



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

GESCHÄFTSBERICHT

2020

Eckdaten

Schiffsportfolio

	LUTETIA	BEROLINA	BALTICA	AURA M
Schiffstyp	Containerschiff	Containerschiff	Containerschiff	Crude Tanker
Baujahr	2005	2007	2011	2020
TEU / DWT	3.091	2.546	2.798	157.000
Beteiligt seit	2019	2017	2019	2020

Finanzkennzahlen

in TEUR	2020	2019
Jahresüberschuss	1.254	1.216
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	169	-225
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-2.705	-7.507
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	0	-22

1 Begrüßung	05
2 Aktie	07
3 Lagebericht	10
3.1 Grundlagen des Unternehmens	10
3.1.1 Historie	10
3.1.2 Allgemeines	10
3.1.3 Steuerungssystem	10
3.2 Wirtschaftsbericht	10
3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	10
3.2.2 Geschäftsverlauf	11
3.2.3 Beteiligungen	13
3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	13
3.3.1 Ertragslage	13
3.3.2 Finanzlage	13
3.3.3 Vermögenslage	15
3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	15
3.4.1 Prognosebericht	15
3.4.2 Risikobericht	17
3.4.3 Chancenbericht	20
4 Jahresabschluss	22
4.1 Bilanz	22
4.1.1 Aktiva	22
4.1.2 Passiva	23
4.2 Gewinn- und Verlustrechnung	24
5 Anhang	26
5.1 Allgemeine Angaben zum Unternehmen	26
5.2 Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	26
5.2.1 Allgemeine Angaben	26
5.2.2 Größenmerkmale	26
5.3 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	26
5.3.1 Anlagevermögen	26
5.3.2 Umlaufvermögen	26
5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten	26
5.4 Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	26
5.4.1 Erläuterungen der Bilanz	26
5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	28
5.5 Sonstige Angaben	29
5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz	29
5.5.2 Vorstand	29
5.5.3 Aufsichtsrat	29
5.5.4 Nachtragsbericht	29
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag	29
6 Aufstellung des Anteilsbesitzes	31
7 Bericht des Aufsichtsrats	33
8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	36



BEGRÜBUNG



1 Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ähnlich turbulent wie an den internationalen Finanzmärkten ging es im Corona-Jahr 2020 auch auf den globalen Schifffahrtsmärkten zu.

Nachdem zum 1. Januar 2020 die neuen IMO-Regelungen zur Schwefelreduzierung im Brennstoff in Kraft getreten waren, hatten sich viele Reeder entschieden, ihre Containerschiffe mit Scrubbern (Abgaswaschanlagen) nachzurüsten. Da viele Nachrüstungen länger als geplant dauerten, wurde zum ersten Mal seit Jahren das Angebot an großen Schiffen knapp. Als sich die Situation an den chinesischen Werften langsam zu entspannen begann, traf die Covid-19 Pandemie die Schifffahrt. Damit kam die Produktion in den chinesischen Fabriken zum Erliegen und die Exporte aus China nach Europa brachen fast komplett ein. Die kürzlich noch hohe Tonnagenachfrage kehrte sich in einen starken Anstieg der beschäftigungslosen Flotte um: Von 1,35 Mio. TEU per Ende 2019 kletterte die beschäftigungslose Kapazität bis Mai 2020 auf 2,7 Mio. TEU. In der Spitze war mehr als 11 % der Containerschiffskapazität unbeschäftigt.

Mitte des Jahres 2020 war die weitere Entwicklung noch völlig ungewiss. Schneller als erwartet setzte eine Erholung ein. Bereits im September wurden vielerorts Rekordfrachtraten bei vollgeladenen Schiffen erzielt. Diese Container-Rallye beruht auf einem Mix aus verschiedenen Faktoren. Statt in Reisen wurde in den Konsum investiert, der Onlinehandel boomte, die leeren Warenlager in Europa und den USA mussten aufgefüllt werden. Im Ergebnis war zum Jahresende 2020 nur noch 1,0 % der weltweiten Containerflotte inaktiv, davon ein nicht geringer Anteil in Reparatur. Zugleich verbuchten alle Containerschiffssegmente zum Jahresende 2020 im Vorjahresvergleich zweistellige Zuwächse der Charraten. Der Charterindex Harpex stieg von 411 Punkten im Juni 2020 auf 1.036 im Dezember (und auf 1.940 bis Ende Mai 2021).

An dieser erfreulichen Marktentwicklung konnten wir im zweiten Halbjahr 2020 in Teilen partizipieren. Die MS „LUTETIA“ haben wir zu einer auskömmlichen Charrate von 12.250 USD/Tag (+15%) bis mindestens November 2021 an CMA CGM verchartert. Die bestehende Vercharterung unserer anderen Schiffe ergab zum Bilanzstichtag noch keinen weiteren Spielraum, am hohen Marktniveau zu partizipieren. Jedoch konnten wir für die MS „HAMMONIA BALTICA“ erfolgreich eine Refinanzierung abschließen, was sich bereits im 2020er Jahresabschluss der MS „HAMMONIA BALTICA“ in sichtlich reduzierten Zinsaufwendungen widerspiegelt. Zudem wurde in 2021 durch den Verkauf des Schiffes in eine neue Eigentums-gesellschaft (bei unveränderter Beteiligungshöhe der AG) ein neuer Gesellschafter aufgenommen. Unser Suezmax Tanker „AURA M“ fährt weiterhin ohne technische Probleme unter einer auskömmlichen Festcharter.

In Kombination mit unserer Beteiligung an dem Suezmax Tanker „AURA M“ haben wir unsere Beteiligungserträge deutlich auf 1.520 TEUR (im Vorjahr: 378 TEUR) ausgeweitet und weisen per 31. Dezember 2020 einen Jahresüberschuss von 1.254 TEUR (im Vorjahr: 1.216 TEUR) aus.

In 2021 haben sich die Containercharraten aufgrund anhaltender Tonnageknappheit weiter stark positiv entwickelt. Wie lange diese Situation anhält, ist schwer vorherzusagen. Die Gesellschaft wird versuchen, die sich ergebenden Chancen zu nutzen.

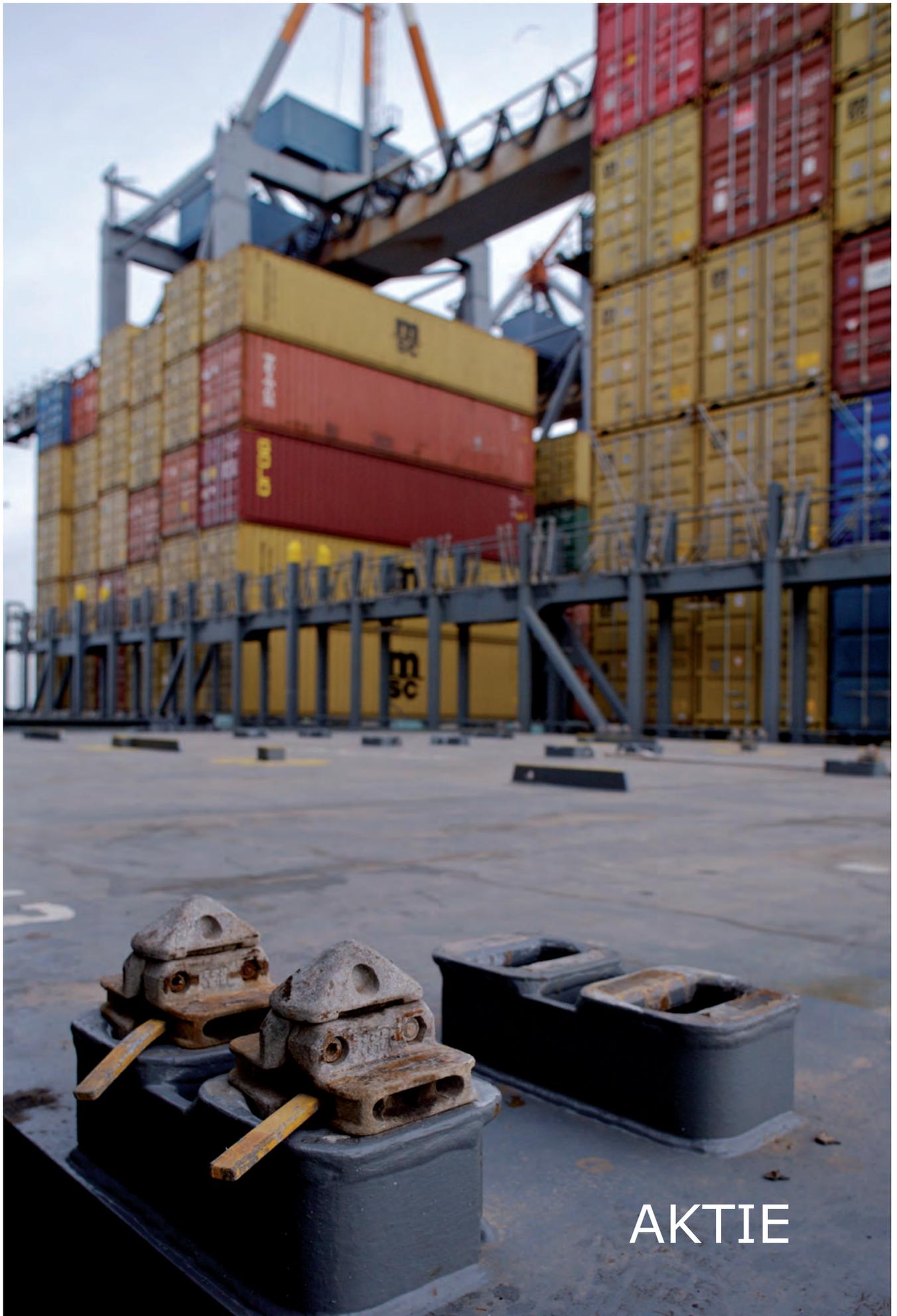
Die zeitlich nach hinten geschobene spätere Veröffentlichung dieses Jahresabschlusses 2020 erfolgte vor dem Hintergrund von Verzögerungen der Lieferung der Abschlussunterlagen des Tankers „AURA M“ durch den technischen Bereederer Seacon. Daher konnten wir nicht wie gewohnt per Ende April 2021 veröffentlichen. Auch unsere ordentliche Hauptversammlung hat sich vor diesem Hintergrund zeitlich nach hinten verschoben. Da sich die Corona-Fallzahlen zwar aktuell erfreulich entwickeln, noch aber niemand den weiteren Infektionsverlauf im Herbst vorhersehen kann, planen wir für den 16. September 2021 wie im Vorjahr eine virtuelle Hauptversammlung durchzuführen.

Ich hoffe, dass Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, die HAMMONIA Schiffsholding AG auch weiterhin mit Ihrer Beteiligung unterstützen werden. Bleiben Sie gesund.

Mit freundlichen Grüßen

Hamburg, den 31. Mai 2021

Vorstand



AKTIE

2 Aktie

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

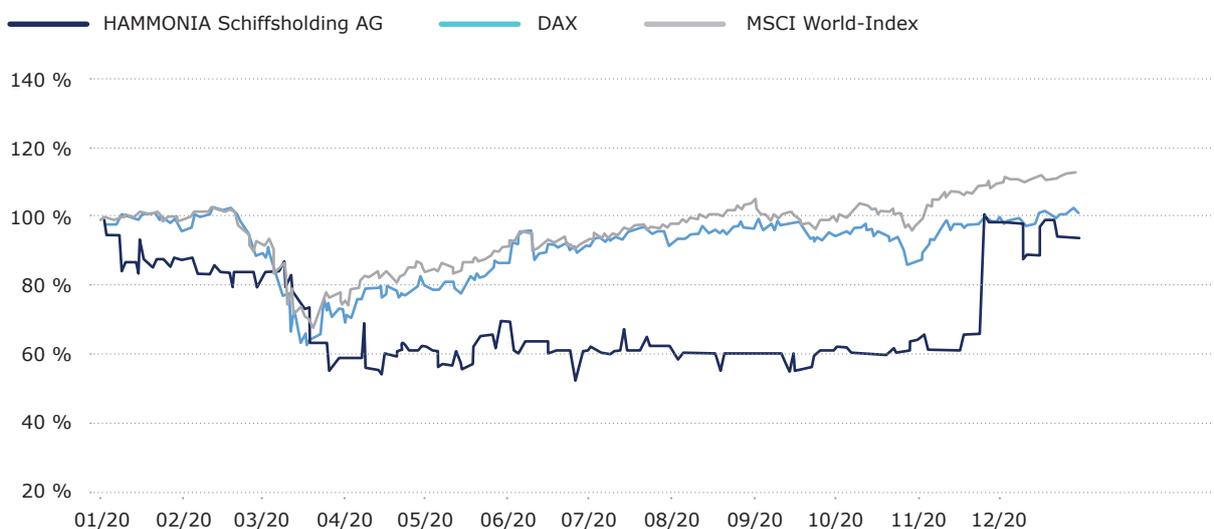
Die Corona-Pandemie hat 2020 sichtliche Spuren auf den internationalen Finanzmärkten hinterlassen und für starke Kursschwankungen gesorgt. Mit dem Erkenntnisgewinn, dass sich das zuerst in China verbreitete Coronavirus zu einer globalen Pandemie entwickelt hatte, brachen die globalen Aktien- und Rohstoffmärkte Ende Februar 2020 ein. Der deutsche Leitindex DAX verlor bis Mitte März 2020 rund 39 % an Wert und fiel bis auf ein Tief von 8.256 Zählern. Kurz darauf setzte eine ebenso überraschend starke Kursrallye ein und die internationalen Indizes kletterten im Jahresverlauf sogar wieder auf neue Rekordwerte. Der DAX überstieg nach Weihnachten 2020 erstmals die Marke von 13.900 Punkten und schloss 2020 mit 13.710 Zählen – das entspricht einem Kursgewinn von 3,6 %.

Dieser hohen Volatilität im Markt konnte sich auch die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG nicht entziehen. Sie startete mit einem Kurs von 45,60 EUR in das Jahr 2020, gab dann nach und pendelte sich zunächst bis Anfang Februar 2020 um das Kursniveau von rund 40,00 EUR ein, folgend um die 38,00 EUR bis Anfang März. Zeitverzögert zum Gesamtmarkt verlor auch die HAMMONIA Aktie stark an Wert und fiel bis Ende März 2020 im Tief auf einen Kurs von 25,00 EUR. Zwar setzte die HAMMONIA Aktie nun auch zu einer Erholung an, diese fiel im Vergleich zum Gesamtmarkt aber deutlich schwächer aus. Ende Mai notierte sie bei 32,00 EUR im Hoch, konnte dieses Kursniveau aber nicht halten und sank sogar am 25. Juni 2020 auf ihren Jahrestiefstkurs. Bis Mitte November 2020 bewegte sich die HAMMONIA Aktie mit wenigen Kursauf- und -abschlägen im Mittel bei 28,00 EUR, gefolgt von einer schnellen und beachtlichen Kursrallye zum Jahresende 2020. Binnen knapp 10 Tagen stieg die HAMMONIA-Aktie stark um rund 64 % auf ihren Jahreshöchstkurs von 46,00 EUR am 25. November 2020. Das Berichtsjahr schloss sie mit 43,00 EUR, womit gegenüber Jahresbeginn ein Kursverlust von rund 6 % zu Buche steht.

Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG



Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zu ausgewählten Aktienindizes



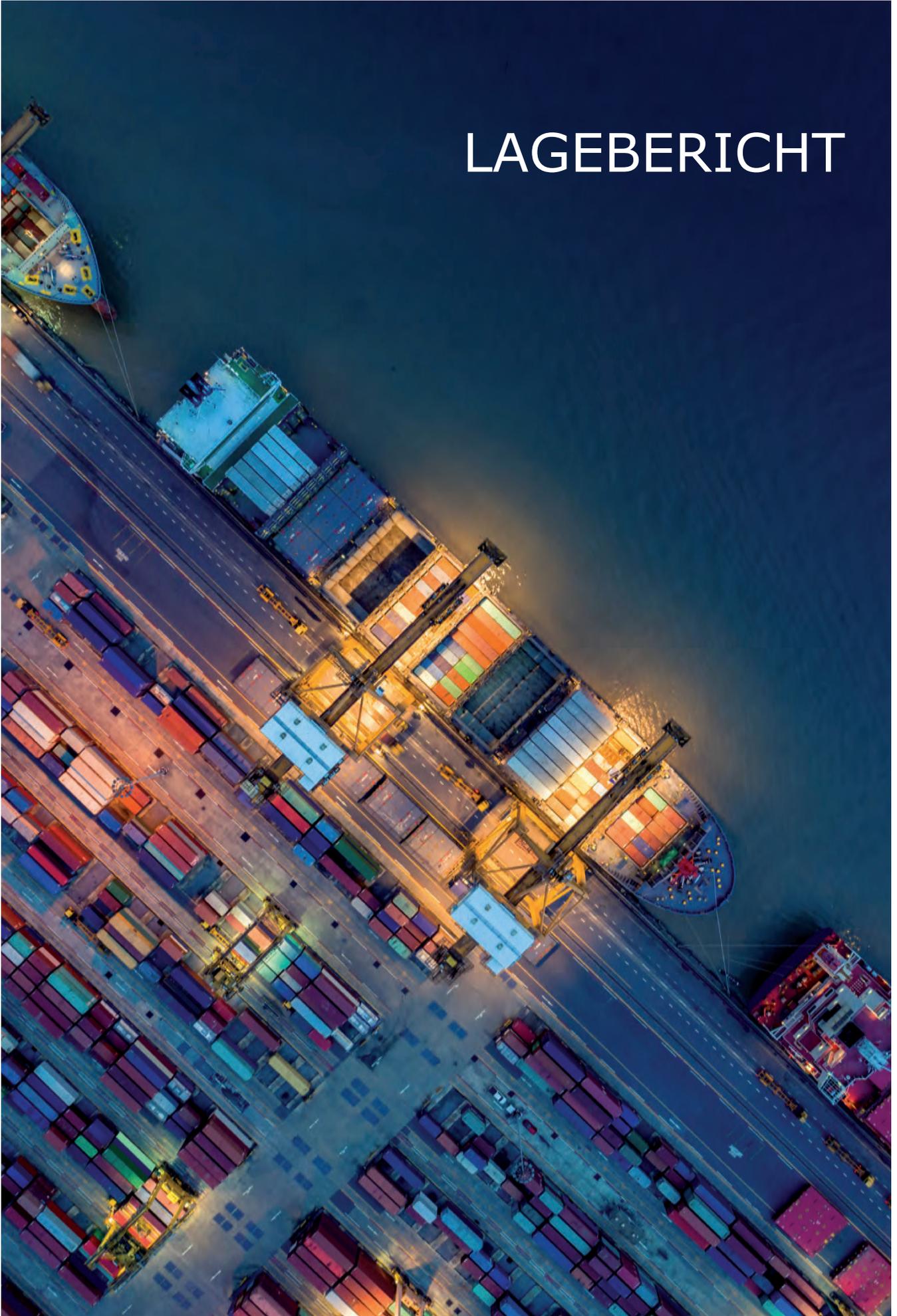
BASISDATEN ZUR AKTIE

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Börsensegment	Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg)
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag	5.865.802,00 EUR
Rechnerischen Anteil am Grundkapital	56,00 EUR
Aktionärsstruktur	HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG: ca. 40 % Freefloat: Ca. 60 %
Ergebnis je Aktie	9,19 EUR (im Vorjahr: 8,91 EUR)

AKTIENKURSE IM BERICHTSJAHR

Höchstkurs	25.11.2020	46,00 EUR
Tiefstkurs	25.06.2020	24,00 EUR
Anfangskurs	02.01.2020	45,60 EUR
Schlusskurs	30.12.2020	43,00 EUR

LAGEBERICHT



3 Lagebericht

3.1 GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

3.1.1 Historie

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

3.1.2 Allgemeines

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

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

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

3.1.3 Steuerungssystem

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

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

Aufgrund der im Jahr 2020 stark schwankenden Lage an den internationalen Containerschiffs- und Tankermärkten 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 darstellt, unter Berücksichtigung der bestehenden Zahlungsgarantien.

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.

3.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Geprägt von der Corona-Pandemie hat die Weltkonjunktur in 2020 den mit Abstand stärksten Einbruch der letzten 70 Jahre verzeichnet. Dem Internationalen Währungsfonds (IWF) zu Folge ist die globale Wirtschaftsleistung in 2020 um 3,3 % geschrumpft. Nach starken Rückgängen im ersten Halbjahr 2020 folgte zwar im dritten Quartal eine sichtliche Erholung, allerdings führten eine erneute starke Infektionswelle und Maßnahmen zu ihrer Eindämmung zum Jahresende wieder zu einer abnehmenden Wachstumsdynamik, speziell in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften.

Die Schifffahrt ist in hohem Maße von der Weltwirtschaft abhängig. Insbesondere die Entwicklung des internationalen Handelsvolumens beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der Branche. Das Welthandelsvolumen war ebenfalls in 2020 stark von der Corona-Pandemie gekennzeichnet. Der IWF war zuletzt von einer Abnahme des Welthandelsvolumens (Waren) um 8,5 % für 2020 ausgegangen, die Welthandelsorganisation (WTO) rechnet jedoch nur mit einem Rückgang um 5,3 % gegenüber 2019. So war das dritte Quartal 2020 von einer starken Aufholjagd geprägt gewesen (+11,6 % gegenüber dem Vorquartal), nachdem im zweiten Quartal 2020 ein Einbruch um 12,7 % gegenüber dem Vorquartal verzeichnet worden war.

In 2020 ist die weltweite Flotte der Containerschiffe um 2,5 % auf 24,3 Mio. TEU gewachsen (Monthly Monitor January 2021, Alphaliner). Hauptursache waren weniger Schiffslieferungen, welche gegenüber 2019 um knapp 19 % auf nur 135 Containerschiffe mit einer Ladekapazität von 855.675 TEU zurückgingen.

Gleichzeitig fielen die Verschrottung (und andere Entsorgungen) mit 101 Schiffen und total 205.447 TEU deutlich geringer aus, als Marktexperten dies erwartet hatten. Ursprünglich war eine Verschrottung von 300.000 TEU antizipiert worden. Jedoch wurden

aufgrund der seit Sommer 2020 stark anziehenden Nachfrage (weitere Erläuterungen nachfolgend) im Schlussquartal 2020 so gut wie gar keine Schiffe mehr verschrottet. Nur 3 % des 2020er verschrotteten Gesamtvolumens betraf das vierte Quartal 2020.

Die COVID-19-Pandemie hatte im Berichtsjahr eine erhebliche Volatilität der inaktiven Containerschiffskapazität zur Folge. Während im Januar 2020 5,4 % der Flotte (1,27 Mio. TEU) inaktiv waren, stieg die Aufliegerquote rasant auf bis zu 11,6 % (2,72 Mio. TEU) Ende März 2020 an. Hintergrund waren zum einen Wartezeiten durch geschlossene Werften und die weitere Verzögerung geplanter Umbauten von Schiffen. Zudem verlangsamte sich in den chinesischen Fabriken die Produktion von Gütern. Dadurch nahmen zunächst die Exporte aus China nach Europa und Amerika ab. Hierauf folgte jedoch eine dynamische Trendumkehr – bereits im Juni war die Aufliegerquote wieder einstellig und lag im Herbst 2020 bei unter 3 %. Die Linienschifffahrt erholte sich nahezu vollständig, die Branche profitierte in den Monaten September und Oktober vielerorts von Rekordfrachtraten. Diesem Containerboom in der zweiten Jahreshälfte 2020 liegen mehrere Faktoren zu Grunde. Neben dem gestiegenen privaten Konsum (gefördert durch die Tatsache, dass das vorhandene Geld nicht in Urlaube investiert werden konnte) spielten sowohl Nachholeffekte als auch vorgezogene Käufe eine wichtige Rolle (getrieben u.a. durch Unsicherheiten im Hinblick auf neue potenzielle Import-Strafzölle der USA). Zum Zeitpunkt der Nachfrageerhöhung waren die Warenlager in Europa und den USA durch den Produktionsstillstand in Fernost vielerorts leer und mussten aufgefüllt werden. Hinzu kamen vor allem aber die mehrheitlich in China produzierten großen Mengen an Corona-Schutzrüstung, die durch Containerschiffe transportiert werden. Ein weiterer Treiber waren die eingeschränkten Luftfrachtkapazitäten. Zum Jahresende 2020 war nur noch 1,0 % (0,6 Mio. TEU; davon 0,37 Mio. TEU in Reparatur) der weltweiten Containerflotte inaktiv.

Nach dem coronabedingten Einbruch der globalen Containerverladungen um 6,8 % im ersten Halbjahr 2020, nahm das Volumen im zweiten Halbjahr gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,2 % zu. Auf Jahres-sicht stand so nur noch ein Minus von 1,2 % gegenüber 2019 zu Buche, das viel geringer ausfiel, als Marktexperten es zunächst befürchtet hatten. Das stärkste Wachstum wurde 2020 auf der Fernost-Nordamerika-Route realisiert, die von den drei wichtigsten Routen auch die einzige mit einer positiven Jahresbilanz war, also die Verluste des ersten Halbjahres wettmachen konnte.

Mit den seit Sommer 2020 deutlich anziehenden Containerverladungen erhöhten sich auch die Charterraten stark (nachfolgend jeweils der Vergleich Dezember 2020 zu Dezember 2019). Den kräftigsten Zuwachs verbuchten die ehemals auf die Größe des Panamakanals optimierten Schiffe mit 4.000 – 5.000 TEU: Die Charterraten kletterten um 78 % auf 24.000 USD/Tag, gefolgt von einem Plus von 58 % auf 30.000 USD/Tag bei den 5.600 TEU-Schiffen. Die drittstärkste Entwicklung wiesen 2.500 TEU Containerschiffe mit +55 % auf 15.500 USD/Tag auf. Selbst das Schluss-

licht 8.500 TEU Containerschiffssegment verbuchte mit +13 % auf 34.000 USD/Tag noch eine zweistellige Wachstumsrate.

Am 1. Januar 2020 ist die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Abgasen, die „IMO 2020 Schwefellimit“, in Kraft getreten. Das neue Limit in Höhe von maximal 0,5 % (zuvor 3,5 %) Schwefelgehalt ist in der Praxis allein durch den Einsatz vergleichsweise teureren niedrignschwefeligen Treibstoff (Low-Sulphur-Fuel-Oil, „LSFO“) oder – bei fortgesetzter Verwendung von hochschwefeligem Treibstoff (High-Sulphur-Fuel-Oil, „HSFO“) – durch eine aufwändige Abgasnachbehandlung zu erreichen. Daher entschieden sich viele Reeder, zumindest ihre Containerschiffe mit Scrubbern nachzurüsten, trotz Investitionen von mehreren Millionen Dollar pro Schiff. Jedoch gestalteten sich die Nachrüstungen schwieriger und langwieriger als gedacht, was in den Werften zu einem noch stärkeren Stau an Containerschiffen führte. Dieser wiederum hatte schnell eine hohe Nachfrage nach Ersatztonnage auf dem Chartermarkt zur Folge, weshalb zum ersten Mal seit vielen Jahren Anfang 2020 Container-Tonnage knapp wurde. So war die Größe der inaktiven Flotte auf einmal kein Indikator mehr für die Stärke oder Schwäche des Marktes.

3.2.2 Geschäftsverlauf

Im Juni 2020 hat die Gesellschaft erstmals in einen Suezmax Tanker investiert. Bei dem Schiff „AURA M“ handelt es sich um einen Neubau aus China, der am 20. April 2020 abgeliefert wurde. So hat sich die Gesellschaft anfangs mit 2,5 Mio. USD und einer Beteiligungsquote von 68,7 % an der Hammonia Tanker Holding („HTH“) beteiligt, die das Schiff über eine Leasingstruktur eingechartert hat. Im November 2020 hat die Gesellschaft ihre Beteiligung an der HTH mit 0,5 Mio. USD auf 72,5 % aufgestockt. Weitere Gesellschafter der HTH sind Top Oceania, Hongkong, die Hammonia Reederei und eine Beteiligungsgesellschaft für weitere Investoren, die teilweise ihre Einlage noch erbringen müssen. Hierbei sind die Hammonia Reederei und Top Oceania jeweils mit 13,8 % Nachrangkapital beteiligt.

HTH hat sich nach Ablauf des Leases nach fünf Jahren zum Ankauf des Schiffes vom Leasinggeber, einer Finanzgesellschaft mit Sitz in Singapur, zum Preis von 29 Mio. USD verpflichtet. Sofern das Schiff zu einem höheren Preis von HTH an Dritte weiterveräußert wird, erhält der Lessor vom Mehrerlös nach Rückzahlung des Eigenkapitals bis zu 4 Mio. USD (Up-side-sharing).

Die Bereederung erfolgt durch Seacon Ships Management Co., Ltd., Hong Kong, dem Wissen der Gesellschaft nach größten privaten Schiffsmanger Chinas. Das Commercial Management und die Technical Supervision erfolgen durch die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG. Insgesamt bietet die Beteiligung eine ertragsstarke Anlage in ein mit dem Containermarkt wenig korreliertes Schifffahrtssegment. Die Zeitcharter ist für drei Jahre mit Mercuria Energy Trading SA, Genf, geschlossen, einem der 10 größten Handelsunternehmen für Rohstoffe weltweit.

Die ordentliche Hauptversammlung am 18. Juni 2020 hat beschlossen, den 2019er Bilanzgewinn von 1.215.665,21 EUR vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen. Dem Beschlussvorschlag zur Schaffung eines neuen Genehmigten Kapitals sind die Aktionäre nicht mit den notwendigen Mehrheiten gefolgt (es stimmten 29,33 % des anwesenden Grundkapitals dagegen).

Im zweiten Halbjahr 2020 konnte das MS „LUTETIA“ zu einer auskömmlichen Charrate von 12.250 USD/Tag bis mindestens November 2021 erneut mit CMA CGM verchartert werden. Der HAMMONIA Schiffsholding AG gelang damit eine Steigerung der Zeitcharter um mehr als 15 %.

Für das Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ konnte im November 2020 erfolgreich eine Refinanzierung abgeschlossen werden, deren bestehende Finanzierung im April 2021 ausgelaufen wäre. Bei einer Laufzeit bis Ende November 2029 profitiert die Gesellschaft jetzt von verbesserten Konditionen. Ab 2021 verringert sich die Zinslast um 0,75 % p.a. und ab 2022 reduziert sich die Zinslast um 1,75 % p.a. Darüber hinaus konnte die Tilgungslast deutlich reduziert werden. Im April 2021 wurde die „HAMMONIA BALTICA“ an eine

neue Gesellschaft verkauft und übertragen, an der neben der Gesellschaft und der HAMMONIA Reederei eine weitere Gesellschaft beteiligt ist. Die kürzlich abgeschlossene Finanzierung wurde auf die Käufergesellschaft übertragen. Die HAMMONIA Schiffsholding AG bleibt grundsätzlich mit der gleichen Beteiligungsquote (ca. 49%) und gleichen Konditionen (Vorzugskommanditkapital) an der Käufergesellschaft und somit an dem Schiff beteiligt.

Weiterhin bestehen die sog. Besserungsscheine mit einer Gesamtsumme von 6,9 Mio. USD, allerdings werden diese nur bei Zahlungen an die Aktionäre, wie z.B. bei Dividenden, fällig. Insofern hat die Holding zum Bilanzstichtag keine finanziellen Verbindlichkeiten mit einem feststehenden Rückzahlungstermin. Da durch die Gewinne im Berichtsjahr ein Bilanzgewinn auf Holdingebene entstanden ist, ergibt sich ein theoretischer Anspruch auf Rückzahlung, allerdings weiterhin unter dem Vorbehalt, dass Zahlungen an die Aktionäre getätigt werden. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurden Rückstellungen in Höhe von 3,8 Mio. EUR gewinnmindernd eingebucht, um die aufschiebend bedingten Zahlungsverpflichtungen unter den Besserungsscheinen bilanziell zu berücksichtigen.



3.2.3 Beteiligungen

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

3.3 ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

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

3.3.1 Ertragslage

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

in TEUR	2020	2019	Veränderung
Umsatzerlöse	53	77	-24
Sonstige betriebliche Erträge	82	1.548	-1.466
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-410	-833	423
Erträge aus Beteiligungen	1.520	378	1.142
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	68	-60
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	-22	22
Steuern vom Einkommen und Ertrag	1	0	1
Jahresüberschuss	1.254	1.216	38

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist im Geschäftsjahr 2020 im Wesentlichen durch Beteiligungserträge geprägt, während die Ertragslage des Vorjahres im Wesentlichen durch Zuschreibungen auf Finanzanlagen und die Bildung einer Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen gekennzeichnet war.

Wie auch im Vorjahr wurden die Umsatzerlöse von 53 TEUR in 2020 mit Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 82 TEUR (im Vorjahr: 1.548 TEUR) resultieren nahezu vollständig aus Währungsgewinnen (im Vorjahr: Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 1.317 TEUR und Währungsgewinne in Höhe von 220 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich von 833 TEUR im Vorjahr auf 410 TEUR reduziert. Der größte Einzelposten betrifft die Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 115 TEUR (im Vorjahr: 438 TEUR). Der verbliebene Teil dieses Postens stellt Verwaltungskosten der Gesellschaft dar. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Beteiligungserträge in Höhe von 1.520 TEUR (im Vorjahr: 378 TEUR) betreffen die Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Beteiligung an drei Schiffahrtsgesellschaften. Der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr spiegelt den operativen Gewinn des MS „LUTETIA“ sowie die Zuschreibungen bzw. die Reduzierung früherer außerplanmäßiger Abschreibungen auf den Schiffswert bei dem MS „HAMMONIA BALTICA“ wider.

Die Zinserträge resultieren wie im Vorjahr aus Festgeldanlagen in USD.

Zinsaufwendungen sind keine angefallen. Im Vorjahr betrafen diese eine Commitment Fee, welche die Gesellschaft für eine Tochtergesellschaft übernommen hatte.

Insgesamt weist die HAMMONIA Schiffsholding AG damit für das Geschäftsjahr 2020 einen Jahresüberschuss von 1.254 TEUR (im Vorjahr: 1.216 TEUR) aus.

3.3.2 Finanzlage

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

in TEUR	2020	2019	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	169	-225	394
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.705	-7.507	4.802
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	-22	22
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	-2.536	-7.754	5.218
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	30	220	-190
Liquide Mittel am Anfang des Geschäftsjahres	2.934	10.468	-7.534
Liquide Mittel am Ende des Geschäftsjahres	428	2.934	-2.506

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

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Im Geschäftsjahr 2020 weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von 169 TEUR aus.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Auszahlungen in Höhe von 2.714 TEUR für den Erwerb von Anteilen an verbundenen Unternehmen. Demgegenüber stehen Zuflüsse in Höhe von 9 TEUR aus erhaltenen Zinsen, die entsprechend der Vorgaben des DRS 21 im Rahmen des Cashflows aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen werden.

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf -2.536 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 31. Dezember 2020 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 428 TEUR.



3.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 im Vergleich zum 31. Dezember 2019 wie folgt dar:

	31.12.2020		31.12.2019		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	13.843	88	11.129	77	2.714
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.447	9	399	3	1.048
Liquide Mittel	428	3	2.934	20	-2.506
Rechnungsabgrenzungsposten	24	0	28	0	-4
	15.742	100	14.490	100	1.252
Kapital					
Eigenkapital	11.943	76	10.689	74	1.254
Rückstellungen	3.787	24	3.691	25	96
Verbindlichkeiten	12	0	110	1	-98
	15.742	100	14.490	100	1.252

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 31. Dezember 2020 die Beteiligung an Einschiffgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften. Es umfasst zum Bilanzstichtag im Wesentlichen Beteiligungen an vier (im Vorjahr: drei) aktiven Schifffahrtsgesellschaften.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 stieg die Bilanzsumme der HAMMONIA Schiffsholding AG auf 15.742 TEUR (im Vorjahr: 14.490 TEUR) an, was auf den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2020 zurückzuführen ist.

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die Finanzanlagen von 11.129 TEUR im Vorjahr auf 13.843 TEUR. Hierbei erfolgte eine Umgliederung vom Posten Anteile an verbundenen Unternehmen in den Posten Beteiligungen, da bei einem Beteiligungsverhältnis die Beteiligungsquote zum Stichtag unter 50 % liegt. Entsprechend erhöhte sich zum 31. Dezember 2020 der Posten Beteiligungen stark auf 3.980 TEUR (im Vorjahr: 6 TEUR), während sich die Anteile an verbundenen Unternehmen trotz der neuen Beteiligung an dem MT „AURA M“ auf 9.863 TEUR (im Vorjahr: 11.123 TEUR) verminderten.

Das Umlaufvermögen reduzierte sich auf 1.875 TEUR (im Vorjahr: 3.333 TEUR). Während sich die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 1.447 TEUR (im Vorjahr: 399 TEUR) erhöhten und im Wesentlichen Gewinnansprüche aus der Beteiligung an Schifffahrtsgesellschaften (1.395 TEUR) beinhalteten, nahmen die liquiden Mittel vor dem Hintergrund der Beteiligung an dem MT „AURA M“ auf 428 TEUR (im Vorjahr: 2.934 TEUR) ab.

Auf der Passivseite der Bilanz erhöhte sich das Eigenkapital um den erzielten Jahresüberschuss auf 11.943 TEUR (im Vorjahr: 10.689 TEUR). Entsprechend wuchs die Eigenkapitalquote auf 76 % (im Vorjahr: 74 %). Veränderungen am Gezeichneten Kapital von 7.639 TEUR gab es keine.

Die Rückstellungen erhöhten sich leicht auf 3.787 TEUR (im Vorjahr: 3.691 TEUR). Sie betreffen nach wie vor im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen, für die im Geschäftsjahr 115 TEUR zugeführt wurde.

Verbindlichkeiten bestanden zum Bilanzstichtag mit 12 TEUR (im Vorjahr: 110 TEUR) so gut wie keine. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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

3.4 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.4.1 Prognosebericht

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

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat im Rahmen seines im April 2021 veröffentlichten „World Economic Outlook“ die Prognose für die Weltkonjunktur in 2021 angehoben. Für die Weltwirtschaft erwartet der IWF im laufenden Jahr nun ein Wachstum von 6,0 % (Anhebung um 0,5 Prozentpunkte gegenüber dem letzten Ausblick aus Januar 2021), für 2022 +4,4 % (Anhebung um 0,2 Prozentpunkte). Die verbesserte Aussicht basiert neben den Impfkampagnen gegen das Coronavirus auf weiteren Konjunkturspritzen in einigen größeren Industriestaaten. Auch für Europa (+0,2 Prozentpunkte auf ein Plus von 4,4 Prozent) und Deutschland (+0,1 Prozentpunkte auf ein Plus von 3,6 Prozent) hat der IWF seine Prognose wieder leicht erhöht. Es verbleiben jedoch enorme Unsicherheiten im Hinblick auf den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie und die teilweise stark voneinander abweichende Erholungsdynamik der Länder von der Corona-Krise. Während viele der Industriestaaten in 2022 zum Vorkrisenniveau zurückkehren werden, wird dies in den meisten Schwellenländern noch bis 2023 dauern. Diese abweichende Erholungsdynamik wird die Diskrepanzen der Lebensstandards zwischen Industriestaaten und Entwicklungsländern noch weiter vergrößern. Während in den Schwellenländern die kumulativen Pro-Kopf-Einkommensverluste der Jahre 2020 bis 2022 etwa 20 % des 2019er Pro-Kopf-BIP ausmachen, geht der IWF für die Industriestaaten von einem deutlich geringeren Wert von 11 % aus.

Die Vereinten Nationen gehen für das erste Quartal 2021 wieder von einer verlangsamten Erholung des Welthandels aus, nachdem das vierte Quartal 2020 speziell in Ostasien von deutlichen Exportzuwächsen geprägt gewesen war. So erwarten die Vereinten Nationen für das erste Quartal 2021 einen Rückgang des Welthandels (Waren) um 1,5 % sowie um 7 % im Dienstleistungssektor (jeweils gegenüber Q4 2020). Diese Prognose unterliegt jedoch Unsicherheiten im Hinblick auf den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie Konjunkturprogrammen. Der IWF rechnet für das Gesamtjahr 2021 mit einem Wachstum des Welthandels (Waren und Dienstleistungen) um 8,1 %. Die WTO prognostiziert für 2021 ein Plus von 8,0 %, gefolgt von +4,0 % in 2022. Der kurzfristige positive Ausblick sei getrübt durch regionale Ungleichheiten, anhaltender Schwäche im Dienstleistungshandel sowie verzögerter Impfzeitpläne, vor allem in den ärmeren Ländern.

Aktuell profitiert die Containerschiffahrt von den Frachtraten auf stabil hohem Niveau. Die einwöchige Sperrung des Suezkanals Ende März 2021, verursacht durch die Havarie des Containerschiffs Ever Given, hat den Ratenanstieg in der Linienschiffahrt deutlich beschleunigt. Der Shanghai Index SCFI (Spotfrachten ex Fernost) legte Mitte April 2021 um fast 7 % auf 2.833 USD/TEU zu – das war der stärkste Anstieg seit rund vier Monaten, der den Index zugleich in die Nähe seines Allzeithochs von 2.885 USD/TEU aus Mitte Januar 2021 brachte. Die SCFI-Indexraten für Spotverladungen von Shanghai nach Nordeuropa und in den Mittelmeerraum legten um 5 bis 6 % auf je rund 4.200 USD/TEU zu, die Index-Rate für die Relation Shanghai/US-Westküste (ostgehend) stieg sogar um fast 13 % auf 4.432 USD/FEU.

Auch im Mai sei noch nicht mit einer Entspannung zu rechnen, da die Nachwirkungen der Suezkanal-Sperrung noch Monate lang andauern werden und schon weitere Abfahrten gestrichen wurden. Das Equipment bleibt vor allem in Asien und Europa knapp und Plätze auf den Schiffen sind Mangelware. Zusätzlich verschärft wird der Zugang zu Kapazitäten durch die Entscheidung einzelner Linien, Leercontainer nur noch für solche Transporte freizustellen, bei denen sie selbst Vor- und Nachläufe organisieren (Carrier's Haulage). Die angespannte Situation wird auch mit Blick auf die Ladungsströme ersichtlich. Im Februar 2021 reduzierten sich die globalen Verladungen gem. der Marktforschungsfirma Container Trade Statistics (CTS) nur um 2 % gegenüber dem Vormonat – üblich wären saisonal Rückgänge um rund 8 %.

Die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, betrug per Ende März 2021 nur noch 1 % (ca. 0,69 Mio. TEU). Vor einem Jahr, zum Zeitpunkt des Ausbruchs der Corona-Pandemie, hatte die Aufliegerquote noch bei 10 bis 11 % (>2,1 Mio. TEU) gelegen. Gleichzeitig steigen die Neubaubestellungen erheblich an. Alleine im Schlussquartal 2020 und im ersten Quartal 2021 wurden Containerschiffsneubauten mit einer Kapazität von zusammen über 2,1 Mio. TEU bestellt, das entspricht über 9 % der heute in Fahrt befindlichen Flottenkapazität. Aktuell treffen ein durch die COVID-19-Pandemie stark angezogene Transportnachfrage nach Konsumgütern und ein zu knappes Angebot an Laderaum und Containern aufeinander, zusätzlich verschärft durch die Abfertigungs- und Produktivitätsprobleme in den Häfen und im Hinterland. Deshalb gehen Marktbeobachter davon aus, dass dies nur der Auftakt für einen neuen Aufwärtszyklus bei den Neubaubestellungen ist. Bis Jahresende 2021 wird mit einem Wachstum der globalen Containerflotte um 3,6 % auf 24,75 Mio. TEU sowie mit Schiffsanlieferungen von 1,05 Mio. TEU gerechnet, bei einer erwarteten Verschrottung von 0,2 Mio. TEU.

Die Charraten für alle Containerschiffstypen sind per Ende April 2021 auf ein 10-Jahreshoch gestiegen: Am 23. April 2021 lagen die Charraten für 2.500 TEU, 2.700 TEU und 3.500 TEU-Schiffe mit 28.000 USD/Tag, 30.000 USD/Tag sowie 35.000 USD/Tag auf 10-jährigen Höchstständen. In der Vorjahresbetrachtung entspricht dies mehr als einer Verdoppelung.

Auf dem Tanker Frachtschiff-Markt hoffen Marktakteure auf eine schneller als ursprünglich erwartete Erholung. So hat die Organisation erdölexportierender Länder (Opec) Anfang April 2021 ihre Prognose für die globale Ölnachfrage in 2021 erhöht. Im laufenden Jahr sei mit einer durchschnittlichen Nachfrage von 96,46 Millionen Barrel/Tag zu rechnen. Gegenüber dem Jahr 2020, das stark von der Corona-Krise geprägt war, wäre das ein Anstieg um rund 6 Millionen Barrel/Tag. Die prognostizierte Nachfragesteigerung würde passend mit der ebenfalls Anfang April 2021 vereinbarten höheren Fördermengen durch die aus 23 Staaten bestehende Öl-Allianz einhergehen. Von Mai bis Juli 2021 sollen 350.000 Barrel/Tag mehr Öl an den Markt gebracht werden als aktuell. Im Juli solle die Steigerung 450.000 Barrel/Tag betragen. Marktexperten sehen in dieser Vereinbarung ein signifikant positives Zeichen

für den Tanker Frachtschiff-Markt. Mit den nun auf dem fünfjährigen Durchschnitt liegenden Beständen und der antizipierten Nachfragesteigerung ist von verbesserten Tankerraten auszugehen. Die Deutsche Bank erwartet künftig sogar größere und regelmäßige Steigerungen der Ölfördermengen. Verglichen mit dem Jahresbeginn 2021 kletterte die Zeitcharter (1 Jahr) für Suezmax Tanker von 17.000 USD/Tag auf 19.000 USD/Tag.

Auch wenn sich die Charraten am Containermarkt positiv für die Gesellschaft entwickeln, besteht weiterhin ein erhebliches Risiko durch die Corona Pandemie. Die Auswirkungen der Pandemie auf die Containerschiffahrt können weiterhin nur schwierig eingeschätzt werden. Es kann zu Einschränkungen im laufenden Betrieb der Schiffe kommen. Dies betrifft insbesondere Crewwechsel, Lade- und Löscharbeiten sowie Hafenanläufe. Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels ist insbesondere abhängig von den Auswirkungen der Coronavirus Pandemie.

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

Für das Jahr 2021 wird mit einem Wechselkurs von 1,25 EUR/USD gerechnet.

Wir erwarten, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG im laufenden Jahr im Vergleich zum Vorjahr höhere Beteiligungserträge generieren wird und damit ein positives Ergebnis zwischen 1,5 bis 2,5 Mio. EUR für das Jahr 2021 erwirtschaften wird, wobei dabei die Zuführung in Rückstellungen für Besserungsscheine bereits enthalten ist, jedoch keine nicht planbaren Sondereffekte berücksichtigt sind. Durch die Übertragung des MS „HAMMONIA BALTICA“ entsteht ein außergewöhnlicher Beteiligungsertrag in Höhe von ca. 1,1 Mio. EUR, der in der Prognose enthalten ist. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung ist davon auszugehen, dass bei der Tochtergesellschaft HTH zumindest vorläufig mit einem Schaden aufgrund von Cyberkriminalität von circa 1,0 Mio. USD plus Rechtsanwaltskosten zu rechnen ist. Nicht planbare Sondereffekte aus einer möglichen Schadensreduzierung oder -erhöhung sind nicht berücksichtigt.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir im Einklang mit den geplanten Investitionen im Berichtsjahr einen leicht sinkenden Abfluss von liquiden Mitteln aus der Investitionstätigkeit. Im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit einem erheblich höheren positiven Cashflow. In Summe gehen wir davon aus, dass die liquiden Mittel der Holdinggesellschaft leicht abnehmen werden. 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.

3.4.2 Risikobericht

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

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

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

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

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

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

3.4.2.1 Marktbezogene Risiken

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

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

Das MS „HAMMONIA BEROLINA“ ist von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften bis maximal März 2022 (Mindestzeitraum lief per Ende Januar 2021 aus) mit einer auskömmlichen Charterrate fest eingechartert. Da seitens des Charterers MCC noch keine Rücklieferungsnotiz eingegangen ist, ist davon auszugehen, dass MCC die maximale Länge der Zeitcharter Periode bis Ende März 2022 nutzen wird. Das MS „HAMMONIA BALTICA“ fuhr bis zum 31. März 2021 in einem Einnahmepool, der das Risiko der Nichtbeschäftigung oder der Beschäftigung zu nicht auskömmlichen Charterraten mindern sowie eine Glättung von Markthöhen und -tiefen ermöglichte. Durch den Verkauf endete die Poolmitgliedschaft zum 31. März 2021. Das Schiff ist für einen Zeitraum von zwei Jahren an die Hapag-Lloyd AG zu einer sehr auskömmlichen Charterrate verchartert. Die „LUTETIA“ konnte im zweiten Halbjahr 2020 zu einer auskömmlichen Charterrate bis mindestens November 2021 erneut mit CMA CGM verlängert werden.

Der im Berichtsjahr 2020 neu erworbene MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT) ist bis mindestens 20. März 2023 mit Mercuria Energy Trading SA, Genf, zu einer auskömmlichen Rate beschäftigt.

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

Lediglich das MS „LUTETIA“ hatte ein Charteranschlussrisiko im Geschäftsjahr 2020. Verhandlungen bzgl. einer Anschlussbeschäftigung konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Auch die Verhandlungen der Neuvercharterung des MS „HAMMONIA BALTICA“ konnten im Jahr 2021 erfolgreich abgeschlossen werden.

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 getreten ist. Die neue Grenze in Höhe von maximal 0,5 % (zuvor 3,5 %) Schwefelgehalt ist in der Praxis durch den Einsatz vergleichsweise hochpreisigen niedringschwefeligen 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. Bislang hat sich die Entscheidung, die Schiffe nicht mit Scrubber-Systemen nachzurüsten, aber aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten als gute Entscheidung herausgestellt, da sich dies aufgrund der hohen Installationskosten nur für größere Einheiten ab 8.000 TEU aufwärts rechnet. Darüber hinaus hat der Ölpreisverfall zu einer Verringerung des Preis-Spreads zwischen Schweröl (HFO) und Schweröl mit äußerst niedrigem Schwefelgehalt (VLSFO) geführt. Dadurch ergeben sich für Schiffe ohne Scrubber aktuell keine nennenswerten Nachteile im Hinblick auf die Attraktivität für Charterer.

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

Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind mittelfristig an renommierte Vertragspartner verchartert. Das MS „HAMMONIA BEROLINA“ ist von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften bis maximal März 2022 fest eingechartert. Die Holding A.P. Møller – Mærsk A/S verfügte zum Bilanzstichtag über ein Investmentgrade Rating.

Das Schiff „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens November 2021 verchartert.

Bis zum 31. März 2021 hat der Einnahmepool des MS „HAMMONIA BALTICA“ das individuelle Adressrisiko der einzelnen Charterer aufgrund eines diversifizierten Portfolios von Charterern reduziert. Hiernach wurde eine zweijährige direkte Beschäftigung des Schiffes bei der Hapag-Lloyd AG geschlossen.

Der MT „AURA M“ ist mit Mercuria Energy Trading SA, Genf, an eins der zehn größten Handelsunternehmen für Rohstoffe, weltweit verchartert.

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

3.4.2.2 Finanzierungsrisiken

Die Finanzierungsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Einzelrisiken:

3.4.2.2.1 Währungsrisiko

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

3.4.2.2.2 Zinsänderungsrisiko

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

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

3.4.2.2.3 Finanzierungsänderungsrisiko

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

Auf Holding-Ebene bestanden zum Bilanzstichtag die aufschiebend bedingten Besserungsscheine der Banken in Höhe von ca. 7 Mio. USD ohne festen Rückzahlungstermin. Die damit einhergehende aufschiebend bedingte Zahlungsverpflichtung wurde basierend auf dem Bilanzgewinn der Gesellschaft in Höhe von 3,8 Mio. EUR im Abschluss berücksichtigt.

3.4.2.2.4 Inanspruchnahme unter Garantien

Die Gesellschaft hat zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Charterdifferenzgarantie gestellt sowie eine Garantie für die Sicherstellung der vollen Dockungs-/Klassekosten im Jahr 2022 übernommen.

Die Laufzeit der Charterdifferenzgarantie ist nach Auslaufen des Chartervertrages auf max. sechs Monate befristet und die Garantie über Dockungs-/Klassekosten ist betraglich auf 0,85 Mio. USD begrenzt.

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

Die Gesellschaft wurde in Jahr 2021 unter der Garantie in Anspruch genommen. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass die Gesellschaft nach wie vor aus der abgegebenen Garantie gegenüber der Schiffseigentumsgesellschaft in Höhe von 1.000 TUSD haftet, da der Betrag durch einen Cyberkriminalitäts-Betrugsfall nicht beim Schiffseigentümer angekommen ist. Somit besteht das Risiko, dass es bei der HAMMONIA Schiffsholding AG zu weiteren Liquiditätsabflüssen kommt und die HAMMONIA Schiffsholding AG das Garantieverprechen nicht bedienen kann. Die HAMMONIA Schiffsholding AG und die HTH haben Gespräche mit dem Gläubiger aufgenommen, um einen Zahlungsaufschub der Verbindlichkeiten zu erreichen.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG ist für weitere Investitionen und für Zahlungsverprechen der Tochtergesellschaft HTH auf die Anbindung von Partnern angewiesen, da die Hauptversammlung 2020 keine Zustimmung zur Schaffung eines neuen Genehmigten Kapitals erteilt hat.

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

3.4.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken

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

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

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

3.4.2.4 Unternehmensbezogene Risiken und Geschäftsmodellrisiken

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

3.4.2.5 Gesamtbeurteilung der Risiken

Die Corona-Pandemie hatte zu ihrem globalen Ausbruch im Frühjahr 2020 erheblichen Einfluss auf makroökonomische und schiffahrtsspezifische Daten. Während die Gesamtwirtschaft im ersten Halbjahr 2021 noch unter erneuten Corona-Infektionswellen und Eindämmungsmaßnahmen der Regierungen leidet, sind die kurzfristigen Welthandelsprognosen positiv und die Charraten befinden sich, zusätzlich befeuert durch die einwöchige Schließung des Suez-Kanals Ende März 2021, auf zehnjährigen Höchstständen.

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

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

3.4.3 Chancenbericht

3.4.3.1 Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte

Wie zuvor dargestellt, sind die Fracht- und Charterraten zuletzt stark gestiegen und auf mehrjährige Höchstwerte geklettert. Die positive Entwicklung bei den Linienreedern führt zu einer besseren Bonität bei den Charterern und zum anderen zu einer erheblich höheren Nachfrage bei Containertonnage. In dem steigenden Markt könnte die Gesellschaft von erhöhten Schiffsmarktwerten sowie höheren Einnahmen profitieren.

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

Mit ihrer erstmaligen Beteiligung an einem Tanker erweitert die HAMMONIA Schiffsholding AG ihr bislang nur auf den Containermarkt ausgerichtetes operatives Branchen Umfeld um den Tanker Frachtschiff-Markt. Dieser stellt ein mit dem Containermarkt nur wenig korreliertes Schifffahrtssegment dar. In den Jahren 2019 und 2020 hat sich das Tanker Segment als volatil gezeigt. Es besteht die Chance, dass der Suezmax Tanker zu deutlich erhöhten Preisen verkauft werden kann oder nach Ablauf der Zeitcharter zu deutlich erhöhten Spotraten beschäftigt werden kann.

3.4.3.2 Gütliche Einigung mit den Banken bezüglich des Besserungsscheins

Gelingt eine Vereinbarung mit den Banken über einen (teilweisen) Verzicht auf die Besserungsscheine, könnte man das Unternehmen von Altlasten (teilweise) befreien. Die Gesellschaft könnte dann wieder ihren Zugang zum Kapitalmarkt nutzen, um neue Eigenmittel aufzunehmen. Diese könnte zur Realisierung von neuen interessanten Investitionsmöglichkeiten genutzt werden.

3.4.3.3 Refinanzierung von Fremdkapital zu deutlich besseren Konditionen

Im Berichtsjahr konnte das Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ erfolgreich refinanziert werden, wodurch die Schiffsgesellschaft von einer reduzierten Tilgungslast und durch verbesserten Zinskonditionen profitiert. Auch für weitere Schiffsgesellschaften besteht die Chance, das Fremdkapital zu günstigeren Konditionen umzustrukturieren.

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

Unbestritten war die Marktentwicklung der Containerschiffahrt in den letzten Jahren alles andere als zufriedenstellend, mit zusätzlichen Verwerfungen im 1. Halbjahr 2020 durch die globale COVID-19-Pandemie. Aktuell befinden sich jedoch sowohl die Frachtraten als auch die Zeitcharter auf mehrjährigen Höchstständen. Damit könnte sich die Containerschiffahrt wieder zu einer gewinnbringenden Anlageklasse mit unverändert attraktiven Merkmalen entwickeln: 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 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.

Entsprechend steigt das Interesse des Kapitalmarkts an der Containerschiffahrt. Die Ratingagenturen haben ihre Bonitätsnoten für große Charterer deutlich angehoben, gleichzeitig haben sich die Kreditaufschläge für die Branche reduziert.

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.



JAHRES-
ABSCHLUSS

4 Jahresabschluss

4.1 BILANZ

4.1.1 Aktiva

	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	13.842.904,21	11.128.257,84
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	9.863.144,28	11.122.007,84
2. Beteiligungen	3.979.759,93	6.250,00
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.447.313,94	399.051,81
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	650.791,56	367.003,77
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	763.757,04	0,00
3. Sonstige Vermögensgegenstände	32.765,34	32.048,04
II. Guthaben bei Kreditinstituten	427.894,77	2.933.901,46
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	24.102,27	28.302,53
BILANZSUMME	15.742.215,19	14.489.513,64

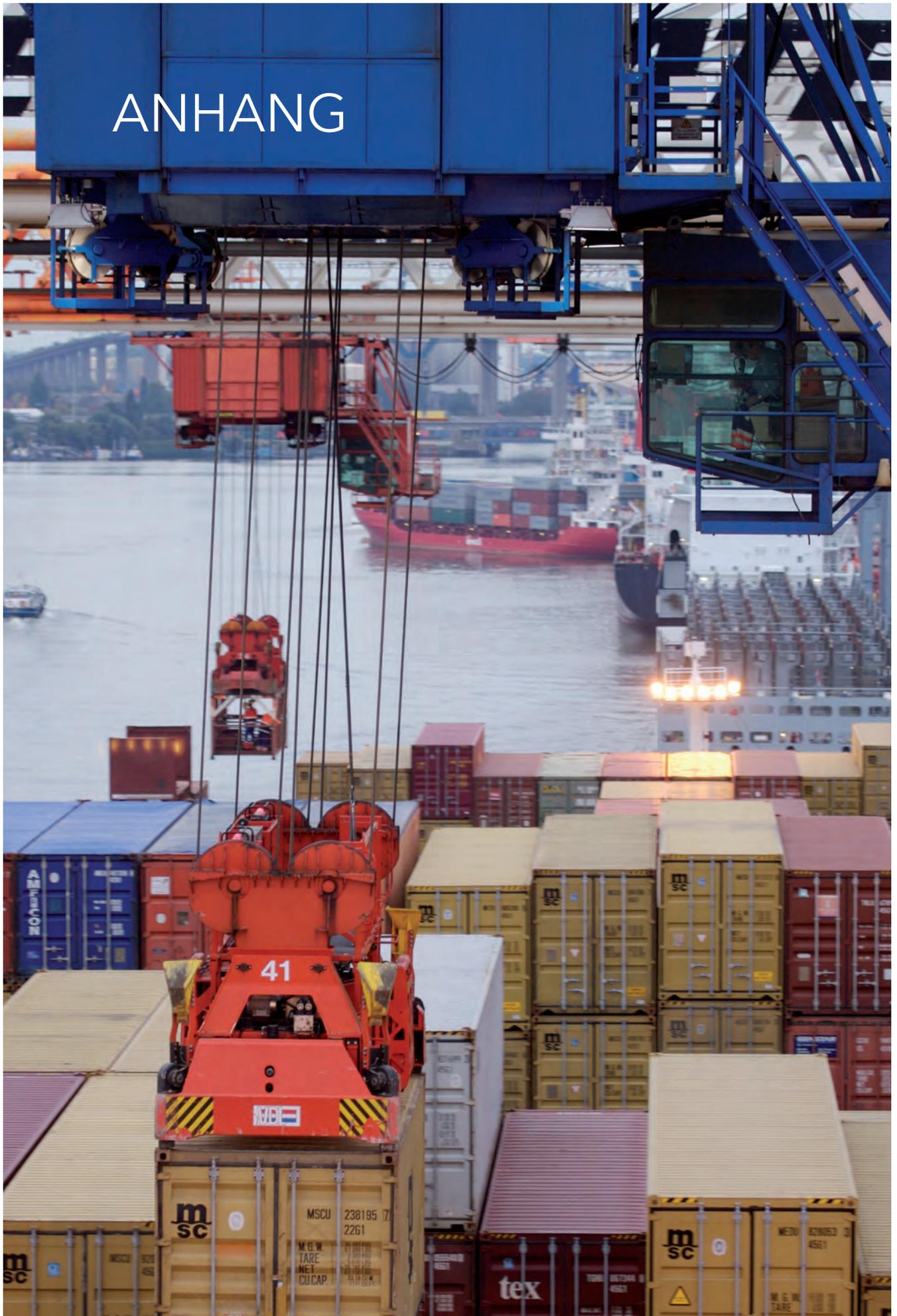
4.1.2 Passiva

	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
A. EIGENKAPITAL	11.942.537,87	10.688.512,58
I. Gezeichnetes Kapital	7.639.184,00	7.639.184,00
II. Kapitalrücklage	744.274,88	744.274,88
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	19.643,52	19.643,52
2. Andere Gewinnrücklagen	2.285.410,18	1.069.744,97
	2.305.053,70	1.089.388,49
IV. Bilanzgewinn	1.254.025,29	1.215.665,21
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	3.788.077,00	3.691.764,00
C. VERBINDLICHKEITEN	11.600,32	40.587,62
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.600,32	108.912,30
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	324,76
BILANZSUMME	15.742.215,19	14.489.513,64

4.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 31.12.2020 EUR	01.01. - 31.12.2019 EUR
1. Umsatzerlöse	52.598,55	77.002,59
2. Sonstige betriebliche Erträge	82.047,21	1.547.639,62
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 82.047,21 (i.V.: EUR 220.101,03)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 408.916,72	- 833.059,71
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 51.423,20 (i.V.: EUR 382,23)		
4. Erträge aus Beteiligungen	1.520.173,43	377.618,31
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7.637,96	68.029,40
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	-21.565,00
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	484,86	0,00
8. Ergebnis nach Steuern	1.254.025,29	1.215.665,21
9. Jahresüberschuss	1.254.025,29	1.215.665,21
10. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.215.665,21	1.069.744,97
11. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen		
a) In andere Gewinnrücklagen	1.215.665,21	1.069.744,97
12. Bilanzgewinn	1.254.025,29	1.215.665,21

ANHANG



5 Anhang

5.1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

5.2 ALLGEMEINE ANGABEN ZU INHALT UND GLIEDERUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

5.2.1 Allgemeine Angaben

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

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

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

5.2.2 Größenmerkmale

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

5.3 ANGABEN ZU BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2019 angewandt.

5.3.1 Anlagevermögen

5.3.1.1 Finanzanlagen

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

5.3.2 Umlaufvermögen

5.3.2.1 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und liquide Mittel

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

5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten

5.3.3.1 Rückstellungen

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

5.3.3.2 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

5.3.3.3 Währungsumrechnung

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

5.4 ERLÄUTERUNGEN DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5.4.1 Erläuterungen der Bilanz

5.4.1.1 Anlagevermögen

Unter dem Posten Anlagevermögen werden ausschließlich Finanzanlagen ausgewiesen. Diese betreffen Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen. Im Geschäftsjahr erfolgte eine Umgliederung vom Posten Anteile an verbundenen Unternehmen in den Posten Beteiligungen, da bei einem Beteiligungsverhältnis die Beteiligungsquote unter 50 % gesunken ist.

5.4.1.2 Umlaufvermögen

Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind in Höhe von 19.150,84 EUR (im Vorjahr: 0,00 EUR) zugleich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

5.4.1.3 Kapitalrücklagen

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

5.4.1.4 Gesetzliche Rücklage

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

5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

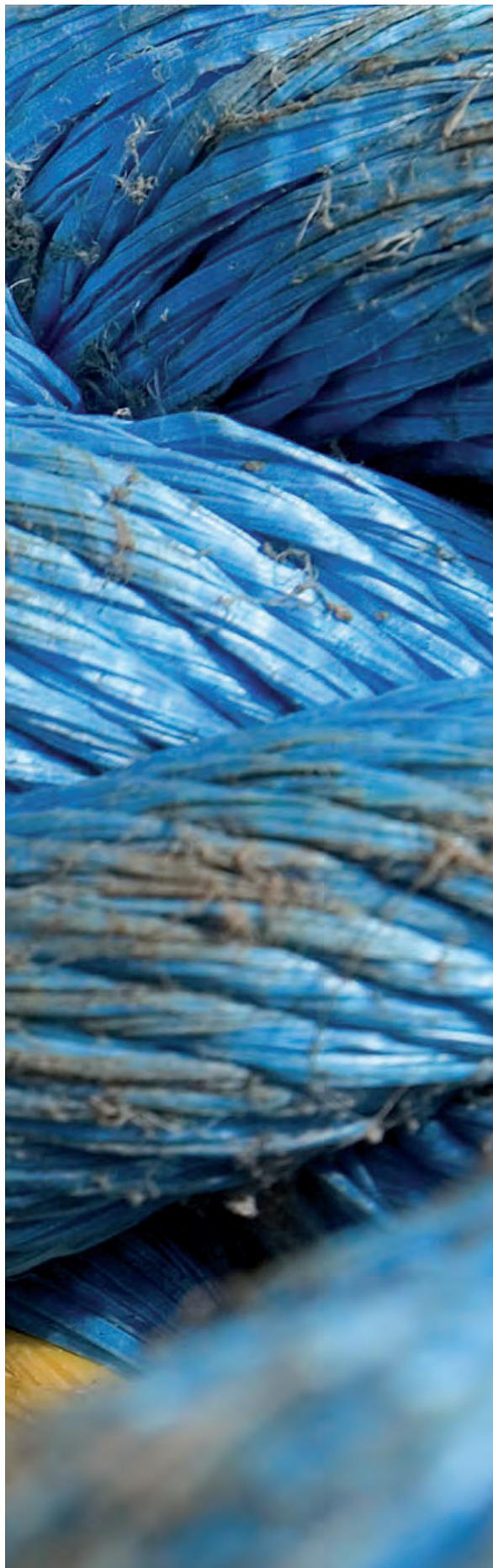
Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 18. Juni 2020 wurde der Bilanzgewinn in Höhe von 1.215.665,21 EUR in die Gewinnrücklagen eingestellt.

5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2020	2019
Gewinnvortrag	1.215.665,21	1.069.744,97
Einstellung in Gewinnrücklagen in andere Gewinnrücklagen	1.215.665,21	1.069.744,97
Jahresüberschuss	1.254.025,29	1.215.665,21
Bilanzgewinn	1.254.025,29	1.215.665,21

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



5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten	31.12.2020 (31.12.2019)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr EUR	zwischen 1 u. 5 Jahren EUR	über 5 Jahre EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.600,32	11.600,32	0,00	0,00	0,00
	(108.912,30)	(108.912,30)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	(324,76)	(324,76)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
	11.600,32	11.600,32	0,00	0,00	0,00
	(109.237,06)	(109.237,06)	(0,00)	(0,00)	(0,00)

5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft hat zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Charterdifferenzgarantie gestellt. Die Gesellschaft stellt für 6 Monate ab Ende der derzeitigen Charter eine Charterdifferenzgarantie für ein Einnahmenniveau von 9.500 USD/Tag netto. Die Laufzeit der Garantie ist befristet bis maximal 1. August 2021 – 6 Monate nach der frühestmöglichen Rücklieferung aus der aktuellen Charter (1. Februar 2021) – und reduziert sich jeweils um den Zeitraum, für den eine Charrate von mindestens 9.500 netto USD/Tag über den 1. Februar 2021 hinaus geschlossen wird. Die Garantie gilt nicht im Falle von technischen off-hire Zeiten.

Die Gesellschaft übernimmt zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Garantie für die Sicherstellung der vollen Dockungs-/Klassenkosten im Jahr 2022 in Höhe von maximal USD 850.000,00. Die Garantie mindert sich um Beträge, die von der MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG auf einem verpfändeten Sparkonto angespart worden sind (31. Dezember 2020: 94.000,00 USD).

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

Trotz einer bereits erfolgten Zahlung an die HTH, die im Zusammenhang mit dem Garantieverprechen steht, wurde keine Rückstellung gebildet, da die AG als Gegenleistung für ihre Zahlung eine werthaltige Erhöhung ihrer Beteiligung erhält bzw. auch im Falle

einer direkten Inanspruchnahme aus der Garantie unseres Erachtens einen werthaltigen Regressanspruch gegen das Tochterunternehmen erhalten würde.

5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

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

- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten die beiden Genussrechtinhaber einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal 4.000 TUSD. Dies entspricht zum Stichtag einem Wert von 3.260 TEUR. Hierfür sind bereits 1.882 TEUR als Rückstellung passiviert, sodass zum Stichtag eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1.378 TEUR besteht.
- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten zwei weitere Kreditinstitute einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal 2.914 TUSD. Dies entspricht zum Stichtag einem Wert von 2.375 TEUR. Hierfür sind bereits 1.882 TEUR als Rückstellung passiviert, so dass zum Stichtag eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 493 TEUR besteht.

5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

5.4.2.1 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die betrieblichen Erträge enthalten außergewöhnliche Erträge aus der Zuschreibung von Beteiligungen in Höhe von 0,00 EUR (im Vorjahr 1.317.037,83 EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 115.083,00 EUR (im Vorjahr: 437.994,00 EUR) sowie in Höhe von 0,00 EUR (im Vorjahr: 89.015,49 EUR) aus der Ablösung eines Besserungsscheines.

5.5 SONSTIGE ANGABEN

5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz

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

5.5.2 Vorstand

Zum Vorstand der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2019 sowie im Jahr 2020 bestellt:

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

5.5.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

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

5.5.4 Nachtragsbericht

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

Im Januar 2021 hat die Gesellschaft ihre Beteiligung an der HTH mit 0,25 Mio. USD auf 74 % erhöht. Die Gesellschaft wurde zudem unter der Garantie des „MT AURA M“ Leasing Finanzierung in Anspruch genommen. Im April 2021 hat die Gesell-

schaft einen Betrag von 1,0 Mio. USD in die HTH eingezahlt, wodurch sich die Beteiligungsquote auf ca. 79 % erhöhte.

In der HTH kam es im Rahmen von Cyberkriminalität zu einem Betrugsfall bei der Zahlung von der Garantieverpflichtung sowie einer Bareboatcharterzahlung. Bei der Zahlung von der Tochtergesellschaft an die Schiffseigentumsgesellschaft kam es zu dem Betrugsfall, in dem Emails und Rechnungen von unbekanntem Dritten manipuliert wurden, sodass von der HTH insgesamt ein Betrag in Höhe von ca. 1,679 Mio. USD an ein falsches Konto überwiesen wurde. Nach der Entdeckung des Betrages und Einschaltung der Staatsanwaltschaft konnten von der Empfängerbank 13 Teilbeträge in Höhe von insgesamt rd. 0,68 Mio. USD geblockt werden, während der Großteil des Geldes bereits von den noch unbekanntem Tätern abgeführt wurde. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung ist davon auszugehen, dass bei der HTH zumindest vorläufig mit einem Schaden von circa 1,0 Mio. USD zu rechnen ist.

Neben der Schädigung der Tochtergesellschaft ist auch ein direkter Schaden für die Gesellschaft denkbar: Zum einen ist nicht auszuschließen, dass die Gesellschaft nach wie vor aus der abgegebenen Garantie gegenüber der Schiffseigentumsgesellschaft in Höhe von 1,0 Mio. USD haftet, da der Betrag nicht beim Schiffseigentümer angekommen ist. Zum anderen kann sich ein außerordentlicher Verlust der Tochtergesellschaft auf den Beteiligungsansatz der Gesellschaft auswirken.

Ob der Schaden durch Ersatzansprüche gegen die beteiligten Parteien oder durch Versicherungen zumindest teilweise ausgeglichen werden kann, wird weiterhin geprüft. Die Ermittlungen der involvierten Behörden dauern zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung an. Die HAMMONIA Schiffsholding AG und die HTH haben Gespräche mit dem Gläubiger aufgenommen, um einen Zahlungsaufschub der Verbindlichkeiten zu erreichen.

5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, den Bilanzgewinn von 1.254.025,29 EUR vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen. Hintergrund sind die möglichen Zahlungsverpflichtungen und die damit verbundenen Finanzierungsrisiken, resultierend aus der Beteiligung an der AURA M und dem im Nachtragsbericht erwähnten Betrugsfall.

Hamburg, den 31. Mai 2021



Dr. Karsten Liebing
Vorstand

AUFSTELLUNG DES ANTEILS- BESITZES



6 Aufstellung des Anteils- besitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital 31.12.2020 EUR	Beteiligungs- höhe %	Ergebnis 2020
MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	3.473.848,41	78,85	312.106,04
MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	5.076.898,47	79,67	690.727,61
MS „HAMMONIA BALTICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	7.569.341,93	49,42	1.798.706,24
Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	3.970.076,08	72,46	-102.036,27
Verwaltung 2.500 TEU GmbH ³⁾	Hamburg	134.377,70	100,00	39.615,78
Verwaltung 7.800 TEU GmbH ³⁾	Hamburg	43.466,24	100,00	-9.527,50
MS „SAXONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ⁴⁾	Hamburg	-20.250.479,07	97,39	2.391.014,42 ¹⁾
FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG ⁵⁾	Hamburg	-11.848.102,22	51,23	1.879.214,84 ¹⁾
Verwaltung 3.100 TEU GmbH ⁶⁾	Hamburg	-22.562.457,08	100,00	-4.526,02 ¹⁾
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH i.L. ⁷⁾	Hamburg	-12.973.002,04	100,00	-12.998.913,24 ²⁾
Verwaltung MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ GmbH i.L. ⁷⁾	Hamburg	-19.712,42	50,00	-3.527,96 ²⁾

1) Gesellschaft ist insolvent

2) Gesellschaft befindet sich in Liquidation

3) Jahresabschluss 31.12.2019

4) Jahresabschluss 30.09.2017

5) Jahresabschluss 01.05.2017

6) Jahresabschluss zum 09.10.2017

7) Jahresabschluss zum 31.12.2017



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

7 Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2020 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG bei Beteiligungserträgen von 1.520 TEUR (im Vorjahr: 378 TEUR) einen Jahresüberschuss auf Vorjahresniveau von 1.254 TEUR (im Vorjahr: 1.216 TEUR) erwirtschaftet.

2020 war für uns alle ein äußerst denkwürdiges Jahr. Die COVID-19-Pandemie führte zu starken Verwerfungen auf den globalen Schifffahrtmärkten. Während das erste Halbjahr 2020 von einer hohen unbeschäftigten Containerschiffskapazität geprägt gewesen war, setzte im zweiten Halbjahr überraschend schnell und dynamisch eine nahezu vollständige Erholung der Linienschifffahrt ein. Zum Jahresende wiesen alle Containerschiffssegmente im Vorjahresvergleich bei den Charterraten zweistellige Wachstumsraten auf und der Anteil beschäftigungsloser Kapazität tendierte gegen nahezu null.

Wie Sie dem Grußwort des Vorstands und dem Lagebericht entnehmen können, konnten wir an dem starken Anstieg der Charterraten in 2020 in Teilen partizipieren. Hierzu verweisen wir auf die Aussagen des Vorstands.

In 2020 hat sich HAMMONIA erstmals an einem Suezmax Tanker beteiligt, dem MS „AURA M“. Wie im Rahmen der Ad-Hoc-Mitteilung am 21. Mai 2021 veröffentlicht, wurden wir in 2021 leider Opfer eines Betrugsfalls in Form von Cyber Fraud. Aufgrund der Manipulation von Email-Korrespondenz und Rechnungen wurde von der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG insgesamt ein Betrag in Höhe von ca. 1,679 Mio. USD an ein falsches Konto überwiesen. Die Ermittlungen dauern an, der Vorstand hat den Aufsichtsrat sehr regelmäßig über den aktuellen Stand informiert.

Arbeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020

Auch im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG die Geschäftsführung des Vorstands überwacht und stand ihm dabei beratend zur Seite. Der Aufsichtsrat hat alle ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben mit großer Sorgfalt wahrgenommen. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat während und außerhalb der gemeinsamen Sitzungen stets zeitnah und umfassend über die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft und die finanzielle Lage informiert sowie über die aktuelle Branchenentwicklung und den Sachstand der Schiffsbeteiligungen berichtet. Speziell der Aufsichtsratsvorsitzende stand auch außerhalb der gemeinsamen Sitzungen in einem engen Kontakt zum Vorstand. Auf diesem Weg war der Aufsichtsrat stets zeitnah in alle für die Gesellschaft bedeutenden Geschäftsvorfälle einbezogen und hat, soweit nach Gesetz oder Satzung erforderlich, die notwendigen Beschlüsse gefasst.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Im Berichtsjahr hat es keine Veränderungen bei der Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat gegeben.

Dr. Karsten Liebing leitete die HAMMONIA Schiffsholding AG unverändert als Alleinvorstand.

Der Aufsichtsrat setzte sich aus seinem Vorsitzenden Werner Berg sowie Michael Hummel und Andreas Uibelesen zusammen. Vor dem Hintergrund des lediglich aus drei Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrats sieht dieser nach wie vor von der Bildung von Ausschüssen ab. Diese würden nicht zu einer Effizienzsteigerung seiner Arbeit führen.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Berichtsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat insgesamt fünf ordentliche und eine außerordentliche Sitzung abgehalten. Diese fanden an den Tagen 22. April, 28. April, 18. Juni, 18. September, 18. November (außerordentliche Sitzung) sowie 11. Dezember 2020 statt. Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie wurden die Sitzungen mehrheitlich als Video-/Telefonkonferenzen abgehalten, um den Gesundheitsschutz der Teilnehmer zu gewährleisten. Auf diesen Sitzungen wurden neben dem jeweils aktuellen Bericht des Vorstands über die Entwicklung der Schifffahrts- und Finanzmärkte und des Sachstands zu den Schiffsbeteiligungen sowie der Jahres-/Budgetplanung die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte behandelt:

- Ermächtigung des Vorstandes zur Investition in den Tankerneubau „AURA M“;
- Verabschiedung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie des Berichts des Aufsichtsrats für das Jahr 2019;
- Verabschiedung des Halbjahresabschlusses 2020;
- Vorbereitung und Durchführung der ordentlichen Hauptversammlung 2020 am 18. Juni 2020 (virtuelle Hauptversammlung) und Besprechung der Beschlussvorlagen;
- Ermächtigung des Vorstandes zur Refinanzierung 11/2020 des MS HAMMONIA BALTICA und
- Fragen der Corporate Governance.

Alle drei Aufsichtsratsmitglieder haben, mit Ausnahme der Sitzung am 18. September 2020, an der ein Aufsichtsratsmitglied entschuldigt fehlte, an allen Sitzungen teilgenommen.

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020

Der von der ordentlichen Hauptversammlung am 18. Juni 2020 gewählte Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020, die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat dem vom Vorstand gemäß den Regelungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellten Jahresabschluss

samt Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Rechtzeitig vor der Bilanzaufsichtsratssitzung am 17. Juni 2021 lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats die vorgenannten Abschlussunterlagen nebst dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers vor. Zuvor wurden Einzelabschlüsse und vorläufige Zahlen – soweit vorliegend – in einer Sitzung des Aufsichtsrats am 7. Mai 2021 im Beisein des Abschlussprüfers besprochen. Beide Sitzungen fanden vor dem Hintergrund der anhaltenden COVID-19-Pandemie als Videokonferenzen statt.

Somit hatte der Aufsichtsrat ausreichend Zeit für eine eigene Prüfung der Unterlagen. Auf der Bilanzaufsichtsratssitzung erörterte der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand und in Anwesenheit eines Vertreters des Abschlussprüfers eingehend die Abschlussunterlagen. Dabei beantwortete der Vertreter des Abschlussprüfers sämtliche Fragen des Aufsichtsrats und ging detailliert auf zuvor festgelegte Prüfungsschwerpunkte ein. Zudem bestätigte er, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem geeignet ist, den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Nach seiner eigenen umfassenden Prüfung hat der Aufsichtsrat keine Einwendungen erhoben und sich dem Prüfungsergebnis des Abschlussprüfers angeschlossen. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2020 samt Lagebericht gebilligt, womit dieser gem. § 172 AktG festgestellt ist.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand für die stets konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Berichtsjahr 2020.

Hamburg, den 17. Juni 2021



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



BESTÄTIGUNGS-
VERMERK DES
UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSS-
PRÜFERS

8 Bestätigungs- vermerk des unabhängigen Abschluss- prüfers

An die HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

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

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, den 11. Juni 2021

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

(Arp)
Wirtschaftsprüfer



IMPRESSUM

KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

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

IR-KONTAKT

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

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

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2021