsam mit der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG zu Gunsten der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe von 4.400 TUSD gegenüber einem Kreditinstitut abgegeben. Die Bürgschaft dient der Absicherung eines Avalkreditvertrages über 5.500 TUSD, den die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG zu Gunsten der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG zur Absicherung einer Bankgarantie eingegangen ist. Die HAMMONIA Schiffsholding AG und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG haben im Rahmen einer Freihalteerklärung gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG den Verzicht auf einen Rückgriff bei einer Inanspruchnahme aus der Bürgschaft durch das Kreditinstitut erklärt.

Im Rahmen einer Freihaltevereinbarung halten die HAMMONIA Schiffsholding AG und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG aus sämtlichen Ansprüchen aus einem Avalkreditvertrag in Höhe von 5.500 TUSD auf erstes Anfordern frei. Aufgrund des Avalkreditvertrages ist die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG verpflichtet, ab dem Jahr 2024 vierteljährlich 400 TUSD auf ein zu Gunsten eines Kreditinstitutes verpfändetes Bankkonto einzuzahlen bis ein Betrag in Höhe von 5.500 TUSD erreicht wird, wobei ein Betrag in Höhe von 1.100 TUSD bereits zum Zeitpunkt der Herauslegung der Bankgarantie eingezahlt wurde. Die HAMMONIA Schiffsholding AG und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG verpflichten sich auf erstes Anfordern der HAMMONIA Reederei diese Einzahlungen für die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG vorzunehmen.

Im Falle einer Inanspruchnahme der Hammonia Schiffsholding AG und/oder der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG stehen diesen weitere Rechtswege zur Erstreitung möglicher Schadenersatzansprüche offen.

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG hat zu Gunsten der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG eine Garantie bis zu einer Höhe von 800 TUSD im Falle einer Offhire-Periode des Containerschiffes der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG abgegeben. Aufgrund des Gesellschaftsvertrages der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG ist die HAMMONIA Schiffsholding AG gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG anteilig Ersatz pflichtig.

#### 5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus einem mit einem Dienstleister bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 30 TEUR (davon gegenüber verbundenen Unternehmen: 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 enthielten im Vorjahr außergewöhnliche Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 1.812.226,00 EUR sowie in Höhe von 517.371,63 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 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

Die Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG hat am 20. Dezember 2022 ihr Containerschiff „HAMMONIA BEROLINA“ an einen unabhängigen Dritten veräußert. Die Übergabe des Containerschiffes erfolgte am 5. Januar 2023. Der Verkauf führte bei der Tochtergesellschaft zu einem Verlust, der sich bei der HAMMONIA Schiffsholding AG entsprechend anteilig als Abschreibungen auf Finanzanlagen im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 ausgewirkt hat.

Am 7. März 2023 konnte mit dem Charterer des MS „HAMMONIA BALTICA“, Hapag Lloyd, vor dem Hintergrund der auslaufenden Charter zu bislang 19.600 USD/Tag eine Vereinbarung zur Verlängerung der Beschäftigung abgeschlossen werden. Diese beinhaltet die folgenden Rahmenbedingungen: Laufzeit ab 1. April 2023 bis mindestens 1. April 2024 plus Option für den Charterer für weitere sechs Monate zu einer Rate von 16.500 USD/Tag beziehungsweise 17.625 USD/Tag (Optionsperiode). Die Verlängerung ist marktkonform sowohl hinsichtlich Laufzeit als auch Ratenhöhe.

Bei dem MS „LUTETIA“ sind ungeplante Mehrkosten für die Mai anstehende „Kurzdockung“ entstanden. Da der Charterer das Schiff bereits Ende April zurückliefert, im aktuellen Fahrtgebiet aber erst am 11. Mai ein Dockplatz verfügbar ist, entstehen 16 Tage Off-hire. Insgesamt plant die Gesellschaft nun 28 Tage Off-hire (inkl. Werft) und darüber hinaus Kosten von ca. 785 TUSD (statt 620 TUSD) zuzüglich entgangener Erträge.

### 5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, den Bilanzgewinn von EUR 18.666.891,08 vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Hamburg, den 10. Mai 2023



Dr. Karsten Liebing  
Vorstand





# AUFSTELLUNG DES ANTEILS- BESITZES



# 6 Aufstellung des Anteils- besitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital 31.12.2022 EUR	Beteiligungs- höhe %	Ergebnis 2022 EUR
MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	10.839.231,78	78,85	-4.096.100,71
MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG <sup>3)</sup>	Hamburg	-97.933,09	78,85	22.501.415,34
MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	8.452.988,79	79,67	-8.511.100,75
MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG <sup>4)</sup>	Hamburg	201.994,54	79,67	34.598.472,69
MS „BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	9.804.333,87	49,42	3.326.081,86
MS „HAMMONIA BALTICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG <sup>9)</sup>	Hamburg	128.281,27	49,42	2.364.029,34
Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	2.795.990,48	82,16	-2.936.670,66
MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	12.479.006,87	99,93	-1.908.936,25
MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	12.711.726,09	99,94	-3.268.256,11
Verwaltung MS „HAMMONIA INCEPTUM XX“ GmbH	Hamburg		100,00	
Verwaltung 2.500 TEU GmbH <sup>3)</sup>	Hamburg	177.094,49	100,00	11.221,81
Verwaltung 7.800 TEU GmbH <sup>3)</sup>	Hamburg	66.494,86	100,00	41.030,79
MS „SAXONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG <sup>5)</sup>	Hamburg	-20.250.479,07	97,39	2.391.014,42 <sup>1)</sup>
FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG <sup>6)</sup>	Hamburg	-11.848.102,22	51,23	1.879.214,84 <sup>1)</sup>
Verwaltung 3.100 TEU GmbH <sup>7)</sup>	Hamburg	-22.562.457,08	100,00	-4.526,02 <sup>1)</sup>
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH i.L. <sup>8)</sup>	Hamburg	-12.973.002,04	100,00	-12.998.913,24 <sup>2)</sup>
Verwaltung MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ GmbH i.L. <sup>8)</sup>	Hamburg	-19.712,42	50,00	-3.527,96 <sup>2)</sup>

1) Gesellschaft ist insolvent

2) Gesellschaft befindet sich in Liquidation

3) Jahresabschluss 31.12.2021

4) Jahresabschluss 30.06.2022

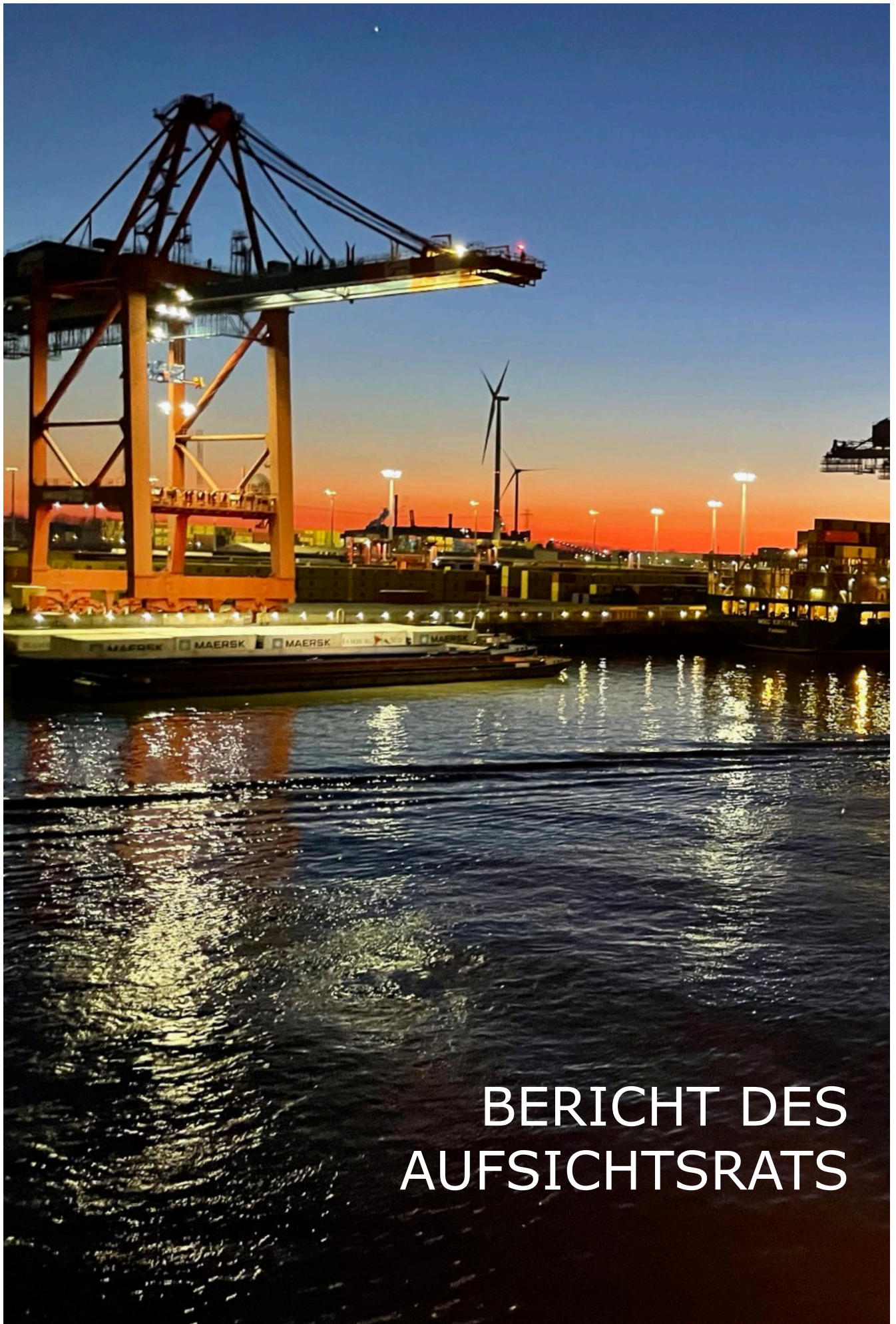
5) Jahresabschluss 30.09.2017

6) Jahresabschluss 01.05.2017

7) Jahresabschluss zum 09.10.2017

8) Jahresabschluss zum 31.12.2017

9) Jahresabschluss zum 01.04.2021



# BERICHT DES AUFSICHTSRATS



# 7 Bericht des Aufsichtsrats

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

ein weiteres denkwürdiges Schifffahrtsjahr liegt hinter uns. Nachdem die Fracht- und Charraten auf dem Containerschiffmarkt im ersten Halbjahr 2022 auf neue Rekordwerte gestiegen waren, setzte im zweiten Halbjahr mit der beginnenden Normalisierung des Marktes eine scharfe Korrektur ein. Gleichzeitig hat sich der Tankermarkt erholt und die HAMMONIA Schiffsholding AG partizipiert mit ihren in 2022 ausgeweiteten Tankerinvestments an dieser positiven Marktentwicklung.

Für 2022 weist die HAMMONIA Schiffsholding AG mit 18,7 Mio. EUR (Vj. 21,1 Mio. EUR) ein Jahresergebnis deutlich unterhalb der zuletzt im Dezember 2022 angepassten Jahresprognose aus, was an notwendigen Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 10,7 Mio. EUR lag. Für die Erläuterungen dazu, weitere Aussagen zum Geschäftsverlauf 2022 sowie dem Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr verweisen wir auf die Angaben des Vorstands im Lagebericht. Festzuhalten bleibt, dass das Geschäftsjahr 2022 durch viele Sondereffekte und einem erneut hohen Beratungsbedarf zwischen Vorstand und Aufsichtsrat geprägt war.

## **Arbeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2022**

Der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG hat sich im Geschäftsjahr 2022 intensiv mit der Entwicklung des Unternehmens befasst und dabei die ihm durch Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung auferlegten Verpflichtungen umfassend wahrgenommen. Den Vorstand hat der Aufsichtsrat in der Führung der Geschäfte des Unternehmens regelmäßig beraten und überwacht. Auf und außerhalb der gemeinsamen Sitzungen hat der Vorstand den Aufsichtsrat stets kontinuierlich, zeitnah und umfassend über den Gang der Geschäfte inklusive der Liquiditätsentwicklung, der Lage der Gesellschaft und der Entwicklung der Schiffsbeteiligungen, alle relevanten Fragen der Unternehmens-, Ergebnis- und Liquiditätsplanung, der strategischen Weiterentwicklung sowie geplante Investitionen einschließlich der Risikolage und Risikotragfähigkeit unterrichtet. Hierbei standen vor allem der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorstand in einem regelmäßigen Austausch. Auf dieser Grundlage war der Aufsichtsrat stets in alle für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsereignisse in Kenntnis gesetzt.

Nachdem sich im Vorjahr der Betrugsfall beim MT „AURA M“ in einer erhöhten Sitzungsanzahl widerspiegelt hatte, führte in 2022 der Streit mit dem Charterer des MT „AURA M“ und die Beendigung der Zeitcharter zu einem erneut intensivierten Austausch zwischen Vorstand und Aufsichtsrat. Die Investition in zwei Produktentanker (s. nachfolgende Angaben) bildete einen weiteren Beratungsschwerpunkt. In

beiden Fällen hat der Aufsichtsrat stets sehr kritisch das Management der Risiken, die sich aus dem Streitfall mit dem Charterer des MT „AURA M“ sowie der Verzögerungen und Kostenüberschreitungen bei der Überholung der Produktentanker ergaben, überwacht. Mit Blick auf den auslaufenden Chartervertrag des „HAMMONIA BALTICA“ hatte der Aufsichtsrat den Vorstand um Abwägung auch der Alternative Schiffsverkauf gebeten und rechtzeitige Handlungen eingefordert, sofern es nicht gelänge, eine vorteilhafte Anschlussbeschäftigung zu finden, um einem eventuellen Aufliegen des Schiffes zu entgehen. Der zwischenzeitliche Abschluss mit Hapag Lloyd ist nach Abwägung aller Alternativen vorzugswürdig und wird daher vom Aufsichtsrat begrüßt.

Auf Basis der Beschlussvorschläge des Vorstands fasste der Aufsichtsrat nach eigener Prüfung die nach Gesetz, Satzung und/oder Geschäftsordnung erforderlichen Beschlüsse auf den Sitzungen oder im Umlaufverfahren.

## **Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat**

Veränderungen im Vorstand gab es im Berichtsjahr keine. Die HAMMONIA Schiffsholding AG wurde unverändert von ihrem Alleinvorstand Dr. Karsten Liebing geleitet.

Da die Amtszeit aller Aufsichtsratsmitglieder mit dem Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 endete, standen Neuwahlen auf der Tagesordnung. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats wurden erneut in das Gremium gewählt. Zusätzlich wurde Herr Dr. Jan Klasen, Dipl. Kfm., Frankfurt am Main, als Ersatzmitglied für sämtliche Aufsichtsratsmitglieder bis zum Ende der Hauptversammlung, welche über die Entlastung der Organmitglieder für das Geschäftsjahr 2026 beschließt, gewählt. Herr Dr. Jan Klasen folgt für das zeitlich zuerst ausscheidende Mitglied nach.

Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung hat sich der Aufsichtsrat wie folgt neu konstituiert: Herr Werner Berg wurde als Vorsitzender, Herr Michael Hummel als sein Stellvertreter bestätigt.

Nach wie vor bildet der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG keine Ausschüsse. Sämtliche Themen werden effizient im Plenum behandelt.

## **Sitzungen des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG hat im Geschäftsjahr 2022 insgesamt zehn Sitzungen abgehalten. Von diesen stellten fünf ordentliche Sitzungen dar, welche an den Tagen 21. April, 26. April (Bilanzaufsichtsratsitzung für das Geschäftsjahr 2021), 17. Juni, 13. September sowie 8. Dezember 2022 stattfanden. Die restlichen fünf waren außerordentliche Sitzungen an den Tagen 9. März, 3. Mai, 10., 16. und 24. August.

Während die ordentlichen Sitzungen mehrheitlich in Präsenz stattfanden, an denen stets alle Mitglieder des Aufsichtsrats und der Vorstand teilnahmen, wurden die

außerordentlichen Sitzungen aufgrund ihrer Eilbedürftigkeit sämtlich als Videokonferenzen abgehalten. Bei diesen fehlten am 16. August und 24. August einzelne Aufsichtsratsmitglieder entschuldigt.

Als Gäste nahmen an den Sitzungen zeitweilig Vertreter des Abschlussprüfers, Rechts- und Steuerberater sowie auch das auf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 gewählte Ersatzmitglied Dr. Jan Klasen teil.

Gegenstand der ordentlichen Sitzungen waren vordergründig die Berichte des Vorstands über die Schifffahrts- und Finanzmärkte und deren mögliche Auswirkungen auf die Gesellschaft, der aktuelle Stand der Investitionen sowie die Unternehmensplanung für 2022 einschließlich der Liquiditätslage und -entwicklung. Darüber hinaus wurden folgende Themen besprochen:

- 21. April 2022: Vorbesprechung der Abschlussunterlagen für das Geschäftsjahr 2021. Da der Prüfungsbericht und der Prüfungsvermerk des Abschlussprüfers nur im Entwurf vorlagen, wurde die Feststellung des Jahresabschlusses 2021 auf den 26. April 2022 vertagt. Zudem wurde die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 erörtert. Im Rahmen der Investitionsthemen diskutierten Vorstand und Aufsichtsrat auch die (zukünftigen) Möglichkeiten zur technischen Umrüstung der Flotte der HAMMONIA Schiffsholding AG zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Austoßes.
- 26. April 2022: Festlegung und Beschlussfassung der Tagesordnungspunkte für die ordentliche Hauptversammlung am 17. Juni 2022; Feststellung des Jahresabschlusses 2021 sowie Zustimmung zum Abhängigkeitsbericht und Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands.
- 17. Juni 2022: Neukonstituierung des Aufsichtsrats nach der turnusmäßigen Neuwahl auf der ordentlichen Hauptversammlung und Nachbesprechung der Hauptversammlung.
- 13. September 2022: Vorlage und Besprechung des Halbjahresfinanzberichts 2022; Neufassung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat: Der Aufsichtsrat beschloss, sich die überarbeitete „Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG“ in der Fassung vom 13. September 2022 zu geben. Zustimmung zum Abschluss einer neuen Charter beim MT „AURA M“ und zur Darlehensaufnahme für die Arrestgarantie des MT „AURA M“. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat redaktionelle Satzungsänderungen (Entfernung von § 3 Abs. 5 der Satzung, da das Genehmigte Kapital ausgelaufen war; Anpassung des nicht korrekten Titels der Satzung, der zuletzt mit „Satzung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG“ beim Handelsregister eingereicht worden war, auf den korrekten Titel „Satzung der HAMMONIA Schiffsholding AG“).
- 8. Dezember 2022: Voraussichtliches Ergebnis für 2022; Unternehmens- und Liquiditätsplanung für

das Geschäftsjahr 2023. Festlegung des Finanzkalenders für 2023 sowie der Termine der ordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Ein Schwerpunktthema der Beratungen stellte der mögliche Verkauf des MS „HAMMONIA BEROLINA“ und dessen wirtschaftliche Auswirkungen für die Gesellschaft dar. Für Details verweist der Aufsichtsrat auf den am 20. Dezember 2022 als Ad-Hoc Mitteilung gemeldeten Vollzug mit verbundener Anpassung der Jahresprognose 2022.

Auf den außerordentlichen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat neben Investitionsentscheidungen und Finanzierungsthemen vor allem mit der Thematik Streit mit dem Charterer des MT „AURA M“ und Beendigung der Zeitcharter. Im Einzelnen stand Folgendes auf der Agenda:

- 9. März 2022: Erörterung über die Refinanzierung des Containerschiffes MS „LUTETIA“ nach vorherigem Verkauf innerhalb des Konzernverbundes sowie der Nutzung der hieraus freigesetzten Mittel zum Ankauf zweier Produktentanker. Die Zustimmung zu diesen Maßnahmen erfolgte im Nachgang zur Sitzung im Rahmen von Umlaufbeschlüssen.
- 3. Mai 2022: Besprechung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 und Beschlussfassung der Tagesordnungspunkte.
- 10., 16. und 24. August 2022: Streit mit dem Charterer des MT „AURA M“ und Beendigung der Zeitcharter. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat stets über den aktuellen Stand der Auseinandersetzung sowie die laufenden Gespräche über den Abschluss einer neuen Charter. Zudem wurde der aktuelle Stand der Investition in die Produktentanker erörtert, hier speziell die entstandenen Mehrkosten sowie Verzögerungen im Projektablauf.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Rahmen von Umlaufbeschlüssen der Refinanzierung des Containerschiffes MS „HAMMONIA BEROLINA“ sowie dessen Verkauf im Dezember 2022 zugestimmt.

### **Jahresabschlussprüfung**

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 wurde die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 gewählt. Die HANSA PARTNER GmbH hat den vom Vorstand gemäß den Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellten Jahresabschluss und Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG über das Geschäftsjahr 2022 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.



Allen Mitgliedern des Aufsichtsrats sind die vorgenannten Abschlussunterlagen für das Geschäftsjahr 2022, der Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns inklusive des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers mit ausreichend zeitlichem Vorlauf zur ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 10. Mai 2023 für eine eigene Prüfung zugegangen. Auf dieser Sitzung wurden sämtliche Abschlussunterlagen in Beisein eines Vertreters des Abschlussprüfers und des Vorstands umfassend diskutiert. Der Abschlussprüfer berichtete über den Umfang, die Schwerpunkte, die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung sowie darüber, dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und der Compliance vorliegen. Fragen des Aufsichtsrats wurden vom Abschlussprüfer ausführlich beantwortet.

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abschlussprüfers angeschlossen und auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Daher hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 12. Mai 2023 den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2022 gebilligt, wodurch dieser gem. § 172 AktG festgestellt ist. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands schloss sich der Aufsichtsrat nach eigener Prüfung ebenfalls an.

Der Abschlussprüfer hat auch den Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) geprüft. Diesen Bericht hat der Abschlussprüfer mit folgendem uneingeschränkten 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.“

Der vom Vorstand erstellte und vom Abschlussprüfer geprüfte Abhängigkeitsbericht sowie der Prüfbericht zum Abhängigkeitsbericht wurden in der Sitzung am 10. Mai 2023 ausführlich behandelt und mit dem Abschlussprüfer erörtert. Nach Prüfung des Abhängigkeitsberichts sowie des zugehörigen Prüfberichts hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts zugestimmt und nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung keine Einwendungen gegen den Abhängigkeitsbericht und gegen die darin enthaltene Schlusserklärung des Vorstands sowie gegen das Ergebnis des Abschlussprüfers erhoben. Der Aufsichtsrat stimmte daher dem Abhängigkeitsbericht zu.

Weiterer Gegenstand der Sitzung am 12. Mai 2023 war der vorliegende Bericht des Aufsichtsrats, der ebenfalls besprochen und beschlossen wurde. Zudem berieten Vorstand und Aufsichtsrat am 10. Mai über die ordentliche Hauptversammlung 2023, die am 29. Juni 2023

in Präsenz in Hamburg stattfindet und beschlossen die Tagesordnung.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand für erbrachte Leistung und die stets konstruktive, transparente und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Geschäftsjahr 2022.

Hamburg, den 12. Mai 2023

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 Wirtschafts-

prüfer (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 Unternehmens-tätigkeit 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 Unternehmens-tätigkeit 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 Geschäftsvorfälle 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.

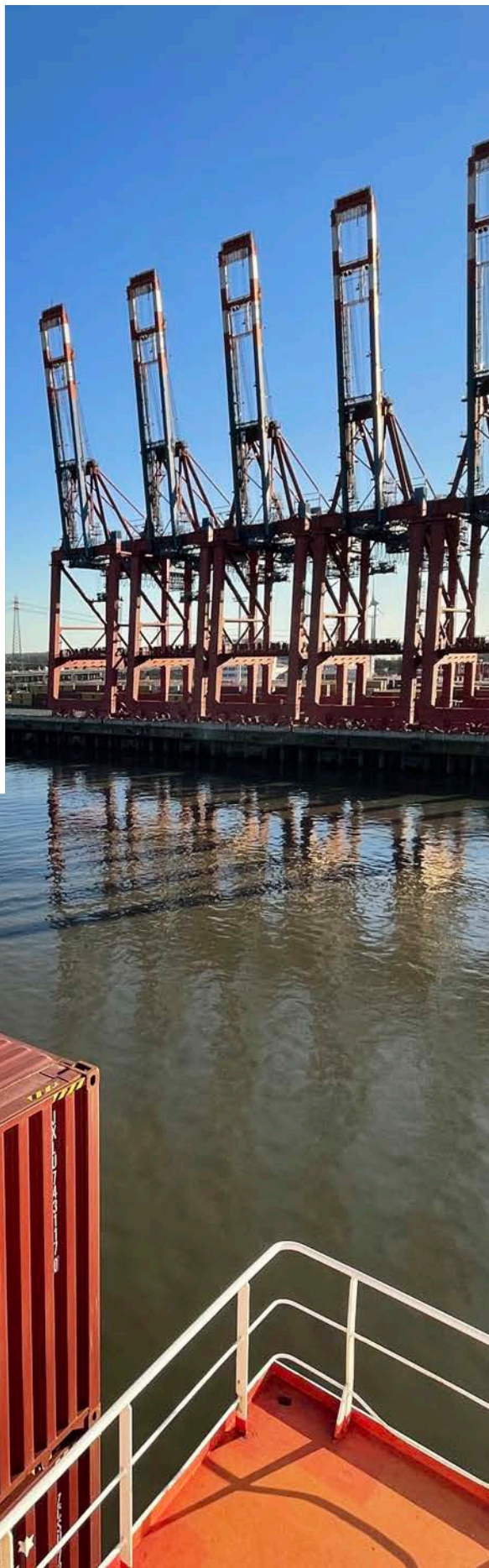
Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 11. Mai 2023

HANSA PARTNER GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Ulmer)  
Wirtschaftsprüferin

(Arp)  
Wirtschaftsprüfer



## IMPRESSUM

### KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG  
Neumühlen 9  
D-22763 Hamburg

[www.hammonia-schiffsholding.de](http://www.hammonia-schiffsholding.de)  
E-Mail: [ir@hammonia-schiffsholding.de](mailto: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  
[www.ubj.de](http://www.ubj.de) | [ir@ubj.de](mailto:ir@ubj.de)

### KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

[www.betriebsart.de](http://www.betriebsart.de)

### HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG  
Neumühlen 9  
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2023