



# HAMMONIA

**SCHIFFSHOLDING AG**

JAHRESABSCHLUSS  
**2018**

**HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg**

**Bilanz zum 31. Dezember 2018**

Anlage 1  
Blatt 1

AKTIVA

	€	€	31.12.2017 €
<b>A. Anlagevermögen</b>			
<b>Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.237.323,19		19.130.674,88
2. Beteiligungen	<u>6.250,00</u>	2.243.573,19	6.250,00
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	304,88		940.246,54
2. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>43.998,52</u>	44.303,40	219.895,14
<b>II. Guthaben bei Kreditinstituten</b>		10.467.254,73	2.503.487,30
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		27.303,67	19.235,28
		<u>12.782.434,99</u>	<u>22.819.789,14</u>

PASSIVA

	€	€	31.12.2017 €
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>		7.639.184,00	13.641.400,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>		744.274,88	20.409.561,88
<b>III. Gewinnrücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage		19.643,52	5.000,00
<b>IV. Bilanzgewinn/i.V.: Bilanzverlust</b>		<u>1.069.744,97</u>	<u>./. 25.672.503,00</u>
		9.472.847,37	8.383.458,88
<b>B. Rückstellungen</b>			
Sonstige Rückstellungen		3.269.000,00	85.000,00
<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00		4.669.390,48
2. Genussrechtskapital	0,00		6.175.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40.587,62		34.147,00
4. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>0,00</u>	<u>40.587,62</u>	<u>3.472.792,78</u>
		<u>12.782.434,99</u>	<u>22.819.789,14</u>

**HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg**  
**Gewinn- und Verlustrechnung**  
**für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018**

Anlage 1  
Blatt 2

(H = Haben)

	<u>€</u>	<u>2017</u> €
1. Umsatzerlöse	106.027,13	128.621,61
2. Sonstige betriebliche Erträge	4.785.614,54	6.473.553,27
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung € 186.458,53 (i.V.: € 689.141,21)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.843.611,44	608.105,92
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung € 304.555,74 (i.V.: € 235.707,55)		
4. Erträge aus Beteiligungen	20.357,90	116.621,02
- davon aus verbundenen Unternehmen € 20.357,90 (i.V.: € 116.621,02)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21.000,36	0,00
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	12.500,00
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	(H) <u>0,88</u>
<b>8. Jahresüberschuss</b>	1.089.388,49	6.098.190,86
9. Verlustvortrag	./. <b>25.672.503,00</b>	./. 31.770.693,86
10. Entnahme aus der Kapitalrücklage	20.409.561,88	0,00
11. Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage	5.000,00	0,00
12. Erträge aus der Kapitalherabsetzung	6.002.216,00	0,00
13. Einstellungen in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	./. 744.274,88	0,00
14. Einstellungen in die gesetzliche Gewinnrücklage	./. <u>19.643,52</u>	<u>0,00</u>
<b>15. Bilanzgewinn/i.V.: Bilanzverlust</b>	<u><u>1.069.744,97</u></u>	<u><u>./. 25.672.503,00</u></u>

## **Anhang der HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2018**

### **1. Allgemeine Angaben zum Unternehmen**

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

### **2. Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses**

#### **2.1 Allgemeine Angaben**

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

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

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

#### **2.2 Größenmerkmale**

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

### **3. Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2017 angewandt.

#### **Anlagevermögen**

##### **3.1 Finanzanlagen**

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

#### **Umlaufvermögen**

##### **3.2 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und liquide Mittel**

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

## Rückstellungen und Verbindlichkeiten

### 3.3 Rückstellungen

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

### 3.4 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

### 3.5 Währungsumrechnung

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

## 4. Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

### Erläuterungen der Bilanz

#### 4.1 Anlagevermögen

Unter dem Posten Anlagevermögen werden im Wesentlichen **Anteile an verbundenen Unternehmen** ausgewiesen. Aufgrund der Schifffahrtskrise waren bei einzelnen Tochtergesellschaften in der Vergangenheit z. T. erhebliche Verluste aufgetreten. Zum Bilanzstichtag wurden deshalb die Buchwerte mit dem wirtschaftlichen Eigenkapital der Tochtergesellschaften verglichen (Net-Asset-Value-Verfahren). Als Ergebnis der Überprüfung wurden aufgrund des teilweisen Wegfalls der Gründe für in den Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen auf die Beteiligungsansätze von drei Tochtergesellschaften Zuschreibungen in Höhe von 4.485.194,93 EUR vorgenommen.

#### 4.2 Umlaufvermögen

Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind in Höhe von 304,88 EUR (im Vorjahr: 244.019,98 EUR) zugleich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

#### 4.3 Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen setzen sich wie folgt zusammen:

in EUR	2018	2017
Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB	0,00	13.636.400,00
Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB	744.274,88	6.773.161,88
Kapitalrücklagen insgesamt	744.274,88	20.409.561,88

Die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB resultierte 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 Vorstandsbeschluss vom 11. Mai 2018 wurde die Kapitalrücklage zur Deckung des Verlustvortrages vollständig aufgelöst.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Juni 2010 war 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 worden. Zur Deckung des Bilanzverlustes waren der Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB in den Vorjahren Beträge in Höhe von insgesamt 115.999.438,12 EUR entnommen worden. Durch Vorstandsbeschluss vom 11. Mai 2018 wurde die Kapitalrücklage zur Deckung des Verlustvortrages vollständig aufgelöst.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 wurde der Ertrag aus der Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 6.002.216,00 EUR zur Deckung des nach Auflösung sämtlicher Rücklagen zum Verlustausgleich (siehe Punkt 4.5) verbleibenden Verlustvortrages in Höhe von 5.257.941,12 EUR verwendet. Der Restbetrag in Höhe von 744.274,88 EUR wurde in eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

#### 4.4 Gesetzliche Rücklage

Gem. § 150 Abs. 2 AktG war in Vorjahren eine gesetzliche Rücklage in Höhe von EUR 5.000,00 gebildet worden. Durch Vorstandsbeschluss vom 11. Mai 2018 wurde die gesetzliche Rücklage zur Deckung des Verlustvortrages vollständig aufgelöst. Auf Grund des zum Stichtag bestehenden Bilanzgewinns war eine neue gesetzliche Rücklage in Höhe von 19.643,52 EUR zu bilden.

#### 4.5 Bilanzgewinn/-verlust

Der Bilanzgewinn/-verlust entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

In EUR	2018	2017
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	./ 25.672.503,00	./ 31.770.693,86
Entnahmen aus den Kapitalrücklagen	20.409.561,88	0,00
Entnahme aus der gesetzlichen Rücklage	5.000,00	0,00
Verbleibender Verlustvortrag	./ 5.257.941,12	./ 31.770.693,86
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	6.002.216,00	0,00
Einstellungen in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	./ 744.274,88	0,00
Einstellungen in die gesetzliche Gewinnrücklage	./ 19.643,52	0,00
Jahresüberschuss	1.089.388,49	6.098.190,86
Bilanzgewinn/-verlust	1.069.744,97	./ 25.672.503,00

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

#### 4.6 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten	31.12.2018 (31.12.2017)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten  EUR
		bis zu 1 Jahr EUR	zwischen 1 u. 5 Jahren EUR	über 5 Jahre EUR	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00 ( 4.669.390,48 )	0,00 ( 4.669.390,48 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 <sup>*)</sup> ( 4.669.390,48 ) <sup>*)</sup>
2. Genussrechtskapital	0,00 ( 6.175.000,00 )	0,00 ( 6.175.000,00 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 <sup>*)</sup> ( 6.175.000,00 ) <sup>*)</sup>
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40.587,62 ( 34.147,00 )	40.587,62 ( 34.147,00 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 ( 0,00 )
5. sonstige Verbindlichkeiten	0,00 ( 3.472.792,78 )	0,00 ( 19.716,66 )	0,00 ( 3.453.076,12 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 ( 0,00 )
	40.587,62 ( 14.351.330,26 )	40.587,62 ( 10.898.254,14 )	0,00 ( 3.453.076,12 )	0,00 ( 0,00 )	0,00 ( 10.844.390,48 )

<sup>\*)</sup> Sicherheiten:  
Verpfändung von Kommanditanteilen

#### 4.7 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus mit verschiedenen Dienstleistern bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsverträgen bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 96 TEUR pro Jahr.

Im Rahmen einer mit verschiedenen Kreditinstituten abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarung hat die Gesellschaft folgende Besserungsscheine vereinbart:

- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten die beiden Genussrechtsinhaber einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal 4.000 TUSD. Dies entspricht zum Stichtag einem Wert von 3.493 TEUR. Hierfür sind bereits 1.605 TEUR als Rückstellung passiviert, sodass zum Stichtag eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von T€ 1.888 besteht.
- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten drei weitere Kreditinstitute einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal TUSD 4.000. Dies entspricht zum Stichtag einem Wert von 3.493 TEUR. Hierfür sind bereits 1.605 TEUR als Rückstellung passiviert, so dass zum Stichtag eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1.888 TEUR besteht.

#### Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

#### 4.9 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten außergewöhnliche Erträge aus der Zuschreibung von Beteiligungen in Höhe von 4.485.194,93 EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 3.209.000,00 EUR.

#### **4.10 Abschreibungen auf Finanzanlagen**

Die Abschreibungen des Vorjahres in Höhe von 12.500,00 EUR betrafen den Beteiligungsansatz einer insolventen Beteiligungsgesellschaft.

### **5. Sonstige Angaben**

#### **5.1 Konzernverhältnisse**

Die HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2018 wird ein Konzernabschluss und Konzernlagebericht gemäß HGB und den ergänzenden Vorschriften des Aktiengesetzes erstellt. Dieser wird im Bundesanzeiger ([www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de)) veröffentlicht werden.

#### **5.2 Vorstand**

Zu Vorständen der Gesellschaft waren im Geschäftsjahr 2018 sowie im Jahr 2019 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 (bis 28. Februar 2018).

#### **5.3 Aufsichtsrat**

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 (stv. Vorsitzender),
- Herr Andreas Uibelesen, Bankdirektor der KfW i.R., Bad Homburg.

Hamburg, den 18. April 2019

Dr. Karsten Liebing (Vorstand)



# AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES ZUM 31. DEZEMBER 2018

Firma	Sitz	Eigenkapital (EUR)	Beteiligungshöhe	Ergebnis (EUR)
MS "HAMMONIA BEROLINA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	512.703,57	63,00%	88.112,50
MS "SAXONIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG <sup>4)</sup>	Hamburg	-20.250.479,07	97,39%	2.391.014,42 <sup>1)</sup>
MS "HAMMONIA ROMA" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L.	Hamburg	180.032,20	97,64%	16.686.631,81 <sup>2)</sup>
MS "HAMMONIA FIONIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	994.367,33	98,56%	1.553.506,51
MS "HAMMONIA HAFNIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L.	Hamburg	675.755,04	67,33%	1.025.256,28 <sup>2)</sup>
MS "HAMMONIA DANIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	684.538,03	98,56%	1.396.624,26
FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH & Co. KG <sup>5)</sup>	Hamburg	-11.848.102,22	51,23%	1.879.214,84 <sup>1)</sup>
Verwaltung 3.100 TEU GmbH <sup>6)</sup>	Hamburg	-22.562.457,08	100,00%	-4.526,02 <sup>1)</sup>
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH i.L. <sup>3)</sup>	Hamburg	-12.973.002,04	100,00%	-12.998.913,24 <sup>2)</sup>
Verwaltung MS "HAMMONIA WESTPHALIA NOVA" GmbH i.L. <sup>3)</sup>	Hamburg	-19.712,42	50,00%	-3.527,96 <sup>2)</sup>
Verwaltung 2.500 TEU GmbH	Hamburg	94.761,92	100,00%	3.746,97
Verwaltung 7.800 TEU GmbH	Hamburg	52.993,74	100,00%	6.633,12

1) Gesellschaft ist insolvent

2) Gesellschaft befindet sich in Liquidation

3) Jahresabschluss 31.12.2017

4) Jahresabschluss 30.09.2017

5) Jahresabschluss 01.05.2017

6) Jahresabschluss zum 09.10.2017

# ZUSAMMEN- GEFASSTER BERICHT ÜBER DIE LAGE DER GESELLSCHAFT UND DES KONZERNS

## 1.1. Grundlagen des Unternehmens

### 1.1.1. Historie

Die HAMMONIA Schiffsholding AG wurde im Jahr 2007 als HCI HAMMONIA SHIPPING AG von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG (heute Ernst Russ AG) initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die Gesellschaft an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt notiert. Seit dem 31. Dezember 2014 ist die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG in der Mittelstandsbörse Deutschland am Börsenplatz Hamburg gelistet. Mit Wirkung vom 14. Juli 2017 wurde die HCI HAMMONIA SHIPPING AG in HAMMONIA Schiffsholding AG umbenannt.

### 1.1.2. Allgemeines

Die Tätigkeit des Konzerns ist auf den Erwerb, den Betrieb und die Veräußerung von Seeschiffen ausgerichtet. Der Fokus liegt dabei auf Containerschiffen. Beim Betrieb der Schiffe besteht das Geschäftsmodell darin, die Schiffe an 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 Seeschiffen.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG steuert als Konzernobergesellschaft und geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der jeweiligen Tochtergesellschaften. Die Tochtergesellschaften in der Rechtsform

„GmbH & Co. KG“ sind Einschiffsgesellschaften und zivilrechtlich die Eigentümer und Betreiber einzelner Schiffe. Des Weiteren ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an Komplementärgesellschaften – in der Rechtsform „GmbH“ – der Schiffsgesellschaften beteiligt.

In der HAMMONIA Schiffsholding AG sind keine Mitarbeiter angestellt und im Konzern waren im Durchschnitt zwei eigene Seeleute beschäftigt. Die Bereitstellung sämtlicher Serviceleistungen erfolgt durch externe Dienstleister. Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG übernimmt alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Schiffe. Die Schiffsgesellschaften stellen somit den Mietern der Schiffe, den Charterern, ein komplett ausgerüstetes, betriebsbereites und bemanntes Schiff zur Verfügung.

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

### 1.1.3. Steuerungssystem

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

Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Betriebskapitals je Schiff in die konsolidierte Rechnung einfließen. Die operative Steuerung des Konzerns erfolgt auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Schiffsflotte sowie der Charrateinnahmen pro Tag. Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen

Containerschiffsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HAMMONIA Schiffsholding AG ist derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass bis auf weiteres die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße für den Konzern darstellt. Für Neuinvestitionen wird ein ausgewogenes Rendite-/Risiko-Profil angestrebt. Die Möglichkeit eines Totalverlustes soll minimiert werden und andererseits soll eine Partizipation an einer Markterholung ermöglicht werden.

Die technische Verfügbarkeit der Schiffe in der HAMMONIA Schiffsholding AG Flotte stellt einen entscheidenden nichtfinanziellen Leistungsindikator dar.

## 1.2. Wirtschaftsbericht

### 1.2.1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

In der aktuellen Ausgabe des World Economic Outlook vom Januar 2019 schätzt der Internationale Währungsfonds (IWF) für das Jahr 2018 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,7 %. Damit ist die Weltwirtschaft mit einer leicht niedrigeren Rate gewachsen als im Vorjahr (3,8 %). Dabei liegen die Erwartungen für das Wachstum in den Industriestaaten bei 2,3 %. Für die Entwicklungs- und Schwellenländer wird für 2018 mit einem Wirtschaftswachstum von 4,6 % gerechnet. Hinsichtlich des für die Handelsschifffahrt relevanten Welthandelsvolumens liegt die im Januar 2019 veröffentlichte vorläufige Schätzung für das Berichtsjahr mit 4,0 % deutlich unter dem Vorjahreswert von 5,3 %, wobei sowohl bei den Industriestaaten (-1,1 %) als auch bei den Entwicklungs- und Schwellenländern (-1,7 %) ein Rückgang zu verzeichnen war.

Im Jahr 2018 betrug die Wachstumsrate des globalen Containerhandels voraussichtlich 4,0 %, was einen Rückgang im Vergleich zur Wachstumsrate des Vorjahres von 4,4 % bedeutet. Zugleich ist die weltweite Flotte der Containerschiffe im gleichen Jahr um ca. 5,7 % gewachsen. Diese umfasst nunmehr 5.284 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rd. 22,3 Mio. TEU (Stand: 01.01.2019, Alphaliner). So sind aufgrund der hohen Orderaktivität der internationalen Linienreederei in den letzten Jahren auch im Berichtsjahr 165 Containerschiffe mit einer Ladekapazität von rd. 1,3 Mio. TEU neu abgeliefert worden. Gegenläufig wirkte die Verschrottung von 64 im Durchschnitt 24 Jahre alten Containerschiffen mit einer

Kapazität von 0,11 Mio. TEU. Im Jahr 2017 waren noch 161 Containerschiffe (Durchschnittsalter 21 Jahre) mit einer Kapazität von rd. 0,4 Mio. TEU verschrottet worden. Damit setzte sich der steile Abwärtstrend der Abwrackungsaktivität seit der historischen Höchstmarke im Jahr 2016 fort, obwohl der erzielbare Schrottpreis im Jahr 2018 mit rd. 400 USD/Idt konstant auf relativ hohem Niveau lag.

Auch im Jahr 2018 konzentrierten sich die neu abgelieferten Schiffe deutlich in den größeren Schiffssegmenten. 27 Schiffe mit einer Größe von 13.000 – 18.000 TEU und 26 Schiffe über 18.000 TEU mit einer Gesamtkapazität von insgesamt 0,9 Mio. TEU entsprachen im Berichtszeitraum ca. 70 % der neu in Fahrt gesetzten Tonnage. Über den Kaskadeneffekt, d. h. die Verdrängung von kleineren Schiffen aus ihren angestammten Verkehren durch die jeweils nächstgrößere Schiffsklasse, belasten die Ablieferungen der Großcontainerschiffe weiterhin auch den Markt für kleinere Containerschiffe, obwohl im Jahr 2018 keine Schiffe in den Segmenten zwischen 4.000 – 10.000 TEU abgeliefert wurden. Darüber hinaus werden auch in den folgenden zwei Jahren keine Ablieferungen in diesem Segment erwartet.

Die Containerschifffahrt war im Jahr 2018 auf Seiten der Linienreedereien weiterhin gekennzeichnet durch Konsolidierungen und Kooperationen. So verkündeten Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) und ZIM Integrated Shipping Services Ltd. im Juli 2018 eine zunächst auf vier Jahre befristete strategische Kooperation auf der Destination Asien-US-Ostküste, von der alle Beteiligten entscheidende operative Kostenvorteile durch Skaleneffekte und eine bessere Kapazitätsauslastung erwarten.

Die Aufliegerquote, d. h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, hat zwar im Laufe des Jahres saisonal geschwankt, sie lag aber am Ende des Jahres 2018 mit rd. 2,8 % (im Vergleich Ende 2017: 2,0 %) der Flotte und 0,6 Mio. TEU (im Vergleich 2017: 0,4 Mio. TEU) deutlich über dem Jahresendniveau des Vorjahres.

Somit konnte der Chartermarkt für Containerschiffe seinen starken Aufwärtstrend im ersten Halbjahr des Berichtsjahres im zweiten Halbjahr nicht fortführen. Dabei erhielt der Chartermarkt für Containerschiffe besonders im vierten Quartal 2018 negative Impulse, die für einen Charterraten- und Schiffswerterückgang sorgten. So fielen z. B. die Charterraten für 2.500 TEU Containerschiffe auf 9.500 USD/Tag im Dezember 2018. Die Charterraten der ehemaligen auf die Größe des Panamakanals optimierten Schiffe mit einer Kapazität von 4.000 – 5.000 TEU fielen im Dezember 2018 ebenfalls auf rd. 9.500 USD/Tag. Die Charterraten der anderen Schiffsklassen zwischen 5.600 und 8.500 TEU lagen im Dezember 2018 bei rd. 10.000 bis 13.000 USD/Tag.

## 1.2.2. Geschäftsverlauf

### 1.2.2.1. Flotte

Das diesjährige Geschäftsjahr war durch den Verkauf eines Großteils der Flotte gekennzeichnet. Die Verkäufe standen teilweise noch im Zusammenhang mit dem im Jahr 2015 umgesetzten Restrukturierungskonzeptes zur Entlassung der HAMMONIA Schiffsholding AG aus verschiedenen Finanzierungsbürgschaften. Teil des Konzeptes war eine Reduzierung der Flotte. Dazu gehörte die planmäßige Veräußerung der 7.800 TEU Schiffe M/S „HAMMONIA DANIA“ (MSC KARLSKRONA), M/S „HAMMONIA HAFNIA“ (MSC KLEVEN) und M/S „HAMMONIA FIONIA“ (MAERSK KOTKA) auf Basis eines im Juni 2017 geschlossenen Verkaufsvertrages. Ebenfalls wurde auf Betreiben der Bank das M/S „HAMMONIA ROMA“ verkauft und am 20. März 2018 an die Käufer übergeben.

Folglich hatte die HAMMONIA Schiffsholding AG zum 31. Dezember 2018 noch zwei Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 und 3.100 TEU in Fahrt (letzteres Schiff ist im Eigentum einer insolventen und entkonsolidierten Schiffsgesellschaft). Das 2.500 TEU M/S „HAMMONIA BEROLINA“ fährt noch bis mindestens 2021 unter einer Zeitcharter bei MCC Transport, einem Tochterunternehmen der Maersk Line A/S, zu 9.000 USD / Tag brutto. Das 3.100 TEU M/S „SAXONIA“ befindet sich in einem Insolvenzverfahren, so dass die HAMMONIA Schiffsholding AG weder Einfluss auf die Schiffsgesellschaft ausübt noch an der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Schiffsgesellschaft beteiligt ist.

### 1.2.2.2. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Im zweiten Jahr in Folge konnte das Berichtsjahr mit Gewinnen auf Holding- und Konzernebene abgeschlossen werden. Die Jahresüberschüsse in Höhe von 1,1 Mio. EUR auf Holdingebene ergeben sich überwiegend aus Effekten im Zusammenhang mit dem Verkauf der drei 7.800 TEU Schiffe. Das Konzernergebnis in Höhe von 17,3 Mio. EUR ergibt sich überwiegend aus Effekten im Zusammenhang mit einem Darlehensverzicht im Rahmen des Verkaufs des M/S „HAMMONIA ROMA“. Mit den Verkaufserlösen der 7.800 TEU Schiffen konnten die Verbindlichkeiten auf Holdingebene im Wesentlichen getilgt werden, so dass der Konzern das Berichtsjahr in guter finanzieller Verfassung beenden konnte.

Als vorbereitende Maßnahme für eine vereinfachte Kapitalherabsetzung hat der Vorstand mit Beschluss vom 11. Mai 2018 die Kapitalrücklage vollständig mit dem

Bilanzverlust verrechnet. Im Folgenden hat die Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 die Herabsetzung des Grundkapitals in vereinfachter Form um 6.002.216,00 EUR auf 7.639.184,00 EUR und die entsprechende Änderung der Satzung in § 3 Abs. 1 (Höhe und Einteilung des Grundkapitals) beschlossen. Das entspricht einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 56,00 EUR pro Aktie. Die betreffende Eintragung im Handelsregister erfolgte am 22. August 2018.

Im Berichtsjahr gab es insgesamt vier Flottenabgänge zu verzeichnen. Im Einzelnen waren das die „HAMMONIA DANIA“ (MSC KARLSKRONA), „HAMMONIA HAFNIA“ (MSC KLEVEN) und „HAMMONIA FIONIA“ (MAERSK KOTKA) mit den jeweiligen Übergabedaten am 26. Juni, 04. September 2018 und 24. September 2018. Der durchschnittliche Verkaufspreis lag bei rund 10 Mio. USD je Schiff. Die Übergabe der Schiffe erfolgte planmäßig auf Grundlage der Vereinbarungen vom 06. Juni 2017. Der Verkauf wurde derart strukturiert, dass die Rückführung der spätestens Ende 2018 fälligen Verbindlichkeiten auf Holdingebene sichergestellt werden konnte. Folglich war ein besonderer Meilenstein die Rückführung sämtlicher Verbindlichkeiten auf Holdingebene in der Gesamtsumme von 14,3 Mio. EUR im Anschluss an die Veräußerung der 7.800 TEU Schiffe. Der Verkauf des M/S „HAMMONIA ROMA“ und der damit einhergehende Darlehensverzicht seitens der finanzierenden Bank führte zu hohen buchhalterischen Gewinnen, hatte allerdings auf die Liquiditätssituation des Konzerns keine nennenswerte Auswirkung.

Weiterhin bestehen die sog. Besserungsscheine mit einer Gesamtsumme von 8,0 Mio. USD, allerdings werden diese nur bei Zahlungen an die Aktionäre, wie z. B. bei Dividenden, fällig. Insofern hat die Holding zum Bilanzstichtag keine finanziellen Verbindlichkeiten mit einem feststehenden Rückzahlungstermin. Da durch die Gewinne im Berichtsjahr ein Bilanzgewinn auf Holdingebene entstanden ist, ergibt sich ein theoretischer Anspruch auf Rückzahlung, allerdings weiterhin unter dem Vorbehalt, dass Zahlungen an die Aktionäre getätigt werden. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurden Rückstellungen in Höhe von 3,2 Mio. EUR gewinnmindernd eingebucht, um die aufschiebend bedingten Zahlungsverpflichtungen unter den Besserungsscheinen bilanziell zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist die finanzielle Situation zum Ende des Berichtsjahres als stabil zu bezeichnen. Mit rd. 12,9 Mio. EUR Liquidität und zinstragenden Gesamtverbindlichkeiten in Höhe von rd. 7,3 Mio. EUR im Konzern ist der Konzern faktisch frei von finanziellen Zwängen und Unsicherheiten. Allerdings verblieb schlussendlich zum Bilanzstichtag mit der M/S „HAMMONIA BEROLINA“ nur ein profitables Schiff im Konzern. Einerseits verläuft diese

im Jahr 2017 getätigte Investition planmäßig und entsprechend erfreulich, andererseits ist eine Flotte von nur einem Schiff langfristig nicht ausreichend, um den Wert der HAMMONIA Schiffsholding AG nachhaltig zu steigern. Daraus folgt die Notwendigkeit die Zukunft des Konzerns aktiv mit Investitionen zu gestalten.

## 1.2.3. Lage

### 1.2.3.1. Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr stellen sich wie folgt dar:

in TEUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017	Ergebnis- veränderung
Umsatzerlöse	17.223	48.831	-31.608
Schiffsbetriebskosten	-4.516	-11.928	7.412
Personalkosten	-3.384	-6.468	3.084
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>9.323</b>	<b>30.435</b>	<b>-21.112</b>
sonstige betriebliche Erträge	19.296	33.705	-14.409
davon Kurserträge	1.413	8.795	-7.382
sonstige betriebliche Aufwendungen	-6.058	-11.026	4.968
davon Kursaufwendungen	-1.240	-9.663	8.423
<b>Reedereiergebnis</b>	<b>22.561</b>	<b>53.114</b>	<b>-30.553</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen			
Planmäßig	-4.573	-22.304	17.731
Außerplanmäßig	0	-2.172	2.172
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>17.988</b>	<b>28.638</b>	<b>-10.650</b>
Zinserträge	21	3	18
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-13	13
Zinsaufwendungen	-623	-3.709	3.086
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>17.386</b>	<b>24.919</b>	<b>-7.533</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-51	-181	130
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>17.335</b>	<b>24.738</b>	<b>-7.403</b>
davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft	10.839	23.645	-12.806
davon entfielen auf andere Gesellschafter	6.496	1.093	5.403

Die Umsatzerlöse wurden in Höhe von 17,0 Mio. EUR aus der Vercharterung von fünf Containerschiffen (Vergleichszeitraum: sieben Containerschiffe) erzielt. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2018 wurden hiervon vier Containerschiffe veräußert.

Im Geschäftsjahr wurden die Konzernenerlöse ausschließlich von in Zeitcharter fahrenden Containerschiffen erzielt. Neben Chartererlösen umfassen die Umsatzerlöse auch Erstattungen der Charterer in Höhe von 0,2 Mio. EUR. Die Umsatzerlöse haben sich gegenüber dem Vorjahr um 31,6 Mio. EUR vermindert. Die deutliche Verminderung der Umsatzerlöse resultiert neben der Veräußerung von vier Containerschiffen aus dem Auslaufen von langjährigen Charterverträgen bei den drei 7.800 TEU Containerschiffen im Februar 2018 und der anschließenden Weiterbeschäftigung zu niedrigeren Konditionen.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten im Wesentlichen die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt und die Versicherung der Schiffe. Die Aufwendungen haben sich aufgrund der Veräußerung von vier Containerschiffen vermindert. Gleiches gilt für die Aufwendungen für das Schiffspersonal.

Nach Abzug der Schiffsbetriebskosten verschlechterte sich das Schiffsbetriebsergebnis um 69 % auf 9,3 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 14,4 Mio. EUR auf 19,3 Mio. EUR. Sie enthalten außergewöhnliche Erträge in Höhe von 17,1 Mio. EUR. Diese betreffen Erträge aus dem teilweisen Erlass von Darlehensverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung eines Containerschiffes. Gegenüber dem Vorjahr verminderten sich die Kurserträge um 7,4 Mio. EUR auf 1,4 Mio. EUR. Neben Kurserträgen betreffen die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (0,3 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 5,0 Mio. EUR auf 6,1 Mio. EUR vermindert. Wesentlicher Grund für die Verminderung ist die Verminderung der Kursaufwendungen um 8,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Kursaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Tilgung von USD-Schiffshypothekendarlehen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 3,4 Mio. EUR. Diese betreffen Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 3,2 Mio. EUR sowie Verluste aus dem Verkauf eines Containerschiffes (0,2 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen umfassen im Übrigen die Verwaltungskosten des Konzerns. Diese resultieren zum einen aus Gebühren aus einem Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag. Die

HAMMONIA Schiffsholding AG besitzt kein eigenes Personal, sondern bedient sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben des Personals der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, sowie für aktienbezogene Aufgaben einer Tochtergesellschaft der Ernst Russ AG. Die übrigen Verwaltungskosten umfassen unter anderem Aufwendungen für die Jahresabschlussprüfung, Steuer- und Rechtsberatung sämtlicher Konzerngesellschaften, Kosten der Rechtsform sowie Kosten in Zusammenhang mit der Registrierung der Konzernschiffe.

Insgesamt ergibt sich damit im Geschäftsjahr 2018 ein Reedereiergebnis von 22,6 Mio. EUR, das um 30,6 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres liegt. Die Reedereiergebnisse der beiden Geschäftsjahre sind jeweils durch außergewöhnliche Erträge und außergewöhnliche Aufwendungen beeinflusst.

Nach Verrechnung der Abschreibungen lag das operative Ergebnis, EBIT, im Geschäftsjahr 2018 mit 18,0 Mio. EUR um 10,7 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres. Die Verschlechterung ergibt sich aus der Veräußerung von vier Containerschiffen und dem Auslaufen von langfristigen Charterverträgen bei drei Containerschiffen Anfang 2018.

Die Zinsaufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 3,1 Mio. EUR vermindert. Dies ist zurückzuführen auf die vollständige Tilgung der Darlehen von vier Containerschiffen durch planmäßige Tilgungen bzw. im Rahmen der Veräußerung eines Containerschiffes.

Insgesamt hat der Konzern im Geschäftsjahr 2018 einen Konzernjahresüberschuss in Höhe von rd. 17,3 Mio. EUR erwirtschaftet (im Vorjahr 24,7 Mio. EUR). Die auf nicht beherrschende Anteile entfallenden Ergebnisanteile betreffen Minderheitsgesellschafter der Schifffahrtsgesellschaften. Der Anstieg des Ergebnisses dieser Anteile resultiert aus dem Abgang von Minderheitenanteilen bei einer Schifffahrtsgesellschaft.

Insgesamt sind die Ertragslage des Konzerns und das im Geschäftsjahr 2018 erzielte Konzernergebnis erheblich durch außergewöhnliche Erträge gekennzeichnet.

### **Grundsätze und Ziele der Finanzaktivitäten**

Über das Finanzmanagement wird sichergestellt, dass das Unternehmen dauerhaft liquide ist und finanzielle Risiken reduziert werden. Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Schifffahrtsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HAMMONIA Schiffsholding AG ist bis auf weiteres das oberste Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen.

## Finanzierung

Die seit Jahren andauernde Krise des Containerschiffmarktes hatte für die HAMMONIA Schiffsholding AG weitreichende Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht. Diese wurden schon im Jahr 2015 erfolgreich abgeschlossen. Im Ergebnis konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG um einen hohen zweistelligen Millionenbetrag enthaftet werden. Ebenfalls wurden die Verbindlichkeiten auf Ebene der Holding neu geordnet. Die Gläubiger erhielten für ihre Zugeständnisse einen Besserungsschein in Höhe von max. 8,0 Mio. USD für den Fall, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG wieder Dividenden zahlen wird.

Im vierten Quartal 2018 erfolgte planmäßig die Rückführung der finanziellen Verpflichtungen auf Ebene der Holding in Höhe von 14,3 Mio. EUR mit dem Verkaufserlös der drei 7.800 TEU Schiffe. Um das Risiko eines Preisverfalls und einer einhergehenden Zahlungsunfähigkeit der HAMMONIA Schiffsholding AG zu vermeiden, erfolgte im Juni 2017 ein strukturierter Verkauf der Schiffe zu damals gültigen Marktkonditionen. Die Übergabe der Schiffe erfolgte im Berichtsjahr vereinbarungsgemäß. Folglich gibt es auf Ebene der Holding neben den oben genannten Besserungsscheinen keine Darlehensverbindlichkeiten mehr.

Das M/S „HAMMONIA ROMA“ wurde auf Betreiben der Bank in einem insolvenzfreien Verfahren verkauft. Dabei hat die schiffsfinanzierende Bank auf einen Betrag von

17,1 Mio. EUR verzichtet. Insofern wurde der Konzern im Zusammenhang mit diesem Schiff vollständig entschuldet.

Zum Bilanzstichtag verfügte alleinig das M/S „HAMMONIA BEROLINA“ über ein Schiffshypothekendarlehen. Das Darlehen verfügt über äußerst vorteilhafte Konditionen bezüglich Zinskosten und Tilgungsprofil. Zusammen mit der Zeitcharter mit einer Tochter der Maersk Line A/S bis mindestens ins Jahr 2021 ist der Schuldendienst auf absehbare Zeit gesichert. Die geplanten vierteljährlichen Ausschüttungen in Höhe von 8 % p. a. auf das Eigenkapital konnten bisher ausnahmslos getätigt werden.

Zusammengefasst ist festzustellen, dass sich die Finanzierungssituation der HAMMONIA Schiffsholding AG im Berichtsjahr auf ein sehr stabiles und risikoarmes Niveau entwickeln konnte. Bis auf weiteres deckt der Kassenbestand der Gesellschaft den laufenden Liquiditätsbedarf des normalen Geschäftsbetriebs. Somit erscheint die Solvenz der Gesellschaft zum Bilanzstichtag auf absehbare Zeit gesichert.

### 1.2.3.2. 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	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.535	28.122	-23.587
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	32.540	-8.131	40.671
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-36.885	-16.442	-20.443
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	190	3.549	-3.359
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	-1.031	1.031
wechsellkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	389	-1.129	1.518
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	12.288	10.900	1.388
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	12.867	12.289	578

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Er hat sich gegenüber dem Vorjahr erheblich vermindert.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen Einzahlungen aus der Veräußerung von vier Containerschiffen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von -36,9 Mio. EUR resultiert in Höhe von 27,4 Mio. EUR (Vorjahr: 20,3 Mio. EUR) aus der Tilgung von Darlehen. Weitere Liquiditätsabflüsse in Höhe von 8,5 Mio. EUR betreffen

Ausschüttungen an konzernfremde Kommanditisten bzw. Gesellschafter. 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR) betreffen Zinszahlungen.

Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2018 gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 0,6 Mio. EUR auf 12,9 Mio. EUR.

### 3.2.3.3. Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

in TEUR	31.12.2018	%	31.12.2017	%	Veränderung
<b>Aktiva</b>					
Anlagevermögen	7.245	32,7	47.654	77,6	-40.409
Umlaufvermögen	14.830	66,9	13.439	21,9	1.391
Rechnungsabgrenzungsposten	79	0,4	319	0,5	-240
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22.154</b>	<b>100,0</b>	<b>61.412</b>	<b>100,0</b>	<b>-39.258</b>
<b>Passiva</b>					
Eigenkapital	10.483	47,3	1.608	2,6	8.875
Rückstellungen	4.120	18,6	3.053	5,0	1.067
Verbindlichkeiten	7.551	34,1	56.751	92,4	-49.200
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22.154</b>	<b>100,0</b>	<b>61.412</b>	<b>100,0</b>	<b>-39.258</b>

Auf der Aktivseite entfallen 32,7 % (Vorjahr: 77,6 %) der Bilanzsumme auf das Anlagevermögen. Die Veränderung des Anlagevermögens ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

#### in TEUR

<b>Stand 31. Dezember 2017</b>	<b>47.654</b>
planmäßige Abschreibungen	-4.573
Abgänge	-35.836
<b>Stand 31. Dezember 2018</b>	<b>7.245</b>

Die Abgänge betreffen die Veräußerung von vier Containerschiffen.

Das Umlaufvermögen in Höhe von 14,8 Mio. EUR umfasst im Wesentlichen liquide Mittel (12,9 Mio. EUR) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (1,3 Mio. EUR).



Das Eigenkapital erhöhte sich durch den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Konzernjahresüberschuss. Demgegenüber standen Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter im Wesentlichen aufgrund der Rückzahlung von Kommanditkapital. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR	
<b>Stand 31. Dezember 2017</b>	<b>1.608</b>
Konzernjahresüberschuss	17.335
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-8.460
<b>Stand 31. Dezember 2018</b>	<b>10.483</b>

Der Anstieg der Rückstellungen um 1,1 Mio. EUR auf 4,1 Mio. EUR betrifft im Wesentlichen die Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Schiffsfinanzierung einschließlich abgegrenzter Zinsen eines in Fahrt befindlichen Containerschiffes) in Höhe von 7,3 Mio. EUR (Vorjahr: 42,4 Mio. EUR). Die Verminderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert aus der vollständigen Tilgung der Darlehen von vier Containerschiffen durch planmäßige Tilgungen bei drei Containerschiffen sowie im Rahmen der Veräußerung eines weiteren Containerschiffes.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist insgesamt von außergewöhnlichen Ereignissen geprägt.

### 1.2.4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Für einen optimalen wirtschaftlichen Betrieb der Schiffe ist eine hohe technische Verfügbarkeit der Flotte von großer Bedeutung, da im Rahmen einer Zeitcharter der Charterer nur für Zeiten zahlen muss, in welchen ein Schiff technisch verfügbar und somit fahrtüchtig ist. Für den Berichtszeitraum ergibt sich folgende Statistik.

#### Technische Verfügbarkeit der HAMMONIA Schiffsholding AG Flotte

Theoretisch mögliche technische Verfügbarkeit in Tagen	1.135,00
Geplante technische Verfügbarkeit in Tagen	1.119,45
Ist-Verfügbarkeit in Tagen	1.133,14
Technisch bedingte Off-Hire-Tage	1,86
Tage ohne Beschäftigung / ohne Pool	0,00
Technische Verfügbarkeit der Flotte	99,84%

Unter Berücksichtigung der technisch bedingten Off-Hire-Tage liegt die Einsatzbereitschaft der Flotte bei annähernd 100 %. Sowohl planmäßige als auch außerplanmäßige Dockungen sind im Berichtsraum nicht ausgeführt worden. Somit zeichnet sich die Flotte der HAMMONIA Schiffsholding AG weiterhin durch eine sehr hohe technische Verfügbarkeit aus. Dieses Ergebnis spiegelt den technisch einwandfreien Zustand der Schiffe, den hohen Ausbildungsgrad der Mannschaften und die Qualität der technischen Bereederung wider.

## 1.3. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

### 1.3.1. Prognosebericht

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

Für das laufende Jahr 2019 und für 2020 prognostiziert der IWF eine stabil bleibende Wachstumsrate der Weltwirtschaft von rd. 3,5 % bzw. 3,6 % (im Vergleich vorläufiger Wert 2018: 3,7 %). Es wird erwartet, dass speziell das Wirtschaftswachstum in den Industriestaaten von 2,3 % im Jahr 2018 auf 2,0 % im Jahr 2019 und 1,7 % im Jahr 2020 sinken wird. Hinsichtlich des Welthandelsvolumens liegt die im Januar 2019 veröffentlichte vorläufige Schätzung für das Berichtsjahr mit 4,0 % deutlich unter dem Vorjahr von 5,3 %. Für die Jahre 2019 und 2020 wird ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr von jeweils 4,0 % prognostiziert.

Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welt Handels ist unter anderem abhängig von den Auswirkungen verschiedener politischer Ereignisse wie dem Vollzug des „Brexit“-Votums in Großbritannien sowie den Auswirkungen eines sich abschwächenden Wachstums in China und den weiteren handelsrelevanten Entscheidungen der US-Administration, die weiterhin deutlich protektionistische Tendenzen erkennen lassen.

Die Aufliegerquote, d. h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, lag am Ende des Jahres 2018 mit rd. 3,8 % (im Vergleich Ende 2017: 2,3 %) der Flotte und 0,6 Mio. TEU (im Vergleich 2017: 0,4 Mio. TEU)

deutlich über dem Jahresendniveau des Vorjahres. Jedoch ist das Gesamtorderbuch für Containerschiffe mit 12,3 % bezogen auf die fahrende Flotte weiterhin niedrig, so dass in Zukunft eine Abnahme der vorherrschenden Überkapazitäten erwartet werden kann. Der Brancheninformationsdienst Alphaliner erwartet, dass das Angebot an Containertonnage im Jahr 2019 um 3,5 % und im Jahr 2020 um 3,3% wachsen wird, verglichen mit 5,7 % Wachstum im Berichtsjahr. Die Wachstumsrate des globalen Containerhandels wird von Alphaliner für das Jahr 2018 bei 4,0 % gesehen und für das Jahr 2019 auf 4,0 % bzw. für das Jahr 2020 auf 4,1 % prognostiziert. Diese Entwicklung würde möglicherweise zu einer Balance zwischen Angebot und Nachfrage in den kommenden Jahren führen.

Auch wenn die fundamentalen Rahmenbedingungen weiterhin auf eine Erholung im Containermarkt hindeuten, wird zunächst nur eine moderate Marktverbesserung für den Gesamtmarkt im laufenden Jahr erwartet. Die gestiegene Aufliegerquote und die niedrige Verschrottungsaktivität dürften die Charterratenenerholung vorerst dämpfen. Es wird weiterhin erwartet, dass der Kaskadeneffekt, der die Verdrängung von Schiffen durch größere, modernere Einheiten auf andere Liniendienste beschreibt, im Jahr 2019 starken Einfluss nehmen wird. Allerdings sind im Jahr 2018 keine Containerschiffe in den größeren Klassen von 4.000 – 9.999 TEU abgeliefert worden. Auch in den nächsten zwei bis drei Jahren werden keine Ablieferungen in diesen Größenklassen erwartet. Es wurden im Jahr 2018 keine Neubestellungen von Schiffen zwischen 3.000 bis 12.000 TEU platziert. Dies könnte dazu führen, dass die kleineren Segmente unter 4.000 TEU weniger durch größere Einheiten ersetzt werden und somit vom Kaskadeneffekt weniger beeinflusst werden. Günstig könnte sich ebenfalls ein Verknappungseffekt beginnend im Jahr 2020 mit Umsetzung der IMO Regularien für Schwefelemissionen auswirken. Ab dem Jahr 2020 darf weltweit nur noch Treibstoff verbrannt werden, welcher einen Anteil von nicht mehr als 0,5 % Schwefel enthält oder dessen Abgase durch eine Abgasreinigungsanlage (sog. Scrubber) von Schwefeloxiden (SO<sub>x</sub>) befreit wird. Da der konforme Treibstoff (sog. „Ultra-Low-Sulphur-Fuel-Oil (ULSFO)“) teurer ist, wird erwartet, dass Schiffe noch langsamer fahren (sog. Slow-Steaming) um Treibstoff zu sparen oder Schiffe aufgrund der Wertzeiten für Scrubbereinbauten (25 – 30 Tage) nicht zur Verfügung stehen. Folglich vermindert sich die effektiv zur Verfügung stehende Transportkapazität, was sich positiv auf den Chartermarkt auswirken könnte.

Mit der freien Liquidität aus dem Verkauf der drei 7.800 TEU Schiffe plant die HAMMONIA Schiffsholding AG weitere Investitionen, wobei mit einer Beteiligung von 65 %

an dem M/S „HAMMONIA BALTICA“ eine erste Investition im Februar 2019 getätigt wurde. Weiterhin ist geplant, Darlehen für die Finanzierung von Schiffen zu nutzen, um der Situation des nur begrenzt vorhandenen Eigenkapitals Rechnung zu tragen. Die Präferenz liegt dabei auf sog. „Non-recourse“-Finanzierungen, so dass die HAMMONIA Schiffsholding AG für Fremdfinanzierungen im besten Fall keine Haftung übernehmen muss, sondern nur die jeweilige Schiffsgesellschaft.

Aufgrund der kleineren Flotte erwarten wir für das Gesamtjahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt einerseits deutlich sinkende Umsatzerlöse für den Konzern der HAMMONIA Schiffsholding AG, andererseits auch deutlich reduzierte Schiffsbetriebskosten. Per Saldo rechnen wir mit einem deutlich niedrigeren Reedereiergebnis. Die Zinsaufwendungen werden gegenüber dem Vorjahr aufgrund der geplanten Aufnahme von neuen Fremdfinanzierungen erheblich ansteigen. Außerdem werden sich die planmäßigen Abschreibungen aufgrund der kleineren Flotte deutlich vermindern. Weiterhin rechnen wir für 2019 mit einem Wechselkurs von 1,20 EUR/USD und daher mit einem schwächeren USD-Jahresdurchschnittskurs im Vergleich zum Niveau des Vorjahres bei rd. 1,18 EUR/USD. Auf dieser Basis erwarten wir für das Gesamtjahr 2019 aus dem ordentlichen Geschäft, nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern ein ausgeglichenes bis leicht positives Konzernergebnis im unteren sechsstelligen Bereich. Nicht planbare Kurs- und Sondereffekte, wie zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Ankauf oder Verkauf weiterer Schiffe, sind hierbei nicht berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass das Ergebnis der HAMMONIA Schiffsholding im Jahr 2019 mehr von Erträgen und Aufwendungen aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit geprägt sein wird.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2019 im Konzern einen gegenüber dem Vorjahr deutlich verringerten Bestand an verfügbaren liquiden Mitteln. Dies wird überwiegend auf den Cashflow aus Investitionstätigkeit zurückzuführen sein, da geplant ist, einen Teil der frei verfügbaren Liquidität für Investitionen in Schiffe zu verwenden.

Wir erwarten, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG im laufenden Jahr leichte Beteiligungserträge generieren wird. Da die Ertragslage der Holdinggesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr von außergewöhnlichen Effekten gekennzeichnet gewesen ist, erwarten wir im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich geringere Erträge und Aufwendungen und damit ein ausgeglichenes bis leicht positives Ergebnis zwischen 0,0 und 0,5 Mio. EUR für das Jahr 2019, wobei jedoch keine nicht planbaren Sondereffekte berücksichtigt sind.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir für das Jahr 2019 im Einklang mit den oben genannten Neuinvestitionen erhöhte Abflüsse von liquiden Mitteln in Höhe von ca. 9,0 Mio. USD. Im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit sinkenden Zuflüssen von liquiden Mitteln. In Summe gehen wir davon aus, dass die liquiden Mittel der Holdinggesellschaft deutlich abnehmen werden. Durch die geplante Investitionstätigkeit der HAMMONIA Schiffsholding AG wird das Anlagevermögen deutlich ansteigen. Zugleich gehen wir davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand des Konzerns gesichert sind, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

### 1.3.2. Risikobericht

Ein systematisches und effizientes Risikomanagement stellt für den Vorstand der HAMMONIA Schiffsholding AG eine sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe dar. Der Konzern verfügt über ein gut ausgebautes EDV-gestütztes Risikomanagementsystem. Die integralen Bestandteile und Ziele des Systems sind sowohl die systematische Risikoidentifikation und Risikobewertung als auch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Begrenzung von Risiken. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Früherkennung bestandsgefährdender Risiken.

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

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

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

#### 1.3.2.1. Marktbezogene Risiken

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

##### 1.3.2.1.1.

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

Das M/S „HAMMONIA BEROLINA“ ist von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften bis mindestens Januar 2021 mit einer auskömmlichen Charrate fest eingechartert.

##### 1.3.2.1.2.

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

Von hoher Bedeutung für die Branche ist die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization (IMO)) beschlossene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Abgasen, die zum 1. Januar 2020 in Kraft tritt. Die neue Grenze in Höhe von maximal 0,5 % (zuvor 3,5 %) Schwefelgehalt ist in der Praxis durch den Einsatz vergleichsweise hochpreisigen niedrighschwefeligen Treibstoffes („ULSFO“) oder – bei fortgesetzter Verwendung von hochschwefeligem Treibstoff – durch einen kostenintensiven Einbau eines Abgaswäschers („Scrubber“) zu erreichen. Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG besitzen keine Scrubber und könnten unattraktiver für Linienreedereien zum Einchartern werden.

Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind mittelfristig an einen renommierten Vertragspartner verchartert (vgl. hierzu den vorherigen Abschnitt).

##### 1.3.2.1.3.

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

Die von der IMO beschlossene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Abgasen, die zum 1. Januar 2020 in Kraft tritt, wird beträchtliche Einfluss auf die Kostenstruktur der Linienreedereien haben. Die Verwendung von ULSFO dürfte erhebliche Auswirkungen auf die Reisekalkulationen

der Linienreeder bewirken, zumal nicht einzuschätzen ist, in welchem Umfang Preiserhöhungen an die Kunden durchgereicht werden können.

Darüber hinaus tritt im Jahr 2019 eine neue Bilanzierungsrichtlinie (IFRS 16) in Kraft, die starken Einfluss auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen haben wird. Diese wird sich verschieden stark auf finanzielle Leistungsindikatoren der Linienreedereien auswirken und die Attraktivität am Fremd- und Eigenkapitalmarkt möglicherweise beeinflussen. Folglich ergäbe sich hieraus für die Charterer ein erhöhtes Finanzierungsrisiko, welches sich auf die Bonität auswirken könnte.

Das M/S „HAMMONIA BEROLINA“ ist von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften bis mindestens Januar 2021 fest eingechartert. Hier ist es in der Vergangenheit zu keinen Verzögerungen bei der Zahlung der Charterraten gekommen und die Holding A.P. Møller-Mærsk A/S verfügte zum Bilanzstichtag über ein Investmentgrade Rating. Auch gibt es derzeit keinerlei Anhaltspunkte, dass sich die Bonität des Charterers substantiell verschlechtert hat oder in absehbarer Zeit verschlechtern wird.

### **1.3.2.2. Finanzierungsrisiken**

Die Finanzierungsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Einzelrisiken:

#### **1.3.2.2.1. Währungsrisiko**

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

#### **1.3.2.2.2. Zinsänderungsrisiko**

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

Fremdfinanzierungen welche sich aus Sondertilgungen ergeben können.

#### **1.3.2.2.3. Finanzierungsänderungsrisiko**

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

Im Falle des M/S „SAXONIA“ konnte die betreffende Schiffsgesellschaft ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Gläubigern nicht mehr nachkommen und es musste folglich Insolvenz angemeldet werden. Das Insolvenzverfahren wurde bereits am 01.10.2017 eröffnet. Die Insolvenz hat keine unmittelbare finanzielle Auswirkung auf den Bestand der HAMMONIA Schiffsholding AG.

Auf Holding-Ebene bestanden zum Bilanzstichtag des Vorjahres noch kreditähnliche Zahlungsverprechen in Höhe von rund 14,3 Mio. EUR mit einer Fälligkeit bis Ende 2018. Die Rückführung durch die Veräußerung der 7.800 TEU Schiffe ist im vierten Quartal erfolgreich geschehen, so dass sich in diesem Zusammenhang keine Refinanzierungsrisiken ergeben. Es verbleiben lediglich die aufschiebend bedingten Besserungsscheine der Banken in Höhe von 8,0 Mio. USD ohne festen Rückzahlungstermin. Ein auf dem Bilanzgewinn der AG basierendes Risiko wurde bereits in Höhe von 3,2 Mio. EUR im Abschluss berücksichtigt.

#### **1.3.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken**

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

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

#### **1.3.2.4. Unternehmensbezogene Risiken und 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 des Vorstands und der Prokuristen abgesichert. Wichtige operative und administrative Funktionen werden von qualifizierten und erfahrenen Dienstleistern auf der Grundlage von langfristig geschlossenen Serviceverträgen erbracht.

#### **1.3.2.5. Gesamtbeurteilung der Risiken**

Teilweise haben sich die genannten Risiken materialisiert, wie z. B. im Falle der Insolvenz der Schiffsgesellschaft für das M/S „SAXONIA“ sowie im Zusammenhang mit der Finanzierung für das M/S „HAMMONIA ROMA“, was zum Verkauf des Schiffes geführt hat. Durch die mit der Bank geschlossene Liquidationsvereinbarung wurde das Risiko einer Folgeinsolvenz der Schiffsgesellschaft minimiert. Allerdings hatte weder die Insolvenz beim M/S „SAXONIA“ noch das Scheitern der Restrukturierung im Zusammenhang mit dem M/S „HAMMONIA ROMA“ für die HAMMONIA Schiffsholding AG existenzbedrohende Folgen. Darüber hinaus konnten die auf Holding-Ebene bestehenden Zahlungsverprechen in voller Höhe durch den Verkauf der drei 7.800 TEU Schiffe im Jahr 2018 ausgeglichen werden.

Somit konnte das finanzierungsbedingte Risikoprofil der HAMMONIA Schiffsholding AG stark entschärft werden und ein kurz- bis mittelfristiger Fortbestand der Gesellschaft ist vom Marktgeschehen weitgehend unabhängig gesichert.

Mittel- bis langfristig bestehen weiterhin Risiken im Zusammenhang mit der Umsetzung eines nachhaltigen Geschäftsmodells und der Unternehmensfortsetzung. So sind für den Fortbestand die Erschließung von Kapitalquellen und die Anbindung geeigneter Projekte notwendig. Inwiefern die zukünftigen Bedingungen am Kapital- und Schiffsmarkt dies zulassen und welche Risiken im Rahmen neuer Investitionen eingegangen werden müssen bleibt abzuwarten.

### **1.3.3. Chancenbericht**

#### **1.3.3.1. Erholung und Konsolidierung der Schiffahrtsmärkte**

Der von der Shanghai Shipping Exchange publizierte „SCFI Comprehensive Index“, der die Frachtraten auf wesentlichen Routen der Containerschiffahrt abbildet, notiert zum 31.12.2018 verbessert bei 864 (Vorjahr: 742) Punkten.

Die positive Entwicklung bei den Linienreedern führt zum einen zu einer besseren Bonität bei den Charterern und zum anderen zu einer höheren Nachfrage bei Containertonnage. Letzteres unterstützt die Erholung auf dem Chartermarkt und führt zu höheren Einnahmen durch steigende Charterraten. Erste Anzeichen für einen Aufwärtstrend des Chartermarkts für Containerschiffe konnten im ersten Halbjahr des Berichtsjahres beobachtet werden. In einem steigenden Markt könnte die Gesellschaft von gestiegenen Schiffsmarktwerten profitieren.

Durch einen sich normalisierenden Markt und stabile Renditen können sich Wertzuwächse bei der derzeitigen Flotte sowie weitere interessante Investitionsmöglichkeiten ergeben.

#### **1.3.3.2. Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen erwacht (wieder)**

Unbestritten war die Marktentwicklung der Containerschiffahrt in den letzten Jahren alles andere als zufriedenstellend. Allerdings war die Containerschiffahrt in den Jahrzehnten zuvor eine stabile und gewinnbringende Anlageklasse. Gesehen den Fall, dass die Fehler der letzten Jahre überwunden und auf Sicht nicht wiederholt werden, hat die Containerschiffahrt attraktive Merkmale: Trotz wachsender Automatisierung und steigendem Einsatz von 3D-Druckern werden weiterhin Güter jeglicher Art auf dem Seeweg in erheblichem Umfang transportiert werden müssen, die Asset-Preise sind – im Gegensatz zu Immobilien – auf einem historisch niedrigen Niveau, der Betrieb von Schiffen wird steuerlich begünstigt (sog. „Tonnagesteuer“) und im Gegensatz zu Bargeld und Anleihen sind Schiffe als sog. „Real Assets“ besser gegen Inflation geschützt.

Sollte aus den oben genannten und anderen Gründen das Interesse an Schiffsinvestitionen in Deutschland steigen, wäre das eine große Chance auf Wachstum für die HAMMONIA Schiffsholding AG.

## 1.4. Lage der Holdinggesellschaft HAMMONIA Schiffsholding AG

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

### 1.4.1. Ertragslage

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

In TEUR	1.1.-31.12.2018	1.1.-31.12.2017	Veränderung
Umsatzerlöse	106	129	-23
Sonstige betriebliche Erträge	4.786	6.473	-1.687
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.844	-608	-3.236
Erträge aus Beteiligungen	20	117	-97
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21	0	21
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-13	13
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>1.089</b>	<b>6.098</b>	<b>-5.009</b>

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist im Geschäftsjahr 2018 im Wesentlichen durch Zuschreibungen auf Finanzanlagen und die Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen gekennzeichnet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 4.786 TEUR betreffen im Wesentlichen Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 4.485 TEUR.

Im Berichtszeitraum fielen sonstige betriebliche Aufwendungen von insgesamt 3.844 TEUR an. Diese betreffen im Wesentlichen die Bildung einer Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 3.209 TEUR und Kursverluste in Höhe von 305 TEUR.

Die Beteiligungserträge betreffen Ausschüttungen aus einer Mehrheitsbeteiligung an einer Schifffahrtsgesellschaft.

Insgesamt ergab sich im Berichtszeitraum ein Jahresüberschuss von 1.089 TEUR (im Vorjahr: 6.098 TEUR).

## 1.4.2. Finanzlage

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

In TEUR	1.1.-31.12.2018	1.1.-31.12.2017	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	951	-58	1.009
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	21.400	-272	21.672
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-14.297	0	-14.297
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	8.054	-330	8.384
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	-90	-231	141
Liquide Mittel am Anfang der Periode	2.504	3.065	-561
Liquide Mittel am Ende der Periode	10.468	2.504	7.964

Die Ermittlung der Kapitalflussrechnung erfolgte nach dem Deutschen Rechnungslegung Standard 21 des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC).

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von 951 TEUR aus.

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit des Geschäftsjahres resultiert im Wesentlichen aus der Rückzahlung von Kommanditkapital durch drei Schifffahrtsgesellschaften aufgrund ihres Verkaufs der Containerschiffe.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrifft die Rückzahlung sämtlicher Darlehensverbindlichkeiten der Gesellschaft.

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf 8.054 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum Ende des Geschäftsjahres 2018 ein Bestand an liquiden Mitteln von 10.468 TEUR (im Vorjahr: 2.504 TEUR).

### 1.4.3. Vermögenslage

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

	31.12.2018		31.12.2017		Veränderung in TEUR
	in TEUR	%	in TEUR	%	
<b>Vermögen</b>					
- Anlagevermögen	2.244	18	19.137	84	-16.893
- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	44	0	1.160	5	-1.116
- Liquide Mittel	10.468	82	2.504	11	7.964
- Rechnungsabgrenzungsposten	27	0	19	0	8
	<b>12.783</b>	<b>100</b>	<b>22.820</b>	<b>100</b>	<b>-10.037</b>
<b>Kapital</b>					
- Eigenkapital	9.473	74	8.383	37	1.090
- Rückstellungen	3.269	26	85	0	3.184
- Verbindlichkeiten	41	0	14.352	63	-14.311
	<b>12.783</b>	<b>100</b>	<b>22.820</b>	<b>100</b>	<b>-10.037</b>

Das Anlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum Bilanzstichtag im Wesentlichen Finanzanlagen, die die Beteiligungen an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften betreffen (insgesamt 2.237 TEUR). Das Finanzanlagevermögen verminderte sich durch Rückzahlungen von Kommanditkapital aus drei Tochtergesellschaften und erhöhte sich durch Zuschreibungen auf drei Beteiligungen an Schiffsgesellschaften.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum Abschlussstichtag ein Eigenkapital in Höhe von 9.473 TEUR aus, welches sich aus dem gezeichneten Kapital in Höhe von 7.639 TEUR, den Kapitalrücklagen in Höhe von 744 TEUR, der gesetzlichen Rücklage von 20 TEUR sowie eines Bilanzgewinnes von 1.070 TEUR zusammensetzt. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beruht auf dem Jahresüberschuss in Höhe von 1.090 TEUR.

Der Anstieg der Rückstellungen resultiert aus der Bildung einer Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG haben sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund der vollständigen Rückzahlung ihrer verschiedenen Darlehens-

verbindlichkeiten um insgesamt 14.311 TEUR vermindert. Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist insgesamt als geordnet anzusehen.