



Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

mit diesem Brief an die Aktionäre möchten wir Sie über die aktuelle Geschäftsentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG („HHX“; ISIN DE000A0MPF55) informieren, nachdem uns in den vergangenen Tagen zahlreiche Fragen von Aktionären erreicht haben, insbesondere vor dem Hintergrund der letzten Ad hoc-Meldung vom 08. Dezember 2021 und der Entwicklungen in der Linienschifffahrt.

Wir möchten dies zum Anlass nehmen, die Hintergründe der dieser Ad hoc-Meldung zugrunde liegenden Transaktion sowie weiterer, ähnlich gelagerter potenzieller Transaktionen näher zu beleuchten.

Wir berichteten am 08. Dezember 2021 über die Auswirkungen eines Verkaufs des MS „HAMMONIA Berolina“ auf die Ergebnisplanung der HHX. Unter anderem erläuterten wir, dass es sich hierbei lediglich um Buchgewinne handelt, aber keine liquiditätswirksamen Effekte entstehen.

Bekanntlich ist die HHX mit ca. 80% an der Eigentümergesellschaft des MS „HAMMONIA Berolina“ beteiligt. Die übrigen Anteile hält bislang noch die HAMMONIA Reederei, auf deren Betreiben die Aufnahme eines neuen Mitgesellschafters erfolgen soll. Dieser neue Mitgesellschafter erwirbt von der Reederei einen Teil ihrer Kommanditeinlage und soll ein Konzept zur Tokenisierung der Gewinnansprüche der Gesellschaft erarbeiten. Die HHX selbst überträgt keine Anteile.

Um einen Übertrag des Schiffes – genauer: der Beteiligung daran – auf Basis des aktuellen Marktwertes zu ermöglichen, wurde eine neue Beteiligungsgesellschaft gegründet, die sodann das Eigentum am Schiff erworben hat. Dadurch wurden im Ergebnis auf Ebene der HHX stille Reserven zwischen Marktwert und Buchwert des Schiffes aufgedeckt. Es ist durchaus möglich, dass dies auch bei weiteren Schiffen, an denen HHX und Reederei gemeinsam beteiligt sind, umgesetzt wird.

Die deutliche Steigerung des Marktwertes beruht auf den derzeit über alle Größenklassen hinweg stark gestiegenen Charraten für Containerschiffe und betrifft auch Schiffe, die in mehreren Wochen oder gar Monaten charterfrei werden und erst dann vom hohen Charratenniveau partizipieren können. So wurde auch für das MS „HAMMONIA Berolina“ zwischenzeitlich direkt mit Maersk eine Zeitcharter vertraglich vereinbart. Die dazu in Maklerveröffentlichungen genannte Rate von rund USD 32.750 pro Tag für ca. 3 Jahre ab April 2022 können wir gemäß Vertraulichkeitsvereinbarungen nicht kommentieren.

Hinzuweisen ist darauf, dass den positiven Ergebnisauswirkungen aus diesem Charterabschluss die deutlich erhöhten Abschreibungen auf die erhöhten Anschaffungskosten entgegenstehen. Wir werden hierzu im Geschäftsbericht im Rahmen der Ergebnisprognose detaillierter berichten.

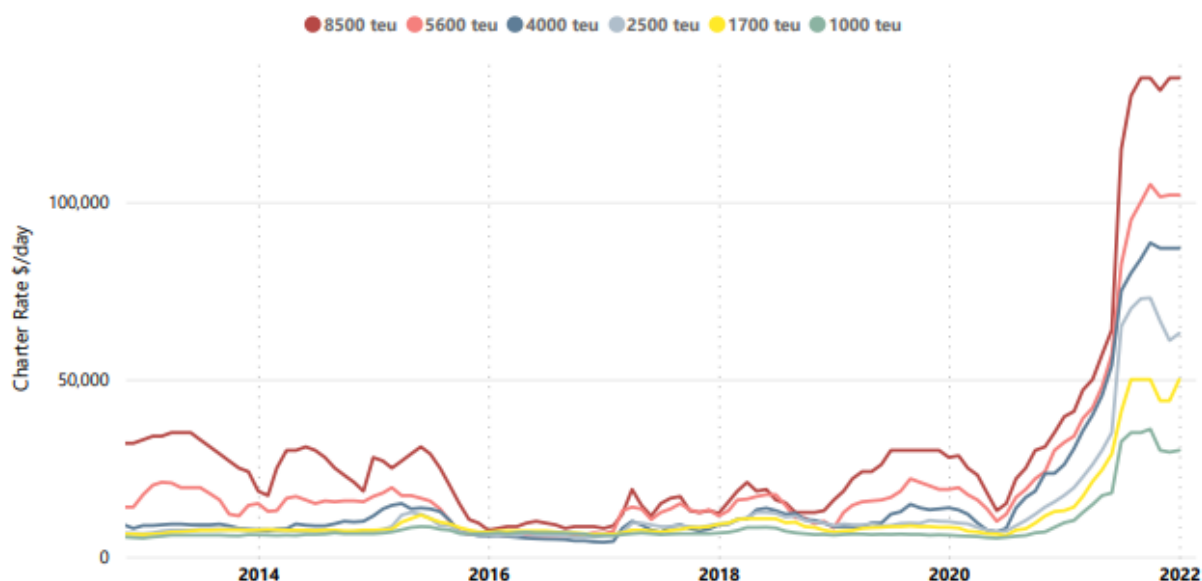
Unabhängig vom oben skizzierten Verkauf aufgrund der Aufnahme eines neuen Mitgesellschafters kann es zukünftig weitere Transaktionen geben – bei der „HAMMONIA Berolina“ oder auch anderen Schiffen, an denen die HHX beteiligt ist – die mit einer Aufdeckung von stillen Reserven einhergehen. Der Vorstand arbeitet aktuell an der Refinanzierung von Schiffen, um die positiven Liquiditätseffekte der bereits geschlossenen Charterverträge (oder zeitnahen Neuabschlüssen) vorzuziehen.

Dies kann unter anderem auch durch sogenannte Sale-and-Lease-back-Transaktionen erfolgen, bei denen das rechtliche Eigentum an den Schiffen gegen Zahlung eines auf dem aktuellen Marktwert basierenden Kaufpreises an einen Finanzierer übertragen wird. Der Verkäufer mietet das Schiff dann für eine bestimmte Laufzeit fristenkongruent mit einem bestehenden Zeitchartervertrag zurück. Häufig vereinbaren die Parteien auch eine Rückkaufoption. Der Vorteil einer solchen Finanzierungsstruktur verglichen mit klassischen Bankfinanzierungen liegt in der höheren Finanzierungsquote (bis zu ca. 80% statt max. 60% des Marktwertes), so dass der HHX ein deutlich höherer Betrag zufließen würde.

Die auf diese Weise generierten Barmittel können für neue Investitionen genutzt werden. Ebenso stünden hiermit Quellen zum Rückkauf weiterer Besserscheine zur Verfügung. Der Vorstand ist in ständigem Dialog mit dem Aufsichtsrat sowohl über die Umsetzung der oben skizzierten Transaktionen als auch eine mögliche Verwendung der generierten Mittel.

Allgemeine Marktentwicklung

Das abgelaufene Jahr 2021 hat in allen Größenklassen von Containerschiffen zu historischen Höchstständen bei den Charraten geführt. Im Jahresvergleich zeigt sich eine Steigerung von durchschnittlich über 300%.



Size	Nov 2021 \$/day	Dec 2021 \$/day	MoM Change %	Dec 2020 \$/day	YoY Change %	Jan 2022 \$/day
8500 teu	131,500	135,000	2.7% ↑	35,000	286% ↑	135,000
5600 teu	101,500	102,000	0.5% →	30,000	240% ↑	102,000
4000 teu	87,000	87,000	0.0% →	23,500	270% ↑	87,000
2500 teu	66,500	61,000	-8.3% ↓	15,500	294% ↑	63,000
1700 teu	44,000	44,000	0.0% →	12,750	245% ↑	50,000
1000 teu	30,000	29,500	-1.7% ↓	8,300	255% ↑	30,000
Alphaliner Index	438	433	-1.1% ↓	119	265% ↑	444

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor – Edition 2022-01

Zwar hat sich mit Ende der sogenannten peak-season ab Oktober eine gewisse Plateaubildung ergeben, allerdings blieb der von Marktbeobachtern vorausgesagte starke Einbruch bislang aus. Vielmehr verdichten sich die Anzeichen, dass aufgrund der weiter andauernden Marktverwerfungen, u.a. hervorgerufen durch die Covid-Pandemie, Abfertigungsstaus in großen Häfen und das veränderte Konsumverhalten, ein schneller Rückgang der Charterraten kurzfristig nicht zu erwarten ist.

Die ausgelösten Neubestellungen von Containertonnage werden mittelfristig für einen Ausgleich sorgen, kommen jedoch im Wesentlichen erst ab 2023/24 in Fahrt. Auch wenn sich das Wachstum der Charterratenentwicklung nicht fortsetzen wird oder ein eher zu erwartender Rückgang eintritt, kann für 2022 ein optimistischer Ausblick auf die Ertragsentwicklung gegeben werden.

Entwicklung der Schiffe

Wie bereits im letzten Aktionärsbrief berichtet, konnte die HHX für das grundsätzlich noch bis Januar 2022 vercharterte MS „LUTETIA“ eine Verlängerung mit dem Charterer vereinbaren, so dass der Cashflow dieser Beteiligung bis mindestens Januar 2026 gesichert ist. Die Charterrate entspricht dabei einer marktüblichen Höhe für vergleichbare Laufzeiten.

Ebenso konnte, wie oben berichtet, bereits eine Vereinbarung für das MS „BEROLINA NOVA“ getroffen werden – nachdem das Schiff wie oben beschrieben zuvor verkauft wurde. Diese frühzeitige Sicherung der Beschäftigung mit einem erstklassigen Charterer mit geringem Bonitätsrisiko erfolgte angesichts erheblicher weltwirtschaftlicher und geopolitischer Risiken (Covid, Inflation, Ukraine Krise) unter Inkaufnahme des Verzichts auf mögliche weitere Charterratensteigerungen.

Das MS „HAMMONIA BALTICA“ wird bereits seit April 2021 in einer zweijährigen Charter mit Hapag Lloyd beschäftigt. Insofern gibt es bei dieser Beteiligung keine nennenswerten Entwicklungen zu berichten. Mit Bezug auf die obigen Ausführungen zur aktuellen Marktverfassung ist nicht überaus wahrscheinlich, aber auch nicht völlig undenkbar, dass eine Anschlussbeschäftigung auf beziehungsweise über dem derzeitigen Charterniveau gefunden wird. Dies wird jedoch erst Anfang 2023 zu diskutieren sein.

Hinsichtlich der Beteiligung am Rohöltanker MT „AURA M“ (indirekt über die HAMMONIA Tanker Holding GmbH & Co. KG) geht ein turbulentes Jahr zu Ende. Neben der Erhöhung der Beteiligungsquote aufgrund der Inanspruchnahme unter der Upfront Bareboat Hire-Garantie, über die auch auf der Hauptversammlung 2021 ausgiebig berichtet wurde, gab es den ebenfalls bereits früher berichteten Cyber Fraud-Fall.

Operativ hat sich hingegen die Ertragssituation nicht wie erhofft verbessert. Noch immer leidet die Beteiligungsgesellschaft an unzureichendem technischem Management, das in diesem Fall durch Seacon erfolgt. Vor diesem Hintergrund erörtert der Vorstand im permanenten Dialog mit dem Aufsichtsrat Möglichkeiten, das technische Management zu verbessern. Dies gilt umso mehr, als dass der Charterer, der sich ansonsten mit dem Schiff sehr zufrieden zeigt, durch mangelndes Management hervorgerufene Offhire-Zeiten geltend macht. Um diesen - zumindest in der vorgetragenen Höhe - unberechtigten Forderungen Rechnung zu tragen, wird im Jahresabschluss eine Rückstellung gebildet. Die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Ertragslage, auch die der HHX, wurden im Rahmen der Ad hoc-Meldung vom 08. Dezember 2021 erläutert.

Parallel zu einem möglichen Austausch des technischen Managers führt der Vorstand derzeit Gespräche mit dem Charterer über eine frühzeitige Verlängerung des Chartervertrages.

Anstehende Termine in 2022 – Geschäftsbericht und Hauptversammlung

Im Rahmen der Aufsichtsratssitzung Anfang Dezember 2021 wurde turnusgemäß der Jahresfinanzkalender für das laufende Geschäftsjahr 2022 verabschiedet.

Die Veröffentlichung des Geschäftsberichtes erfolgt am 29. April 2022. Unsere Hauptversammlung ist für den 16. Juni 2022 geplant.

Die Amtszeit von Dr. Liebing als Vorstand der HHX endete bislang mit Ablauf des 16. Februar 2022. Der Aufsichtsrat hat auf der letzten Sitzung eine Neubestellung für weitere fünf Jahre beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Hamburg, im Februar 2022

Dr. Karsten Liebing
Vorstand

Kontakt

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
22763 Hamburg

Tel.: +49 40 822 176-0
Fax: +49 40 822 176-427
E-Mail: ir@hammonia-schiffsholding.de
Internet: hammonia-schiffsholding.de

Investor Relations

UBJ. GmbH
Haus der Wirtschaft
Kapstadtring 10
22297 Hamburg

Tel.: +49 40 6378 5410
Fax: +49 40 6378 5423
E-Mail: ir@ubj.de
Internet: www.ubj.de

Finanzkalender

29. April:	Veröffentlichung des Geschäftsberichtes
16. Juni:	Hauptversammlung der Gesellschaft (virtuell)
23. September:	Veröffentlichung des Halbjahresberichtes