

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

GESCHÄFTSBERICHT 2014

Schiffsportfolio

Schiff	Datum der Übernahme	Kapazität in TEU	Baujahr
MS „SAXONIA“	03.12.2007	3.108	2003
MS „HAMMONIA POMERENIA“	29.11.2007	2.546	2007
MS „HAMMONIA FIONIA“	29.04.2008	7.800	1996
MS „HAMMONIA DANIA“	06.05.2008	7.800	1996
MS „HAMMONIA HAFNIA“	16.05.2008	7.800	1996
MS „HAMMONIA HOLSATIA“	21.05.2008	2.546	2008
MS „HAMMONIA TEUTONICA“	06.06.2008	2.546	2008
MS „HAMMONIA MASSILIA“	20.10.2008	2.546	2008
MS „HAMMONIA ROMA“	05.01.2009	2.546	2009
MS „HAMMONIA BAVARIA“	05.01.2009	2.546	2009
MS „HAMMONIA PESCARA“	29.12.2010	4.253	2009
MS „ANTOFAGASTA“	10.02.2012	2.872	2008
MS „WESTPHALIA NOVA“	03.12.2007	3.108	2003

Finanzkennzahlen

in TEUR	2014	2013
Schiffsbetriebsergebnis	28.517	32.215
Reedereiergebnis	11.650	25.316
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-82.551	-35.481
Konzernergebnis	-99.177	-51.605
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	26.589	27.422
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-49	18.575

GESCHÄFTSBERICHT **INHALTSVERZEICHNIS**

1. GRÜßWORT DES VORSTANDS / S. 4	3. ZUSAMMENGEFASSTER BERICHT ÜBER DIE LAGE DER HCI HAMMONIA SHIPPING AG UND DES KONZERNS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014 / S. 8	4. KONZERNABSCHLUSS DER HCI HAMMONIA SHIPPING AG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014 / S. 28
2. AKTIE / S. 6	3.1. GRUNDLAGEN DES KONZERNS / S. 8 3.1.1 Allgemeines / S. 8 3.1.2 Steuerungssystem / S. 8	5. BERICHT DES AUFSICHTSRATS / S. 54
	3.2. WIRTSCHAFTSBERICHT / S. 9 3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen / S. 9 3.2.2 Geschäftsverlauf / S. 10 3.2.3 Lage / S. 10 3.2.4 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren / S. 18	
	3.3. NACHTRAGSBERICHT / S. 19	
	3.4. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT / S. 19 3.4.1 Prognosebericht / S. 19 3.4.2 Risikobericht / S. 21 3.4.3 Chancenbericht / S. 23	
	3.5. ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DER HOLDINGGESELLSCHAFT HCI HAMMONIA SHIPPING AG / S. 24 3.5.1 Ertragslage / S. 24 3.5.2 Finanzlage / S. 26 3.5.3 Vermögenslage / S. 27	

1. Grußwort des Vorstands

Sehr geehrte Aktionäre und Geschäftsfreunde,

die sehr lange Dauer der nunmehr seit Ende 2008 anhaltenden Krise auf dem Containerschiffmarkt hat dazu geführt, dass die HCI HAMMONIA SHIPPING AG sich in einer äußerst kritischen Phase befindet. Die Weltwirtschaft, der Welthandel und auch die Nachfrage nach Containerschiffsverkehren verzeichnen zwar seit dem Jahr 2010 laufend moderate Wachstumsraten. Diese waren bislang aber nicht hinreichend, um die in der Boomzeit vor 2008 bestellten Überkapazitäten an Containerschiffen vollständig zu absorbieren. Denn trotz dieser noch vorhandenen Überkapazitäten im Markt haben die großen Linienreeder auch in der Krise zunehmend Großcontainerschiffe bei den Schiffsbauwerften bestellt, so dass die weltweite Flotte weiter gewachsen ist. Entgegen unserer Erwartungen haben die Linienreeder seit 2013 ihre Orderaktivitäten sogar nochmals verstärkt. Hintergrund ist ein ruinöser Wettkampf der Linienreeder um die günstigsten Stückkosten je transportierten Container und damit um zukünftige Marktanteile. Die Werften in Fernost haben zudem in den Boomjahren Fertigungskapazitäten aufgebaut, die es nun zu füllen gilt – teils auch mit staatlich unterstützten Exportfinanzierungen für die Besteller. Diese fatale Koinzidenz hat letztlich die Rückkehr des Marktes in sein nachhaltiges Gleichgewicht bislang verhindert.

Auch wenn sich am Markt im zweiten Quartal 2015 endlich eine Erholung abzeichnet, so kommt diese zu spät für einen Großteil der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Die nicht in langfristigen Festchartern fahrenden Schiffe haben somit fast sechs Jahre hinter sich, in denen sie ihre Fremdverbindlichkeiten kaum reduzieren und teils noch nicht einmal Zinsen zahlen konnten. In Abhängigkeit der Dynamik der einsetzenden Markterholung können die finanzierenden Banken ihre aktuellen Buchverluste reduzieren, aber dass das bei diesen Schiffen investierte Eigenkapital nochmal „ins Geld kommt“ kann indes realistisch nicht angenommen werden. Um eine Fortführung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sicherzustellen, gab es daher zuletzt nur noch zwei praktikable Möglichkeiten: Zum einen hätten die Banken ihre Fremdverbindlichkeiten in Eigenkapital wandeln müssen. Dies wäre zwar mit einer massiven Verwässerung des bisherigen Eigenkapitals verbunden gewesen, jedoch hätte die Flotte unverändert fortgeführt werden können. Hierzu waren die Banken aber nicht bereit. Somit verbleibt lediglich die zweite Alternative: Ein „Gesundshrumpfen“ der Flotte auf die werthaltigen Schiffe. Hierbei handelt es sich insbesondere um die drei 7.800 TEU-Containerschiffe, die in langjährigen Charters für den Weltmarktführer Maersk fahren. Neben der Reduzierung der Flotte muss die HCI HAMMONIA SHIPPING AG aus ihren Bürgschaften für Finanzierungen von zu veräußernden Schiffen entlassen werden und weitere Verbindlichkeiten der Gesellschaft müssen reduziert werden – mit dem Ziel einer tragbaren Verschuldungsstruktur und zugleich einer Gleichbehandlung der Gläubiger. Diese sollen mit Besserungsscheinen an den zukünftigen Erträgen der Gesellschaft beteiligt werden. Ein entsprechendes Konzept konnte im Rahmen einer Absichtsvereinbarung („Letter of Intent“) mit den Gläubigern der Gesellschaft im April 2015 vereinbart werden. Diese steht noch unter dem Vorbehalt, dass die Entscheidungsgremien der Gläubiger das Konzept genehmigen.

Auch in den Geschäftszahlen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG spiegelt sich das aktuelle Umfeld wider: Das Schiffsbetriebsergebnis liegt mit rund 28,5 Mio. EUR deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums (32,2 Mio. EUR). Das Konzernergebnis ist mit rund -99,2 Mio. EUR deutlich negativ (Vorjahr: -51,6 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren erneut im Wesentlichen nicht liquiditätswirksame Wertminderungen des Anlagevermögens. Im Rahmen des „Impairment-Tests“, bei dem die Wertansätze des Schiffsvermögens überprüft werden, haben sich Abwertungen in Höhe von rund 71,7 Mio. EUR ergeben. Ohne Berücksichtigung dieser außerordentlichen Wertminderungen betrug der Konzernjahresfehlbetrag rund 27,4 Mio. EUR. Dieses Ergebnis ist sicherlich nach wie vor nicht zufriedenstellend.

Die entscheidende Steuerungsgröße bleiben für uns die verfügbaren Zahlungsmittel. Um die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sicherzustellen, waren in den vergangenen Jahren unterschiedliche Restrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen abgeschlossen worden. Zuletzt ist aus Kostengründen auch das „Downlisting“ vom Regulierten Markt in das Segment Mittelstandsbörse Deutschland an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg umgesetzt worden. In Folge dessen ist der vorliegende Konzernjahresabschluss nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt worden. Zuvor war eine Erstellung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) erforderlich. Um einen Vergleich mit den Vorjahreszahlen zu ermöglichen, sind diese ebenfalls gemäß HGB dargestellt worden.

Mit dem nun in dem geschlossenen Letter of Intent vereinbarten Konzept kann die HCI HAMMONIA SHIPPING AG nachhaltig restrukturiert werden und die Fälligkeit der verbleibenden maßgeblichen Verbindlichkeiten wird auf das Jahr 2018 verschoben. Die Gesellschaft erhält so im bildlichen Sinn die „erforderliche Luft zum Durchatmen“. Wir arbeiten daher intensiv daran, das abgestimmte Konzept im laufenden Jahr umzusetzen.

Hamburg, den 24. April 2015

Dr. Karsten Liebing



Jan Krutemeier



2. Aktie

Aufgrund des weiterhin ungünstigen Marktumfeldes für Containerschiffe war die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Jahres 2014 – abgesehen von kurzfristigen Schwankungen – von einem fallenden Kurs geprägt. Zum Ende des Berichtszeitraums lag der Kurs bei 30,01 EUR und somit rund 76% unter dem Jahresanfangskurs.

Im Vergleich zu anderen Aktienindizes schnitt die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG vor dem Hintergrund der sich nur langsam erholenden Schifffahrtmärkte schwach ab. Infolge der expansiven Geldpolitik der Notenbanken verzeichneten der DAX und der MSCI World Index im Berichtszeitraum einen Zugewinn von über 4 bzw. 17%. Der DAXglobal Shipping EUR Price Return Index ist im Berichtszeitraum um rund 12% gesunken. Die deutlich bessere Entwicklung des DAXglobal Shipping Index gegenüber der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist hauptsächlich dadurch zu erklären, dass die Mehrheit der Mitglieder des DAXglobal Shipping Index Linienreedereien sind. Diese werden durch niedrigere Frachtraten für den Transport von Containern derzeit zwar belastet, sie profitieren gleichzeitig aber von extrem niedrigen Raten für das Einchartern von Containerschiffen. Ihrem Geschäftsmodell entsprechend werden sie von Investoren als Logistikunternehmen angesehen, so dass der Index eine sehr hohe Korrelation zum allgemeinen Aktienmarkt aufweist.

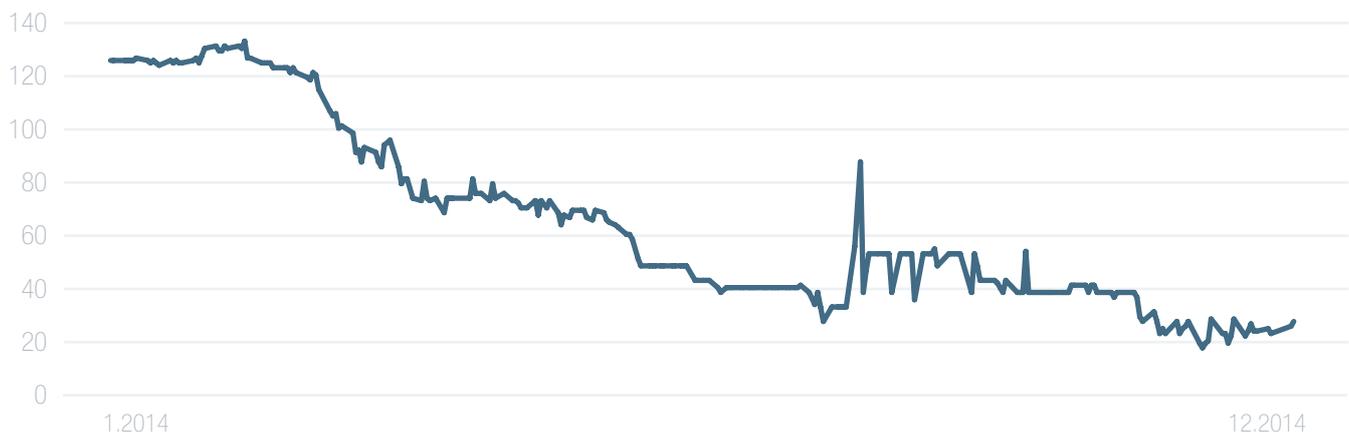
Durch die überwiegende Platzierung bei langfristig orientierten institutionellen Investoren weist die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Börsenhandel eine geringe Liquidität auf. Die Anteile der HCI HAMMONIA SHIPPING AG werden zu rund 20% von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken, zu rund 27% von Versicherungen und Pensionskassen, zu rund 27% von anderen Banken, zu rund 10% von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, zu rund 9% von Vermögensverwaltungsgesellschaften und zu rund 3% von anderen institutionellen Investoren gehalten. Die restlichen rund 4% der Aktien befinden sich im Streubesitz. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hält keine eigenen Aktien.

Börsensegmentwechsel

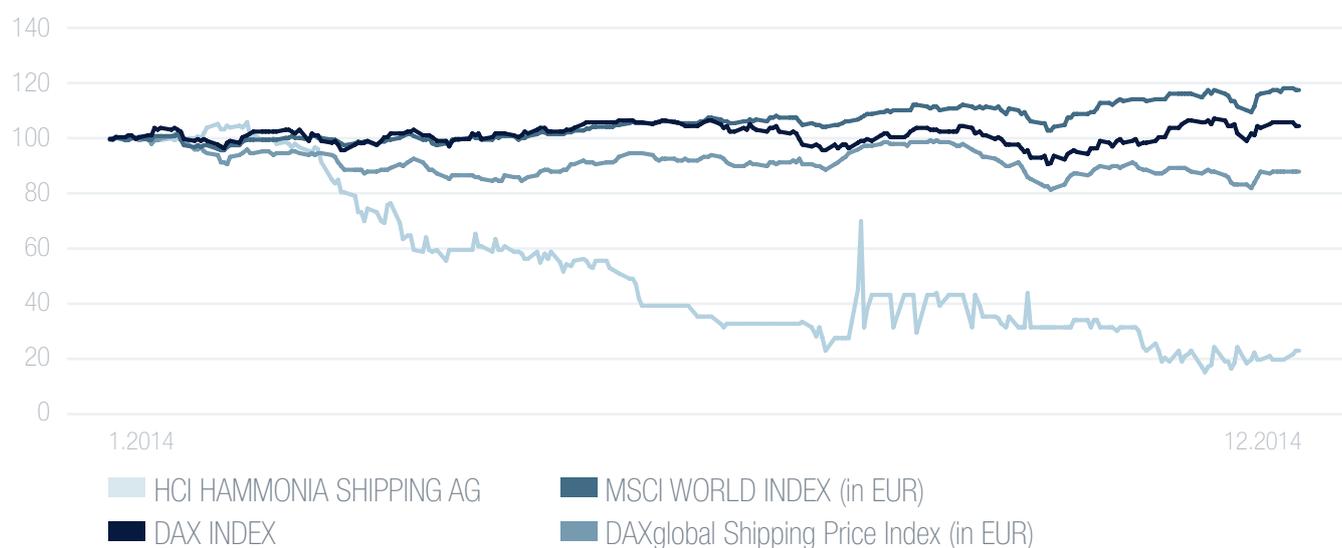
Am 12. Dezember 2014 hat der Vorstand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats den Wechsel vom Regulierten Markt in das Segment Mittelstandsbörse Deutschland an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg beschlossen. Der Wechsel dient der Reduzierung der Kosten und des organisatorischen Zusatzaufwandes, der mit einer Notierung der Aktien im Regulierten Markt verbunden ist.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat ebenfalls am 12. Dezember 2014 den Antrag auf Widerruf der zum Regulierten Markt und zur Aufnahme in das Segment Mittelstandsbörse Deutschland gestellt. Der Widerruf der Zulassung zum Regulierten Markt der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg wurde mit Ablauf des 30. Dezember 2014 wirksam.

Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG (in EUR)



Relative Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zu ausgewählten Aktienindizes (in %)



Basisdaten zur HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Aktienkurs (1.1.2014 – 31.12.2014)	
Höchstkurs 12.02.2014	132,50 EUR
Tiefstkurs 02.12.2014	20,00 EUR
Anfangskurs 02.01.2014	125,50 EUR
Schlusskurs 30.12.2014	30,01 EUR
Marktkapitalisierung 30.12.2014	4,09 Mio. EUR

3. Zusammengefasster Bericht über die Lage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2014

3.1. Grundlagen des Konzerns

3.1.1. Allgemeines

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wurde im Jahr 2007 von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die HCI HAMMONIA SHIPPING AG 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.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG führt als Konzernobergesellschaft und geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der jeweiligen Tochtergesellschaften.

Die Tätigkeit des Konzerns ist auf den Erwerb, den Betrieb und die Veräußerung von Handelsschiffen ausgerichtet. Der Fokus liegt dabei auf moderner Containerschiffstonnage.

Das Geschäftsmodell der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und ihrer Tochtergesellschaften besteht darin, die Schiffe langfristig an bonitätsstarke Linienreedereien zu verchartern und/oder mit anderen Schiffen der jeweils gleichen Größenklasse die Einnahmen zu poolen, um die Erlöse gegen schwankende Charraten und mögliche Beschäftigungsausfälle abzusichern. Der Konzern erzielt somit im Wesentlichen Erträge aus dem Betrieb von Schiffen.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hatte zum 31. Dezember 2014 zwölf Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU in Fahrt. Die Anteile an neun dieser Schiffsgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei drei Schiffsgesellschaften ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Mehrheitsgesellschafterin.

Bei einer weiteren Schiffsgesellschaft ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Minderheitsgesellschafterin. Die Gesellschaften in der Rechtsform „GmbH & Co. KG“ sind jeweils als sogenannte Einschiffs-Kommanditgesellschaften zivilrechtliche Eigentümer und Betreiber der einzelnen Schiffe.

Des Weiteren ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an den insgesamt sechs Komplementärgesellschaften dieser Schiffsgesellschaften beteiligt: bei vier Komplementärgesellschaften ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Alleingesellschafterin, bei einer Komplementärgesellschaft Mehrheitsgesellschafterin und eine weitere wird im Rahmen der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Als Führungsholding in der Form einer Aktiengesellschaft beteiligt sich die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an Schiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG, die ihrerseits die Eigentümer der jeweiligen Schiffe sind. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist ein reiner Asset-Holder, d.h. es sind keine Mitarbeiter in der Gesellschaft angestellt. Die Bereitstellung sämtlicher Dienstleistungen erfolgt durch externe Dienstleister. Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG übernimmt alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Schiffe. Die Schiffsgesellschaften stellen den Mietern der Schiffe, den Charterern, ein komplett ausgerüstetes, betriebsbereites und bemanntes Schiff zur Verfügung.

Die Fortführung der Geschäftstätigkeit ist im derzeitigen Marktumfeld im Wesentlichen von der Bewältigung der finanziellen Herausforderungen abhängig, die durch die anhaltende Schifffahrtskrise auch in der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bestehen.

Hinsichtlich der Tochtergesellschaften und ihrer Standorte wird auf den Konzernanhang verwiesen.

3.1.2. Steuerungssystem

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

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

Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Containerschiffsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße darstellt.

Die technische Verfügbarkeit der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Flotte stellt einen entscheidenden nicht finanziellen Leistungsindikator dar.

3.2. Wirtschaftsbericht

3.2.1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Wachstum der Weltwirtschaft ist nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) mit 3,3% im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben. Das Welthandelsvolumen verzeichnet im Jahr 2014 mit 3,1% eine gegenüber dem Vorjahr um 0,3%-Punkte niedrigere Wachstumsrate. Sowohl die Erwartungen für die Wachstumsrate der Weltwirtschaft als auch für die des Welthandelsvolumens waren noch zu Anfang des Jahres 2014 leicht positiver, wurden dann aber ab dem zweiten Quartal eingetrübt.

Die internationale Containerschiffsflotte umfasst nach Analystenangaben 5.048 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rund 18,6 Mio. TEU (Stand: März 2015). Die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, hat sich im Berichtszeitraum verringert. In der ersten Jahreshälfte ist die Quote, ausgehend von einem Startwert von 4%, kontinuierlich gesunken und hat sich dann ab Mitte des Jahres auf einem niedrigen Niveau stabilisiert und betrug zum Jahresende 1,2%.

Auf der Angebotsseite nennen Analysten für das Jahr 2014 eine Wachstumsrate der gesamten Containerschiffsflotte von 6,3% (Alphaliner) bzw. 5,6% (Clarkson Research Service Limited). Das Wachstum der Nachfrage nach Containertransporten beträgt 5,4% (Alphaliner) bzw. 6,1% (Clarkson). Die von den Werften neu abgelieferten Schiffe konnten daher von der gestiegenen Nachfrage absorbiert werden. Für einen vollständigen Abbau der am Markt noch vorhandenen Überkapazitäten wäre allerdings ein Flottenwachstum notwendig, das hinter dem Nachfragewachstum zurückbleibt.

Auch in den kommenden Jahren wird eine Vielzahl weiterer Schiffe in den Markt geliefert werden. Das gesamte Orderbuch an Containerschiffstonnage beträgt nach Angaben von Alphaliner 460 Schiffe bzw. rund 3,5 Mio. TEU. Dies entspricht rund 18,8% der fahrenden Flotte. Die Neubaubestellungen fanden dabei vornehmlich in den größeren Schiffsklassen statt – so betrafen rund 61% der Bestellungen Schiffe mit einer Größe von über 10.000 TEU. Durch den sogenannten Kaskadeneffekt, d.h. die Verdrängung kleinerer durch jeweils größere Schiffsklassen, sind aber auch die kleineren Schiffe vom starken Wachstum der größeren Einheiten betroffen. Begrenzt werden diese negativen Auswirkungen teilweise durch technische und wirtschaftliche Beschränkungen in den Häfen bzw. auf den Fahrtrouten.

Bei den Frachtraten ist im Jahr 2014 eine nachhaltige Erholung ausgeblieben. So startete der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) mit einem Jahresanfangswert von 1.176 Punkten, gab dann nach und erreichte im August seinen Jahreshöchstwert. Im Oktober wurde der Tiefstwert mit 911 Punkten erreicht. Bis zum Jahresende fand eine erneute Erholung auf 1.077 Punkte statt.

Bei den Charterraten haben sich im Jahr 2014, abgesehen von kleinen Schwankungen, in den meisten Größenklassen keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Insgesamt verharren die Charterraten weiterhin auf einem Niveau, welches meist nicht ausreichend ist, den vollen Kapitaldienst zu decken.

1) Die Unterschiede resultieren aus einer unterschiedlichen Definition der einzubeziehenden Schiffe und damit der Datenbasis der Analysten.

3.2.2 Geschäftsverlauf

Flotte

Sieben Schiffe der Sub-Panamax-Klasse mit einer Größe von 2.500 bis 2.800 TEU fahren in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schifffahrts-KG mit zum Ende des Berichtszeitraums 60 Schiffen in Fahrt. Für diese lagen die Poolraten im Jahr 2014 durchschnittlich bei rund 6.900 USD/Tag. Im Vergleich zum Jahr 2013 entspricht dies einem Rückgang von rund 9%. Die Charterrate für Neuabschlüsse am Spotmarkt lag im Jahresdurchschnitt bei rund 7.850 USD/Tag brutto (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 - 2015). Der Pool bietet jedoch die Sicherheit eines kontinuierlichen Cashflows, welcher im derzeitigen schwachen Marktumfeld von entscheidender Bedeutung ist. Brancheninformationen zufolge sind zum Jahresende 2014 rund 4,3% der Flotte im Segment zwischen 2.000 und 2.999 TEU ohne Beschäftigung.

Die zwei Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU (davon eine Minderheitsbeteiligung) fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schifffahrts-KG. Dieser umfasste zum Ende des Berichtszeitraums 13 Schiffe. Die entsprechenden Poolraten lagen im Jahr 2014 bei durchschnittlich rund 7.000 USD/Tag für Schiffe ohne Kräne und somit auf Niveau des Vorjahres. Die Marktraten für Neuabschlüsse am Spotmarkt lagen im Jahr 2014 bei rund 7.900 USD/Tag brutto (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 - 2015). Brancheninformationen zufolge sind zum Jahresende 2014 rund 1,6% der Flotte im Segment zwischen 3.000 und 5.099 TEU ohne Beschäftigung. Somit bietet der Pool eine Kontinuität für den Cashflow.

Das MS „HAMMONIA PESCARA“ war bis Ende Mai 2014 an die United Arab Shipping Company („UASC“) zu einer sehr auskömmlichen Rate verchartert. Im Anschluss an die ausgelaufene Charter konnte eine neue Beschäftigung für das Schiff mit der Linienreederei „K“ vereinbart werden. Diese Charter mit einer Brutto-Rate von 9.500 USD/Tag begann am 21. Juni und endete am 4. August 2014. Nach einer kurzen Aufliegezeit trat das Schiff vom 26. August 2014 bis zum 3. März 2015 eine Charter zu 8.400 USD/Tag (brutto) bei NYK an.

Die drei Post-Panamax Schiffe mit jeweils 7.800 TEU sind bis in das Jahr 2018 an die weltgrößte Container-Reederei A.P. Moeller-Maersk verchartert und erwirtschafteten planmäßig die vereinbarten Chartereinnahmen. Ende 2014 wurde bei diesen drei Schiffen die Reinigung der Tanks für die Umstellung des Treibstoffs vorgenommen, um weiterhin in denen von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) als „Emission Controlled Area (ECA)“ bezeichneten Regionen verkehren zu können. In diesen Regionen gelten spezielle Umweltrichtlinien zu Emissionen wie zum Beispiel den Ausstoß von Schwefeloxid.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung sowie die derzeitige Situation an den internationalen Schifffahrtsmärkten schlagen sich entsprechend in den Geschäftszahlen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG nieder: Das Schiffsbetriebsergebnis liegt mit rund 28,5 Mio. EUR deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums (32,2 Mio. EUR). Das Konzernergebnis ist mit rund -99,2 Mio. EUR deutlich negativ (Vorjahr: -51,6 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren erneut im Wesentlichen nicht direkt liquiditätswirksame Wertminderungen des Anlagevermögens. Im Rahmen des Impairment-Tests, bei dem die Wertansätze des Schiffsvermögens überprüft werden, ergaben sich Abwertungen in Höhe von rund 71,7 Mio. EUR. Ohne Berücksichtigung dieser außerordentlichen Wertminderungen betrug der Konzernverlust rund 27,4 Mio. EUR. Dieses Ergebnis ist nach wie vor nicht zufriedenstellend.

3.2.3 Lage

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 nach den vom International Accounting Standards (IASB) verabschiedeten und veröffentlichten International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgte der Wechsel der Aktie vom Regulierten Markt in das Segment Mittelstandsbörse Deutschland an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg. Dadurch entfiel die Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach den IFRS. Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 sowie die Vorjahresangaben wurden entsprechend nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 290 ff. HGB aufgestellt. Aus diesem Grund ist die Vergleichbarkeit mit der Darstellung der Lage zuvor veröffentlichter Geschäftsberichte nur in eingeschränktem Maße möglich. Sämtliche in der folgenden Darstellung aufgeführten Werte beziehen sich ausschließlich auf handelsrechtliche Angaben.

3.2.3.1. Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage des Konzerns für das Geschäftsjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr stellen sich wie folgt dar:

in TEUR	01.01. - 31.12.2014	01.01. - 31.12.2013	Veränderung
Umsatzerlöse	53.734	60.524	-6.790
Schiffsbetriebskosten	-14.514	-16.666	2.152
Personalkosten	-10.703	-11.643	940
Schiffsbetriebsergebnis	28.517	32.215	-3.698
sonstige betriebliche Erträge	13.022	10.730	2.292
<i>davon Kurserträge</i>	2.522	5.251	-2.729
sonstige betriebliche Aufwendungen	-29.889	-17.629	-12.260
<i>davon Kursaufwendungen</i>	-24.906	-8.849	-16.057
Reedereiergebnis	11.650	25.316	-13.666
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen			
Planmäßig	-22.467	-21.967	-500
Außerplanmäßig	-71.734	-38.621	-33.113
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens	0	-209	209
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-82.551	-35.481	-47.070
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	1	-1
Zinserträge	58	33	25
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-255	-1	-254
Zinsaufwendungen	-16.450	-16.164	-286
Aufwendungen aus Verlustübernahme von assoziierten Unternehmen	0	-48	48
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-99.198	-51.660	-47.538
Steuern vom Einkommen und Ertrag	21	55	-34
Konzernjahresfehlbetrag	-99.177	-51.605	-47.572
<i>davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft</i>	-92.435	-48.652	-43.783
<i>davon entfielen auf Anteile anderer Gesellschafter</i>	-6.742	-2.953	-3.789

Die Umsatzerlöse wurden aus der Vercharterung von zwölf Containerschiffen (Vergleichszeitraum: dreizehn Containerschiffe) erzielt. Bei den zwölf im Konzern verbliebenen Containerschiffen gab es keine wesentlichen Änderungen der Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in zwei Einnahmepools bzw. Vercharterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die nicht in Einnahmepools fahrenden Containerschiffe tragen durch die überwiegend langjährigen Zeitchartern wesentlich zur Stabilisierung der Konzernerlöse bei. Von den gesamten Umsatzerlösen in Höhe von 53,7 Mio. EUR (Vorjahr: 60,5 Mio. EUR) wurden 71% (Vorjahr: 72%) von den in festen Zeitchartern fahrenden Schiffen erzielt. Die Umsatzerlöse haben sich gegenüber dem Vorjahr um 6,8 Mio. EUR vermindert. Die Verminderung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- Auslaufen der vergleichsweise hohen Zeitcharter des MS „HAMMONIA PESCARA“ und Abschluss einer Zeitcharter auf dem derzeit deutlich niedrigeren Marktniveau
- Veräußerung des MS „WESTPHALIA“ im Oktober 2013
- Auslaufen der auskömmlichen Zeitcharter des MS „ANTOFAGASTA“ und im Jahr 2013 erfolgter Wechsel in den Peter Döhle 2.500 bis 2.800 TEU Pool
- Rückgang der Poolraten für die 2.500 bis 2800 TEU Schiffe sowie des verbleibenden 3.100 TEU-Schiffes

Im Rahmen der im Vorjahr getroffenen Prognose wurde für die Umsatzerlöse aufgrund niedriger Poolraten und einer nur leichten Erholung der Charraten ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr erwartet. Dieser ist wie erwartet eingetreten.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten im Wesentlichen die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt und die Versicherung der Schiffe. Die Aufwendungen haben sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs des MS „WESTPHALIA“ vermindert.

Die Aufwendungen für das Schiffspersonal haben sich ebenfalls im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs des MS „WESTPHALIA“ vermindert.

Nach Abzug der Schiffsbetriebskosten verminderte sich das Schiffsbetriebsergebnis um 11% auf 28,5 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 2,3 Mio. EUR auf 13,0 Mio. EUR. Hiervon betreffen 8,1 Mio. EUR (im Vorjahr 0,7 Mio. EUR) die Auflösung von in der Konzernbilanz passivierten Unterschiedsbeträgen aus der Kapitalkonsolidierung. Die Unterschiedsbeträge resultieren u.a. aus der Aufdeckung von stillen Reserven im Rahmen der Erstkonsolidierung der 2.500 TEU Schifffahrtsgesellschaften. Aufgrund der in diesen Schifffahrtsgesellschaften im Geschäftsjahr 2014 entstandenen hohen Verluste wurden die diesen Schifffahrtsgesellschaften im Rahmen der HGB-Bilanzierung zugeordneten passiven Unterschiedsbeträge vollständig aufgelöst. Andererseits verminderte sich der Posten durch gesunkene Kurserträge und geringere Verkäufe von Treibstoffbeständen im Rahmen des Wechsels von Charterern. Die vergleichsweise hohen Kurserträge des Vorjahres resultierten hauptsächlich aus der Bewertung von Tranchen der Schiffshypothekendarlehen, welche - abweichend von der überwiegenden Finanzierung der Schiffe in US-Dollar - auf den japanischen Yen lauteten. Diese Yen Tranchen sind im Geschäftsjahr 2014 vollständig in US-Dollar konvertiert worden. Im Übrigen betreffen die sonstigen betrieblichen Erträge Kostenerstattungen der Charterer für Laschmaterial, Seefunkgebühren und Repräsentationskosten sowie die Erstattung von Havariekosten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 12,3 Mio. EUR auf 29,9 Mio. EUR erhöht. Wesentlicher Grund für den erheblichen Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist der Anstieg der Kursaufwendungen um 16,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Kursaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Aufwertung von USD-Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des USD im Verhältnis zum Euro. In den Vorjahren waren bei den Schifffahrtsgesellschaften in den in Euro aufgestellten Jahresabschlüssen im Einklang mit den Bilanzierungsregeln des HGB Bewertungseinheiten zwischen den USD-Schiffshypothekendarlehen und den in USD erzielten Charter- bzw. Pooleinnahmen der Containerschiffe gebildet worden, wodurch die Schiffshypothekendarlehen - sofern die Bewertungseinheiten als effektiv anzusehen waren - zu Einstandskursen bewertet wurden. Durch die erforderliche Restrukturierung der Darlehen einiger Schifffahrtsgesellschaften waren die Bewertungseinheiten bei diesen Gesellschaften nicht mehr effektiv und mussten beendet werden. Dies führte zu erheblichen Kursverlusten. Weitere Erhöhungen von Aufwandspositionen betreffen im Wesentlichen Verluste aus Zinssatzswaps (Anstieg von 0,8 Mio. EUR). Hier waren in den Vorjahren Bewertungseinheiten gebildet worden, die im Geschäftsjahr ineffektiv wurden. Die übrigen Aufwandspositionen haben sich gegenüber dem Vorjahr vermindert. Neben Kosten des Erwerbs von Treibstoffen im Zusammenhang mit Chartererwechseln (Verminderung von 1,9 Mio. EUR) und einmaligen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einwerbung von Anlagekapital bei einer Schifffahrtsgesellschaft (Vorjahr: Aufwendungen von 1,6 Mio. EUR) verminderten sich insbesondere Gebühren aus einem zwischen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag (Verminderung von

0,7 Mio. EUR). Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG besitzt kein eigenes Personal, sondern bedient sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben des Personals der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG. Die übrigen Verwaltungskosten umfassen unter anderem Aufwendungen für Jahresabschlussprüfung, Steuer- und Rechtsberatung sämtlicher Konzerngesellschaften, Kosten der Rechtsform sowie Kosten in Zusammenhang mit der Registrierung der Konzernschiffe.

Insgesamt ergibt sich damit im Geschäftsjahr 2014 ein Reedereiergebnis von 11,7 Mio. EUR, welches um 13,7 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres liegt.

Die noch zum vorhergehenden Bilanzstichtag gehegten Erwartungen an eine langsame aber kontinuierliche Erholung der Charraten haben sich im vergangenen Geschäftsjahr noch nicht erfüllt. Auch wenn sich nun am Markt eine Erholung abzeichnet, so haben die Poolschiffe aufgrund der Verzögerung der Markterholung weitere substanzielle Rückstände bei Zins- und Tilgungsleistungen hinnehmen müssen. Ferner muss im Zuge der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG davon ausgegangen werden, dass die Schiffe auch vor dem Ende ihrer maximal technischen Nutzungsdauer veräußert werden müssen und potenzielle Erwerber derzeit von einer wirtschaftlichen Gesamtnutzungsdauer von nicht mehr als 25 Jahren ausgehen. Als Folge dieser Entwicklungen war eine erhebliche außerplanmäßige Abschreibung auf das bilanzierte Schiffsvermögen unvermeidbar. Im Rahmen der Restrukturierung von Schiffshypothekendarlehen werden für zwei Containerschiffe konkrete Verkaufsverhandlungen geführt. Die beiden Containerschiffe wurden deshalb auf den erwarteten Verkaufspreis abgeschrieben. Insgesamt wurden im Konzern außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 71,7 Mio. EUR erfasst.

Der Verkauf der beiden Containerschiffe steht unter der Bedingung, dass die Schiffshypothekengläubiger hinsichtlich des nicht durch den Schiffskaufpreis gedeckten Darlehensteils einen Verzicht aussprechen. Aufgrund dieses Verzichts wird für das Geschäftsjahr 2015 ein außerordentlicher Ertrag im niedrigen zweistelligen Millionenbereich erwartet. Insgesamt ergibt sich hinsichtlich dieser beiden Containerschiffe die besondere Situation, dass aufgrund des Imparitätsprinzips die außerplanmäßigen Abschreibungen auf den erwarteten Verkaufspreis bereits im Geschäftsjahr 2014 zu erfassen sind, die außerordentlichen Erträge aus einem Darlehensverzicht jedoch erst im Zeitpunkt des tatsächlichen Verzichts.

Nach Verrechnung der Abschreibungen lag das operative Ergebnis, EBIT, im Geschäftsjahr 2014 mit -82,6 Mio. EUR um 47,1 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres. Die Verminderung ergibt sich im Wesentlichen aus den gegenüber dem Vorjahr erheblich gestiegenen außerplanmäßigen Abschreibungen, aus den verminderten Umsatzerlösen sowie aus den Kursverlusten aus Darlehensbewertungen.

Im Rahmen der Veräußerung des MS „WESTPHALIA“ hat der Konzern im Jahr 2013 eine Minderheitenbeteiligung an der Erwerbergesellschaft sowie deren Komplementärin erworben. Daneben wurde ein Darlehen an die Erwerbergesellschaft gewährt. Die Beteiligungen wurden als Anteile an assoziierten Unternehmen eingestuft. Die Einbeziehung der Gesellschaften erfolgt deshalb zum anteiligen Wert des Eigenkapitals (at equity). Die anteiligen Ergebnisse der assoziierten Unternehmen werden in die Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns einbezogen. Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Entwicklung der Erwerbergesellschaft wurde das ausgereichte Darlehen im Geschäftsjahr 2014 außerplanmäßig abgeschrieben.

Die Zinsaufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum geringfügig erhöht. Erhöhend hat sich die außerplanmäßige Auflösung von aktiven Rechnungsabgrenzungen aus Restrukturierungsgebühren ausgewirkt. Sie verminderten sich durch die fortschreitende Tilgung der Darlehen, insbesondere der drei 7.800 TEU-Schiffe, sowie aufgrund des Verkaufs des MS „WESTPHALIA“.

Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag liegt der Konzernjahresfehlbetrag im Geschäftsjahr 2014 bei -99,2 Mio. EUR, nach -51,6 Mio. EUR im Vorjahr. Die auf Anteile anderer Gesellschafter entfallenden Ergebnisanteile betreffen Minderheitsgesellschafter der Schifffahrtsgesellschaften sowie einer Komplementärgesellschaft. Wie zuvor dargestellt, wurde das Ergebnis des Geschäftsjahres 2014 durch das Imparitätsprinzip dahingehend verzerrt, dass zwei Schiffe bereits auf den im Jahr 2015 erwarteten Verkaufserlös abgeschrieben wurden. Der dafür erforderliche anteilige Darlehensverzicht wird aber erst bei erfolgreicher Umsetzung im Jahr 2015 gebucht. Korrigiert um diese Verzerrung liegt der Konzernjahresfehlbetrag im Rahmen des Prognosekorridors des Halbjahresabschlusses zum 30. Juni 2014. Das Ergebnis ist in jedem Fall unbefriedigend.

Insgesamt sind die Ertragslage des Konzerns und das im Geschäftsjahr 2014 erzielte Konzernergebnis wie auch im Vorjahr erheblich von der Schifffahrtskrise gekennzeichnet.

3.2.3.2 Finanzlage

Grundsätze und Ziele der Finanzaktivitäten

Über das Finanzmanagement stellen wir sicher, dass unser Unternehmen dauerhaft liquide ist und finanzielle Risiken reduziert werden. Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Schifffahrtsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen.

Finanzierung

Aufgrund der andauernd herausfordernden Marktsituation wurden mit den finanzierenden Banken der Schiffsgesellschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG diverse Restrukturierungsbausteine bereits umgesetzt. Hierzu gehörten u.a. die Stundung von Tilgungen und die zeitlich befristete Aussetzung von Auflagen der Kreditverträge. Für das 3.100 TEU Schiff MS „SAXONIA“ haben Vorstand und Aufsichtsrat als Folge der Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich weiterer Tilgungsstundungen bereits einen Verkaufsbeschluss gefasst. Der Verkauf hat derzeit noch nicht stattgefunden, so dass das Schiff bis auf weiteres in der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG fährt.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ wurden Verhandlungen mit der finanzierenden Bank hinsichtlich der Stundung von bis zu zwölf Quartalstilgungsraten und der Erhöhung des Betriebsmittelkredits um rund 1 Mio. EUR abgeschlossen. Das Verhandlungsergebnis steht allerdings noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Entscheidungsgremien der Bank.

Die negative Entwicklung des Containerschiffmarktes hat jedoch für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG noch weitreichendere Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht, insbesondere aufgrund der Situation der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe. Die aktuelle Poolrate deckt nicht die Summe aus Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwand, so dass trotz der in der Vergangenheit vereinbarten Tilgungsaussetzungen auf die Liquiditätsreserven des Konzerns zurückgegriffen werden muss bzw. fällige Zinsen nicht gezahlt werden können. Gleiches gilt für die Tilgungen, die ab dem vierten Quartal 2014 wieder regulär zu leisten gewesen wären. Ursprünglich war vorgesehen, dass die bereits mit den finanzierenden Banken vereinbarten Restrukturierungsvereinbarungen durch eine Finanzierungsmaßnahme, wie beispielsweise eine Kapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital oder die Begebung weiterer Genussrechte, flankiert werden muss. Die von den Linienreedereien initiierten massiven Neubaubestellungen der letzten zwei Jahre haben aber dazu geführt, dass eine nachhaltige Markterholung kurzfristig nicht mehr erwartet werden konnte. Somit war der Liquiditätsbedarf so deutlich gestiegen, dass dieser realistischer Weise nicht durch eine Kapitalerhöhung gedeckt werden konnte.

Um den Bestand des Konzerns zu sichern, war eine konstruktive und in der Praxis umsetzbare Lösung mit den Banken zu vereinbaren, die von beiden Seiten substanzielle Zugeständnisse erfordert. Vor diesem Hintergrund sind zahlreiche Gespräche bereits seit dem zweiten Quartal 2014 geführt worden. Am 9. Mai 2014 ist einer externen Beratungsgesellschaft ein Mandat erteilt worden, die Verhandlungen mit den Banken zu moderieren und zu unterstützen. Der nicht durch den Schiffswert gedeckte Teil der Darlehen der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe, für dessen Rückführung die HCI HAMMONIA SHIPPING AG haftet, beläuft sich im aktuellen Marktumfeld auf einen hohen zweistelligen Millionenbereich. Ziel der Verhandlungen war daher eine weitgehende Enthftung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bezüglich der Verbindlichkeiten der sechs 2.500 TEU Schiffsgesellschaften. Auf Ebene der sechs Schiffsgesellschaften sind weitreichende Zugeständnisse der finanzierenden Banken (Zins- und Tilgungsstundungen) erforderlich, um den Verkauf der Schiffe abzuwenden.

Im Zusammenhang mit der finanziellen Restrukturierung der Gesellschaft waren auch die Vereinbarungen mit den Inhabern von Genussrechten der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und mit der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG als Darlehensgeber eines Langfristdarlehens neu zu verhandeln. Folglich wurden alle Gläubiger der Holdinggesellschaft in die Restrukturierung mit einbezogen. Dies soll eine nachhaltige Restrukturierungslösung sicherstellen.

Bei den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften sind die Verichtsvereinbarungen hinsichtlich des möglichen Verstoßes bezüglich der Werterhaltungsklauseln zum 31. Dezember 2014 ausgelaufen. Hier sind ebenfalls Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich einer Verlängerung der Verichtsvereinbarungen geführt worden, da die Fortführung dieser drei Schiffsgesellschaften den wesentlichen Zukunftswert der HCI HAMMONIA SHIPPING AG darstellt.

Im Ergebnis ist mit den Finanzierungsgläubigern ein Restrukturierungskonzept entwickelt worden, das aus folgenden Elementen besteht:

1. Freigabe der Bürgschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG seitens der finanzierenden Banken der 2.500 TEU-Containerschiffe.
2. Im Gegenzug Zahlungsverprechen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG in Höhe von 5,6 Mio. USD, zahlbar im Jahr 2018.
3. Vorratsverkaufsbeschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG für die sechs 2.500 TEU-Containerschiffe. Die drei finanzierenden Banken dieser sechs Schiffe beabsichtigen, die Konsortialfinanzierungen dergestalt aufzulösen, dass nach Implementierung von „Credit Swaps“ jedes Schiff von nur noch einem Institut finanziert wird. Die Fortführung der Schiffsgesellschaften bzw. der Verkauf der Schiffe wird dann jeweils bilateral mit der entsprechenden Bank abgestimmt.
4. Neustrukturierung der ausstehenden Genussrechtsverbindlichkeiten dergestalt, dass u.a. 50% bzw. rund 6 Mio. EUR nur aus etwaigen späteren Ausschüttungen aus den Schiffsgesellschaften des MS „ANTOFAGASTA“ und des MS „HAMMONIA PESCARA“ zu bedienen sind.
5. Rangrücktritt der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und Zinsfreistellung des Langfristdarlehens.
6. Die Gläubiger vereinbaren eine Reihenfolge hinsichtlich der Bedienung der Verbindlichkeiten.
7. Die Gläubiger erhalten für ihre Zugeständnisse einen Besserungsschein in Höhe von max. 8 Mio. USD für den Fall, dass die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wieder dividendenfähig wird.
8. Alle wesentlichen Forderungen, die nach Umsetzung der Restrukturierung gegenüber der HCI HAMMONIA SHIPPING AG noch bestehen, werden bis Mitte 2018 gestundet.

Zum Bilanzstichtag war dieses Konzept noch nicht final abgestimmt. Wir verweisen zum weiteren Vorgehen auf den Nachtragsbericht.

Liquidität (Kapitalflussrechnung)

Die Finanzlage des Konzerns kann mit Hilfe der Kapitalflussrechnung veranschaulicht werden. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet dabei zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

in TEUR	01.01. - 31.12.2014	01.01. - 31.12.2013	Veränderung
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	26.589	27.422	-833
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	-49	18.575	-18.624
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-27.618	-49.947	22.329
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-1.078	-3.950	2.872
wechselkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	1.736	-417	2.153
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	15.960	20.327	-4.367
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.618	15.960	658

Die Ermittlung des Cash-Flows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode und hat sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig vermindert.

Der Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen nachträgliche Anschaffungskosten bei einzelnen Containerschiffen des Konzerns.

Der Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von -27,6 Mio. EUR resultiert in Höhe von -18,7 Mio. EUR (Vorjahr: -44,0 Mio. EUR, davon 18,3 Mio. EUR Sondertilgungen aufgrund des Verkaufs eines Containerschiffes) aus der Tilgung von Darlehen. 8,6 Mio. EUR (Vorjahr: 16,8 Mio. EUR) betreffen Zinszahlungen. Weitere Liquiditätsabflüsse in Höhe von -0,7 Mio. EUR betreffen Ausschüttungen an konzernfremde Kommanditisten bzw. Gesellschafter. Demgegenüber standen Liquiditätszuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen (0,4 Mio. EUR).

Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2014 gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 0,7 Mio. EUR auf 16,6 Mio. EUR.

3.2.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

in TEUR	31.12.2014	%	31.12.2013	%	Veränderung
Aktiva					
Anlagevermögen	274.300	92,3%	368.650	93,3%	-94.350
Umlaufvermögen	20.504	6,9%	21.327	5,4%	-823
Rechnungsabgrenzungsposten	2.268	0,8%	5.119	1,3%	-2.851
Bilanzsumme	297.072	100,0%	395.096	100,0%	-98.024
Passiva					
Eigenkapital	559	0,2%	100.472	25,4%	-99.913
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	2.323	0,8%	10.384	2,6%	-8.061
Rückstellungen	2.821	0,9%	1.785	0,5%	1.036
Verbindlichkeiten	291.299	98,1%	282.448	71,5%	8.851
Rechnungsabgrenzungsposten	70	0,0%	7	0,0%	63
Bilanzsumme	297.072	100,0%	395.096	100,0%	-98.024

Auf der Aktivseite entfallen nahezu unverändert zum Vorjahr 92% der Bilanzsumme auf das Anlagevermögen. Die Veränderung des Anlagevermögens ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2013	368.650
Investitionen in Sachanlagen	82
Zugänge zum Finanzanlagevermögen	11
Erwerb von Geschäfts- oder Firmenwerten bei Erstkonsolidierung	13
planmäßige Abschreibungen	-22.467
außerplanmäßige Abschreibungen	-71.989
Stand 31. Dezember 2014	274.300

Das Umlaufvermögen in Höhe von 20,5 Mio. EUR umfasst im Wesentlichen liquide Mittel (16,6 Mio. EUR). Des Weiteren enthält das Umlaufvermögen u.a. Vorräte (1,4 Mio. EUR), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (1,1 Mio. EUR) und sonstige Vermögensgegenstände (1,1 Mio. EUR).

Das Eigenkapital verminderte sich durch den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Konzernjahresfehlbetrag. Das Konzerneigenkapital in Höhe von 559 TEUR ergibt sich aus dem Saldo von 3.063 TEUR konzernfremden Gesellschaftern zuzurechnendem Konzerneigenkapital und -2.504 TEUR Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendem Eigenkapital. Entsprechend verminderte sich die Konzerneigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr von 25,4% auf 0,2%. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2013	100.472
Konzernjahresfehlbetrag	-99.177
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-736
Stand 31. Dezember 2014	559

Die Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Schiffsfinanzierung einschließlich abgegrenzter Zinsen der in Fahrt befindlichen Containerschiffe) in Höhe von 273,0 Mio. EUR (Vorjahr: 263,2 Mio. EUR). Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert aus der Aufwertung einzelner Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des EUR/USD-Kurses in Verbindung mit der oben genannten Auflösung von Bewertungseinheiten sowie aus der Stundung von anstehenden Zinszahlungen. Demgegenüber standen planmäßige Tilgungen. Die Verbindlichkeiten umfassen als weitere wesentliche Posten zwei als Fremdkapital ausgestaltete Genussrechte in Höhe von insgesamt 12,4 Mio. EUR sowie ein Darlehen eines nahstehenden Unternehmens von 3,5 Mio. EUR.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist nach Umsetzung der aufgezeigten Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt als geordnet anzusehen.

3.2.4 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Technische Verfügbarkeit der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Flotte im Berichtszeitraum

Theoretisch mögliche technische Verfügbarkeit in Tagen	4.380
Geplante technische Verfügbarkeit in Tagen	4.320
Ist-Verfügbarkeit in Tagen	4.339
Technisch bedingte Off-Hire-Tage	41
Tage ohne Beschäftigung/ohne Pool	44
Technische Verfügbarkeit der Flotte	99,1%

Unter Berücksichtigung der technisch bedingten Off-Hire-Tage liegt die Einsatzbereitschaft der Flotte bei über 99%. Bereinigt um den Zwischenfall im Zusammenhang mit dem MS „ANTOFAGASTA“ und den daraus resultierenden langen Reparaturzeiten, ergibt sich eine Einsatzbereitschaft von 99,9%. Somit zeichnet sich die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weiterhin durch eine sehr hohe technische Verfügbarkeit aus. Dieses Ergebnis spiegelt den technisch einwandfreien Zustand der Schiffe und den hohen Ausbildungsgrad der Mannschaften wider und ist auf die Leistungsfähigkeit der technischen Bereederung zurückzuführen.

3.3 Nachtragsbericht

Die Absichtsvereinbarung (Letter of Intent bzw. „LoI“) zur Umsetzung der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist am 16. Januar 2015 finalisiert worden. Zwischenzeitlich ist der LoI von allen Finanzierungspartnern unterzeichnet worden, die Unterschrift der letzten Vertragspartei ist am 9. April 2015 geleistet worden. Die Restrukturierung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Entscheidungsgremien aller Vertragsparteien sowie einer für alle Parteien akzeptablen Vertragsdokumentation der verschiedenen Restrukturierungselemente.

Das MS „HAMMONIA PESCARA“ ist mit Wirkung zum 12. März 2015 dem Peter Döhle 4.250 TEU-Pool beigetreten. Der Pool bietet die Sicherheit eines kontinuierlichen Cashflows, welcher im derzeitigen schwachen Marktumfeld von entscheidender Bedeutung ist.

Für das MS „HAMMONIA POMERENIA“ ist am 6. März 2015 ein sogenanntes „Recap“ zum Verkauf des Schiffes zu 12 Mio. USD abgeschlossen worden. Dies ist ein Vorvertrag, dessen Umsetzung noch unter bestimmten Vorbehalten steht. Dieses sind die Umsetzung des Credit Swaps, so dass das Schiff nur noch von einem Kreditinstitut finanziert wird, die Zusage des Kreditinstituts, auf die Restverbindlichkeiten nach Verkauf zu verzichten, sowie die verbindliche Zusage des Kreditinstituts das im Kapitel „Finanzierung“ beschriebene Restrukturierungskonzept der Gesellschaft zu begleiten.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des Jahres 2014 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf den Jahresabschluss haben könnten.

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 auf die nach dem Berichtsjahr folgenden zwölf Monate.

Bei der Entwicklung der Weltwirtschaft erwarten Analysten für die beiden kommenden Jahre eine leichte Zunahme der Wachstumsrate. So wird für das Jahr 2015 ein Wachstum von 3,5% und für das Jahr 2016 ein Zuwachs der Weltwirtschaft von 3,7% erwartet (IWF). Positive wirkt sich dabei der niedrige Ölpreis aus. Dieser kompensiert die niedrigeren Wachstumsprognosen für nahezu alle großen Volkswirtschaften – mit Ausnahme der USA. Bei dem für die internationale Containerschifffahrt besonders relevanten Welthandelsvolumen wird nach einem moderaten Anstieg der Wachstumsrate von 3,1% im Jahr 2014 auf 3,8% im Jahr 2015 und für das Jahr 2016 ein großer Anstieg auf 5,3% erwartet.

Für das Wachstum der Nachfrage nach Containerschiffstransporten gehen Analysten von einer konstanten bzw. leicht steigenden Rate für die kommenden Jahre aus: So prognostiziert Alphaliner ein Wachstum von 5,2% und Clarksons von 6,7% im Jahr 2015. Dieser Trend setzt sich auch im Jahr 2016 fort. Auf der Angebotsseite des Containerschiffmarktes, d.h. dem Flottenwachstum, gehen die Analystenmeinungen für das Jahr 2015 auseinander: während Alphaliner von einem Wachstum von 7,9% ausgeht, prognostiziert Clarksons lediglich 5,8% (Vorjahr: 6,3% bzw. 5,5%)¹⁾. Für das Jahr 2016 gehen beide angebotsseitig von einem Rückgang der Wachstumsrate aus. Die genaue Höhe des Rückgangs hängt auch von dem Bestellverhalten der Linienreederei in diesem Jahr ab.

Derzeit ist auf den Chartermärkten eine Erholung der Charraten zu beobachten. Für eine Fortsetzung dieses Trends und einer Nachhaltigkeit der Markterholung müssen die Überkapazitäten am Markt weitestgehend abgebaut werden. Dies kann einerseits durch eine Belebung des Welthandels und andererseits durch einen Rückgang des Angebotswachstums erfolgen. Letzteres setzt im Wesentlichen eine stärkere Zurückhaltung bei den Neubaubestellungen voraus. Für den 2.500 TEU-Pool liegen die Neuabschlüsse im zweiten Quartal 2015 bei 10.000 bis 12.000 USD/Tag, was einer Steigerung von gut 50% entspricht, aber noch nicht auf dem Niveau einer vollständig den Kapitaldienst deckenden Charrate liegt. Ob sich diese Erholung fortsetzt hängt von den oben genannten Faktoren ab und ist dementsprechend unsicher.

¹⁾ Die Unterschiede resultieren aus einer unterschiedlichen Definition der einzubeziehenden Schiffe und damit der Datenbasis der Analysten.

Wir erwarten eine sukzessive Fortsetzung der Erholung der Chartermärkte im laufenden Jahr, so dass wir für die in Einnahmepools fahrenden Schiffe im Jahr 2015 zumindest leicht höhere Erlöse im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr erwarten. Hinsichtlich des MS „SAXONIA“ und des MS „HAMMONIA POMERENIA“ erwarten wir zugleich bis Mitte des Jahres einen Verkauf der Schiffe, so dass sich die Zusammensetzung des Konzerns im Laufe des Geschäftsjahrs 2015 ändern wird. Hinzu kommt dass das MS „HAMMONIA PESCARA“ noch bis Mai 2014 zu einer sehr auskömmlichen Rate verchartert war, jedoch im laufenden Jahr, auch nach dem Poolbeitritt, nur Einnahmen auf dem derzeitigen Marktniveau erzielen wird. Daher erwarten wir für das Gesamtjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt geringfügig sinkende Umsatzerlöse für den Konzern der HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Mit der Reduzierung der Flotte erwarten wir für das Gesamtjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr auch deutlich reduzierte Schiffsbetriebskosten. Per Saldo rechnen wir daher mit einem moderat verminderten Schiffsbetriebsüberschuss. Die Zinsaufwendungen werden gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Tilgungsleistungen einerseits und der kleineren Flotte andererseits erheblich sinken. Gleiches gilt für die planmäßigen Abschreibungen. Weiterhin rechnen wir für 2015 mit einem Wechselkurs von 1,15 USD/EUR und damit mit einem im Vergleich zu 2014 deutlich stärkeren USD-Jahresdurchschnittswechselkurs. Auf dieser Basis erwarten wir für das Gesamtjahr 2015 ein negatives Konzernergebnis aus dem ordentlichen Geschäft nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern zwischen 13,0 und 16,0 Mio. EUR. Darin bereits enthalten sind nicht liquiditätswirksame Kursverluste aus der Bewertung der Darlehen in Höhe von rund 8 Mio. EUR zum nächsten Bilanzstichtag. Weitere mögliche Sondereffekte im Rahmen der Restrukturierung sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Die Holdinggesellschaft soll im Zuge der Restrukturierung nicht nur aus Eventualverbindlichkeiten gegen Ausgabe eines zukünftigen Zahlungsverprechens enthaftet werden, sondern es ist auch vorgesehen, dass Verbindlichkeiten der Gesellschaft dergestalt umstrukturiert werden, dass die Rückzahlungsverpflichtung von der Realisierung bestimmter Beteiligungserträge abhängig gemacht wird. Im Zuge der Restrukturierung können gegebenenfalls auch bereits im laufenden Jahr weitere, neben den bereits oben genannten, Schiffe veräußert werden. Dies würde mit außerordentlichen Verlusten einhergehen, da aktuell die Marktpreise der Schiffe deutlich niedriger als die Buch- bzw. Nutzungswerte der Schiffe sind. Gleichzeitig würde dies aber auch mit außerordentlichen Restrukturierungserträgen im Zuge von Restschuldsverzichten bei diesen Schiffverkäufen verbunden sein.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2015 eine gegenüber dem Vorjahr starke Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Zuge der in Verhandlung befindlichen Verzichtvereinbarung hinsichtlich von Financial Covenants bei den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften Sondertilgungen aus der vorhandenen Liquidität dieser drei Schiffsgesellschaften vorgesehen sind. Des Weiteren gehen wir davon aus, dass die Entscheidungsgremien der Gläubiger der Gesellschaft dem im Abschnitt „Finanzierung“ beschriebenen Restrukturierungskonzept zustimmen und dieses im laufenden Jahr umgesetzt werden kann. Die Gesellschaften der sechs 2.500 TEU Schiffe und des MS „SAXONIA“ sind daher bis zu einem etwaigen Verkauf fast liquiditätsneutral. Die Schiffsbetriebskosten können aus den Einnahmen gedeckt werden. Im Rahmen von Stillhaltevereinbarungen werden Zinsen nur insoweit geleistet, wie diese auch verdient werden.

Auch wenn sich die Chartermärkte im laufenden Jahr beginnen zu erholen, wird sich die Ertragssituation der in Einnahmepools fahrenden Schiffe im Jahr 2015 nicht so deutlich verbessern, dass die Holdinggesellschaft, die HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Beteiligungserträge aus diesen Schiffsgesellschaften erzielen wird. Wir erwarten vielmehr, dass die Holdinggesellschaft nur aus den drei 7.800 TEU-Schiffsgesellschaften, die langjährige auskömmliche Charter mit dem Marktführer Maersk aufweisen, Beteiligungserträge generieren wird. Da auch diese Schiffsgesellschaften im abgelaufenen Geschäftsjahr 2014 von außerordentlichen Wertberichtigungen betroffen waren, erwarten wir aus dem operativen Geschäft im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigende Erträge und damit insgesamt einen positiven Jahresüberschuss für 2015 zwischen 3 und 5 Mio. EUR. Wie auch bei der Prognose des Konzernergebnisses wurden die im Rahmen der Restrukturierung vorgesehenen Zinsverzichte berücksichtigt. Mögliche außerordentliche nicht liquiditätswirksame Sondereinflüsse im Zuge des Restrukturierungsprozesses, wie Abschreibungen und bedingte Kapitalverzichte sind dabei jedoch nicht geplant worden.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation erwarten wir für das Jahr 2015 im Einklang mit dem Restrukturierungskonzept keine Zuflüsse von liquiden Mitteln bei der Holdinggesellschaft. Im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs einerseits und den außerordentlichen Aufwendungen für die Restrukturierung andererseits erwarten wir gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel bei der Holdinggesellschaft. Zugleich erwarten wir aber, dass die Zahlungsfähigkeit durch die Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes jederzeit sichergestellt ist.

Der Bestand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns kann nur sichergestellt werden, wenn dieses im Letter of Intent mit den Gläubigern vereinbarte Restrukturierungskonzept umgesetzt wird. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit allen maßgeblichen Gläubigern geht der Vorstand derzeit davon aus, dass mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

3.4.2 Risikobericht

Ein systematisches und effizientes Risikomanagement stellt für den Vorstand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG eine sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe dar. Der Konzern verfügt über ein gut ausgebautes, DV-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 das Risikoreporting wird der Vorstand regelmäßig über die Entwicklung der Risikosituation 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 HCI HAMMONIA SHIPPING AG bereedert. Die Risikoüberwachung sowie aktien- und kapitalmarktrechtliche Betreuung leistet neben dem Vorstand die HCI Hanseatische Capitalberatungsgesellschaft mbH & Co. KG.

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

Marktbezogene Risiken

Der Konzern erzielt Einkünfte aus dem Betrieb von Schiffen. Daraus resultieren im Wesentlichen folgende Einzelrisiken:

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

Die 2.500 TEU bis 3.100 TEU Containerschiffe des Konzerns waren im gesamten Berichtsjahr 2014 Mitglieder in größenspezifischen Einnahmepools, die das Risiko der Nichtbeschäftigung oder der Beschäftigung zu nicht auskömmlichen Charterraten mindern sowie eine Glättung von Markthöhen und -tiefen ermöglichen. Neuabschlüsse einzelner Schiffe in den Einnahmepools zu unterdurchschnittlichen Raten können jedoch das Poolergebnis reduzieren. Das gleiche gilt für den Fall, dass Poolmitglieder zeitweise keine Beschäftigung finden. Als Poolmanager fungiert die Peter Döhle Schiffahrts-KG, eine der bekanntesten und renommiertesten deutschen Reedereien und Maklereien in Privatbesitz.

Die drei 7.800 TEU Containerschiffe, MS „HAMMONIA FIONIA“, MS „HAMMONIA DANIA“ und MS „HAMMONIA HAFNIA“ sind von der weltgrößten Containerschiffsreederei A.P. Moeller-Maersk fest eingechartert. Die Charterverträge laufen noch bis mindestens Mitte Februar 2018. Das Containerschiff MS „HAMMONIA PESCARA“ war bis Ende Mai 2014 an die United Arab Shipping Company („UASC“) zu einer sehr auskömmlichen Rate verchartert. Im Anschluss erhielt das Schiff mehrfach kurze Zeitchartern.

Die vertraglich vereinbarten Chartern laufen aus (sogenanntes Charteranschlussrisiko).

Die Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG fahren in Einnahmepools bzw. sind mittel- bis langfristig an renommierte Vertragspartner verchartert (vgl. hierzu den vorherigen Abschnitt). Hierdurch soll das Charteranschlussrisiko zukünftig minimiert werden.

Lediglich das MS „HAMMONIA PESCARA“ hatte somit ein Charteranschlussrisiko im Geschäftsjahr 2014. Es haben laufend Verhandlungen bzgl. einer Verlängerung der bestehenden Charter bzw. einer anderen Anschlussbeschäftigung stattgefunden. Zur Reduzierung des Risikos ist das MS „HAMMONIA PESCARA“ im März 2015 ebenfalls einem Einnahmepool der Peter Döhle Schiffahrts-KG beigetreten.

Die Charterer der Schiffe werden illiquide oder zahlen die vereinbarten Chartern nicht vertragsgemäß.

Der Konzern betreibt seine Containerschiffe in den Größenklassen zwischen 2.500 TEU und 3.100 TEU in größenspezifischen Einnahmepools, die auch das individuelle Adressrisiko der einzelnen Charterer reduzieren. Generell kann nicht ausgeschlossen werden, dass Charterer einzelner Schiffe Charterraten verspätet oder gar nicht bezahlen oder illiquide werden. Als Mitglieder eines Einnahmepools

würde dies mittelbar auch die Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG betreffen. Zur Minimierung dieses Risikos wird ein Forderungsmanagementsystem eingesetzt.

Die drei 7.800 TEU Containerschiffe sind von der weltgrößten Containerschiffsreederei A.P. Moeller-Maersk fest eingechartert. Hier ist es in der Vergangenheit zu keinen Verzögerungen bei der Zahlung der Charterraten gekommen. Das MS „HAMMONIA PESCARA“ war im Geschäftsjahr 2014 bei unterschiedlichen Charterern fest eingechartert. Auch hier ist es zu keinen Verzögerungen bei der Zahlung der Charterraten gekommen.

Finanzierungsrisiken

Hieraus ergeben sich im Wesentlichen folgende Einzelrisiken:

Währungsrisiko

Aus dem Betrieb der Schiffe werden ausschließlich USD-Einkünfte erzielt. Teile der Schiffsbetriebs- und der Verwaltungskosten fallen jedoch in EUR an. Aus diesem Grund betreibt die HCI HAMMONIA SHIPPING 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.

Die Schiffsgesellschaften des MS „ANTOFAGASTA“ und des MS „HAMMONIA PESCARA“ waren teilweise durch JPY-Darlehen finanziert. Bei diesen Schiffsgesellschaften ergab sich daher eine zusätzliche Divergenz zwischen dem operativen Cashflow, dem Schiffswert in US-Dollar und der anteiligen Finanzierung in japanischen Yen. Im vierten Quartal 2014 wurden die JPY-Darlehen vollständig in USD konvertiert, so dass dieses Risiko nunmehr nicht mehr besteht.

Zinsänderungsrisiko

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

Finanzierungsänderungsrisiko

Die Finanzierungsbedingungen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei der Verletzung bestimmter vertraglicher Auflagen hat die finanzierende Bank die Möglichkeit, die Finanzierungsbedingungen nachzuverhandeln, bzw. das Recht, die Finanzierung fällig zu stellen. Zur Risikominimierung finden regelmäßig und frühzeitig aktive Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern statt.

Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich insbesondere dann materialisieren, wenn eine Schiffsgesellschaft den vereinbarten Schuldendienst nicht mehr leisten kann. Aufgrund der andauernd herausfordernden Marktsituation wurden mit den finanzierenden Banken der Schiffsgesellschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG diverse Restrukturierungsbausteine bereits umgesetzt.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ sind Verhandlungen mit der finanzierenden Bank hinsichtlich der Gewährung von Tilgungsstundungen abgeschlossen worden. Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich aber noch materialisieren, da das Verhandlungsergebnis noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Entscheidungsgremien der Bank steht.

Für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG, insbesondere aufgrund der Situation der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe, ein Restrukturierungskonzept erforderlich geworden, das im Wirtschaftsbericht im Abschnitt „Finanzierung“ näher beschrieben ist.

Das im Ergebnis mit den Finanzierungsgläubigern in einem Letter of Intent abgestimmte Restrukturierungskonzept steht insbesondere noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Entscheidungsgremien der Gläubiger. Diese Zustimmungen sind erforderlich, um den Bestand des Konzerns zu sichern.

Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich auch dann materialisieren, wenn bestimmte vertragliche Auflagen verletzt werden. So sind bei den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften die Verichtsvereinbarungen hinsichtlich des möglichen Verstoßes bzgl. der Werterhaltungsklauseln zum 31. Dezember 2014 ausgelaufen. Die Verlängerung dieser Verichtsvereinbarungen ist Teil des Restrukturierungskonzeptes, da die Fortführung dieser drei Schiffsgesellschaften den wesentlichen Zukunftswert der HCI HAMMONIA SHIPPING AG darstellt.

Technische / 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 verursachten Schäden an Dritten wird durch den Bereederer ein adäquater Versicherungsschutz unterhalten.

Unternehmensbezogene Risiken / Geschäftsmodellrisiken

Neben den dargestellten spezifischen Risiken aus dem Schiffsbetrieb unterliegt der Konzern 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 der Vorstandsmitglieder abgesichert. Wichtige operative und administrative Funktionen werden von qualifizierten und erfahrenen Dienstleistern auf der Grundlage von langfristig geschlossenen Serviceverträgen erbracht.

Es bestehen keine Risiken aus der Bestellung spekulativer Neubauten.

Gesamtbeurteilung der Risiken

Die unverändert hohe Orderaktivität der internationalen Linienreeder hat eine Rückkehr des Containerschiffmarktes in ein Marktgleichgewicht bislang verhindert, da aufgrund des Wachstums der weltweiten Flotte bestehende Überkapazitäten am Markt kurzfristig nicht abgebaut werden konnten. Die in der Folge anhaltende Krise am Containerschiffmarkt hat die Eintrittswahrscheinlichkeit der in diesem Bericht erläuterten Risiken erhöht. Insbesondere zu nennen ist hier das Finanzierungsänderungsrisiko. Eine Umsetzung des mit den finanzierenden Banken in dem Letter of Intent abgestimmten Restrukturierungskonzeptes ist Voraussetzung für die Unternehmensfortführung.

3.4.3 Chancenbericht

Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte

Die Schifffahrtsmärkte durchlaufen weiterhin eine schwierige Marktphase, die angebotsseitig durch eine hohe Anzahl an Neubaufestellungen von Containerschiffen geprägt ist. Im Ergebnis hat dies in den vergangenen Jahren zu deutlich gesunkenen Charterraten geführt, von denen insbesondere die in Einnahmepools fahrenden Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG betroffen waren.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG geht mittel- bis langfristig von einer Konsolidierung des Containerschiffmarktmarktes und in Folge dessen von einer Nachhaltigkeit der sich abzeichnenden Markterholung aus. Ein wesentlicher Werttreiber der Gesellschaft ist der Wert

der drei 7.800 TEU Schiffe im Anschluss an die Anfang 2018 auslaufende Maersk Charter. Die Schiffe sind dann 22 Jahre alt und in einem normalisierten Marktumfeld läge ihr Wert dann deutlich über dem Schrottwert dieser Schiffe, da von einem Fortbetrieb dieser Schiffe für weitere fünf Jahre ausgegangen werden könnte.

Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat sich mit ihren Gläubigern auf ein weitreichendes Restrukturierungskonzept geeinigt. Zur Reduktion der Risiken für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist die Umsetzung dieses Restrukturierungskonzeptes von elementarer Bedeutung. Die Restrukturierung stellt die Fortführung des Geschäftsmodells auf eine solide Grundlage. Durch eine erfolgreiche Bestandssicherung wird dem Unternehmen die Chance eröffnet, am Markt aktiv zu partizipieren und sich ergebende Marktchancen zu ergreifen.

3.5 Lage der Holdinggesellschaft HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Aufgrund der Verflechtungen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit den Konzerngesellschaften entsprechen die im Abschnitt „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ getroffenen Aussagen auch auf die Muttergesellschaft zu. Dies gilt auch für die getroffenen Annahmen und Prämissen.

3.5.1 Ertragslage

Die Ertragslage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG stellt sich wie folgt dar:

in TEUR	2014	2013	Veränderung
Umsatzerlöse	1.075	1.178	-103
Sonstige betriebliche Erträge	245	78	167
Abschreibungen auf Umlaufvermögen, soweit unüblich	-2.786	0	-2.786
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.272	-1.813	541
Erträge aus Beteiligungen	259	3.913	-3.654
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10	2	8
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-51.049	-61.447	10.398
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-604	-569	-35
Jahresfehlbetrag	-54.122	-58.658	4.536

Die Ertragslage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist in den Vergleichsjahren im Wesentlichen gekennzeichnet durch Abschreibungen auf Finanzanlagen und Forderungen sowie Erträge aus Beteiligungen.

Die Abschreibungen auf das Umlaufvermögen betreffen die Wertberichtigung von Forderungen gegen verbundene Unternehmen, die aufgrund deren wirtschaftlicher Situation als nicht mehr werthaltig anzusehen sind.

Die Beteiligungserträge stellen sich wie folgt dar:

Ausschüttende Gesellschaft	Erträge aus Beteiligungen 2014 in TEUR	Erträge aus Beteiligungen 2013 in TEUR	Veränderung in TEUR
MS „HAMMONIA FIONIA“	1	1.854	-1.853
MS „HAMMONIA DANIA“	1	1.952	-1.951
Verwaltung „3.100 TEU“ GmbH	80	0	80
Verwaltung MS „HAMMONIA PESCARA“	177	107	70
Summe	259	3.913	-3.654

Als Folge der Schifffahrtskrise wurden bei dem überwiegenden Teil der Tochtergesellschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Geschäftsjahr 2014 Verluste erwirtschaftet. Die Verluste resultierten zum Teil aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Schiffsvermögen. Als Folge der wirtschaftlichen Situation der Tochtergesellschaften mussten im Geschäftsjahr 2014 erhebliche außerplanmäßige Abschreibungen auf deren Beteiligungsansätze in Höhe von insgesamt 50.746 TEUR vorgenommen werden. Dies ist auch der Grund, warum die zu Beginn des Geschäftsjahres 2014 aufgestellte Prognose eines Jahresüberschusses für 2014 von 3 bis 5 Mio. EUR deutlich verfehlt worden ist.

Im Rahmen der Veräußerung des MS „WESTPHALIA“ durch eine Tochtergesellschaft hatte die HCI HAMMONIA SHIPPING AG eine Minderheitenbeteiligung an der Erwerbengesellschaft sowie deren Komplementärin erworben. Daneben wurde ein Darlehen an die Erwerbengesellschaft gewährt. Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Entwicklung der Erwerbengesellschaft wurde deren Beteiligungsansatz sowie das ausgereichte Darlehen im Geschäftsjahr 2014 in Höhe von insgesamt 303 TEUR außerplanmäßig abgeschrieben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 245 TEUR betreffen im Wesentlichen Kurserträge aus der Bewertung von Devisenbeständen.

Im Berichtszeitraum fielen sonstige betriebliche Aufwendungen von insgesamt 1.272 TEUR an. Diese resultierten im Wesentlichen aus Servicekosten (643 TEUR) sowie Prüfungs-, Steuerberatungskosten, Rechtsberatungskosten und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG (486 TEUR).

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 604 TEUR resultieren im Wesentlichen aus Zinsen aus der Begebung von Genussrechten sowie aus Zinsen aus der Gewährung von Darlehen durch die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG. Der Anstieg der Zinsaufwendungen resultiert aus der Valutierung der Darlehen der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG in den Jahren 2013 und 2014.

Insgesamt ergab sich im Berichtszeitraum ein Jahresfehlbetrag von 54.122 TEUR (im Vorjahr: 58.658 TEUR). Dieser wurde durch eine entsprechende Entnahme aus den Kapitalrücklagen gedeckt. Im Ergebnis beträgt der Bilanzgewinn somit 0 EUR.

3.5.2 Finanzlage

Die Finanzlage der HCI HAMMONIA SHIPPING 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	2014	2013 (angepasst)	Veränderung
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-757	-2.934	2.177
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	3.199	516	2.683
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-456	2.228	-2.684
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	1.986	-190	2.176
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	243	24	219
Liquide Mittel am Anfang der Periode	1.438	1.604	-166
Liquide Mittel am Ende der Periode	3.667	1.438	2.229

Die Ermittlung der Kapitalflussrechnung erfolgte nach dem neuen Deutschen Rechnungslegungs Standard 21 des DRSC. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die Ermittlung des Cash-Flows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG einen Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit von -757 TEUR aus.

Der positive Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit von 3.199 TEUR resultiert aus Ausschüttungen einzelner Tochtergesellschaften, denen die Einzahlungen weiteren Eigenkapitals in verschiedene Tochtergesellschaften gegenüberstehen.

Der negative Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit von -456 TEUR resultiert im Wesentlichen aus Zins- und Tilgungsleistungen auf Genussrechte. Demgegenüber stand die weitere Valutierung eines Darlehens der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG.

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf 1.986 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum Ende des Geschäftsjahres 2014 ein Bestand an liquiden Mitteln von 3.667 TEUR.

3.5.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2014		31.12.2013		Veränderung
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	in TEUR
Vermögen					
- Anlagevermögen	45.772	91%	92.571	89%	-46.799
- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.195	2%	10.595	10%	-9.400
- Liquide Mittel	3.667	7%	1.438	1%	2.229
- Rechnungsabgrenzungsposten	25	0%	26	0%	-1
	50.659	100%	104.630	100%	-53.971
Kapital					
- Eigenkapital	34.056	67%	88.178	84%	-54.122
- Rückstellungen	135	0%	115	0%	20
- Verbindlichkeiten	16.468	33%	16.337	16%	131
	50.659	100%	104.630	100%	-53.971

Das Anlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum Bilanzstichtag im Wesentlichen Finanzanlagen, die die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften betreffen (insgesamt 45.766 TEUR). Das Finanzanlagevermögen verminderte sich durch außerplanmäßige Abschreibungen auf verschiedene Beteiligungen und Ausleihungen sowie durch Liquiditätsausschüttungen von Tochtergesellschaften. Demgegenüber standen Erhöhungen durch weitere Einzahlungen in das Eigenkapital von Tochtergesellschaften.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben sich durch Einlage von Forderungen in das Eigenkapital von Tochtergesellschaften sowie die Wertberichtigung von Forderungen gegen verbundene Unternehmen vermindert.

Die liquiden Mittel der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sind gegenüber dem Vorjahr deutlich angestiegen.

Die Bilanz der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weist zum Abschlussstichtag ein Eigenkapital in Höhe von 34.056 TEUR aus, welches sich aus dem gezeichneten Kapital in Höhe von 13.641 TEUR, den Kapitalrücklagen in Höhe von 20.410 TEUR sowie der gesetzlichen Rücklage von 5 TEUR zusammensetzt. Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr beruht auf dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 54.122 TEUR. Zur Deckung des Bilanzverlustes wurde bei Aufstellung des Jahresabschlusses den Kapitalrücklagen ein Betrag von 54.122 TEUR entnommen.

Die Verbindlichkeiten der HCI HAMMONIA SHIPPING AG blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Minderungen der Verbindlichkeiten durch die planmäßige Tilgung eines Genussrechts stand ein Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten aus der Gewährung eines weiteren Darlehens durch die Vertragsreederin der Einschiffsgesellschaften die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG gegenüber.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist nach Umsetzung der beschriebenen Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt als geordnet anzusehen.

Konzernbilanz zum 31.12.2014

in TEUR	31.12.2014	31.12.2013
Aktiva		
A. Anlagevermögen	274.299	368.650
I. Sachanlagen		
Seeschiff	274.292	368.398
II. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	7
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	245
B. Umlaufvermögen	20.505	21.327
I. Vorräte		
1. Bordbestände	1.368	1.504
II. Forderungen		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.110	1.638
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	355	703
3. Sonstige Vermögensgegenstände	1.054	1.522
III. Guthaben bei Kreditinstituten	16.618	15.960
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	2.268	5.119
Bilanzsumme	297.072	395.096

in TEUR	31.12.2014	31.12.2013
Passiva		
A. Eigenkapital	559	100.472
I. Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
II. Kapitalrücklage	20.410	74.532
III. Gewinnrücklage		
Gesetzliche Rücklage	5	5
IV. Konzern-Bilanzverlust (Vorjahr: Konzern-Bilanzgewinn)	-36.560	1.753
<i>Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital</i>	<i>-2.504</i>	<i>89.931</i>
V. Anteile anderer Gesellschafter	3.063	10.541
B. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	2.323	10.384
C. Rückstellungen	2.821	1.785
1. Steuerrückstellungen	30	139
2. Sonstige Rückstellungen	2.791	1.646
D. Verbindlichkeiten	291.299	282.448
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	272.984	263.240
2. Genussrechtskapital	12.350	12.650
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	836	1.662
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	978	1.078
5. Sonstige Verbindlichkeiten	4.151	3.818
E. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	70	7
Bilanzsumme	297.072	395.096

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2014

in TEUR	2014	2013
1. Umsatzerlöse	53.734	60.524
2. Sonstige betriebliche Erträge	13.022	10.730
3. Schiffsbetriebsaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-1.989	-2.486
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-12.525	-14.180
4. Personalaufwand		
Heuern für fremde Seeleute	-10.703	-11.643
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-94.201	-60.588
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen überschreiten	0	-209
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-29.889	-17.629
7. Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	1
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	58	33
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-255	-1
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-16.450	-16.164
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme assoziierten Unternehmen	0	-48
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-99.198	-51.660
13. Steuern vom Einkommen und Ertrag	21	55
14. Konzernjahresfehlbetrag	-99.177	-51.605
15. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	54.122	61.877
16. Anteile anderer Gesellschafter	6.742	2.953
17. Gewinn-/Verlustvortrag	1.753	-11.472
18. Konzern-Bilanzverlust (Vorjahr: Konzern-Bilanzgewinn)	-36.560	1.753

Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	01.01. - 31.12.2014	01.01. - 31.12.2013
Konzernjahresfehlbetrag	-99.177	-51.605
Planmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	22.467	21.967
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	71.989	38.622
Zunahme der Rückstellungen	1.146	644
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	13.432	3.276
Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.486	1.084
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-989	-2.690
Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	149
Zinsaufwendungen	16.450	16.164
Zinserträge	-58	-33
Ertragsteuerertrag	-21	-55
Ertragsteuerzahlungen	-136	-100
Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	26.589	27.423
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	18.840
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-82	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0	-299
Auszahlungen für Zugänge zum Konsolidierungskreis	-13	0
Erhaltene Zinsen	46	33
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	-49	18.574
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von anderen Gesellschaftern	0	8.400
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	375	3.749
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	-18.705	-43.988
Gezahlte Zinsen	-8.552	-16.762
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-736	-1.347
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-27.618	-49.948
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-1.078	-3.951
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	15.960	20.327
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.736	-416
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.618	15.960

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- Bilanzverlust	Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
Stand 01.01.2013	13.641	136.409	5	-11.472	138.583	6.425	145.008
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-48.652	-48.652	-2.953	-51.605
Entnahmen aus Kapitalrücklagen	0	-61.877	0	61.877	0	0	0
Einzahlungen in das Kommanditkapital	0	0	0	0	0	8.400	8.400
Ausschüttungen an andere Gesellschafter	0	0	0	0	0	-1.347	-1.347
übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	16	16
Stand 31.12.2013	13.641	74.532	5	1.753	89.931	10.541	100.472
Stand 01.01.2014	13.641	74.532	5	1.753	89.931	10.541	100.472
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-92.435	-92.435	-6.742	-99.177
Entnahmen aus Kapitalrücklagen	0	-54.122	0	54.122	0	0	0
Ausschüttungen an andere Gesellschafter	0	0	0	0	0	-736	-736
Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2014	13.641	20.410	5	-36.560	-2.504	3.063	559

Konzern-Anlagenpiegel – Entwicklung des Anlagevermögens

in TEUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten		31.12.2014
	1.1.2014	Zugänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Geschäfts- oder Firmenwert	0	13	13
I. Sachanlagen			
1. Seeschiff	510.179	82	510.261
II. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	0	1
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	0	7
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	245	11	256
	253	11	264
	510.432	106	510.538

1.1.2014	Kumulierte Abschreibungen		31.12.2014	Buchwert	
	planmäßige	außerplanmäßige		31.12.2014	31.12.2013
0	0	13	13	0	0
141.781	22.467	71.721	235.969	274.292	368.398
1	0	0	1	0	0
0	0	0	0	7	7
0	0	256	256	0	245
1	0	256	257	7	252
141.782	22.467	71.990	236.239	274.299	368.650

Konzernanhang

Allgemeine Angaben

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit Firmensitz in der Burchardstraße 8, 20095 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98689 eingetragen.

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 13.641.400,00 EUR ist eingeteilt in 136.414 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Bis zum 30. Dezember 2014 war die HCI HAMMONIA SHIPPING AG 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.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG sowie ihre Tochterunternehmen (im Folgenden „HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern“) sind im Bereich der internationalen Seeschifffahrt tätig. Intention der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist es, sich als internationaler Anbieter auf dem Gebiet des Containerschiffcharter-Geschäftes zu positionieren. Dieses soll durch den Kauf und Betrieb von Seeschiffen, den Verkauf dieser Seeschiffe und den Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG realisiert werden. Zum Abschlussstichtag waren zwölf Tochtergesellschaften im Schiffsbetrieb tätig. Die von den Tochtergesellschaften betriebenen Seeschiffe sind in der weltweiten Fahrt eingesetzt.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern beschäftigte im Jahr 2014 keine eigenen Mitarbeiter.

(1) Grundlagen

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat im Vorjahr den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 nach den vom International Accounting Standards Board (IASB) verabschiedeten und veröffentlichten International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Aufgrund des im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgten Wechsels der Notierung der Aktien der Gesellschaft vom regulierten Markt in das Segment Mittelstandsbörse Deutschland an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg entfiel die Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach den IFRS. Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 sowie die Vorjahresangaben wurden entsprechend nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

Im Rahmen der Umstellung der Rechnungslegungsform fand eine rückwirkende Erstkonsolidierung der einzubeziehenden Tochterunternehmen nach der handelsrechtlich gebotenen Neubewertungsmethode jeweils zu dem Zeitpunkt statt, zu dem der beherrschende Einfluss über die Tochtergesellschaften erworben wurde. Im Zuge der dabei erforderlichen Neubewertung der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände und Schulden kam es insbesondere zu einem Ansatz der Containerschiffe bzw. der Verträge über den Erwerb von Containerschiffen mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung. Dieses entspricht der Vorgehensweise nach den IFRS.

Aus der Historie der Unternehmenserwerbe des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns in den vergangenen Jahren hat sich ein negativer Unterschiedsbetrag ergeben, sofern der Kaufpreis unter dem jeweils darauf entfallenden Zeitwert des Eigenkapitals des einzubeziehenden Tochterunternehmens lag. Dieser Unterschiedsbetrag wird gemäß § 301 Abs. 3 HGB auf der Passivseite der Konzernbilanz unter dem Eigenkapital ausgewiesen. Gemäß DRS 4 wird der passive Unterschiedsbetrag planmäßig über die erwartete Restnutzungsdauer der erworbenen abnutzbaren Vermögensgegenstände, insbesondere der Containerschiffe, ertragswirksam aufgelöst, soweit er nicht auf künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit den erworbenen Tochterunternehmen entfiel und bei Anfall dieser Aufwendungen aufgelöst wurde.

Das Konzern-Eigenkapital nach IFRS zum 31. Dezember 2013 lässt sich wie folgt auf das Konzern-Eigenkapital nach HGB überleiten:

in TEUR

Konzern-Eigenkapital nach IFRS zum 31. Dezember 2013	100.956
IFRS-Abweichungen:	
Ausgleichsposten aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen	-12.008
Zeitwertänderung von Derivaten in Cash-Flow-Hedges	5.991
Kapitalanteile im Fremdbesitz (nach IFRS als Verbindlichkeiten erfasst)	9.294
HGB-Abweichungen:	
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung (nach IFRS im Jahr 2007 vereinnahmt; nach HGB gesonderter Posten unterhalb des Eigenkapitals)	-10.384
Verschiedene Differenzen aus der Einbeziehung der Euro-Abschlüsse statt der US-Dollar-Abschlüsse	6.623
Konzern-Eigenkapital nach HGB zum 31. Dezember 2013	100.472

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.

Die Deutschen Rechnungslegungs Standards (DRS) Nr. 4, 7, 8, 17, 18, 19, 20 und 21 wurden bei der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Sofern nicht anderweitig dargestellt, sind alle Beträge in Tausend Euro (TEUR) angegeben.

Für die Aufstellung des Konzernabschlusses wurde von der Prämisse der Unternehmensfortführung ausgegangen. Bezüglich des hierfür notwendigen Restrukturierungskonzeptes wird auf den Lagebericht verwiesen.

Der Konzernabschluss und der zusammengefasste Bericht über die Lage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns werden im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

(2) Konsolidierung

(a) Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns sind alle Tochterunternehmen einbezogen, bei denen die HCI HAMMONIA SHIPPING AG direkt oder indirekt einen beherrschenden Einfluss hat.

Die Kapitalkonsolidierung für von dem HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern gegründete oder von fremden Dritten erworbene Unternehmen, die im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen werden, erfolgte zum Erwerbszeitpunkt nach der Erwerbsmethode gemäß § 301 HGB. Im Rahmen der dabei verwendeten Neubewertungsmethode werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem darauf entfallenden Anteil der zum Zeitwert bewerteten Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt verrechnet. Ein aus der Verrechnung entstehender positiver Unterschiedsbetrag, soweit werthaltig, wird als derivativer Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert. Negative Unterschiedsbeträge, die aus der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt entstehen, werden nach dem Eigenkapital als „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ ausgewiesen. Die Erträge aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Position „sonstige betriebliche Erträge“ erfasst.

Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Unternehmen werden gemäß §§ 303, 305 HGB eliminiert. Zwischenergebnisse sind, sofern wesentlich, gemäß § 304 HGB herausgerechnet. Von dem HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern gemeinschaftlich mit anderen Partnern geführte Unternehmen sowie assoziierte Unternehmen, bei denen der Konzern über einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik verfügt, ohne jedoch die Möglichkeit zur Beherrschung zu haben, werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Abschlüsse der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sowie der einbezogenen Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt. Das Realisations- sowie Imparitätsprinzip wurden dabei beachtet. Die Abschlüsse der einbezogenen Tochterunternehmen sind auf den Abschlussstichtag der HCI HAMMONIA SHIPPING AG erstellt worden.

(b) Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns beinhaltet neben der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weitere 20 (Vorjahr: 18) inländische Unternehmen, wovon 2 (Vorjahr: 2) inländische Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr basiert im Wesentlichen auf dem Erwerb von zwei Komplementärgesellschaften. Die Geschäftstätigkeit dieser neu erworbenen Gesellschaften hatte keinen wesentlichen Einfluss auf das Jahresergebnis und den Konzernabschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Zum 31. Dezember 2014 umfasst der Konsolidierungskreis die folgenden voll konsolidierten Unternehmen. Der Anteil am Kapital ist bei den Tochtergesellschaften in Klammern dargestellt und entspricht dem Stimmrecht:

Mutterunternehmen

- HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Hamburg

Komplementär-Tochtergesellschaften

- Verwaltung „3.100 TEU“ GmbH, Hamburg (100%)
- Verwaltung MS „HAMMONIA PESCARA“ GmbH, Hamburg (57%)
- Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH, Hamburg (100%)
- Verwaltung „2.500 TEU“ GmbH, Hamburg (100%)
- Verwaltung „7.800 TEU“ GmbH, Hamburg (100%)

Schiffahrts-Tochtergesellschaften

- MS „HAMMONIA TEUTONICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,62%)
- MS „HAMMONIA ROMA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,64%)
- MS „HAMMONIA MASSILIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,64%)
- MS „HAMMONIA HOLSATIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,61%)
- MS „HAMMONIA POMERENIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,60%)
- MS „HAMMONIA BAVARIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,72%)
- MS „WESTPHALIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,39%)
- MS „SAXONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (97,39%)
- MS „HAMMONIA FIONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG Hamburg (98,56%)
- MS „HAMMONIA HAFNIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (67,33%)
- MS „HAMMONIA DANIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (98,56%)
- MS „HAMMONIA PESCARA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (55,86%)
- FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG, Hamburg (51,23%)

Im Konzernabschluss werden folgende Gesellschaften nach der Equity-Methode einbezogen. Der Anteil am Kapital ist bei den Beteiligungsunternehmen in Klammern dargestellt und entspricht dem Stimmrecht:

- MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (48,25%)
- Verwaltung „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ GmbH, Hamburg (50,00%)

Die Summe der negativen Equity-Werte beträgt zum Stichtag 905 TEUR.

(3) Erläuterung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

(a) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandenen Geschäfts- oder Firmenwerte wurden im Jahr der Entstehung vollständig abgeschrieben. Zum 31. Dezember 2014 werden im HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern deshalb keine derivativen Geschäfts- oder Firmenwerte bilanziert.

(b) Sachanlagen

Vermögenswerte des Sachanlagevermögens werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und planmäßig linear entsprechend der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den erwarteten Nutzungsdauern im Konzern. Die Sachanlagen des Konzerns betreffen ausschließlich Seeschiffe (Containerschiffe). Die Nutzungsdauern betragen bei Neubauten 25 Jahre. Bei gebraucht erworbenen Seeschiffen wird die Restnutzungsdauer anhand des jeweiligen technischen Zustands des Seeschiffs zum Erwerbszeitpunkt geschätzt. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswertes erzielbaren Restwerte bestimmt. Der Restwert der Seeschiffe entspricht dem Schrottwert.

Gewinne oder Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen ausgewiesen.

Der HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern überprüft die Vermögenswerte des Anlagevermögens auf die Notwendigkeit außerplanmäßiger Abschreibungen.

Eine außerplanmäßige Abschreibung auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen wird vorgenommen, sofern aufgrund bestimmter Ereignisse oder Entwicklungen der Buchwert der Vermögenswerte nicht mehr durch den zu erwartenden Veräußerungserlös bzw. den diskontierten Netto-Zahlungsstrom aus einer weiteren Nutzung gedeckt ist. Die Zahlungsströme werden ebenfalls mit einem Kapitalkostensatz, der sich an Vergleichsunternehmen orientiert, diskontiert.

Zuschreibungen werden vorgenommen, sofern in den Folgeperioden die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung entfallen sind. Die Zuschreibung erfolgt dabei höchstens auf denjenigen Betrag, der sich ohne die Vornahme der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

(c) Finanzanlagen

Das Finanzanlagevermögen wird mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen bzw. Ausleihungen werden vorgenommen, soweit der anteilige Unternehmens- bzw. Rückzahlungswert dauerhaft unter die Anschaffungskosten gesunken ist. Zuschreibungen werden auf den Betrag der früheren Abschreibungen begrenzt.

(d) Vorräte

Die Vorräte betreffen die Bordbestände der Seeschiffe. Sie werden auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme der Bordbestände zum Stichtag ermittelt. Die Anschaffungskosten werden nach der FIFO-Methode ermittelt.

(e) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie die flüssigen Mittel sind mit ihrem Nennbetrag oder dem niedrigeren ihnen am Bilanzstichtag beizulegenden Wert angesetzt. Bei erkennbaren Einzelrisiken werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

(f) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie werden in Höhe des Erfüllungsbetrags gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages werden Kostensteigerungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben werden.

(g) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

(h) Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle, die in fremder Währung anfallen, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Fremdwährungsforderungen, deren Restlaufzeit weniger als ein Jahr beträgt, werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Alle übrigen Fremdwährungsforderungen werden mit dem jeweiligen Kurs am Bilanzstichtag, höchstens jedoch mit dem Entstehungskurs umgerechnet. Fremdwährungsverbindlichkeiten, deren Restlaufzeit weniger als ein Jahr beträgt, werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Alle übrigen Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Entstehungskurs oder zum höheren Kurs am Bilanzstichtag angesetzt.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(4) Anlagevermögen

(a) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Entwicklung der einzelnen Posten der immateriellen Vermögensgegenstände des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns ist im Anlagenspiegel dargestellt.

(b) Sachanlagevermögen

Hinsichtlich der Entwicklung des Sachanlagevermögens wird auf den Anlagenspiegel des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns verwiesen.

(c) Finanzanlagen

Hinsichtlich der Entwicklung des Finanzanlagevermögens wird auf den Anlagenspiegel des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns verwiesen.

Die Aufteilung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2014 ist in der Anlage zu diesem Anhang dargestellt.

(5) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände haben in voller Höhe eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten mit 355 TEUR (Vorjahr: 703 TEUR) sonstige Vermögensgegenstände.

(6) Eigenkapital

Die Veränderung der Eigenkapitalkomponenten ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt.

(a) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital setzt sich zum Abschlussstichtag aus 136.414 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 100,00 EUR zusammen.

Die ordentliche Hauptversammlung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG hatte am 11. Juni 2010 beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 10. Juni 2015 um bis zu insgesamt 6.820.700,00 EUR durch einmalige oder mehrmalige Ausgabe von neuen nennwertlosen Inhaberaktien (Stückaktien) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital).

Die neuen Aktien sind den Aktionären grundsätzlich zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch gemäß §§ 203 Abs. 1 Satz 1, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen,

- (1) für Spitzenbeträge, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben;
- (2) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt, der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrages durch den Vorstand nicht wesentlich im Sinne der §§ 203 Abs. 1 und 2, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unterschreitet und der auf die Aktien, für die das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, insgesamt entfallende Betrag des Grundkapitals 10% nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Bei der Berechnung der 10%-Grenze ist der anteilige Betrag am Grundkapital abzusetzen, der auf Aktien entfällt, die unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von §186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert wurden;
- (3) soweit Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagenleistung zum Zweck der Durchführung von Unternehmenszusammenschlüssen oder des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Unternehmensbeteiligungen oder sonstiger Vermögensgegenstände, insbesondere von Seeschiffen oder Forderungen, durchgeführt werden.

Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital festzulegen.

(b) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklagen setzen sich wie folgt zusammen:

in TEUR	2014	2013
Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB	13.636	13.636
Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB	6.774	60.896
Kapitalrücklagen insgesamt	20.410	74.532

Die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB resultiert aus Zuzahlungen im Rahmen einer im Jahr 2007 durchgeführten Kapitalerhöhung durch Ausgabe von 136.364 neuen, nennwertlosen auf den Namen lautenden Stückaktien und wurde in Höhe von 13.636.400,00 EUR dotiert.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Juni 2010 wurde der Ertrag aus der Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 122.772.600,00 EUR in eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

Zur Deckung des Bilanzverlustes wurde der Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB im Vorjahr ein Betrag in Höhe von 61.877 TEUR entnommen. Auch in 2014 wurde der Kapitalrücklage ein entsprechender Betrag in Höhe von 54.122 TEUR entnommen.

(c) Gesetzliche Rücklage

Gem. § 150 Abs. 2 AktG wurde eine gesetzliche Rücklage in Höhe von EUR 5.000,00 gebildet.

(7) Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung

Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung entwickelte sich im Geschäftsjahr 2014 wie folgt:

	TEUR
Buchwert zum 1. Januar 2014	10.384
planmäßige Auflösung	-417
außerplanmäßige Auflösung	-7.644
Buchwert zum 31. Dezember 2014	2.323

Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

31. Dezember 2014	TEUR
Bruttobetrag	13.021
kumulierte erfolgswirksame Verrechnungen	-10.698
Buchwert zum 31. Dezember 2014	2.323

31. Dezember 2013	TEUR
Bruttobetrag	13.021
kumulierte erfolgswirksame Verrechnungen	-2.637
Buchwert zum 31. Dezember 2013	10.384

Aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung einiger vom Konzern erworbenen Containerschiffe wurden die diesen Vermögenswerten zugeordneten Unterschiedsbeträge entsprechend außerplanmäßig aufgelöst.

(8) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen drohende Verluste aus Zinssatzswaps (1.340 TEUR) und Charterverträgen (320 TEUR), Verpflichtungen aus der Versicherung der Containerschiffe (325 TEUR), Verpflichtungen aus ausstehenden Rechnungen (341 TEUR), Prüfungs- und Steuerberatungskosten (132 TEUR) sowie übrige Verpflichtungen aus dem Schiffsbetrieb (333 TEUR).

(9) Verbindlichkeiten**(a) Verbindlichkeitspiegel****Verbindlichkeitspiegel per 31.12.2014**

	Gesamt	bis zu 1 Jahr	zwischen 1 u. 5 Jahren	über 5 Jahren	davon gesichert
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	272.984	225.881	44.708	2.395	272.984 1)
Genussrechtskapital	12.350	6.550	5.800	0	12.350 1)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	836	836	0	0	0 -
Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	978	978	0	0	0 -
Sonstige Verbindlichkeiten	4.151	702	3.449	0	0 -
Gesamtsumme	291.299	234.947	53.957	2.395	285.334 -

Verbindlichkeitspiegel per 31.12.2013

	Gesamt	bis zu 1 Jahr	zwischen 1 u. 5 Jahren	über 5 Jahren	davon gesichert
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	263.240	61.015	113.765	88.460	263.240 1)
Genussrechtskapital	12.650	300	12.350	0	12.650 1)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.662	1.662	0	0	0 -
Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.078	1.078	0	0	0 -
Sonstige Verbindlichkeiten	3.818	769	3.049	0	0 -
Gesamtsumme	282.448	64.824	129.164	88.460	275.890 -

Sicherheiten

1)

Verpfändung von Kommanditanteilen

Schiffshypotheken

abstrakte Schuldversprechen

Abtretung der Ansprüche aus der gegenwärtigen und künftigen Beschäftigung der Schiffe

Abtretung der Ansprüche aus den Versicherungen

(b) Genussrechtskapital

Die ordentliche Hauptversammlung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat am 11. Juni 2010 beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 10. Juni 2015 einmalig oder mehrmals auf den Namen und/oder auf den Inhaber lautende Genussrechte ohne Wandel- und Optionsrechte auf Aktien der Gesellschaft, mit oder ohne Laufzeitbeschränkung zu begeben.

Die Laufzeit der Genussrechte kann bis zu 30 Jahre betragen. Die Genussrechte können auf Euro oder auf eine andere gesetzliche Währung eines OECD-Mitgliedslandes lauten. Bei Ausgabe in einer anderen Währung ist der entsprechende Gegenwert, berechnet nach dem EZB-Referenzkurs am Tag der Beschlussfassung über die Begebung der Genussrechte, maßgebend.

Der Gesamtnennbetrag der Genussrechte darf 75.000.000 EUR oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen.

Die Ausgabe der Genussrechte erfolgt gegen Bar- oder Sachleistung.

Den Aktionären steht grundsätzlich ein Bezugsrecht auf die Genussrechte zu. Die Genussrechte können auch gemäß §§ 221 Abs. 4 Satz 2, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Genussrechte auszuschließen,

- (1) für Spitzenbeträge, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben;
- (2) wenn die Genussrechte obligationsähnlich ausgestaltet sind, d.h. keine Mitgliedschaftsrechte in der Gesellschaft begründen, keine Beteiligung am Liquidationserlös gewähren und die Höhe der Verzinsung nicht auf Grundlage der Höhe des Jahresüberschusses, des Bilanzgewinns oder der Dividende berechnet wird;
- (3) soweit Genussrechte gegen Erbringung von Sachleistungen zum Zweck der Durchführung von Unternehmenszusammenschlüssen oder des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Unternehmensbeteiligungen oder sonstiger Vermögensgegenstände, insbesondere Seeschiffen oder Forderungen, ausgegeben werden.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Ausgabe und Ausstattung der Genussrechte, insbesondere deren Übertragbarkeit, den Zinssatz, den Ausgabekurs, die Stückelung, die Laufzeit, die Höhe der jährlichen Ausschüttung, die Kündigung sowie die Teilhabe an der Verteilung des Gewinns und des Liquidationserlöses festzulegen.

In teilweiser Ausnutzung der Ermächtigung hat der Vorstand am 17. Dezember 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats 7.450.000 Stück Genussrechte zum Nennbetrag von jeweils EUR 1,00 ausgegeben. Die Begebung der Genussrechte erfolgte gegen Sacheinlage. Sie dienen der Finanzierung des Erwerbs der mehrheitlichen Beteiligung an einer Schifffahrtsgesellschaft. Die Genussrechte sehen in erster Linie eine feste Verzinsung vor und haben eine Laufzeit von fünf Jahren. Für die Jahre 2014 und 2015 ist in Abhängigkeit von den aus der Schifffahrtsgesellschaft erhaltenen Ausschüttungen eine Erfolgsbeteiligung der Genussrechtsinhaberin vorgesehen. Daneben ist die Genussrechtsinhaberin für einen Zeitraum von 10 Jahren an realisierten stillen Reserven aus der Beteiligung an der Schifffahrtsgesellschaft beteiligt. Die Genussrechte nehmen nicht am Verlust der Gesellschaft teil.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats 5.800.000 Stück Genussrechte zum Nennbetrag von jeweils 1,00 EUR ausgegeben. Die Begebung der Genussrechte erfolgte in Höhe von 5.367.000,00 EUR gegen Sacheinlage und in Höhe von 433.000,00 EUR gegen Bareinlage. Die Genussrechte dienen der Finanzierung des Erwerbs der mehrheitlichen Beteiligung an einer Schifffahrtsgesellschaft. Die Genussrechte sehen grundsätzlich eine feste Verzinsung vor und haben eine Laufzeit von sieben Jahren. Während der Laufzeit ist in Abhängigkeit von den aus der Schifffahrtsgesellschaft erhaltenen Ausschüttungen eine Erfolgsbeteiligung der Genussrechtsinhaberin vorgesehen. Daneben ist die Genussrechtsinhaberin während der Laufzeit des Genussrechts an realisierten stillen Reserven aus der Beteiligung an der Schifffahrtsgesellschaft beteiligt. Die Genussrechte nehmen nicht am Verlust der Gesellschaft teil. Das Genussrecht ist grundsätzlich endfällig. D.h. regelmäßige Tilgungen des Genussrechts sind während der Laufzeit nicht vorgesehen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

(10) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2014	2013
Poolcharter	15.613	17.021
Zeitcharter	38.121	43.503
	53.734	60.524

Die Containerschiffe sind in weltweiter Fahrt eingesetzt, weshalb keine Angaben hinsichtlich der geographischen Verteilung der Umsatzerlöse erfolgen.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung passivischer Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung (8.061 TEUR), Erträge aus der Währungsumrechnung (2.522 TEUR; Vorjahr: 5.251 TEUR), Erstattungen von Charterern aus dem Ankauf von Treibstoffbeständen (1.151 TEUR), übrige Erstattungen der Charterer (430 TEUR), Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen (331 TEUR) sowie Versicherungserstattungen (312 TEUR).

(12) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Aufwendungen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen betreffen den Verbrauch von Schmierstoffen (1.851 TEUR) und Treibstoffen während Offhire-Zeiten bzw. beschäftigungsloser Zeiten (138 TEUR).

(13) Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten Reparatur- und Ausrüstungskosten (6.608 TEUR), Bereederungsgebühren und Kommissionen (2.716 TEUR), Aufwendungen für Versicherungen (2.299 TEUR) und übrige Kosten des Schiffsbetriebs (902 TEUR).

(14) Personalaufwand

Die Personalaufwendungen betreffen Heuern für fremde Seeleute.

(15) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Der Posten betrifft planmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe (22.467 TEUR) sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe (71.721 TEUR) und Geschäfts- oder Firmenwerten aus der Erstkonsolidierung zweier Komplementärgesellschaften (13 TEUR).

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in Höhe von 24.905 TEUR Aufwendungen aus der Währungsumrechnung (Vorjahr: 8.849 TEUR). Diese betreffen im Wesentlichen Kursaufwendungen aus Schiffshypotheken (22.333 TEUR). Im Übrigen umfassen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Verluste aus Zinssatzswaps (1.390 TEUR), Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen bei Chartererwechseln (1.151 TEUR), Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (681 TEUR), Gebühren aus Service-, Controlling- und Verwaltungsleistungen (643 TEUR), Forderungsverluste (253 TEUR) sowie übrige Verwaltungskosten (866 TEUR).

(17) Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen Darlehen gegenüber einer Beteiligungsgesellschaft.

(18) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen betreffen Zinsen auf Schiffshypothekendarlehen (8.242 TEUR), Zinsen aus Zinssicherungsgeschäften (4.360 TEUR), übrige Bankgebühren wie Restrukturierungsgebühren (3.241 TEUR), Zinsen auf Genussrechte und übrige Darlehen (595 TEUR) sowie sonstige Zinsen (12 TEUR).

(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Bei in Deutschland ansässigen Unternehmen in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft fällt Körperschaftsteuer in Höhe von 15% sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie Tochterunternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbesteuer, deren Höhe sich in Abhängigkeit gemeinde-spezifischer Hebesätze bestimmt.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen im Wesentlichen Gewerbeertragsteuer der Schifffahrtsgesellschaften. Die Besteuerung der Schifffahrtsgesellschaften erfolgt pauschaliert nach § 5a EStG. Im Geschäftsjahr 2014 standen den Steueraufwendungen vergleichsweise hohe Auflösungen von Steuerrückstellungen sowie Steuererstattungen gegenüber.

Im Übrigen betreffen die Steuern vom Einkommen und Ertrag Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag der Komplementärgesellschaften.

Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge wurden nicht angesetzt.

(20) Periodenfremdes Ergebnis

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben sich, wie im Vorjahr, keine wesentlichen periodenfremden Erträge und Aufwendungen ergeben.

Sonstige Angaben

(21) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus dem mit der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 341 TEUR pro Jahr. Diese ergeben sich aus einer Vergütung in Höhe von 1,0% p.a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals der HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Der Vertrag hat eine Restlaufzeit zum Bilanzstichtag von 12,5 Jahren. Zum Abschlussstichtag beträgt die Summe der finanziellen Verpflichtungen deshalb insgesamt 4.263 TEUR.

(22) Angaben zu Bewertungseinheiten

Zur Absicherung des Zinssatzänderungsrisikos hat der HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern folgende Bewertungseinheiten gebildet:

Tochtergesellschaft	Risiko	Grundgeschäft		Sicherungsgeschäft		Art der	prospektive Effektivität	
		Art	Nominabetrag	Art	Nominalbetrag	Bewertungseinheit	Beginn	Ende
		TUSD		TUSD				
MS „HAMMONIA DANIA“	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	27.806	Zinsswap	27.806	Micro Hedge	30.05.2008	30.05.2018
MS „HAMMONIA FIONIA“	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	27.806	Zinsswap	27.806	Micro Hedge	30.05.2008	30.05.2018
MS „HAMMONIA HAFNIA“	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	27.806	Zinsswap	27.806	Micro Hedge	31.05.2011	30.05.2018
MS „HAMMONIA PESCARA“	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	8.000	Zinsswap	8.000	Micro Hedge	31.01.2012	29.01.2016

Zur Absicherung von Währungsrisiken aus der Umrechnung von in US-Dollar empfangenen Charraten (Grundgeschäft) wurden beim HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern diese bei verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften mit den in US-Dollar valutierenden Schiffshypothekendarlehen (Sicherungsgeschäft) zu einer Bewertungseinheit zusammengefasst (Micro-Hedge). Zur Messung der Effektivität wurden die künftigen erwarteten Chartererlöse abzgl. Schiffsbetriebskosten und Zinsen den künftig zu leistenden Tilgungen gegenübergestellt. Hierbei wurde ein Zeitraum bis zur vollständigen Tilgung des Darlehens berücksichtigt.

Im HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern bestehen zum 31. Dezember 2014 folgende Bewertungseinheiten:

- Bei dem MS „HAMMONIA PESCARA“ beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2014 auf TUSD 5.575 / TEUR 4.136. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 31.685 / TEUR 24.472. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 1.626 aufgewertet werden müssen.
- Bei dem MS „HAMMONIA FIONIA“ beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2014 auf TUSD 15.062 / TEUR 11.284. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 31.856 / TEUR 20.853. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 5.385 aufgewertet werden müssen.
- Bei dem MS „HAMMONIA HAFNIA“ beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2014 auf TUSD 15.056 / TEUR 11.353. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 23.806 / TEUR 15.446. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 4.162 aufgewertet werden müssen.
- Bei dem MS „HAMMONIA DANIA“ beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2014 auf TUSD 15.053 / TEUR 11.348. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 31.856 / TEUR 20.690. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 5.549 aufgewertet werden müssen.

(23) Angaben zu Finanzinstrumenten

Zum 31. Dezember 2014 bestehen im HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern folgende derivative Finanzinstrumente:

Tochtergesellschaft	Nominalbetrag		Marktwert		Rückstellung		Art	Laufzeit		
	31.12.2014		31.12.2014		31.12.2014			Beginn		Ende
	TUSD	Zinssatz %	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR		Beginn	Ende	
MS „HAMMONIA ROMA“	10.000	3,27	-523	463	Zinsswap	05.04.2012	05.04.2018			
MS „HAMMONIA TEUTONICA“	9.816	3,15	-456	440	Zinsswap	06.06.2012	06.06.2018			
MS „HAMMONIA MASSILIA“	9.626	3,31	-62	0	Zinsswap	09.03.2011	20.01.2015			
MS „HAMMONIA HOLSATIA“	10.000	4,16	-28	0	Zinsswap	02.04.2009	12.01.2015			
MS „HAMMONIA BAVARIA“	5.388	2,75	-29	0	Zinsswap	04.10.2010	02.01.2015			
MS „HAMMONIA POMERENIA“	4.459	2,925	-133	124	Zinsswap	30.08.2011	30.08.2016			
MS „HAMMONIA DANIA“	27.806	2,0 - 7,40	-3.095	21	Zinsswap	30.05.2008	30.05.2018			
MS „HAMMONIA FIONIA“	27.806	2,0 - 7,40	-3.223	22	Zinsswap	30.05.2008	30.05.2018			
MS „HAMMONIA HAFNIA“	27.806	3,71	-1.336	270	Zinsswap	31.05.2011	30.05.2018			
MS „HAMMONIA PESCARA“	8.000	2,38	-162	0	Zinsswap	31.01.2012	29.01.2016			
			-9.047	1.340						

Der Marktwert stellt den Fair Value einschließlich Zinsabgrenzung dar.

(24) Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds gemäß Kapitalflussrechnung entspricht den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Guthaben bei Kreditinstituten.

Im Geschäftsjahr haben sich keine bedeutsamen zahlungsunwirksame Investitions- und Finanzierungsvorgänge und Geschäftsvorfälle ereignet.

(25) Aufsichtsrat und Vorstand

Zu Vorständen der Gesellschaft waren im Geschäftsjahr bestellt:

- Herr Dr. Karsten Liebing, Geschäftsführer der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg
- Herr Jan Krutemeier, Leiter Investment Management der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg.

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Werner Berg, Geschäftsführer der AKTIVA Beteiligungs- und Verwaltungs-GmbH und der PROKURATOR GmbH, beide Berlin (Vorsitzender)
- Herr Michael Hummel, Vorstand der Sparkasse Vogtland, Auerbach (stellvertretender Vorsitzender)
- Herr Andreas Uibelesen, Bankdirektor der KfW i.R., Bad Homburg

(26) Organbezüge

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von 5.000,00 EUR für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrages. Daneben werden Auslagen, die mit der Aufsichtsrats Tätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 betragen 18 TEUR.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2014 keine Bezüge.

Des Weiteren wurden den oben genannten Personen keine Vorschüsse oder Kredite gewährt und keine Haftungsverhältnisse zugunsten dieser Personen eingegangen.

(27) Honorar des Abschlussprüfers

Die Gesamthonorare des Abschlussprüfers HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, setzen sich im Geschäftsjahr 2014 wie folgt zusammen:

in TEUR	2013
Abschlussprüfungsleistungen	110
Andere Bestätigungsleistungen	60
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	0
Summe	170

Die anderen Bestätigungsleistungen betreffen die prüferische Durchsicht des Konzernabschlusses zum 30. Juni 2014.

(28) Befreiungsvorschriften für konsolidierte Unternehmen

Für folgende konsolidierte Tochterunternehmen wird die Befreiungsvorschrift gemäß § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung des Jahresabschlusses in Anspruch genommen:

- MS „HAMMONIA TEUTONICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA ROMA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA MASSILIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA HOLSATIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA POMERENIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA BAVARIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „WESTPHALIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „SAXONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA FIONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA HAFNIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA DANIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- MS „HAMMONIA PESCARA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG
- FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 24. April 2015 aufgestellt und damit zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

Der Konzernabschluss wird dem Aufsichtsrat in der Aufsichtsratssitzung vom 7. Mai 2015 zur Billigung vorgelegt werden.

Hamburg, den 24. April 2015



Dr. Karsten Liebing



Jan Krutemeier

Aufstellung des Anteilbesitzes zum 31. Dezember 2014

Firma	Sitz	Eigenkapital	Beteiligungshöhe	Ergebnis 2014
		EUR	%	EUR
MS "HAMMONIA POMERENIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	0,00	97,60%	-8.471.328,99
MS "SAXONIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	0,00	97,39%	-4.297.477,94
MS "WESTPHALIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	118.641,40	97,39%	-6.582,01
MS "HAMMONIA ROMA" Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	0,00	97,64%	-8.498.639,53
MS "HAMMONIA HOLSATIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	0,00	97,61%	-8.834.496,30
MS "HAMMONIA TEUTONICA" Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	0,00	97,62%	-8.731.705,58
MS "HAMMONIA MASSILIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	0,00	97,64%	-6.997.251,07
MS "HAMMONIA BAVARIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	0,00	97,72%	-7.908.763,75
MS "HAMMONIA FIONIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	12.727.012,92	98,56%	-9.770.378,61
MS "HAMMONIA HAFNIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	19.328.138,96	67,33%	-8.124.716,33
MS "HAMMONIA DANIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	14.018.798,91	98,56%	-9.156.844,99
MS "HAMMONIA PESCARA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	12.463.963,98	55,86%	139.004,27
FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH & Co. KG	Hamburg	3.989.735,20	51,23%	-4.606.293,15
Verwaltung HCI HAMMONIA Schiffahrts GmbH	Hamburg	91.734,95	100,00%	6.721,63
Verwaltung MS "HAMMONIA PESCARA" GmbH	Hamburg	177.103,74	57,00%	150.617,41
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH	Hamburg	28.906,64	100,00%	1.019,27
MS "HAMMONIA WESTPHALIA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	0,00	48,25%	-1.528.181,80
Verwaltung MS "HAMMONIA WESTPHALIA NOVA" GmbH	Hamburg	11.040,05	50,00%	-104,98
Verwaltung "2500TEU" GmbH	Hamburg	33.357,65	100,00%	11.078,28
Verwaltung "7.800 TEU" GmbH	Hamburg	27.037,67	100,00%	4.822,46

5. Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2014 war für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG erwartungsgemäß durch herausfordernde Marktbedingungen geprägt. Auf dem für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG besonders relevanten Containerschiffmarkt war noch keine nachhaltige Erholung zu verzeichnen. Weiterhin belasteten hohe Tonnageüberhänge die Entwicklung spürbar.

Die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG umfasst aktuell zwölf Vollcontainerschiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 2.500 TEU und 7.800 TEU. Die Anteile an neun dieser Schiffsgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei den anderen drei Schiffsgesellschaften ist sie Mehrheitsgesellschafterin. Bei einer weiteren Schiffsgesellschaft ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Minderheitsgesellschafterin.

Die Entwicklung des Containerschiffmarktes hat für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG, neben den in den vergangenen Jahren bereits umgesetzten, weitreichende weitere Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht. Dies resultiert insbesondere aus der Situation der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe. Zur Sicherung des Konzerns war eine umfassende Lösung mit allen involvierten Banken zu treffen. Der Vorstand hat, gemeinsam mit einer spezialisierten Beratungsgesellschaft, ein Restrukturierungskonzept erarbeitet und im Laufe des Jahres mit allen Parteien verhandelt.

Eine Absichtsvereinbarung zur Umsetzung der Restrukturierung ist Anfang des Jahres 2015 finalisiert worden. Zwischenzeitlich ist auch die letzte Unterschrift erfolgt. Hinzuweisen ist darauf, dass die Restrukturierungsvereinbarung noch unter dem Vorbehalt der Gremien der Banken steht. Der Aufsichtsrat hat all diese Maßnahmen sehr eng begleitet und unterstützt die Aktivitäten des Vorstands in vollen Umfang.

Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus drei Mitgliedern: Werner Berg (Vorsitzender), Michael Hummel und Andreas Uibleisen. Im Hinblick auf die geringe Größe des Aufsichtsrats bestehen keine Ausschüsse. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand im Geschäftsjahr 2014 bei der Leitung des Unternehmens überwacht und in allen wichtigen Fragen beraten. Der Aufsichtsrat hat sich zeitnah und eingehend über die wirtschaftliche Entwicklung und finanzielle Lage der Gesellschaft informiert. Insbesondere hat er die unterschiedlichen Verhandlungsstadien in Bezug auf die Restrukturierung der Gesellschaft auch außerhalb der regulären Sitzungen auf Basis der Informationen durch den Vorstand mitverfolgt. Gemeinsam haben Vorstand und Aufsichtsrat die mittelfristige Unternehmensplanung erörtert. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand mit dem Vorstand auch außerhalb der regulären Sitzungen kontinuierlich in engem Kontakt. Das Verhältnis zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ist durch Transparenz geprägt und stellt somit eine effektive Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats sicher.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen zusammen. Die inhaltlichen Schwerpunkte dabei waren:

- Verabschiedung des Jahresabschlusses, des Lageberichts sowie des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts für das Jahr 2013
- Verabschiedung des Halbjahresabschlusses 2014
- Risikomanagement der Tochtergesellschaften; Verfolgung der Marktentwicklungen auf den Schiffahrtsmärkten und Beurteilung der Auswirkungen auf die Gesellschaft
- Diskussion und Beratung hinsichtlich der Restrukturierung des Unternehmens
- Vorbereitung und Durchführung der Hauptversammlung 2014 und Behandlung der Beschlussvorlagen
- Fragen der Corporate Governance und Abgabe einer Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz gemeinsam mit dem Vorstand
- Diskussion und Zustimmung zum Wechsel vom Regulierten Markt in den Freiverkehr (Segment Mittelstandsbörse an der Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg); sogenanntes „Downlisting“
- Budget-Planung für die Jahre 2014 und 2015

Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an allen Sitzungen teilgenommen. Auch außerhalb von Sitzungen wurde ein weiterer Beschluss des Aufsichtsrats gefasst.

Die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Kehr wieder 11, 20457 Hamburg, wurde durch die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2014 zum Jahresabschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählt. Abschlussprüfer hat den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss und den zusammengefassten Bericht über die Lage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns (zusammengefasster Lagebericht) zum 31. Dezember 2014 nach HGB mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Konzernabschluss, der infolge des Downlistings erstmals nach den handelsrechtlichen Normen des HGB aufgestellt worden ist, wurde um den zusammengefassten Lagebericht ergänzt. Der Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden vom Abschlussprüfer ebenfalls mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss und Konzernabschluss eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Aufsichtsrat hat ferner dem Ergebnis der Abschlussprüfung und der Testaterteilung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zugestimmt und die Prüfungsberichte für den Jahres- und Konzernabschluss zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat dementsprechend in seiner Sitzung vom 7. Mai 2015 den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2014 gebilligt. Der Jahresabschluss war damit festgestellt. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen zur Risikofrüherkennung getroffen hat.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen weiteren Beteiligten, die mit ihrem Engagement das Unternehmen im Jahr 2014 unterstützt haben.

Hamburg, den 7. Mai 2015



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernanhang, Konzernkapitalflussrechnung und Konzerneigenkapitalspiegel - sowie den Konzernlagebericht, der in dem Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht, der in dem Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht, der in dem Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht, der in dem Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, hin. Dort ist in den Abschnitten 2.3.2 und 4.1 ausgeführt, dass der Bestand der Gesellschaft nur sichergestellt werden kann, wenn das im Letter of Intent mit den Gläubigern vereinbarte Restrukturierungskonzept umgesetzt wird. Der Vorstand geht aufgrund des fortgeschrittenen Verhandlungsstands davon aus, dass die beschriebenen Restrukturierungsmaßnahmen zur Umsetzung kommen werden.

Hamburg, den 4. Mai 2015

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dr. Tecklenburg)
Wirtschaftsprüfer

ppa. (Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

Impressum

Finanzkalender

19.06.2015 Hauptversammlung
28.08.2015 Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht 2015

Kontakt

HCI HAMMONIA SHIPPING AG
Burchardstraße 8
D-20095 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-0
Fax: +49 (0) 40 88 88 1-44 11 10
www.hci-hammonia-shipping.de
e-mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de

Impressum

Herausgeber: HCI HAMMONIA SHIPPING AG · Burchardstraße 8 · D-20095 Hamburg
Gestaltung: HCI HAMMONIA SHIPPING AG · Burchardstraße 8 · D-20095 Hamburg
Druck und Verarbeitung: Druck- und Verlagshaus FROMM GmbH & Co. KG · Breiter Gang 10–16 · D-49009 Osnabrück

© HCI HAMMONIA SHIPPING AG, 2015

Disclaimer

Clarkson Research Services Limited

Clarkson Research Services Limited (CRSL) have not reviewed the context of any of the statistics or information contained in the commentaries and all statistics and information were obtained by HCI HAMMONIA SHIPPING AG from standard CRSL published sources. Furthermore, CRSL have not carried out any form of due diligence exercise on the information, as would be the case with finance raising documentation such as Initial Public Offering (IPOs) or Bond Placements. Therefore reliance on the statistics and information contained within the commentaries will be for the risk of the party relying on the information and CRSL does not accept any liability whatsoever for relying on the statistics or information.

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Burchardstraße 8

D-20095 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-0

Fax: +49 (0) 40 88 88 1-44 11 10

www.hci-hammonia-shipping.de

E-Mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de