



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

GESCHÄFTSBERICHT

2024

Eckdaten

Schiffsportfolio (per 31.12.2024)

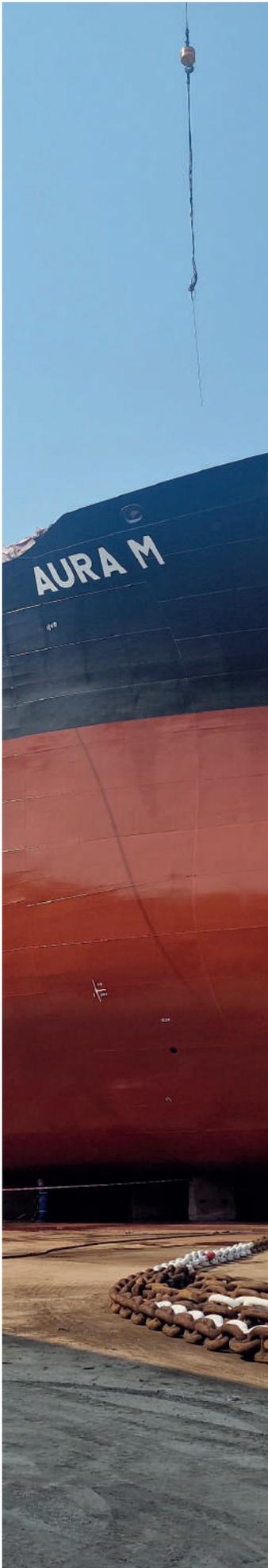
	LUTETIA	BALTICA	AURA M	ATHENE	ARTEMIS
Schiffstyp	Container-schiff	Container-schiff	Crude Tanker	Produkten-tanker	Produkten-tanker
Baujahr	2005	2011	2020	2015	2016
TEU / DWT	3.091	2.798	157.000	49.708	49.708
Beteiligt seit	2019	2019	2020	2022	2022

Finanzbeteiligungen (per 31.12.2024)

	Felicity	Flair	Finesse	Fierce
Schiffstyp	Multipurpose/ HeavyLift	Multipurpose/ HeavyLift	Multipurpose/ HeavyLift	Multipurpose/ HeavyLift
Baujahr	2022	2021	2021	2021
TEU / DWT	14.000	14.000	14.000	14.000
Beteiligt seit	2023	2023	2023	2023

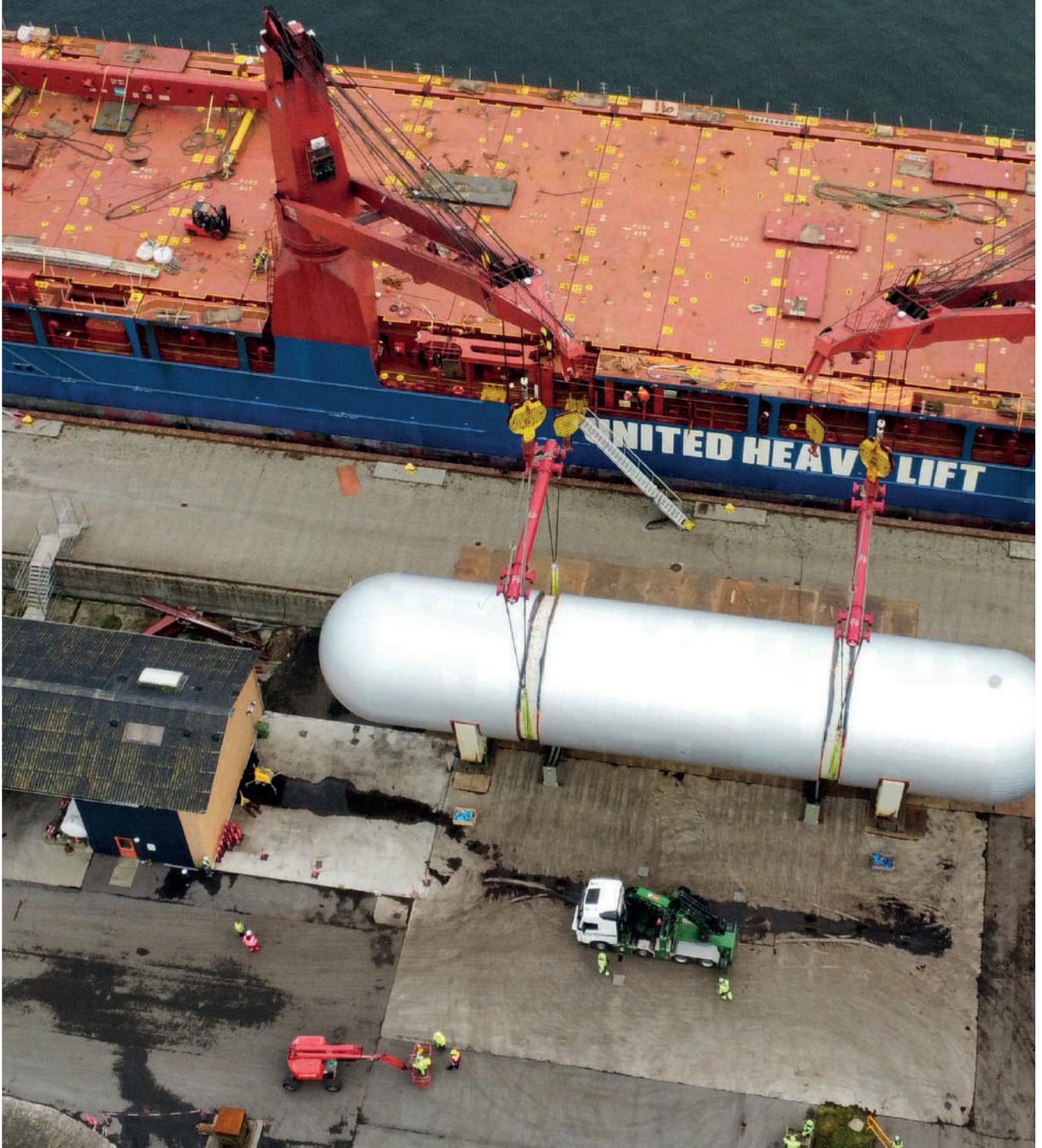
Finanzkennzahlen

in TEUR	2024	2023
Jahresüberschuss	5.102	3.890
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-503	-321
Cashflow aus Investitionstätigkeit	1.996	3.290
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	0	-1.971



1 Begrüßung	05
2 Aktie	09
3 Lagebericht	12
3.1 Grundlagen des Unternehmens	12
3.1.1 Historie	12
3.1.2 Allgemeines	12
3.1.3 Steuerungssystem	12
3.2 Wirtschaftsbericht	12
3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	12
3.2.2 Geschäftsverlauf	17
3.2.3 Beteiligungen	18
3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	18
3.3.1 Ertragslage	18
3.3.2 Finanzlage	19
3.3.3 Vermögenslage	20
3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich	20
3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	21
3.4.1 Prognosebericht	21
3.4.2 Risikobericht	27
3.4.3 Chancenbericht	30
3.5 Abhängigkeitsbericht	31
4 Jahresabschluss	34
4.1 Bilanz	34
4.1.1 Aktiva	34
4.1.2 Passiva	35
4.2 Gewinn- und Verlustrechnung	36
5 Anhang	38
5.1 Allgemeine Angaben zum Unternehmen	38
5.2 Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	38
5.2.1 Allgemeine Angaben	38
5.2.2 Größenmerkmale	38
5.3 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	38
5.3.1 Anlagevermögen	38
5.3.2 Umlaufvermögen	38
5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten	38
5.4 Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	38
5.4.1 Erläuterungen der Bilanz	38
5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	40
5.5 Sonstige Angaben	41
5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz	41
5.5.2 Vorstand	41
5.5.3 Aufsichtsrat	41
5.5.4 Nachtragsbericht	41
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag	41
6 Aufstellung des Anteilsbesitzes	43
7 Bericht des Aufsichtsrats	45
8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	49

BEGRÜßUNG



1 Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2024 war für die HAMMONIA Schiffsholding AG von bedeutenden Entwicklungen geprägt. Unsere Beteiligungen an Einschiffsgesellschaften wurden weiter optimiert, wobei wir gezielt in strategisch relevante Schifffahrtsgesellschaften investiert haben. Diese Maßnahmen trugen dazu bei, unsere Marktposition zu stärken und die Resilienz unseres Portfolios gegenüber den volatilen Bedingungen der globalen Schifffahrtsindustrie zu erhöhen.

Die allgemeinen Rahmenbedingungen der Schifffahrtsmärkte waren 2024 von starken Schwankungen geprägt. Während der Containerschifffahrtmarkt nach den Boomjahren 2021 und 2022 zunächst unter Druck stand, entwickelte sich das Segment im Jahresverlauf trotz Rekordablieferungen neuer Schiffe insgesamt positiver als erwartet. Eine anhaltend stabile Nachfrage, Umleitungen aufgrund geopolitischer Unsicherheiten sowie strukturelle Veränderungen in den Handelsströmen führten dazu, dass sich die Frachtraten teilweise erholten und eine stabilere Marktentwicklung einsetzte.

Insbesondere der Tankschiffmarkt entwickelte sich sehr dynamisch. Der anhaltende Konflikt in der Ukraine sowie die Neuausrichtung der globalen Öl- und Gasströme führten zu einer erhöhten Nachfrage nach Tankkapazitäten, insbesondere für Rohöl- und Produktentanker. Die durch Sanktionen veränderten Handelsrouten, längere Transportwege sowie eine begrenzte Neubaukapazität sorgten für attraktive Charraten und eine insgesamt positive Marktentwicklung in diesem Segment.

Dennoch blieben Herausforderungen bestehen, insbesondere durch volatile Energiekosten, regulatorische Änderungen im Emissionshandel und geopolitische Unsicherheiten.

Vor diesem Hintergrund hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG darauf konzentriert, ihr Portfolio strategisch weiterzuentwickeln und gezielt auf Marktchancen im Tankschiff- und Multipurposesegment zu reagieren.

Finanzielle Performance

Trotz der Herausforderungen im Marktumfeld konnten wir eine solide finanzielle Performance erzielen. Unsere konservative Finanzstrategie und das effektive Risikomanagement haben es ermöglicht, stabile Erträge zu erwirtschaften und unsere finanzielle Stabilität weiter zu festigen. Im Geschäftsjahr 2024 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG ein Jahresergebnis in Höhe von 5.102 TEUR am oberen Ende der Prognosebandbreite erzielt.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor war die positive Entwicklung unserer Beteiligungen. Die Erträge aus Beteiligungen weiteten sich auf 3.034 TEUR (Vj. 1.296 TEUR)

aus. Hinzu kamen im Vergleich zum Vorjahr verminderte sonstige betriebliche Erträge von 2.456 TEUR (Vj. 3.314 TEUR), im Wesentlichen resultierend aus der Zuschreibung (Rücknahme von in Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen) von Anteilen an der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG (1.972 TEUR).

Insbesondere im Tankschiffsegment konnten wir von den attraktiven Marktbedingungen profitieren. Unsere gezielten Investitionen in renditestarke Schifffahrtsgesellschaften haben dazu beigetragen, die Ertragskraft unseres Portfolios weiter zu stärken. So lieferte der Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ einen Beitrag zum Jahresergebnis 2024 der HAMMONIA Schiffsholding AG in Höhe von 1.837 TEUR.

Ein bedeutender Meilenstein war zudem der Abschluss neuer Charterverträge für unsere Schiffe AURA M und HAMMONIA BALTICA. Diese langfristigen Vereinbarungen sichern nicht nur stabile Einnahmen, sondern bestätigen auch die hohe Nachfrage nach modernen und effizienten Schiffen in unserem Portfolio. Die HAMMONIA BALTICA trug mit 1.205 TEUR zum Jahresergebnis 2024 der HAMMONIA Schiffsholding AG bei.

Darüber hinaus hat sich die Entwicklung unserer Profit-Split-Vereinbarungen weiterhin als äußerst erfreulich erwiesen. Die stabilen und attraktiven Einnahmen aus diesen Vereinbarungen haben erheblich zur finanziellen Robustheit unseres Unternehmens beigetragen. Insbesondere in einem volatilen Marktumfeld bietet dieses Modell eine wertvolle zusätzliche Ertragsquelle und unterstreicht die Vorteile unserer diversifizierten Beteiligungsstrategie.

Ausblick

Für das laufende Geschäftsjahr 2025 bleiben wir optimistisch, jedoch wachsam gegenüber den dynamischen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche. Wir werden weiterhin unsere Strategie der gezielten Investitionen und des aktiven Portfoliomanagements verfolgen, um nachhaltiges Wachstum zu gewährleisten und den Unternehmenswert langfristig zu steigern. Wir erwarten unter Berücksichtigung unserer Einzelplanannahmen, die vor dem Hintergrund der derzeitigen Unsicherheit in den Märkten erstellt wurden, dass sich das Jahresergebnis 2025 der HAMMONIA Schiffsholding AG in einer Bandbreite von 0,3 bis 8,0 Mio. EUR bewegen wird.

Ergebnisbeiträge werden unter anderem erneut von der HAMMONIA BALTICA stammen – für das Schiff haben wir eine zweijährige Anschlusscharter unmittelbar nach Rücklieferung aus der bestehenden Charter bei Maersk zu 25.000 USD/Tag abzgl. 1,75 % Kommissionen für eine Laufzeit von mindestens 23 Monaten (maximal 26 Monate) zzgl. einer möglichen Verlängerungsoption vereinbaren können. Der Ergebnisbeitrag beinhaltet einen gegenläufigen Effekt aufgrund einer um wenige Monate vorgezogenen Klasedocking des Schiffes.

Zudem erwarten wir einen positiven Beitrag aus der AURA M. Für die bisherige Leasingfinanzierung, deren Laufzeit im April 2025 endete, konnten wir eine attraktive Refinanzierung unter strikter Begrenzung jeglicher Rückgriffsrechte auf die HHX mit einer Laufzeit von fünf Jahren vereinbaren, so dass der weitere Betrieb des Schiffes auch finanzierungsseitig langfristig gesichert ist. In diesem Zusammenhang nutzt die HAMMONIA Schiffsholding AG zusätzlich die gute Marktentwicklung und erreicht einen starken Liquiditätsüberschuss aus der Refinanzierung. Auf Basis dieser Transaktion hat die HAMMONIA Schiffsholding AG ihre bisherigen Mitgesellschafter herausgekauft und ist nun alleinige Gesellschafterin des Schiffes. Gleichzeitig erfolgte der Wechsel in die deutsche Tonnagesteuer. Im weiteren Verlauf des Jahres liefert die Beteiligung damit einen steuerbegünstigten Ergebnisbeitrag.

Trotz des für die HAMMONIA Schiffsholding AG positiven Ausblicks auf das laufende Geschäftsjahr 2025 sehen wir uns gleichzeitig einer zunehmenden globalen Unsicherheit gegenüber. Die handelspolitische Ausrichtung der erneuten US-Präsidentschaft von Donald Trump könnte zu verstärktem Protektionismus und veränderten Handelsströmen führen. Insbesondere die bereits verkündeten und/oder mögliche neue Zölle oder Handelsbeschränkungen auf asiatische und europäische Waren könnten direkte Auswirkungen auf die Containerschifffahrt und die Nachfrage nach Transportkapazitäten haben.

Zudem bleibt der Konflikt in der Ukraine ein zentraler Unsicherheitsfaktor, dessen geopolitische und wirtschaftliche Auswirkungen weiterhin die globalen Lieferketten beeinflussen. Die Sanktionen gegen Russland sowie potenzielle neue Konflikte in geopolitischen Spannungszonen stellen Herausforderungen für die internationale Schifffahrt dar.

Nicht zuletzt beobachten wir die zunehmenden protektionistischen Tendenzen weltweit mit Sorge. Die Fragmentierung globaler Handelsbeziehungen könnte langfristig zu einer regionaleren Struktur des Welt Handels führen, was auch Anpassungen in unseren strategischen Überlegungen erfordert.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist die mögliche Wiederaufnahme der ungehinderten Passage durch den Suezkanal, nachdem viele Reedereien aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer gezwungen waren, alternative Routen um das Kap der Guten Hoffnung zu wählen. Eine Rückkehr zu kürzeren Transitzeiten durch den Suezkanal könnte die Nachfrage nach Transportkapazitäten wieder reduzieren, was sich potenziell auf die Frachtraten auswirken könnte. Gleichzeitig könnte eine anhaltende Unsicherheit oder erneute Blockade der Passage weiterhin für Kapazitätsengpässe und verlängerte Transportzeiten sorgen.

Chancen durch Wiederaufbaumaßnahmen

Trotz dieser Unsicherheiten ergeben sich auch neue Chancen für die Schifffahrtsbranche. Insbesondere der zukünftige Wiederaufbau der Ukraine sowie der vom Konflikt betroffenen Regionen im Nahen Osten

wird erhebliche Transportkapazitäten erfordern. Der verstärkte Bedarf an Baustoffen, Maschinen und Industrieanlagen könnte zu einem deutlichen Anstieg der Frachtraten in bestimmten Marktsegmenten führen, insbesondere bei Bulk-Carriern und Mehrzweckfrachtern.

Wir werden diese Entwicklungen aufmerksam beobachten und gezielt Chancen nutzen, die sich aus den steigenden Transportvolumina im Zuge der Wiederaufbauprojekte ergeben. Unsere diversifizierte Marktpositionierung und unser flexibles Investitionsmanagement ermöglichen es uns, auf solche Marktveränderungen schnell und strategisch zu reagieren.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Aktionärinnen und Aktionären für Ihre Treue zu unserem Unternehmen sowie beim Aufsichtsrat für die stets konstruktive und effektive Zusammenarbeit bedanken. Ein besonderer Dank geht an Herrn Andreas Uibelesen, der nach siebzehnjähriger Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat zum Jahresende 2024 sein Amt niedergelegt hat. Ihm folgte zum 1. Januar 2025 mit Herrn Dr. Jan Klasen das bereits gewählte Ersatzmitglied nach.

Mit freundlichen Grüßen

Hamburg, den 13. Mai 2025

Vorstand





AKTIE

2 Aktie

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

2024 war ein starkes Börsenjahr mit zweistelligen Kursgewinnen. Die Zinssenkungen der Notenbanken und die starke US-Wirtschaft hatten stärkeres Gewicht für die Anleger als geopolitische Konflikte, die Wiederwahl Donald Trumps zum US-Präsidenten, in Europa der zunehmende Rechtsruck oder in Deutschland die schwache Entwicklung der Wirtschaft. Der US-Leitindex Dow Jones legte um 13 % zu, der S&P 500 gewann 23 % an Wert hinzu, der technologielastige Nasdaq 100 verbuchte sogar ein Plus von fast 25 %. Der deutsche Leitindex DAX stieg um fast 19 % auf 19.909 Zähler, Anfang Dezember 2024 wurde ein neuer Bestwert von 20.522 Punkten erreicht. Möglich war dieses starke Kursplus angesichts der schwächelnden deutschen Wirtschaft, da die im DAX notierten Großkonzerne ihre Erlöse überwiegend im Ausland verdienen.

Für Schifffahrtsaktien war 2024 zumeist ein zerteiltes Jahr. Im ersten Halbjahr 2024 verbuchten Aktien aus allen Schiffssegmenten starke Kursgewinne unter Erreichen neuer Rekordwerte, was zunächst auf das beste Jahr für Schifffahrtsaktien seit dem Superzyklus 2004 bis 2008 hindeutete. Aktien im Container-Segment profitierten von der über den Erwartungen liegende Nachfrage nach Containertransporten, geprägt durch eine sehr starke Nachfrage in den USA. Die Charraten wurden durch eine höhere Nachfrage nach Tonnage weiter getrieben, verursacht durch die Störungen im Roten Meer und den damit verbundenen längeren Ausweichrouten im Europa-Asien-Verkehr über das Kap der Guten Hoffnung. Diese Kombination hat sich positiv auf die durchschnittlichen Frachtraten ausgewirkt. Auch nach dem erreichten Peak im dritten Quartal 2024 konnten sich die Frachtraten entgegen den Erwartungen weiter auf einem hohen Niveau halten. Trotz der inflationsbedingten gestiegenen Stückkosten (Marktteilnehmer berichten von einem rund 30 % erhöhten Kostenniveau als vor der Corona-Pandemie) konnten die Container-Reeder ihre Jahresergebnisse 2024 in Kombination mit Einsparungsmaßnahmen teils deutlich steigern. Aktien von Tanker-Reedereien befanden sich analog zu den Zuwächsen der Spotraten in 2024 zunächst auch

deutlich im Aufwind, angeführt von VLCC-Eigentümern. Im Herbst 2024 mündeten schlechter als erwartete Spotraten für Crude Tanker und Produktentanker in Verbindung mit zunehmenden Sorgen hinsichtlich der Marktentwicklung im kommenden Jahr in stark sinkenden Aktienkursen. Insbesondere die Unsicherheiten im Hinblick auf den Ausgang der US-Präsidentschaftswahl und deren Auswirkungen auf die Tankschiffmärkte drückten die Kurse. Die Wiederwahl von US-Präsident Donald Trump und die fragliche Ausrichtung seiner zukünftigen Russland-Politik bergen erhebliche Marktrisiken. Für Investoren in Tankschiffaktien war 2024 daher insgesamt ein enttäuschendes Jahr. Lloyds List hat ausgewertet, dass die betrachteten 35 Schiffsaktien (über alle Assetklassen verteilt) auf Jahres-sicht keine Gewinne verbuchen konnten und im Durchschnitt unverändert zu Jahresbeginn notierten – nur Container- und MPP-Aktien wiesen Kurszuwächse auf.

Entsprechend verbuchte der Clarkson Containership Timecharter Rate Index im Jahr 2024 starke Zuwächse. Auf Jahressicht hat sich der Index mehr als verdoppelt. Das Zeitcharteräquivalent für eine theoretische Atlantik-Rundreise (Produktentanker, Atlantic Basket) war im Jahresverlauf 2024 erneut Schwankungen unterworfen. Auf einen ab Sommer bis Anfang Oktober 2024 anhaltenden Negativtrend folgte eine Erholung des Atlantic Basket, die jedoch per Jahresende nicht zum Ausgleich der vorherigen Verluste reichte. Der Atlantic Basket notierte zum Jahresende fast 30 % unter dem Niveau zu Jahresbeginn 2024. Die 1-Jahrescharraten für Suezmax Tanker (Moderner Suezmax mit Scrubber, ohne Eco-Bonus) entwickelte sich über die erste Jahreshälfte 2024 hinaus sehr stabil, gab dann bis Jahresende inmitten der Marktschwäche deutlich nach. Zum Jahresende 2024 ergab sich ein Rückgang von ebenfalls fast 30 %.

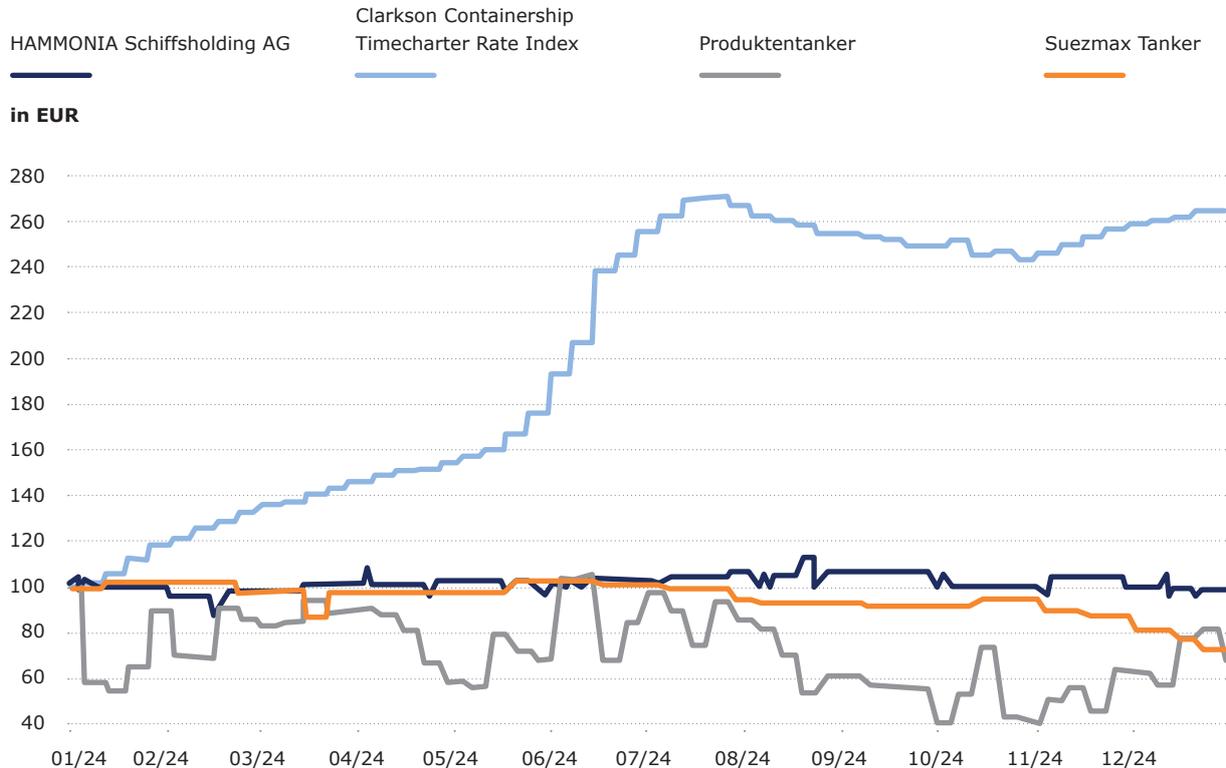
Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG hat sich aufgrund des diversifizierten Portfolios aus Container- und Tankschiffen in verschiedenen Teilsegmenten auch im Geschäftsjahr 2024 stabil und damit besser als der Gesamtmarkt entwickelt. Zum Jahresende 2024 notierte die HAMMONIA Aktie mit 282 EUR leicht unter dem Kurs zu Beginn des Geschäftsjahres von 284 EUR. Zumeist bewegte sich die HAMMONIA Aktie in einer Kursspanne von etwa 275 bis 295 EUR, wobei es erneut starke kurzfristige Ausschläge nach unten (Jahrestief: 250 EUR) und oben (Jahreshoch: 320 EUR) gab. Analog zum Vorjahr blieb das in der Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG gehandelte Volumen gering.

Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG

in EUR



Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zum Clarkson Containership Timecharter Rate Index sowie Zeitcharteräquivalent für eine theoretische Atlantik-Rundreise (Produktentanker) bzw. 1-Jahreszeitcharterraten (Suezmax Tanker)*



Container: Containership Timecharter Rate Index; basierend auf USD/Tag per TEU (Daten von Clarkson Research Limited)
 Produktentanker: Atlantic Basket (Daten von Clarkson Research Limited)
 Suezmax Tanker: Moderner Suezmax mit Scrubber, ohne Eco-Bonus (Daten von Clarkson Research Limited)

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	36.468.748,00 EUR (Vj. 37.923.092,00 EUR)
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	56,00 EUR
Aktionärsstruktur	HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG: Ca. 39,6 %; HAMMONIA Schiffsholding und Beteiligungs GmbH & Co. KG: Ca. 8,7 % Freefloat: Ca. 49 %
Ergebnis je Aktie	37,40 EUR (im Vorjahr: 28,52 EUR)

AKTIENKURSE IM BERICHTSJAHR

Höchstkurs	20.08.2024	320,00 EUR
Tiefstkurs	15.02.2024	250,00 EUR
Anfangskurs	02.01.2024	284,00 EUR
Schlusskurs	30.12.2024	282,00 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“). Davon abgewichen wird in der Regel nur bei Minderheitsbeteiligungen, ohne dass dadurch die Nutzung der Tonnagesteuer beeinträchtigt würde.

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

3.1.3 Steuerungssystem

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

Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Betriebskapitals je Schiff in die konsolidierte Rechnung einfließen. Die operative

Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Schiffsflotte sowie der Chartereinnahmen pro Tag.

Grundsätzlich sichern positive Entwicklungen an den Schiffsmärkten und die erfolgten Charterverlängerungen bei akzeptablen Kreditrisiken auf Seiten der Charterer die Liquiditätsentwicklung der Schiffsgesellschaften. Voraussetzung hierfür ist die technische Verfügbarkeit der Schiffe im Rahmen der geplanten Einsatztage pro Jahr, die damit einen größeren Stellenwert einnimmt als noch in der Vergangenheit.

Der faktische Entfall von Zahlungsgarantien bzw. deren signifikante Begrenzung verschieben den Fokus der Steuerungsgröße von der Liquiditätsentwicklung hin zur operativen Verfügbarkeit der Schiffe in der HAMMONIA Schiffsholding AG-Flotte als wichtigster Faktor für die Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit.

Für Neuinvestitionen wird ein ausgewogenes Rendite-Risiko-Profil angestrebt. Die Möglichkeit eines Totalverlustes soll minimiert werden und andererseits soll eine Partizipation an einer Markterholung ermöglicht werden.

3.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingung

Der internationale Währungsfonds (IWF) geht für das Jahr 2024 von einem Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,2 % (Vj. 3,3 %) aus. Insgesamt hat sich die Weltwirtschaft stabil entwickelt, wenngleich in der zweiten Jahreshälfte einige asiatische und europäische Volkswirtschaften enttäuschende Daten veröffentlicht hatten. Dabei hat sich der Rückgang der Inflationsraten fortgesetzt. Die Teuerungsrate der Weltverbraucherpreise nahm von 6,7 % in 2023 auf 5,7 % in 2024 ab. In vielen Volkswirtschaften lag die Kerninflation bei den Dienstleistungspreisen noch über den Durchschnittspreisen vor dem Beginn der Corona-Pandemie, während die der Warenpreise auf oder unter den Trend zurückgegangen ist. Mit Blick auf den Welthandel (Waren und Dienstleistungen) rechnet der IWF für 2024 mit einer Steigerung um 3,4 % (Vj. 0,7 %).

Die Welthandelsorganisation (WTO) erwartet für das Jahr 2024 eine Wachstumsrate des globalen Welthandels (Waren) in Höhe von 2,7 %. Im Oktober 2024 hatte die WTO im Rahmen ihres letzten Updates den Prognosewert für 2024 leicht um 0,1 % angehoben. Wie erwartet ist die Inflation in den Industrieländern zurückgegangen, was sich bereits in Zinssenkungen widerspiegelte, was wiederum den Konsum und die Investitionen ankurbelte und damit auch die Nachfrage nach Importen. Allerdings sei das Handelswachstum in den europäischen Ländern geringer als angenommen ausgefallen, was sowohl den Import als auch den Export beeinflusst habe. Demgegenüber lag das Exportwachstum in den asiatischen Ländern über den Erwartungen. Es gab also bemerkenswerte Verschiebungen im regionalen Handelswachstum.

Die anhaltende Krise im Roten Meer hat dem britischen Schiffsmakler Clarkson zu Folge zu einer Reduzierung der Suezkanal-Durchfahrten in Höhe von 70 % geführt. Die größten Rückgänge betrafen vor allem Container- und LNG-Tankschiffe. Mehr als 100 Schiffe wurden seit Beginn der Krise im Roten Meer zum Jahresende 2023 von den Huthi-Rebellen angegriffen. Ägypten vermeldete, durch das Umschiffen des gebührenpflichtigen Suezkanals bis Anfang November 2024 einen finanziellen Schaden in Höhe von 6 Mrd. USD erlitten zu haben.

Der Datendienstleister Kpler hat ermittelt, dass mittlerweile weltweit fast jedes achte Schiff zur Schattenflotte gehört, also zu Schiffen, welche gegen Handelssanktionen verstoßen (in Verbindung mit weiteren Kriterien wie unbekanntem Schiffseigentümer oder Sicherheitsmanager, keine übliche Klassifikationsgesellschaft, keine übliche P&I-Versicherung, Schiffsalter über 20 Jahre etc.). Seit Anfang 2022 nahm die Zahl der Schiffe im Segment über 5.000 Bruttoreaumzahl, welche teilweise verdeckt operieren und mutmaßlich für verbotene Geschäfte genutzt werden, von rund 100 stark auf 2.967 zu. Ferner zu berücksichtigen seien fast 700 Schiffe, die aufgrund von Embargoverstößen schon offiziell sanktioniert wurden. Das würde insgesamt 12,6 % der Weltflotte ausmachen. Wichtige Stützpunkte der Schattenflotte lägen in China, den Vereinigten Arabischen Emirate, der Türkei, Griechenland und Indien. Im Rahmen des Ende Dezember 2024 von der EU beschlossenen 15. Sanktionspakets gegen Russland soll mehr als 50 Schiffen der Schattenflotte Russlands das Anlaufen in europäischen Häfen verboten werden.

Containerschiffmarkt

Die andauernden Störungen im Roten Meer hatten im Jahr 2024 erhebliche Auswirkungen auf den globalen Warenhandel. Die gestiegene Tonnenmeilen-Nachfrage durch den Umweg über das Kap der Guten Hoffnung mündete Alphasliner zu Folge in einer zusätzlichen benötigten Kapazität von 10 bis 15 %. Durch diesen Effekt hat der Containerschiffmarkt die enorme neu in den Markt gelieferte Tonnage von insgesamt 463 Einheiten mit 2,9 Mio. TEU unerwarteterweise relativ gut absorbiert. Damit ging 2024 als das Jahr mit der höchsten Kapazitätsausweitung in die Geschichtsbücher ein. Per Ende Dezember 2024 legte die globale Containerflotte auf 7.190 Einheiten mit 31,4 Mio. TEU zu. Trotz des Flottenwachstums betrug der Anteil der inaktiven Flotte zum Jahresende 2024 nur noch 0,6 % und lag auch auf Jahressicht durchschnittlich bei nur 0,7 % – das ist der geringste Jahresdurchschnittswert, den Alphasliner seit Beginn der regelmäßigen Reports in 2009 je ermittelt hat. Weitere 1,7 % der Kapazität befand sich zur Reparatur in Werften. Gleichzeitig blieb das Recyclingvolumen mit 61 Einheiten mit 98.319 TEU gering, obwohl mittlerweile 13,9 % der Flotte mindestens 20 Jahre alt ist.

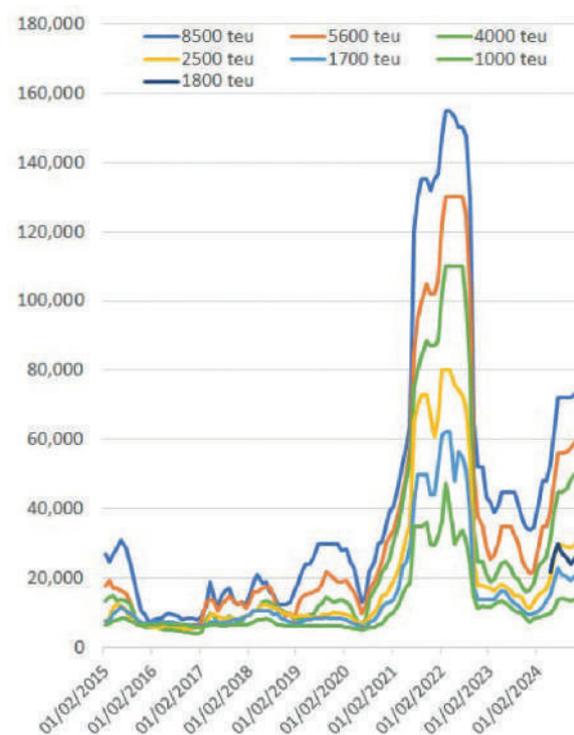
Nach einem Rücksetzer zu Jahresbeginn 2024 hatten sich die Charraten auf dem Containerschiffmarkt Mitte März 2024 erstmals wieder stabil gezeigt und bis zur Jahresmitte 2024 deutliche Zuwächse verbucht. Hiernach entwickelten sich die Charraten stabil bis leicht rückläufig, weiter gestützt durch den Mangel

an sofort verfügbarer Tonnage in mehreren Größenklassen und setzten zum Jahresende ihren Anstieg fort. Auch wenn die letzten Wochen des Jahres 2024 am Chartermarkt nach einem zuvor sehr lebhaften November ruhiger verliefen, stellte 2024 insgesamt das beste Jahr abseits der Corona-Pandemie dar. Der Alphasliner Charter Rate Index (ACI) notierte im Dezember 2024 fast dreifach so hoch wie zu Jahresbeginn 2024 und kletterte damit auf sein bisher bestes Niveau außerhalb der außergewöhnlichen Nachfrageboomjahre 2021 und 2022 im Rahmen der Corona-Pandemie. Die Charraten* für die relevanten Größensegmente haben sich im Vergleich zum Jahresende 2023 per Dezember 2024 mehr als verdoppelt.

Größe in TEU	Dezember 2024 USD/Tag	Dezember 2023 USD/Tag	Veränderung in %
4.000	50.000	16.750	+199
2.500	30.000	11.250	+167

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet).

Zeitcharraten-Entwicklung Containerschiffe bis Dezember 2024*



*Quelle: Alphasliner Weekly Newsletter 01 2025

2024 war für die führenden Linien-Reedereien das drittlukeativste Jahr der Schifffahrtsgeschichte. Trotz der erhöhten Kosten für die Umleitungen der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung lagen die Nettogewinne der führenden Linien-Reedereien bereits per

30. September 2024 oberhalb der Jahresergebnisse 2020 und 2023 (die einzig vergleichbaren Jahre außerhalb der Corona-Boomjahre 2021 und 2022). Kostensteigerungen ergaben sich insbesondere im Bereich der Treibstoffe, Personal und im Containerumschlag, aber ebenso durch die Einbeziehung der Schifffahrt in das EU-Emissionshandelssystem zum 1. Januar 2024 und der CO2 Emissionszertifikate. Demgegenüber standen erhebliche Einsparungen bei der Kanalmaut aufgrund nicht mehr erfolgter Durchfahrten durch den Suez-Kanal.

Trotz der bis Jahresende 2024 gestiegenen Neubaupreise wurden weitere Neubauorder erteilt. Im Segment 2.600/2.900 TEU kletterte der Neubaupreis durchschnittlich von 41,3 Mio. USD per Januar 2024 auf 43,5 Mio. USD per Dezember 2024. Die Preise für fünf Jahre alte Schiffe legten gemeinsam mit den Charraten zu, wobei sie sich segmentübergreifend zum Jahresende 2024 einem Niveau von 80 % der Neubaupreise näherten (zu Jahresbeginn waren sie unter 70 % gefallen). Für ein fünf Jahre altes Schiff des Segments 2.600/2.900 TEU (modernes Eco Design) nahm der Secondhandpreis durchschnittlich von 28,5 Mio. USD stark auf 36 Mio. USD zu.

Tankschiffmarkt

Der Tankschiffmarkt blieb 2024 hinter den Erwartungen zurück. Zum Jahresende 2024 lagen die Zeitcharteräquivalente vieler Segmente auf ihrem niedrigsten Niveauseit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts. BRS Shipbroker führt dies auf mehrere Faktoren zurück: Zum einen hat sich der chinesische Ölbedarf normalisiert und China scheint demnach nicht mehr der Haupttreiber der globalen Ölnachfrage zu sein; die schwachen chinesischen Rohölimporte und Exporte raffinierter Produkte belasteten insbesondere die VLCC-Nachfrage. Die OPEC+ hat entgegen den Erwartungen die Kürzung ihres Rohölangebotes aufrechterhalten, sodass der Anteil des OPEC+-Rohöls am weltweiten Ölangebot im Laufe des Jahres 2024 immer weiter abgenommen hat und zum Jahresende 2024 auf ein Rekordtief von 40 % gesunken ist. Zugleich haben die hohen Rohölpreise von zumeist mehr als 75 USD je Barrel, gestützt durch die geopolitischen Spannungen in und um den Mittleren Osten, zu einem nur schwachen Bestandsaufbau geführt. Darüber hinaus konnte in 2024 in einer nie dagewesenen Größenordnung beobachtet werden, dass neugebaute Crude Tanker (Suezmaxe und VLCCs) auf ihren Jungfernfahrten Ölprodukte transportiert haben und damit die Nachfrage nach Produktentankern, insbesondere nach LR- und MR-Tankern, bzw. deren Raten beeinträchtigt haben.

Die jedoch anhaltend hohen Frachtraten, eine insgesamt nach wie vor robuste Nachfrage und die Angebotsdynamik haben sowohl für etablierte als auch neue Marktteilnehmer ein günstiges Umfeld geschaffen. Seit mehr als zwei Jahren (Post-Covid-Zeit) können Tankschiffe ihre OPEX-Kosten auf Basis komfortabler Charraten mit Überschuss decken. Diese positive Marktsituation hat es gemäß Schiffbroker Xclusiv zuletzt 2009 gegeben. Der Tankschiffmarkt hat dabei insbesondere in den kleineren Flottengrößen ein

signifikantes Wachstum erlebt. So nahm die Anzahl der Tanker-Unternehmen mit einer Flotte von ein bis fünf Schiffen in den Jahren 2022 bis 2024 um 23 % zu. Dies spiegelt das zunehmende Investmentinteresse zahlreicher neuer Marktakteure aus entweder anderen Schiffssektoren oder komplett anderen Unternehmensfeldern wider. Gleichzeitig hätten größere Flottenbesitzer strategische Reduktionen bzw. Teilverkäufe ihrer Flotten vorgenommen.

Die globale Crude Tanker Flotte erhöhte sich in 2024 auf 2.344 Schiffe mit 466 Mio. DWT (Vj. 2.314 Schiffe mit 462 Mio. DWT). Die für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevante Suezmax-Flotte wuchs auf 684 Einheiten mit 107 Mio. DWT (Vj. 652 Einheiten mit 102 Mio. DWT). Gleichzeitig zogen die Neubauorder in 2024 stark an. In 2024 wurden insgesamt 146 (Vj. 95) neue Crude Tanker bestellt, davon waren 55 (Vj. 57) Suezmaxe. Die globale Suezmax-Flotte weist ein Durchschnittsalter von 13 Jahren (Vj. 12) auf, rund 42 % der Suezmax-Schiffe sind älter als 15 Jahre (Vj. rund 36 %).

Bei einer geringen Verschrottungszahl von nur sechs Tankern in 2024 nahm das durchschnittliche Verschrottungsalter der Tankschiffe auf 25 Jahre in 2024 ab (Vj. 27 Jahre).

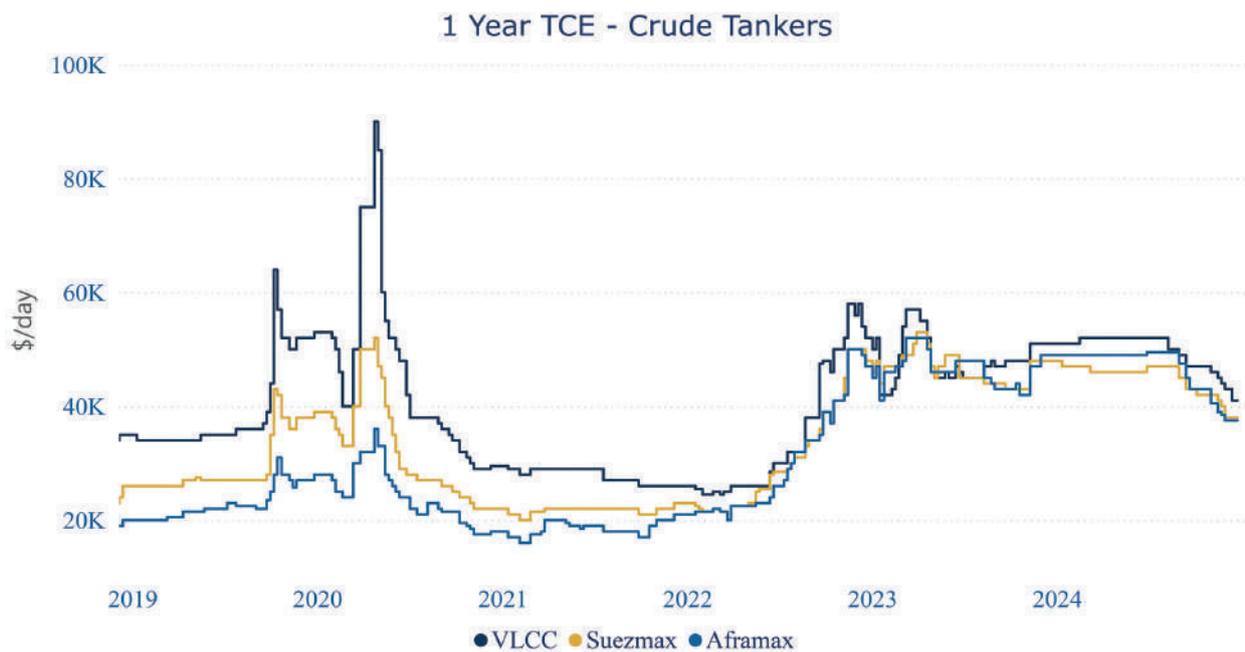
Auch angesichts der stark gestiegenen Neubaupreise sind die Neubestellungen beachtlich. Für Suezmax-Schiffe legten sie durchschnittlich von 84 Mio. USD per Jahresende 2023 auf 89 Mio. USD per Jahresende 2024 zu. Gleichzeitig zogen die Secondhand-Preise stark an.

Die Zeitcharterraten für die relevanten Teilsegmente haben sich zum Jahresende 2024 im Vorjahresvergleich wie folgt entwickelt:

Größe in TEU	Dezember 2024 USD/Tag	Dezember 2023 USD/Tag	Veränderung in %
MR2 Product	23.750	29.583	-20
SUEZ	38.000	48.000	-21

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (Eco); es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet.

Zeitcharterraten-Entwicklung Crude Tanker bis Dezember 2024*



*Quelle: BRS Tanker Monthly Report, January 2025, Issue 36 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Produktentankermarkt

Besonders stark fiel der Anstieg der Neubauorder für Produktentanker aus. Im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 hat sich das Orderbuch-Flottenverhältnis in 2024 stark auf 17,6 % (Vj. 10,6 %) erhöht. Insgesamt wurden im Jahr 2024 347 Produktentanker bestellt (Vj. 250), davon 171 (Vj. 124) im relevanten Teilsegment MR2.

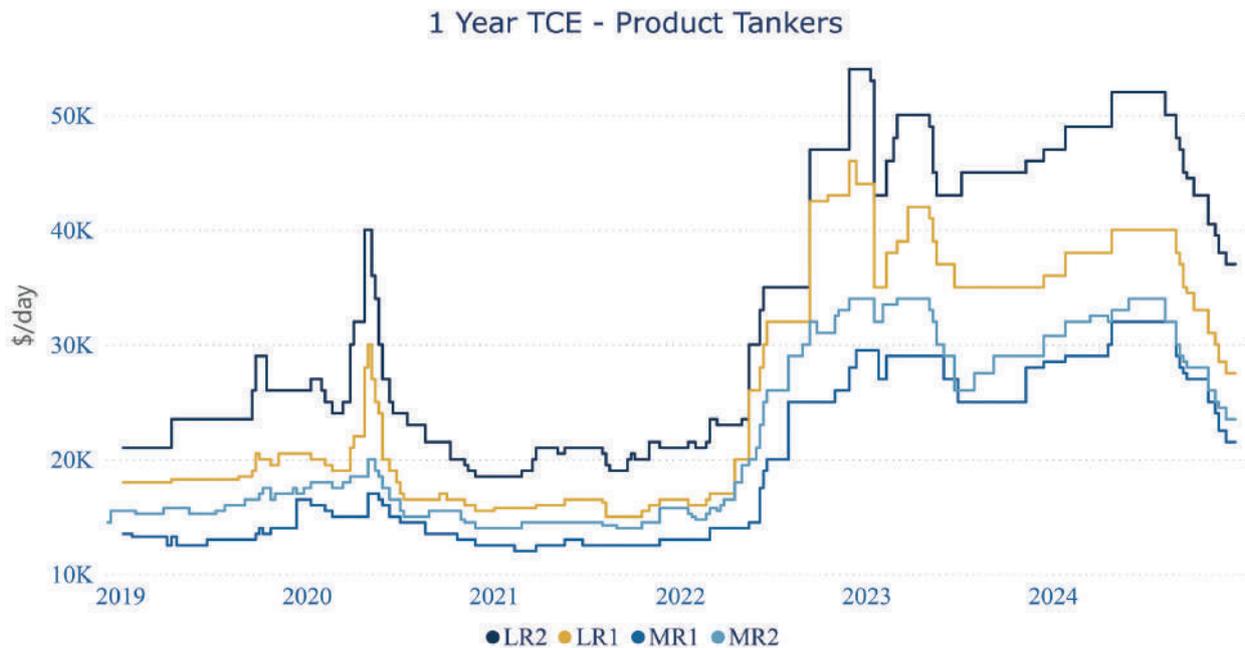
Per Dezember 2024 summierte sich die globale Produktentankerflotte auf 3.186 Schiffe mit 189 Mio. DWT (Vj. 3.119 Einheiten mit 183 Mio. DWT). Davon stellten 1.837 MR2-Schiffe mit 90 Mio. DWT (Vj. 1.791 mit 87 Mio. DWT) dar. Das Durchschnittsalter der globalen MR2-Flotte beträgt 13 Jahre (Vj. 12 Jahre), fast die Hälfte der Einheiten ist älter als 15 Jahre (Vj. rund 42 %).

Der Neubaupreis für MR2-Schiffe stieg durchschnittlich auf 51 Mio. USD (Vj. 47 Mio. USD). Auch der Second-hand-Preis für ein 5 Jahre altes MR2-Schiff zog von rund 43 Mio. USD auf 46 Mio. USD an.

Im ersten Halbjahr 2024 war das Produktentankersegment der Hauptprofiteur der Krise im Roten Meer, was sich in über dem Vorjahr liegenden durchschnittlichen Spoteinnahmen, steigenden Charraten und zunehmenden Schiffswerten, vor allem für 10 Jahre und 15 Jahre alte MR-Einheiten, widerspiegelte. Im zweiten Halbjahr hat sich das Produktentankersegment charterseitig schlechter als im Vorjahr entwickelt:



Zeitcharterraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis Dezember 2024*



*Quelle: BRS Tanker Monthly Report, January 2025, Issue 36 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

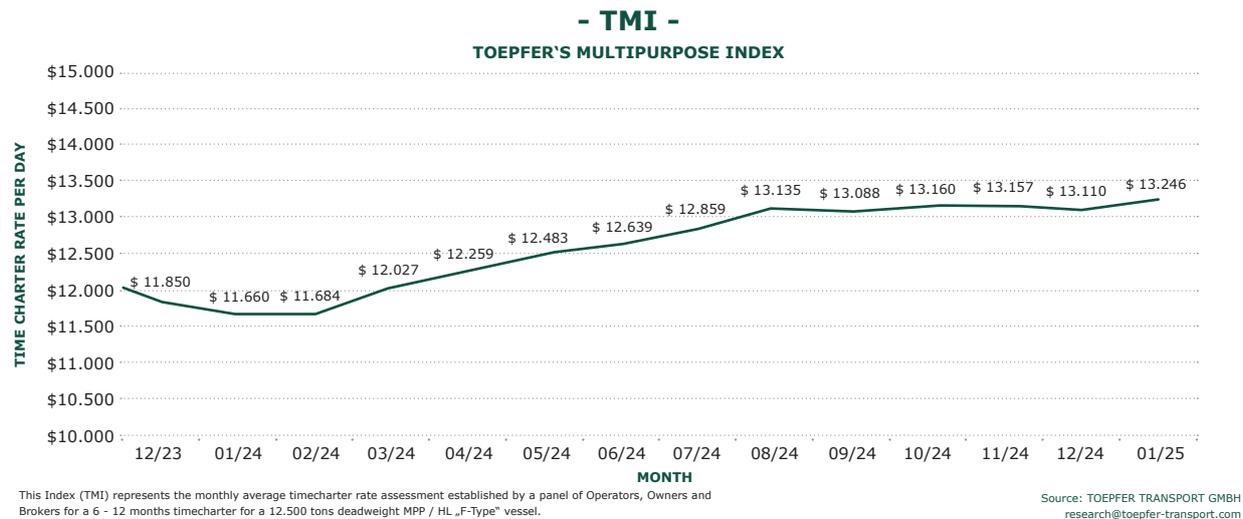
Die vereinbarte Ratenstruktur mit einem Floor schützt die Gesellschaft im Falle sinkender Märkte und erlaubt eine Teilhabe an steigenden Raten in den relevanten Tankschifffahrtssegmenten.

Multipurposemarkt (MPP)

Der Multipurposemarkt (MPP) ist mit dem Containerschiffmarkt korreliert, weist aber eine geringere Volatilität auf. Im ersten Halbjahr 2024 hatte auf dem MPP-Markt zunächst eine Ratenerholung eingesetzt, die bis August 2024 anhielt. Dem Toepfer's Multipurpose Index (TMI) zufolge legte die Zeitcharter (basierend auf einer kurzfristigen Charter von 6 bis 12 Monaten für ein 12.500 DWT MPP-Schiff) von 11.600 USD/Tag per Januar 2024 auf 13.135 USD/Tag im August 2024 zu. Hiernach setzte eine Seitwärtsbewegung ein, die Zeitcharter pendelte bis zum Jahresende zwischen 13.100 und 13.200 USD/Tag. Zum Jahresende stand der TMI bei 13.110 USD/Tag. Toepfer betonte, dass zum Jahresende 2024 die stetige Nachfrage aus verschiedenen Frachtsegmenten nur zur Aufrechterhaltung des Ratenniveaus, nicht aber zum weiteren Ratenanstieg ausreiche.



Zeitcharterraten-Entwicklung MPP-Segment bis Dezember 2024*



Disclaimer: This Index is a statement of opinion only and no guarantee can be given that the index value will be achieved during a market transaction. Neither Toepfer transport GmbH, nor its Directors or employees will be responsible for the consequence of reliance on or any transactions upon this Index. A detailed definition and methodology of the index is available upon request.

*Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

3.2.2 Geschäftsverlauf

MS „HAMMONIA BALTICA“

Anfang Februar 2024 konnte für das MS „HAMMONIA BALTICA“ die Charter in direktem Anschluss an die bestehende Zeitcharter ab dem 1. Juli 2024 für einen Zeitraum bis mindestens 1. Mai 2025 / längstens 1. August 2025 zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag verlängert werden. Damit ist der auskömmliche Betrieb des Schiffes für mindestens 15 weitere Monate sichergestellt worden.

Am 3. Juni 2024 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG ihre Beteiligung an dem Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ im Rahmen eines Verkaufs und Re-Investments reduziert. Bisher war die HHX über die MS „HAMMONIA Baltica 2.0“ GmbH & Co. KG zu 49,42 % an dem Schiff beteiligt.

Das von der MS „HAMMONIA Baltica 2.0“ GmbH & Co. KG gehaltene Schiff MS „HAMMONIA BALTICA“ wurde am 3. Juni 2024 an die MS „BALTICA OSLO“ Schifffahrts GmbH & Co. KG („Baltica Oslo“) zum aktuellen Marktpreis, der geringfügig über dem Buchwert liegt, verkauft und übertragen. An der Baltica Oslo ist die HAMMONIA Schiffsholding AG mit 24,5% beteiligt. Die weiteren Anteile werden nun von norwegischen Partnern gehalten. Diese Transaktion ermöglicht es der HHX einerseits die geschaffene Liquidität für potenzielle Investitionen in andere Schiffssegmente zu nutzen, aber andererseits trotz des De-Risking auch weiterhin an den Marktchancen im Containermarkt zu partizipieren. Auf die laufende und zu Jahresbeginn verlängerte Charter hatte diese Transaktion keine Auswirkungen.

MS „HAMMONIA LUTETIA“

Bei dem MS „LUTETIA“ sind im Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Ereignisse aufgetreten.

Die in den Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen auf die Anteile an der HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG (vor dem Hintergrund des damaligen Einbruches am Containermarkt sowie der damit gestiegenen Risiken, die sich bei einem potenziellen Verlust des lukrativen Chartervertrages des MS „LUTETIA“ ergeben würden) wurden zum 31. Dezember 2024 mit Blick auf die aktuelle positive Marktentwicklung teilweise zurückgenommen. Es erfolgte eine Zuschreibung in Höhe von 1.972 TEUR auf den Beteiligungswert.

Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“

Die Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ haben im Geschäftsjahr 2024 durchschnittlich rund 9 TUSD/Tag je Schiff aus dem Profit Split zusätzlich zur Floor Rate verdient.

Hinsichtlich des Schadensersatzes, den die Gesellschaft gegenüber dem griechischen Reparaturbetrieb geltend machen kann für die erheblichen Verzögerungen bei der Tankneubeschichtung im Jahr 2022, hat sich gegenüber dem Geschäftsbericht 2023 keine Veränderung ergeben.

Beide Produktentanker fahren technisch ohne Probleme und zur vollsten Zufriedenheit des Charterers. Kleinere Reparaturen sowie Nachrüstungen, um die technischen Anforderungen zu erfüllen, sind bzw. werden erledigt.

MT „AURA M“

Am 10. Mai 2024 wurde eine Anschlusscharter für das Schiff MT „AURA M“ abgeschlossen, nachdem die bisherige Charter mit Trafigura Anfang Mai 2024 ausgelaufen war. Das Schiff wird für drei Jahre (zzgl. Verlängerungsoptionen für zwei Jahre) an Stena Bulk AB, einem großen europäischen Operator, verchartert. Dabei wurde eine Basis-Rate von 28.000 USD/Tag zzgl. Profit-Split vereinbart. Der Profit-Split bemisst sich an den Erlösen aus dem Einnahmepool, in dem das Schiff durch den Charterer eingesetzt wird. Seit Anlieferung

in die Charter realisierte die Gesellschaft inklusive des Profit Splits ein Zeitcharteräquivalent in Höhe von ca. 31.200 USD/Tag, also auf Höhe einer mittelfristigen Zeitcharterrate.

Im Fall des Rechtsstreits zwischen der Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding und dem ehemaligen Zeitcharterer der AURA M hat das Schiedsgericht im Herbst 2024 in der Hauptsache entschieden. Unmittelbar bis vor Erstellung dieses Berichtes stand lediglich noch ein Urteil zur Kostentragung aus. Bezüglich der Anwaltskosten konnte mit dem ehemaligen Charterer eine Vergleichsregelung getroffen werden. Nach dem Schiedsspruch trägt die Hammonia Tanker Holding die Kosten von zwei Claims, die bereits der Gegenseite zugestanden wurden (Hot Works und Weather Damage) und insofern einen Charterabzug begründet hätten, muss aber die wesentlich höheren Ausfallkosten von Mercuria nicht zahlen. Diese Claims bestanden bereits seit 2021, also bevor der Wechsel vom technischen Manager Seacon zu einem Unternehmen des Vertragsreeders in 2022 erfolgte. Im Gegenzug wurde aber der eigene Anspruch auf Zeitcharter ab ca. Mitte August 2022 abgewiesen. In Summe führt das Urteil zu einer finanziellen Belastung in Höhe von ca. 2,9 Mio. USD inklusive Kosten. Die Kosten sind aufgrund ratierlicher Ansparung zur Besicherung eines Avals bereits vollumfänglich abgedeckt, so dass kein weiterer Abfluss von liquiden Mitteln droht.

Finanzbeteiligung an vier Einschiffsgesellschaften (Schiffe: MPP HeavyLift „UHL Felicity“, „UHL Flair“, „UHL Finesse“ und „UHL Fierce“; nachfolgend auch „Seasides“)

Der operative Betrieb verläuft plangemäß, mit Ausnahme eines kleineren Schadens auf der Finesse. Es werden weiter Gespräche mit Charterer und Leasinggeber geführt, um höhere Ausschüttungen zu ermöglichen beziehungsweise um das Eigentum an den Schiffen erwerben zu können.

Zum 31. Dezember 2024 wurden in den Schiffsgesellschaften Drohverlustrückstellungen gebildet auf Basis einer langfristigen Ertrags- und Liquiditätsplanung des Vertragsreeders. Gemäß dieser Planungen erwirtschaften die Schiffsgesellschaften langfristig Unterdeckungen aufgrund der planerisch angenommenen Steigerung der Betriebskosten inklusive Dockungskosten. Aus Sicht der HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben sich allerdings keine Effekte auf den Beteiligungsbuchwert, da der Vertragsreeeder zugesichert hat, im erforderlichen Maße auf seine Managementvergütung zu verzichten, wie es für die Erzielung einer Mindestrendite von 8 % p.a. auf das getätigte Investment notwendig wird. Sollten weitere Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden, leben die Ansprüche des Vertragsreeders wieder auf (Besserungsklausel).

3.2.3 Beteiligungen

Zum 31. Dezember 2024 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an neun aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG

mit der MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT, Baujahr 2020), die MS „LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG und die MS „BALTICA OSLO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. Es handelt sich bei Letzteren um die Eigentums-gesellschaften von zwei Containerschiffen mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005) und 2.798 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011). Darüber hinaus gehören zum Beteiligungsportfolio der HAMMONIA Schiffsholding AG über die (nahezu) 100 % Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG zwei Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt („ATHENE“, Baujahr 2015; „ARTEMIS“, Baujahr 2016). Im Dezember 2023 hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG mit jeweils 40,05 % an vier Einschiffsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/Heavy-Lift-Schiff mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Bei diesen handelt es sich um die „MS Seaside I Schiffahrts GmbH“ („UHL Fierce“, Baujahr 2021), die „MS Seaside II Schiffahrts GmbH“ („UHL Finesse“, Baujahr 2021), die „MS Seaside III Schiffahrts GmbH“ („UHL Felicity“, Baujahr 2022) sowie die „MS Seaside IV Schiffahrts GmbH, Hamburg“ („UHL Flair“, Baujahr 2021).

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	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	65	101	-36
Sonstige betriebliche Erträge	2.456	3.314	-858
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-818	-658	-160
Erträge aus Beteiligungen	3.034	1.296	1.738
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	369	261	108
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-418	418
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4	-6	2
Jahresüberschuss	5.102	3.890	1.212

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist im Geschäftsjahr im Wesentlichen durch sonstige betriebliche Erträge und Beteiligungserträge geprägt.

Wie auch im Vorjahr wurden die Umsatzerlöse in Höhe von 65 TEUR aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 2.456 TEUR resultieren aus Erträgen aus der Zuschreibung von Anteilen an der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG (1.972 TEUR), aus Kurserträgen (450 TEUR) sowie im Übrigen aus Weiterbelastungen (34 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 160 TEUR auf 818 TEUR erhöht. Sie betreffen in Höhe von 176 TEUR Kursaufwendungen. Der verbleibende Teil des Postens betrifft die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 3.034 TEUR (Vj. 1.296 TEUR) betreffen die Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Beteiligung an Schiffahrtsgesellschaften.

Die Zinserträge in Höhe von 369 TEUR resultieren aus einem an ein Tochterunternehmen gewährten Darlehen sowie aus Festgeldanlagen.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 4 TEUR resultieren aus Darlehen verbundener Unternehmen.

Insgesamt weist die HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2024 einen Jahresüberschuss in Höhe von 5.102 TEUR (Vj. 3.890 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	2024	2023	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-503	-321	-182
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	1.996	3.290	-1.294
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	-1.971	1.971
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	1.493	998	495
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	190	-161	351
Liquide Mittel am Anfang der Periode	1.115	278	837
Liquide Mittel am Ende der Periode	2.798	1.115	1.683

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

Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgte nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von -503 TEUR (Vj. -321 TEUR) aus.

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 1.996 TEUR resultiert im Wesentlichen aus Rückflüssen im Rahmen der Liquidierung einer Schiffahrtsgesellschaft (6.022 TEUR), Ausschüttungen von Beteiligungsunternehmen (2.700 TEUR) sowie Zinszahlungen aus Festgeldanlagen (116 TEUR), denen Auszahlungen aufgrund der Valutierung verschiedener Darlehen (4.722 TEUR) sowie für den Erwerb verschiedener Beteiligungen (2.120 TEUR) gegenüberstehen.

Insgesamt ergibt sich eine zahlungswirksame Erhöhung der liquiden Mittel um 1.493 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 31. Dezember 2024 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 2.798 TEUR.

3.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum 31. Dezember 2023 wie folgt dar:

	31.12.2024		31.12.2023		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	56.129	88	56.123	96	6
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.832	8	1.268	2	3.564
Liquide Mittel	2.798	4	1.115	2	1.683
Rechnungsabgrenzungsposten	27	0	27	0	0
	63.786	100	58.533	100	5.253
Kapital					
Eigenkapital	60.706	96	55.604	96	5.102
Rückstellungen	2.836	4	2.683	5	153
Verbindlichkeiten	244	0	246	0	-2
	63.786	100	58.533	100	5.253

Die Bilanzsumme hat sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 um 5.253 TEUR auf 63.786 TEUR ausgeweitet.

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft in Höhe von 56.129 TEUR umfasst zum 31. Dezember 2024 im Wesentlichen die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften sowie Minderheitsbeteiligungen an vier Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform der GmbH. Es umfasst zum 31. Dezember 2024 im Wesentlichen Beteiligungen an neun (Vj. neun) aktiven Schifffahrtsgesellschaften. Darüber hinaus beinhaltet das Finanzanlagevermögen langfristige Darlehen an eine Tochtergesellschaft (Einschiffsgesellschaft).

Die Veränderung der Finanzanlagen zum 31. Dezember 2024 resultiert in Höhe von 1.972 TEUR aus der Zuschreibung (Rücknahme von in Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen) auf Anteile an der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG. Zugänge in Höhe von 2.056 TEUR resultieren aus dem Erwerb von Anteilen an der MS „BALTICA OSLO“ Schifffahrts GmbH & Co. KG. Weitere Zugänge in Höhe von 64 TEUR betreffen den Erwerb von Anteilen an verschiedenen Vorratsgesellschaften. Abgänge in Höhe von 6.026 TEUR resultieren aus der Rückzahlung von Kommanditeinlagen und GmbH-Anteilen. Die an ein Tochterunternehmen gewährten Darlehen haben sich im Geschäftsjahr um insgesamt 2.027 TEUR erhöht. Minderungen in Höhe von 87 TEUR betreffen schließlich die Vereinnahmung von Kapitalertragsteuer.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von insgesamt 4.832 TEUR betreffen in Höhe von 2.936 TEUR zwei kurzfristige Darlehen, in Höhe von 1.488 TEUR Forderungen gegen Tochtergesellschaften bzw. Beteiligungsunternehmen aus noch

nicht gezahlten Gewinnansprüchen, in Höhe von 234 TEUR Erstattungsansprüche aus dem Erwerb von Schiffsbeteiligungen sowie in geringerem Umfang Steuererstattungsansprüche.

Die liquiden Mittel erhöhten sich stichtagsbedingt um 1.683 TEUR auf 2.798 TEUR.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 31. Dezember 2024 ein Eigenkapital in Höhe von 60.706 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 durch den im Geschäftsjahr 2024 erwirtschafteten Jahresüberschuss um 5.102 TEUR. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich geringfügig auf 96 %.

Die Rückstellungen erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 – im Wesentlichen aufgrund der wechselkursbedingten Zuführungen zu der Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen – stichtagsbedingt um 153 TEUR auf 2.836 TEUR. Die Rückstellungen betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus den verbliebenen Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Sie umfassen zum 31. Dezember 2024 mit 225 TEUR im Wesentlichen Darlehen verbundener Unternehmen.

3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich

Für das Geschäftsjahr 2024 hatte der Vorstand ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 bis 6,0 Mio. EUR prognostiziert. Hierbei wurden die folgenden Faktoren als maßgeblich verantwortlich für das Jahresergebnis gesehen: Die erzielbaren Ergebnisse aus den Profit Split-Vereinbarungen der Tankschiffe AURA M, Artemis und Athene sowie das Ergebnis der

laufenden Vergleichsverhandlungen im Rechtsstreit zwischen der Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding und dem ehemaligen Zeitcharterer des MT „AURA M“. Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft wurde ein leichter Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit erwartet.

Tatsächlich hat die HAMMONIA Schiffsholding AG in 2024 ein Jahresergebnis in Höhe von 5.102 TEUR erzielt, das am oberen Ende der Prognosebandbreite liegt. Maßgeblich verantwortlich waren die im Vergleich zum Vorjahr verminderten sonstigen betrieblichen Erträge von 2.456 TEUR (Vj. 3.314 TEUR), im Wesentlichen resultierend aus der Zuschreibung (Rücknahme von in Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen) von Anteilen an der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG (1.972 TEUR). Hinzu kamen auf 3.034 TEUR (Vj. 1.296 TEUR) ausgeweitete Erträge aus Beteiligungen. Hiervon resultierten 1.837 TEUR vom Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“, der im Geschäftsjahr 2024 durchschnittlich 9 TUSD/Tag aus dem Profit Split zusätzlich zur Floor Rate verdient hat. Weitere 1.205 TEUR resultierten aus den Beteiligungen an der „HAMMONIA BALTICA“.

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.

Welthandel und -wirtschaft

Der IWF hat seine Prognose für das Wachstum der Weltwirtschaft in den Jahren 2025 und 2026 in seinem jüngsten „World Economic Outlook“ aus April 2025 vor dem Hintergrund der seitens der USA und Handelspartner angekündigten und verhängten Zölle bzw. Gegenmaßnahmen gekürzt. Statt jeweils eines Wachstums von 3,3 % nimmt der IWF für 2025 nur noch ein Plus von 2,8 % und für 2026 von 3,0 % an. Die effektiven Zollsätze hätten ein seit einem Jahrhundert nicht mehr gekanntes Niveau erreicht, welche zusammen mit der Unvorhersehbarkeit der weiteren Entwicklung des Handelsstreits die Wirtschaftstätigkeit und damit den Ausblick dämpfen. Für die Industrienationen wurde die für 2025 erwartete Wirtschaftswachstumsrate um 0,5 Prozentpunkte auf +1,4 % und für 2026 um 0,3 Prozentpunkte um 1,5 % gesenkt. Die stärkste Korrektur betraf die USA, für die der IWF angesichts der größeren politischen Unsicherheit, Handelsspannungen und einer schwächeren Nachfrage für 2025 nur noch eine Steigerung des BIP um 1,8 % (-0,9 Prozentpunkte gegenüber der Prognose aus Januar 2025) und für 2026 um 1,7 %

(-0,4 Prozentpunkte gegenüber der Prognose aus Januar 2025) annimmt. Für die Entwicklungs- und Schwellenländer prognostiziert der IWF für 2025 und 2026 Wachstumsraten von 3,7 % und 3,9 % (gegenüber Januar 2025 eine Kürzung um 0,5 Prozentpunkte für 2025 und um 0,4 Prozentpunkte für 2026), wobei eine deutliche Abwärtskorrektur für die von den Strafzöllen am stärksten getroffene Länder wie China erfolgte. Die WTO erwartet angesichts der Auswirkungen des Zollstreits mit den USA für 2025 mindestens einen Rückgang des Welthandels um 0,2 %, schlimmstenfalls sogar um 1,5 %. Ohne den Zollstreit wäre ein Wachstum des Welthandels von rund 3 % möglich gewesen.

Unklar sind derzeit die Auswirkungen der zweiten Amtszeit von US-Präsident Donald Trump auf die Schifffahrtsmärkte, insbesondere im Hinblick auf die Einführung von Strafzöllen, die angekündigte Beendigung des Ukraine-Russland-Konflikts und einer Befriedung des Gaza-Streifens.

Erhöhte Strafzölle auf chinesische Waren werden nach Ansicht von Kepler Cheuvreux das Volumen in der Containerschifffahrt in 2025 um 1,5 bis 2 Prozentpunkte und eine Wiederaufnahme des Verkehrs durch das Rote Meer die Nachfrage in der Containerschifffahrt um etwa 6 % senken. Sollten beide Ereignisse eintreten, würde die Kapazitätsauslastung in 2025 stark unter Druck geraten, die Spotraten würden im Vergleich zu 2024 um 30 bis 40 % sinken.

Diese Zölle bergen erhebliche Risiken für den Seefrachtmarkt. Die den Seefrachtmarkt seit Monaten prägende US-Importnachfrage würde dann einbrechen. Die Abschwächung des Handels zwischen den USA und China könnte das Marktgleichgewicht in der Containerschifffahrt erheblich beeinträchtigen, warnt die dänische Marktforschungsfirma Sea-Intelligence, da das Wachstum des Containerverkehrs im vergangenen Jahr zu mehr als ein Viertel auf US-Importen aus Fernost basierte.

Ein weiterer Risikofaktor besteht in den Plänen der US-Regierung, Hafengebühren von bis zu 1 Mio. USD pro Einlauf eines in China gebauten Schiffes oder alternativ bis zu 1.000 USD je Nettotonne Schiffskapazität einzuführen. Für Reedereien mit mehrheitlich in China gebauten Schiffen könnten dadurch Gebühren von bis zu 1,5 Mio. USD pro Hafeneinlauf in die USA entstehen. Der derzeit in Erarbeitung befindliche Aktionsplan könnte ab Anfang April 2025 in Kraft treten. Reedereien mit einem Flottenanteil chinesischer Neubauten von über 50 % und fortlaufenden Neubaubestellungen in China sollen zusätzlich bis zu 1 Mio. USD zahlen müssen. Die USA zielt damit darauf ab, Chinas dominierende Rolle im Schiffbau und der Logistik zu schwächen. Die Umsetzung dieser Pläne würde für die Schifffahrtsindustrie zu großen Ineffizienzen führen und die Frachtraten und Kosten für die Verloader erhöhen. Anfang April 2025 wurde bekannt, dass die USA aufgrund der negativen Rückmeldungen aus dem Markt eine Abmilderung der Hafengebühren erwägen. Neben einer verzögerten Umsetzung werden demnach neue Gebührenstrukturen erarbeitet, welche die Gesamtkosten für chinesische Schiffe senken sollen.

Ein tatsächliches Ende des Russland-Ukraine-Konflikts und/oder gar im Extremfall auch die Aufhebungen der Russland-Sanktionen könnten die Tonnenmeilen-Zuwächse des Tankschiffmarktes der vergangenen Jahre gefährden. Im anderen Extremfall, in dem Russland unter maximalen Druck (Aufhebung der Ölpreisobergrenze, umfassende Energiesanktionen) zu einem Friedensdeal gezwungen werden könnte, müssten sich bisherige Käufer russischen Öls (wie etwa Indien) an andere Anbieter wie die USA, Westafrika und den Nahen Osten wenden. Dadurch würde sich Nachfrage der derzeitigen Schatten-Flotte auf den regulären Tankschiffmarkt verlagern.

Ebenfalls unklar ist, ob ein Ende des Konflikts im Nahen Osten ein dauerhaftes Ende der Attacken der Huthi-Rebellen bedeuten wird, und wann wieder eine sichere Suez-Passage möglich ist.

Containerschiffmarkt

Solange die Krise im Roten Meer anhält, wird zusätzliche Tonnage für den Umweg über das Kap der Guten Hoffnung benötigt. So erfordert die „Gemini Cooperation“-Allianz von Maersk und Hapag-Lloyd, welche am 1. Februar 2025 begann, rund 340 Containerschiffeinheiten mit rund 3,7 Mio. TEU. Dagegen würden auf der eigentlichen Route durch das Rote Meer lediglich 300 Schiffe mit rund 3,4 Mio. TEU benötigt.

Die neu in den Markt kommende Tonnage wurde angesichts der anhaltenden Effekte durch die Situation im Roten Meer bislang gut vom Sektor absorbiert. Alphaliner zu Folge wird 2025 ein weiterer Tonnagezuwachs von 1,7 Mio. TEU in den Containerschiffmarkt gelangen. Das globale Orderbuch ist im März 2025 auf einen Rekordwert von annähernd 800 Neubauschiffen mit 9,1 Mio. TEU gewachsen, das Orderbuch-Flottenverhältnis summierte sich auf 29 %. Gleichzeitig weist es die größte jemals gemessene Reichweite auf. Ein Drittel der geordneten Schiffe wird den Markt nicht vor 2028 erreichen, einige auch erst in 2030 und damit erst in fünf Jahren. So seien mittlerweile Lieferzeiten von vier Jahren normal. Alphaliner betont dabei, dass die heutige Neubaupipeline bereits Bestellungen enthalte, die unter normalen Marktumständen erst 2026 geordert werden würden. Eine Wiedereröffnung der Suez-Route könnte daher eine Überkapazität kreieren, von der vor allem größere Schiffe betroffen wären, die nicht so leicht auf andere Routen verlagert werden können. Noch deuten die weiter niedrigen Verschrottungszahlen und Unsicherheiten der Nachfrage aber auf eine Fortsetzung des Trends aus 2024 hin. Das Angebot an Tonnage oberhalb von 3.000 TEU wird gemäß der Einschätzung von Alphaliner in den kommenden Monaten sehr begrenzt bleiben. Für Schiffe in den Segmenten unter 3.000 TEU sei die Entwicklung im Nahen Osten ein geringeres Thema. Trotz der in den Markt kommenden Tonnage werden die Marktbedingungen hier voraussichtlich stabil bleiben, vor allem für moderne und kraftstoffeffiziente Einheiten.

Anfang Februar 2025 waren die Charterraten für alle Containerschiffstypen noch immer auf einem stabilen Niveau. Alphaliner stellte dabei ein zunehmendes

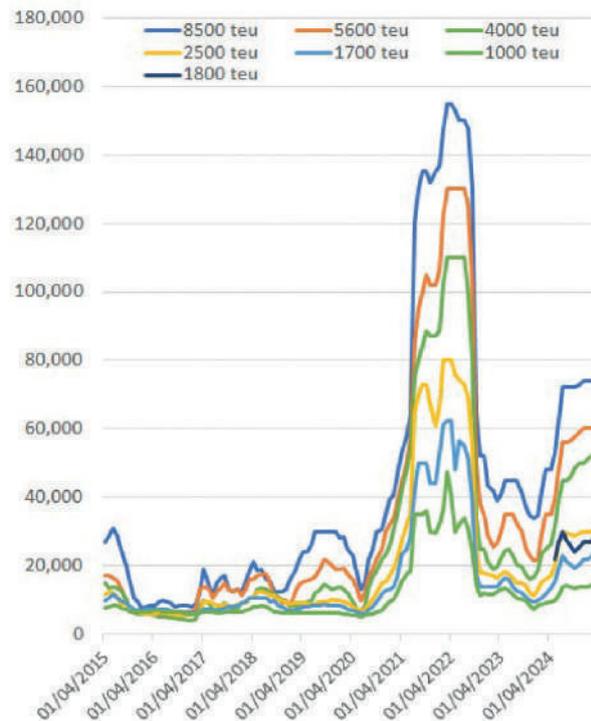
Interesse an kürzeren Charterperioden fest. Das Angebot an kurzfristig verfügbarer Tonnage war unverändert knapp, vor allem in den Segmenten über 3.000 TEU. Im Größensegment der HAMMONIA „BALTICA“ lagen die Charterraten bei 25.000 USD/Tag für eine Laufzeit von 24 Monaten bzw. 28.000 USD/Tag bei 18 Monaten (jeweils Standardeinheiten von 2.800 TEU). Im Segment 3.000 bis 3.800 TEU wurden 27.000 USD/Tag für eine Laufzeit von 24 Monaten bzw. 30.000 USD/Tag für kürzere Charterperioden vereinbart. Trotz all der geo- und zollpolitischen Unsicherheiten für den Markt blieben die Charterraten auch Ende Februar 2025 auf einem stabilen Niveau für Schiffe mit 3.000 TEU und mehr, in den kleineren Segmenten ergaben sich nach Monaten der Seitwärtsbewegung sogar wieder Anstiege. Auch die durchschnittliche Laufzeit der Charterabschlüsse hat sich für kleinere Schiffe erhöht.

Auch per Anfang März hat sich an diesen Rahmenbedingungen auf dem Chartermarkt nichts geändert. In den für die Gesellschaft relevanten Größenklassen ergab sich im Vergleich zum Jahresende 2024 ein Charterratenanstieg von bis zu 4 %:

Größe in TEU	4. März 2025 USD/Tag	Dezember 2024 USD/Tag	Veränderung in %
4.000	52.000	50.000	+4
2.500	31.000	30.000	+3

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet). Alphaliner wies aufgrund der mangelnden Abschlüsse kürzerer Charterperioden darauf hin, dass es sich bei den genannten Charterraten teilweise um Schätzungen handele.

Zeitcharterraten-Entwicklung Containerschiffe bis März 2025



*Quelle: Alphaliner Weekly Newsletter 11 2025

Der Anteil unbeschäftigter Containerschiffe an der gesamten Flotte lag auch bis Anfang März 2025 weiter unter der Marke von 1 %. Alphaliner zählte 71 Schiffe mit knapp 220.279 TEU als unbeschäftigt – das macht 0,7 % der Flotte aus, was unverändert als Vollbeschäftigung angesehen werden kann. Die Nachfrage nach Tonnage blieb stark.

Alphaliner sieht für den An- und Verkauf von Containerschiffen die gleichen Rahmenbedingungen wie für den Chartermarkt: Geopolitische Faktoren und die US-Politik werden die Richtung der Marktentwicklung in den kommenden Monaten bestimmen. Die Secondhand Containerschiffpreise bleiben fest, insbesondere für Qualitätseinheiten. Zuletzt stand vor allem Tonnage zwischen 800 und 4.500 TEU im Fokus der Verkäufe.

Tankschiffmarkt

Einige der Faktoren, von denen der Tankschiffmarkt in den letzten Jahren profitiert hatte – dazu zählen die enormen Zuwächse bei den Tanker-Tonnenmeilen nach den Sanktionen gegen Russland, der Abzug alternder Tonnage in die Schatten-Flotte, zuletzt die Umleitungen über das Kap der Guten Hoffnung und die nur geringen Neubaulieferungen – werden sich in 2025 ändern. Zum einen wird das Tankschiffsegment mit erhöhten Neubaulieferungen konfrontiert sein, die in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich stark ausfallen werden. Über alle Tankergrößen hinweg wird die kombinierte DWT-Neutonnage in 2025 ein Dreijahres-Hoch erreichen und in 2026 sogar auf das höchste Niveau seit 2019 klettern. Das Suezmax-Segment erfährt dabei das stärkste Flottenwachstum der Crude

Tanker von mehr als 4,5 %. Im Jahr 2025 werden 30 neue Suezmax-Einheiten mit 4,7 Mio. DWT und in 2026 47 Einheiten mit 7,4 Mio. DWT in den Markt geliefert. Gleichzeitig ist mehr als die Hälfte der globalen Tankerflotte älter als 15 Jahre.

Dem steht für Rohöltanker nachfrageseitig einerseits eine zunehmende Rohölproduktion in Nord-, Mittel- und Südafrika entgegen, was zusätzliche Tonnenmeilen bieten wird. Die IEA schätzt, dass die Ölproduktion in den USA, Kanada, Brasilien, Guyana und Argentinien in 2025 voraussichtlich um 1,2 Millionen Barrel pro Tag wachsen wird. Die OPEC+ Produktionsstrategie ist hingegen von Unsicherheiten gekennzeichnet, geprägt durch die geopolitischen Spannungen und die Auswirkungen Trumps Präsidentschaft.

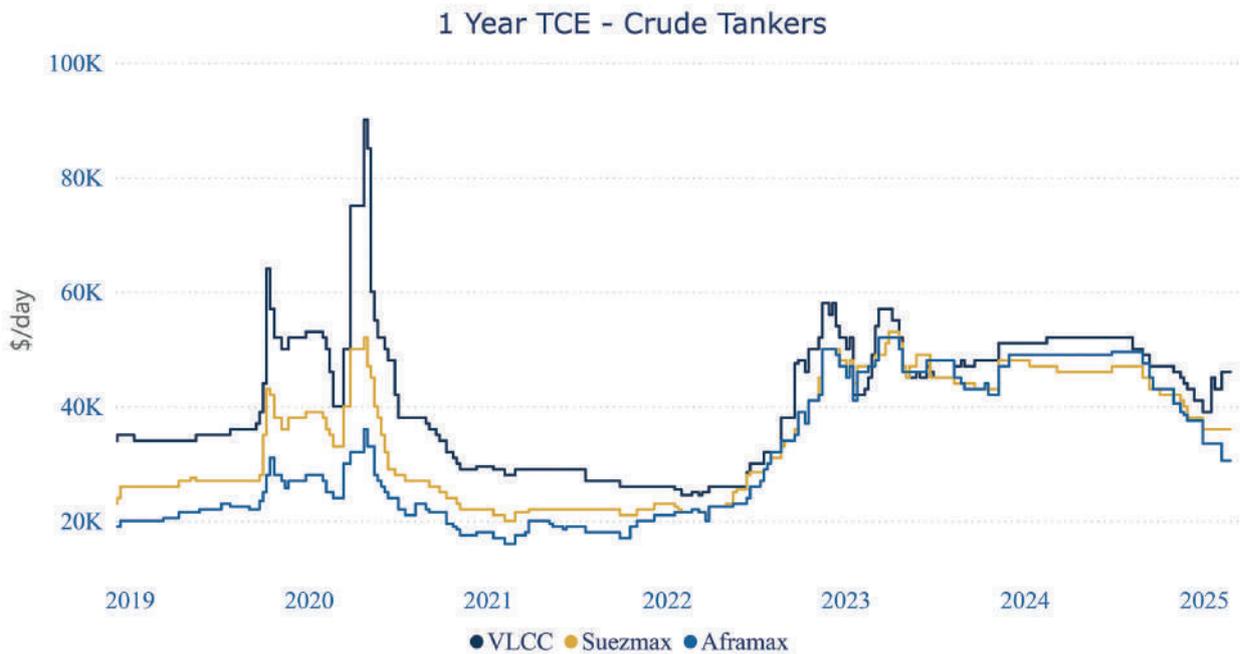
Zu Jahresbeginn haben sich die Suezmax-Charterraten nach vorherigen Rückgängen stabilisiert. Marktexperten rechnen für das Suezmax-Segment im laufenden Jahr 2025, welches sich in 2024 widerstandsfähiger als das VLCC-Segment erwiesen hat, mit einem moderaten Nachfragewachstum. Dieses könnte vom angebotsseitigen Flottenwachstum überkompensiert werden, jedoch sieht Maritime Strategies International Ltd (MSI) das Suezmax-Segment als nach wie vor relativ stark an, insbesondere für Betreiber, die Langstreckentransporte durchführen. Weiteres nachfrageseitiges Wachstumspotenzial könnte sich für Suezmaxe ergeben, wenn Russlands Rohölexporte zurückgehen. Am 10. Januar 2025 verhängte die USA Sanktionen gegen Gazprom Neft und Surgutneftegaz, zwei wichtige russische Versicherer, sowie gegen 183 Schiffe, darunter 156 Tanker. Dies hatte unmittelbaren Effekt auf die Rohölpreise, welche aufgrund von Befürchtungen über mögliche Unterbrechungen der Ölversorgung zulegten. Eine etwaige Verlagerung der Rohölnachfrage auf nicht sanktionierte Produzenten würde die Nachfrage nach der nicht sanktionierten Hauptflotte erhöhen. Von den veränderten Handelsmustern würden VLCCs und Suezmax-Schiffe profitieren. Ungewiss sind die langfristigen Auswirkungen der Sanktionen, Gibson Shipbrokers sieht zumindest kurzfristige Unterbrechungen als unvermeidlich.

Die Zeitcharterraten für die relevanten Teilsegmente haben sich per Februar 2025 im Vergleich zum Jahresende 2024 wie folgt entwickelt:

Größe	Februar 2025 USD/Tag	Dezember 2024 USD/Tag	Veränderung in %
MR2 Product	23.500	23.750	-1
SUEZ	36.000	38.000	-5

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (Eco); es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet.

Zeitcharterraten-Entwicklung Crude Tanker bis Februar 2025*



* Quelle: BRS Tanker Monthly Report, March 2025, Issue 38 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Gibson Shipbrokers sieht in einem möglichen Ende des Russland-Ukraine-Konflikts Risiken für den An- und Verkaufsmarkt. Die Secondhandpreise für 15 Jahre alte Suezmax-Schiffe waren per Februar 2025 im Vergleich zu Februar 2022 114 % höher. Sollten die Sanktionen gegen Russland aufgehoben werden, würde die Nachfrage nach älteren Schiffen unter Druck geraten, was ggf. die Secondhandpreise dicht genug an den Schrottwert bringen könnte.

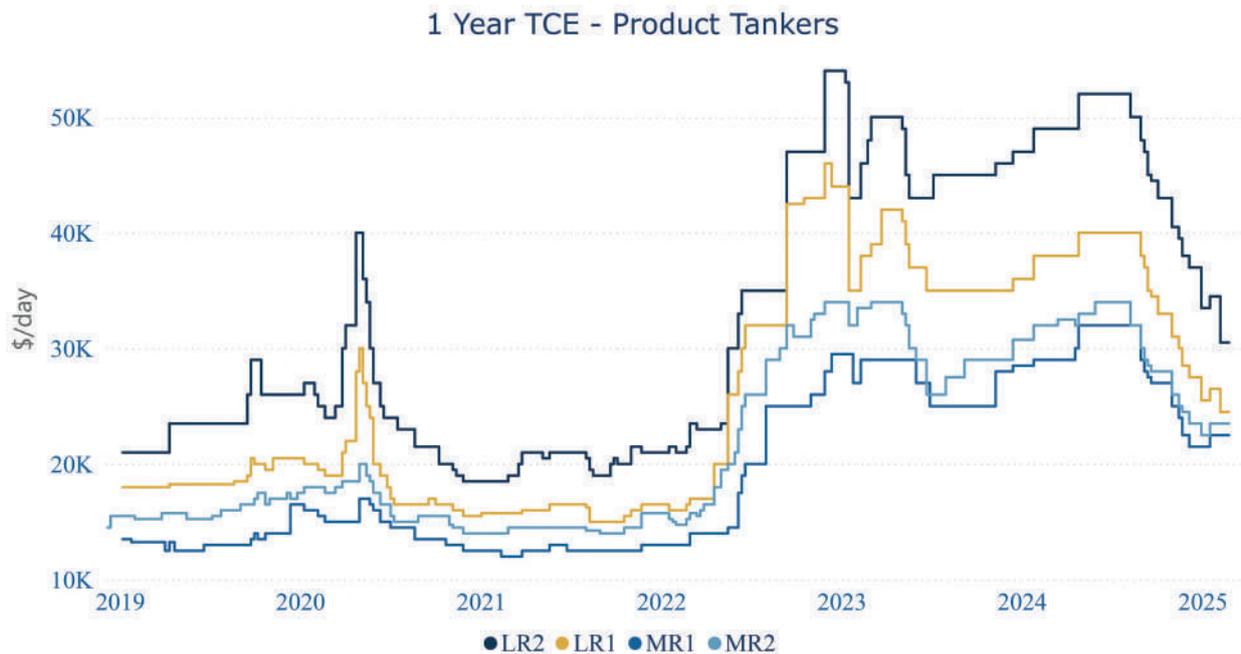
Produktentankermarkt

Im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 wird die Anzahl der in den Markt kommenden neuen Einheiten in den Jahren 2025 und 2026 stark zulegen. Gemäß BRS Shipbroker werden in 2025 100 Einheiten mit 5,0 Mio. DWT und in 2026 139 Einheiten mit 6,9 Mio. DWT in den Markt geliefert. In Verbindung mit einem ebenfalls starken Wachstum im Segment LR2 wird die globale Produktentankerflotte auf ein Mehrjahreshoch steigen, sofern die Verschrottungszahlen gering bleiben. Jedoch ist insbesondere für 2026 eine steigende Verschrottung anzunehmen. Zum Jahresende 2024 waren mehr als 20 % der globalen Produktentankerflotte mehr als 20 Jahre alt, verglichen mit 15 % zu Jahresbeginn 2024. Aufgrund der Nischen-Natur der MR1 Flotte nimmt BRS Shipbroker an, dass zunächst alte Schiffe der MR2-Flotte verschrottet werden. Zusätzlicher Druck zum Verschrotten ineffizienter Einheiten könnte durch den EU-Emissionshandel in Kombination mit der „FuelEU Maritime Verordnung“ entstehen und damit den Weg für eine Flottenerneuerung ebnen.

Für das MR-Segment rechnet MSI für 2025 mit einem Nachfragewachstum von 2,7 %, das jedoch durch die in den Markt kommende Neutonnage gedämpft werden könnte.

Die Charrerraten im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 haben sich zu Jahresbeginn 2025 nach den vorherigen starken Verlusten aus 2024 stabilisiert. Gegenüber Januar 2025 ergab sich im Februar 2025 ein leichter Zuwachs von knapp 2 % auf 23.500 USD/Tag.

Zeitcharterraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis Februar 2025*



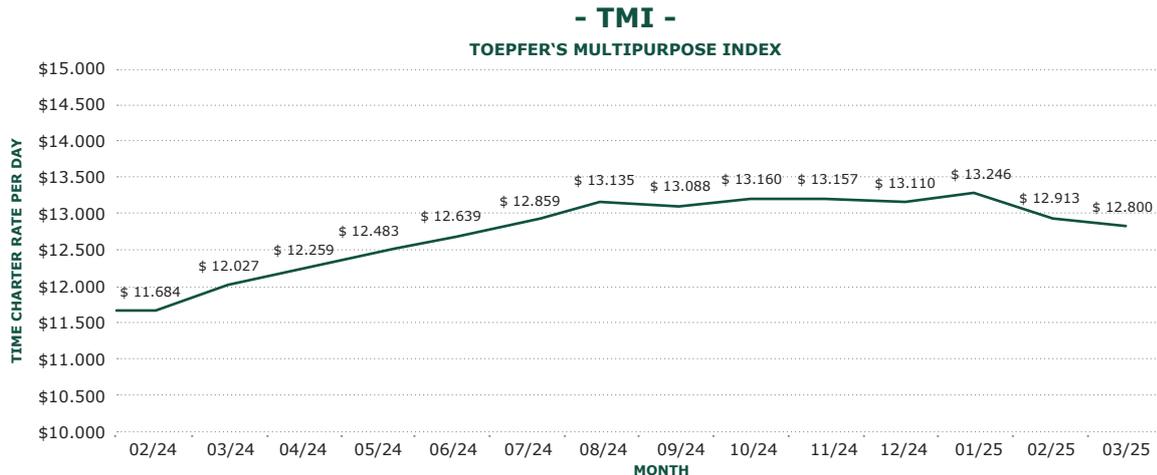
*Quelle: BRS Tanker Monthly Report, March 2025, Issue 38 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Multipurposemarkt (MPP)

Gemäß der Studie „Global Heavy Lift Vessel Market“ von Global Market Research soll der globale MPP-Markt bis zum Jahr 2031 deutlich auf 36,4 Mrd. USD steigen (2024 voraussichtlich: 18,6 Mrd. USD). Dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 10,1 %. Mittelfristig ergeben sich aus Sicht des Vorstands vor allem Wachstumsmöglichkeiten durch Windenergie, Minenrausrüstung (Kupfer, Batterierohstoffe etc.) und dem Wiederaufbau von Kriegsgebieten.

Der Toepfers Transport's monthly multipurpose rate index (TMI) hatte sich zu Jahresbeginn 2025 mit 13.246 USD/Tag leicht aufwärts gerichtet gezeigt, sank bis März 2025 dann aber auf 12.800 USD/Tag. Toepfer führte dies auf die gedämpfte Marktstimmung aufgrund geopolitischer Risiken und den Beginn eines Wirtschaftskriegs durch Importzölle zurück. Der MPP-Markt warte auf der Nachfrage- und Angebotsseite zudem die Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt ab, bevor mittel- oder langfristige Entscheidungen getroffen werden würden. Umfangreiche Investitionen der EU in Verteidigung und Infrastruktur würden üblicherweise künftig in einer erhöhten Nachfrage nach Mehrzwecktonnage münden.

Zeitcharterraten-Entwicklung MPP-Segment bis März 2025*



This Index (TMI) represents the monthly average timecharter rate assessment established by a panel of Operators, Owners and Brokers for a 6 - 12 months timecharter for a 12.500 tons deadweight MPP / HL „F-Type“ vessel.

Source: TOEPFER TRANSPORT GMBH
research@toepfer-transport.com

Disclaimer: This Index is a statement of opinion only and no guarantee can be given that the index value will be achieved during a market transaction. Neither Toepfer transport GmbH, nor its Directors or employees will be responsible for the consequence of reliance on or any transactions upon this Index. A detailed definition and methodology of the index is available upon request.

* Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

HAMMONIA Schiffsholding AG

Die bestehende Leasingfinanzierung für den Suezmax-Tanker AURA M endet im April 2025. Die HAMMONIA Schiffsholding AG konnte nach intensiver Suche eine attraktive Refinanzierung unter strikter Begrenzung jeglicher Rückgriffsrechte auf die HHX mit einer Laufzeit von fünf Jahren vereinbaren, so dass der weitere Betrieb des Schiffes auch finanzierungsseitig langfristig gesichert ist. Auf Basis des derzeit hohen Schiffswertes ist es gelungen, eine höhere Refinanzierung abzuschließen, so dass der HAMMONIA Schiffsholding AG netto erhebliche liquide Mittel zufließen. Parallel mit der Ablösung des Schiffes beim bisherigen Leasinggeber haben wir die Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter in Höhe von jeweils rund 8,6 % für insgesamt nur ca. 5,0 Mio. USD abgekauft, womit die HAMMONIA Schiffsholding AG nun alleinige Gesellschafterin des Schiffes ist. Mit dem bisherigen Drittgesellschafter wurde ein fairer Wert für das im Schiffswert gebundene Eigenkapital verhandelt, den auch die HAMMONIA Reederei als weiterer Mitgesellschafter für ihren Anteil akzeptiert hat. Im Zuge dieser Transaktion erfolgte ebenso der Wechsel in die vorteilhafte Tonnagesteuer, so dass zukünftige Gewinne aus Betrieb und Verkauf nahezu steuerfrei vereinnahmt werden können. In steuerlicher Hinsicht erfolgt ein Verbrauch der bestehenden Verlustvorräte in der Körperschaftssteuer und Gewerbesteuer.

Ende März 2025 konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG gemeinsam mit ihren norwegischen Partnern für das Containerschiff MS „HAMMONIA BALTICA“ eine zweijährige Anschlusscharter unmittelbar nach Rücklieferung aus der bestehenden Charter vereinbaren. Ab voraussichtlich August 2025 wird das Schiff bei Maersk zu 25.000 USD/Tag abzgl. 1,75% Kommissionen für eine Laufzeit von mindestens 23 Monaten (maximal 26 Monate) beschäftigt sein. Es besteht eine Verlängerungsoption für weitere 12 Monate zu 35.000 USD/Tag (+/- 30 Tagen).

Um sich den Zugriff auf eine attraktive Investitionsmöglichkeit zu sichern, hat die HAMMONIA Schiffsholding AG in 2024 Darlehen von insgesamt USD 3 Mio. an zwei Gesellschaften, die noch im Eigentum des Vertragsreeders stehen, begeben. Diese dienen zur Finanzierung von Anzahlungsverpflichtungen unter zwei Kaufverträgen in einem Bieterverfahren. Sollten die Kaufverträge tatsächlich erfolgreich umgesetzt werden, erfolgt eine Wandlung in Eigenkapital. Bei dieser Beteiligung würde es sich um eine Minderheitsbeteiligung an zwei Containerschiffen mit langfristiger Chartervereinbarung handeln.

Für das Jahr 2025 wird mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Hinsichtlich der Ablösung der verbliebenen Besserungsscheine gibt es keine Fortschritte. Die Inhaber dieser Besserungsscheine zeigen derzeit keine Gesprächsbereitschaft.

Insgesamt erwarten wir ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 0,3 Mio. EUR bis 8,0 Mio. EUR. Dies wird größtenteils aus der nun 100%igen Beteiligung an der AURA M gespeist. Einen weiteren Ergebnisbeitrag liefert zu einem kleineren Teil die Beteiligung an der HAMMONIA BALTICA, an der die Gesellschaft nur noch mit 24,5 % nach der erfolgten Gewinnmitnahme im Vorjahr beteiligt ist. Die Produktentanker „ARTEMIS“ und „ATHENE“ werden in 2025 aufgrund noch bestehender Verlustvorräte sowie der Dockung eines der beiden Schiffe voraussichtlich keinen Ergebnisbeitrag liefern. In diesem Zusammenhang wurde die Entwicklung des Profit Splits bewusst konservativ geplant. Diese Aussage ist im Übrigen auch für die Planung der AURA M zutreffend.

Die Profit Split-Vereinbarungen können daher möglicherweise zu weiteren Ergebnisbeiträgen führen. Allerdings ist aufgrund der aktuell herrschenden großen Unsicherheit aufgrund der geopolitischen Entwicklungen und möglicher neuer Handelsbarrieren sowie einer drohenden Eintrübung der Weltwirtschaft die Entwicklung kaum prognostizierbar. Hieraus resul-

tiert auch die angegebene Bandbreite der Ergebnisprognose. Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft wird ein leichter Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit erwartet. Der Vorstand geht daher davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand der Unternehmensgruppe gesichert ist, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

3.4.2 Risikobericht

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

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

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

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

Durch die im Juni 2020 getätigte Beteiligung an der HTH sowie die Investition in zwei Produktentanker im Jahr 2022 geht die HAMMONIA Schiffsholding AG Risiken im Tanker-Markt ein. Hinzu kommen Risiken durch Investitionen bzw. Beteiligungen in weitere Schiffssegmente, wie Ende 2023 in den MPP-Markt. Die nachfolgend angegebenen marktbezogenen Risiken, Finanzierungsrisiken sowie technische und Schiffsbetriebs-Risiken gelten ebenfalls für die neuen Investitionen.

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.

Fast alle der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind zu Charraten auf derzeit hohem (Tanker-, Container- sowie MPP-Segment) Marktniveau für mehrere Jahre fest gechartert und ermöglichen damit einen wirtschaftlichen Betrieb.

Die beiden Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ sind für anfänglich fünf Jahre auf auskömmlichem Niveau mit WECO Tankers verchartert. Der zusätzlich zur festen Charrate vereinbarte Profit Split ermöglicht der Gesellschaft auch eine Partizipation an der positiven Marktentwicklung.

Die seit Ende des Jahres 2023 anhaltenden Störungen im Roten Meer haben, wie zuvor dargestellt, im Berichtsjahr zu einer nahezu Vollausslastung der globalen Containerflotte mit entsprechendem starkem Anstieg der Charraten geführt. Die Dauer dieses Effektes lässt sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts noch nicht einschätzen. Es bestehen erhebliche Unsicherheiten über die Nachhaltigkeit des Waffenstillstands im Nahen Osten und die Frage, wann die Schifffahrtswege durch das Rote Meer wieder öffnen. Einer weiteren Ratensteigerung steht der enorme Kapazitätsdruck durch die in den Markt kommende Neutonnage und damit das wachsende Ungleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot gegenüber. Daher besteht das Risiko, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG für Containerschiffe keine adäquate Folgebeschäftigung zu auskömmlichen Raten abschließen kann. Für das MS „HAMMONIA BALTICA“ konnte wie zuvor dargestellt die Charter in direktem Anschluss an die bestehende Zeitcharter, spätestens zur Rücklieferung im August 2025, für einen Zeitraum von mindestens 23 Monaten (maximal 26 Monate, +/- 30 Tagen) zu einer Tagesrate von 25.000 USD/Tag verlängert werden. Das MS „LUTETIA“ ist noch bis mindestens Januar 2026 zu einer auskömmlichen Rate verchartert.

Darüber hinaus hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG wie zuvor dargestellt im Dezember 2023 mit jeweils 40,05 % an vier Einschiffsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Hier besteht das größte Risiko darin, dass die geplanten Schiffsbetriebskosten stärker steigen als angenommen, sich dadurch der Überschuss zwischen Zeitcharter und Bareboat-Rate reduziert, wodurch unmittelbar negative Auswirkungen auf die Rentabilität einhergehen würden. Der Vertragsreeder als mit ca. 60 % wesentlich Beteiligter hat in den vergangenen Jahren

die vorgegebenen Budgets eingehalten bzw. unterschritten, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Einhaltung auch in den kommenden Jahren gewährleistet wird. Die Beteiligung erfolgt im Wege von Vorzugskapital mit bevorrechtigten Gewinnansprüchen von 8 % p.a., die gegebenenfalls durch Verzicht auf Teile der Managementvergütung durch den Vertragsreeder sichergestellt werden.

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

Wie zuvor dargestellt, ist mittelfristig der Fortbestand des starken Charterratenniveaus auf dem Containerschiffmarkt eher unwahrscheinlich. In diesem Marktumfeld ist das Risiko einer auslaufenden Charter ohne adäquate Folgebeschäftigung wieder gestiegen, während sich auf dem Tankermarkt das entsprechende Risiko aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklungen verringert hat und angesichts noch langfristiger Beschäftigungssicherung erst in einigen Jahren relevant wird.

Im Containersegment hat die Gesellschaft im Berichtsjahr daher ein De-Risking vorgenommen. Die Beteiligungshöhe am MS „HAMMONIA BALTICA“ wurde auf 24,5 % gesenkt. Damit kann die HAMMONIA Schiffsholding AG weiterhin an den Marktchancen im Containermarkt partizipieren. Zugleich ist der auskömmliche Betrieb des Schiffes durch die zu Ende März 2025 vereinbarte Anschlusscharter bis zur Jahresmitte 2027 gesichert.

Das MS „LUTETIA“ ist noch bis mindestens Januar 2026 zu einer auskömmlichen Rate verchartert. Kurzfristig bestehen damit keine Charteranschlussrisiken bei den beiden Containerschiffen.

Im Tankschiffsegment besitzt die AURA M durch die im Berichtsjahr vereinbarte Anschlusscharter eine auskömmliche Beschäftigung bis mindestens Februar 2027. Die Produktentanker sind bis mindestens zum vierten Quartal 2027 verchartert.

Die vier MPP-Schiffe sind ebenfalls langfristig (Restlaufzeit bis 2035 bzw. 2036) verchartert.

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

Eine unzureichende technologische Ausstattung der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG könnte künftig den Abschluss von Folgebeschäftigungen erschweren, sich negativ auf die Höhe der erzielbaren Charterrate auswirken und/oder kostenaufwändige Nachrüstungen zur Folge haben. Für eine Verbesserung der Emissionen

und des Kraftstoffverbrauchs bestehen verschiedene technische und betriebliche Möglichkeiten. Hierzu zählen eine Optimierung des Betriebs, eine Verringerung der Geschwindigkeit, die Nachrüstung der Schiffe mit energieeffizienten Technologien, der Einsatz innovativer Antriebstechniken (z.B. Windunterstützung) und der Wechsel auf grüne, kohlenstoffarme Kraftstoffe.

Die abgeschlossenen Chartervereinbarungen enthalten durchweg Regelungen, die die Belastungen aus den neu eingeführten Regelungen auf den Charterer abwälzen. Das MS „HAMMONIA BALTICA“ weist zudem bereits heute vergleichsweise gute Werte auf, so dass nur geringe Modifikationen zur Einhaltung der sich im Zeitverlauf verschärfenden Vorschriften erforderlich werden.

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 „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens Januar 2026 verchartert.

Das MS „HAMMONIA BALTICA“ ist durch die Ende März 2025 verhandelte Anschlusscharter bis mindestens zur Jahresmitte 2027 direkt bei der A. P. Moller-Maersk Group beschäftigt.

Die Produktentanker „HAMMONA ATHENE“ und „HAMMONIA ARTEMIS“ sind seit Ende 2022 für fünf Jahre an die dänische Reederei WECO Tankers verchartert.

Die vier Multipurpose/HeavyLift Schiffe „Flair“, „Fierce“, „Finesse“ und „Felicity“ (auch wenn es sich hierbei nur um Beteiligungen an reinen Zweckgesellschaften ohne eigene Assets der HAMMONIA Schiffsholding AG handelt) sind bis 2035 bzw. 2036 an den renommierten Schwergut-Operator United Heavy Lift verchartert.

Der Suezmax-Tanker AURA M ist an den renommierten europäischen Operator Stena Bulk AB verchartert.

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

3.4.2.1.4 Auswirkungen geopolitischer Risiken – speziell der Krise im Roten Meer - auf die Schifffahrtsmärkte und den Welthandel

Nach wie vor sorgen die Störungen im Roten Meer für Turbulenzen auf den globalen Schifffahrtsmärkten. In Kombination mit einem schwächeren globalen Wirtschaftswachstum, vergrößerten geopolitischen Spannungen und der US-Präsidentenwahl mit möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf den globalen Warenhandel (Strafzölle und die US-Russlandpolitik) ergeben sich Risiken für den

Welthandel, für den die WTO für 2025 nun sogar einen Rückgang um 0,2 %, schlimmstenfalls von sogar 1,5 % antizipiert.

Noch sorgt die Krise im Roten Meer, wie zuvor dargestellt, für einen starken Sonderkonjunkturreffekt auf die Schifffahrt.

Aus den derzeitigen geopolitischen Spannungen und den Störungen im Roten Meer sind kurzfristig keine negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG zu erwarten. Die zuletzt gesunkene Inflation (die durch geopolitische Konflikte auch wieder anziehen könnte), führt zwar zu erhöhten Schiffsbetriebskosten, doch bieten sowohl der Tanker- als auch der Containerschiffmarkt gegenwärtig eine stabile Einnahmensituation.

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 oder Festzinsvereinbarungen begrenzt. Für den nicht über langfristige Zinsfestschreibungen oder den Abschluss derivativer Zinssicherungsgeschäfte abgesicherten Teil der Fremdfinanzierung besteht ein Zinsänderungsrisiko. Selbiges besteht auch für übersicherte Fremdfinanzierungen, welche sich aus Sondertilgungen ergeben können. Derzeit ist fast das gesamte Volumen der aufgenommenen Finanzierungen gegen Zinsanstiege abgesichert.

3.4.2.2.3 Finanzierungsänderungsrisiko

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

und frühzeitig aktive Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern statt.

Auf Holding-Ebene bestanden zum Bilanzstichtag die aufschiebend bedingten Besserungsscheine der Banken in Höhe von ca. 2,9 Mio. USD ohne festen Rückzahlungstermin. Die damit einhergehenden aufschiebend bedingten Zahlungsverpflichtungen wurden in Höhe von 2,8 Mio. EUR, basierend auf dem Bilanzgewinn der Gesellschaft, im Jahresabschluss berücksichtigt.

3.4.2.2.4 Inanspruchnahme unter Garantien

Mit der finalen Beendigung des Rechtsstreits zwischen der Gesellschaft und dem ehemaligen Charterer der AURA M erfolgte auch eine Rückgabe der Arrestgarantie sowie Abwicklung des entsprechenden Avalkredites, die jeweils durch den Bereederer gestellt, aber von der HAMMONIA Schiffsholding AG verbürgt wurden. Insofern bestehen derzeit Haftungsverhältnisse lediglich im Zusammenhang mit der Finanzierung des Containerschiffes „LUTETIA“ aufgrund der Übernahme einer begrenzten Haftung durch die Gesellschafter im Rahmen ihrer Beteiligungsquote. Die Haftung wurde für einen Maximalbetrag von 800 TUSD im Zusammenhang mit der Zusicherung eines störungsfreien Schiffsbetriebes übernommen.

Das Risiko aus einer Inanspruchnahme wird als gering eingestuft.

3.4.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken

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

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

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 Unternehmens die Qualität des Managements und wichtiger Dienstleister sowie die Reputation bei Investoren, Geschäftspartnern und Marktbeobachtern maßgeblich. In diesem Zusammenhang hat sich die Gesellschaft 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

Wie zuvor dargestellt, erschweren die grundlegenden Marktbedingungen auf dem Containerschiffmarkt bei einem Auslaufen langfristiger Chartervereinbarungen den Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen.

Allerdings sind mit der kürzlich vereinbarten Anschlussbeschäftigung der HAMMONIA BALTICA alle Schiffe für das komplette Geschäftsjahr 2025 verchartert. Die Anfang 2026 auslaufende Beschäftigung der LUTETIA wird dann angesichts einer nahezu vollständigen Entschuldung des Schiffes ebenfalls kostendeckend erwartet, wenn nicht zu diesem Zeitpunkt ein Verkauf des Schiffes erfolgen sollte.

Aus heutiger Sicht gibt es keine konkreten Anhaltspunkte für eine deutlich negative Auswirkung der geopolitischen Konflikte auf die HHX. Direkt wirkende Risiken bestehen nicht, diese ergeben sich ggf. nur indirekt aus den Marktzusammenhängen.

Mehrere 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 Schiffsmarkt 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 Diversifiziertes Beteiligungsportfolio als Absicherung gegen volatile Schifffahrtsmärkte

Die HAMMONIA Schiffsholding AG sichert ihre Einnahmesituation durch ihr diversifiziertes Beteiligungsportfolio an Schiffen in den Segmenten Transport von Rohöl, Chemikalien, Containern und Multipurpose Heavy Lift Cargo langfristig ab. Auch wenn einzelne Teilmärkte eine negative Entwicklung erfahren, partizipiert die HAMMONIA Schiffsholding AG am Wachstum anderer Segmente. Dabei wird ein aktives De-Risking verfolgt, um wenn notwendig, die Abhängigkeit von einzelnen Segmenten zu verringern (wie im Berichtsjahr beim MS „HAMMONIA BALTICA“). Zudem bieten die langfristigen Charterverträge bzw. die Beschäftigung in Einnahmepools eine planbare Einnahmestabilität, der Abschluss von Profit Split-Vereinbarungen darüber hinaus gehende hohe Erlöse. Aus Sicht der HAMMONIA Schiffsholding AG bieten die derzeitigen Investments attraktive Rendite-/Risikoprofile bei überschaubarem Marktrisiko.

Wie zuvor dargestellt, lässt sich die weitere Entwicklung auf dem Containerschiffsmarkt aufgrund der zahlreichen Unwägbarkeiten schwierig einschätzen. Noch ist die Nachfrage nach kurzfristig verfügbarer Tonnage hoch, entsprechend konnte für das MS „HAMMONIA BALTICA“ eine auskömmliche Einnahmesituation bis mindestens zur Jahresmitte 2027 geschaffen werden. Im Tankschiffsegment ist für 2025 eine stabile gute

Einnahmesituation zu erwarten. Wie zuvor dargestellt, sind der MT „AURA M“ und die Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ langfristig zu auskömmlichen Raten beschäftigt.

Bezüglich der vier Seaside-Schiffe werden weiter Gespräche mit dem Charterer und dem Leasinggeber geführt, um durch Anpassungen der bestehenden Verträge die nachhaltige Rentabilität zu verbessern und gegebenenfalls auch das Eigentum an den Schiffen zu erwerben. Sollte dies gelingen, können die im Geschäftsjahr gebildeten Drohverlustrückstellungen aufgelöst werden.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG prüft fortlaufend weitere interessante Investitionsmöglichkeiten.

3.4.3.2 Rückkauf der Besserungsscheine

Zuletzt konnte die Gesellschaft im Jahr 2021 aufgrund von Waiver Agreements Besserungsscheine mit einem Nominalbetrag von insgesamt 4 Mio. USD gegen Zahlung von insgesamt 600 TUSD ablösen. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 erlosch die Nachwirkung für den Fall, dass Dividenden gezahlt oder andere Gläubiger von Besserungsscheinen zu aus deren Sicht vorteilhafteren Konditionen abgelöst werden.

Gelingen weitere Vereinbarungen mit den Inhabern der verbliebenen Besserungsscheine, könnte das Unternehmen von Altlasten (teilweise) befreit werden. Die Gesellschaft könnte dann wieder ihren Zugang zum Kapitalmarkt nutzen, um neue Eigenmittel aufzunehmen. Diese könnte zur Realisierung von neuen interessanten Investitionsmöglichkeiten genutzt werden.

3.4.3.3 Refinanzierung von Fremdkapital zu deutlich besseren Konditionen

Mit Abschluss der neuen Chartervereinbarung für den Suezmaxtanker AURA M liegen beste Voraussetzungen für eine attraktive Refinanzierung und Ausübung der Kaufoption unter dem bestehenden Leasingvertrag vor. Die Attraktivität der neuen Beschäftigung, insbesondere die Bonität des Charterers ermöglicht es der Gesellschaft, das Eigentum am Schiff zu verbesserten Konditionen zu erwerben. Darunter fallen auch die Höhe der neuen Finanzierung als auch Haftungsbeschränkungen. Eine Refinanzierung wurde im April 2025 umgesetzt.

3.4.3.4 Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen bleibt hoch

Analog zur Entwicklung der einzelnen Teilsegmente des Schifffahrtmarktes entwickelt sich auch das Interesse der Investoren an Schiffsinvestitionen. Wie die Chartermärkte zeigen sich die Kurse von Schifffahrtsaktien anfällig für geopolitische Entwicklungen und die US-Handelspolitik. Der Fokus der Investoren liegt daher in diesen unsicheren Zeiten auf Unternehmen mit starker operativer Effizienz und Wettbewerbsvorteilen. Aus Sicht der HAMMONIA Schiffsholding AG bietet das eigene diversifizierte Portfolio sehr attrak-

tive Rendite-/Risikoprofile mit planbaren Erlösen. Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG hat sich in den letzten drei Jahren im Vergleich zu Marktbegleitern deutlich stabiler, mit zumeist aufwärts gerichteter Tendenz gezeigt. Der Vorstand ist daher davon überzeugt, bei Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen (u.a. Ablösung der Besserungsscheine), neue Aktionäre/Investoren gewinnen zu können.

3.5 ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand hat gemäß § 312 Aktiengesetz einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für das Geschäftsjahr 2024 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält:

“Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat für die in dem Bericht für das Geschäftsjahr 2024 über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte und Maßnahmen nach den Umständen, die im Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass die genannten Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden. Berichtspflichtige andere Maßnahmen wurden im Berichtszeitraum weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, den 13. Mai 2025



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



JAHRES-
ABSCHLUSS



4 Jahresabschluss

4.1 BILANZ

4.1.1 Aktiva

	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	56.129.066,41	56.123.485,97
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	44.294.407,30	42.345.185,21
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	7.925.825,90	5.899.428,88
3. Beteiligungen	3.908.833,21	7.878.871,88
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.832.337,69	1.268.436,49
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.431.226,55	828.179,67
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	57.031,21	381.914,70
3. Sonstige Vermögensgegenstände	3.344.079,93	58.342,12
II. Guthaben bei Kreditinstituten	2.797.570,76	1.114.507,88
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	27.421,93	26.749,20
BILANZSUMME	63.786.396,79	59.890.647,10

4.1.2 Passiva

	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
A. EIGENKAPITAL	60.705.622,88	55.603.786,16
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	41.744.123,76	40.582.458,34
	41.763.767,28	40.602.101,86
IV. Bilanzgewinn	10.558.396,72	6.618.225,42
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	2.836.076,00	2.683.059,00
C. VERBINDLICHKEITEN	244.697,91	246.334,38
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.248,67	25.372,92
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	225.449,24	220.956,46
3. Sonstige Verbindlichkeiten	0,00	5,00
BILANZSUMME	63.786.396,79	58.533.179,54

4.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 31.12.2024 EUR	01.01. - 31.12.2023 EUR
1. Umsatzerlöse	64.781,64	101.530,05
2. Sonstige betriebliche Erträge	2.455.948,75	3.314.105,69
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 450.200,95 (Vj. EUR 140.629,16)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-817.926,91	-658.157,49
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 175.985,78 (Vj. EUR 294.666,75)		
4. Erträge aus Beteiligungen	3.034.306,95	1.296.386,65
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.826.987,29 (Vj. EUR 148.730,30)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	369.235,07	260.880,17
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 253.044,28 (Vj. EUR 201.679,31)		
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,00	-418.407,77
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.508,78	-6.391,88
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 4.492,78 (Vj. EUR 1.958,41)		
8. Ergebnis nach Steuern	5.101.836,72	3.889.945,42
9. Jahresüberschuss	5.101.836,72	3.889.945,42
10. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6.618.225,42	18.666.891,08
11. Einstellung in Gewinnrücklagen		
In andere Gewinnrücklagen	1.161.665,42	-15.938.611
12. Bilanzgewinn	10.558.396,72	6.618.225,42



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 2024 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 2023 angewandt.

5.3.1 Anlagevermögen

5.3.1.1 Finanzanlagen

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

5.3.2 Umlaufvermögen

5.3.2.1 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und liquide Mittel

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

5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten

5.3.3.1 Rückstellungen

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

5.3.3.2 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

5.3.3.3 Währungsumrechnung

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

5.4 ERLÄUTERUNGEN DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5.4.1 Erläuterungen der Bilanz

5.4.1.1 Anlagevermögen

Unter dem Posten Anlagevermögen werden ausschließlich Finanzanlagen ausgewiesen. Diese betreffen **Anteile an verbundenen Unternehmen, Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Beteiligungen.**

5.4.1.2 Umlaufvermögen

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

5.4.1.3 Kapitalrücklagen

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 wurde in 2018 der Ertrag aus der Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 6.002.216,00 EUR zur Deckung des nach Auflösung sämtlicher Rücklagen zum Verlustausgleich (siehe Punkt 4.5) verbleibenden

Verlustvortrages in Höhe von 5.257.941,12 EUR verwendet. Der Restbetrag in Höhe von 744.274,88 EUR wurde in eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

5.4.1.4 Gesetzliche Rücklage

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

5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 3. Juli 2024 wurden aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 6.618.225,42 40 Euro pro Aktie (20 Euro aus 2022 und 20 Euro aus 2023) bzw. 5.456.560,00 Euro auf neue Rechnung vorgetragen und die verbleibenden 1.161.665,42 Euro in die Gewinnrücklagen eingestellt.

5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2024	2023
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6.618.225,42	18.666.891,08
Einstellung in Gewinnrücklagen in andere Gewinnrücklagen	1.161.665,42	15.938.611,08
Jahresüberschuss	5.101.836,72	3.889.945,42
Bilanzgewinn	10.558.396,72	6.618.225,42



5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten	31.12.2024 (31.12.2023)	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	19.248,67	19.248,67	0	0	0
	(25.372,92)	(25.372,92)	(0)	(0)	(0)
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	225.449,24	225.449,24	0	0	0
	(220.956,46)	(0)	(220.956,46)	(0)	(0)
3. sonstige Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0
	(5,00)	(5,00)	(0)	(0)	(0)
	244.697,91	244.697,91	0	0	0
	(246.334,38)	(25.377,92)	(220.956,46)	(0)	(0)

5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

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

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

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG hat zu Gunsten der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG eine Garantie bis zu einer Höhe von 800 TUSD

im Falle einer Off-hire-Periode des Containerschiffes der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG abgegeben. Aufgrund des Gesellschaftsvertrages der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG ist die HAMMONIA Schiffsholding AG gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG anteilig ersatzpflichtig.

Zur Absicherung der Schiffsfinanzierung der beiden Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schifffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schifffahrts GmbH & Co. KG über ursprünglich insgesamt 32.550 TUSD hat die HAMMONIA Schiffsholding AG zugunsten der finanzierenden Bank sämtliche Geschäftsanteile an den beiden Gesellschaften verpfändet.

5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus einem mit einem Dienstleister bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 30 TEUR (davon gegenüber verbundenen Unternehmen: 30 TEUR) pro Jahr.

5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

5.4.2.1 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten in Höhe von 1.972.142,88 EUR außergewöhnliche Erträge aus der Zuschreibung von Anteilen an verbundenen Unternehmen.

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 2024 bestellt:

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

5.5.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzte sich im Berichtsjahr 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 Aufsichtsratsmitglied Andreas Uibelesen hat sein Mandat zum Jahresende 2024 niedergelegt. An seiner Stelle rückte daher mit Wirkung zum 1. Januar 2025 das auf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 gewählte Ersatzmitglied Dr. Jan Klasen, Dipl. Kfm., Consultant, Frankfurt am Main, für die restliche satzungsgemäße Amtszeit von Herrn Uibelesen in den Aufsichtsrat nach (also bis zur Beendigung der Hauptversammlung, welche über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2026 beschließt).

Ende März 2025 konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG gemeinsam mit ihren norwegischen Partnern für das Containerschiff MS „HAMMONIA BALTICA“ eine Beschäftigung in direktem Anschluss an die derzeitige Charter vereinbaren. Die „HAMMONIA BALTICA“ ist derzeit noch an Hapag Lloyd zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag bis mindestens Mai 2025 verchartert. Direkt nach der Rücklieferung aus der aktuellen Charter (spätestens August 2025) wird das Schiff bei Maersk zu 25.000 USD/Tag abzgl. 1,75% Kommissionen für eine Laufzeit von mindestens 23 Monaten (maximal 26 Monate) verchartert. Es besteht eine Verlängerungsoption für weitere 12 Monate zu 35.000 USD/Tag (+/- 30 Tagen).

Nach dem Bilanzstichtag haben sich die Haftungsverhältnisse aufgrund der finalen Beendigung des Rechtsstreits mit dem ehemaligen Charterer der AURA M und der folgenden Rückgabe eines Arrestavales sowie Abwicklung des Avalkreditvertrages stark reduziert.

Eine Anschlussfinanzierung für den Suezmaxtanker AURA M konnte im April 2025 mit einer Laufzeit von fünf Jahren abgeschlossen werden. Diese Refinanzierung wurde genutzt, um die bisherigen Mitgesellschafter herauszukaufen und das Schiff unter die deutsche Tonnagesteuerregelung zu bringen.

5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, vom Bilanzgewinn in Höhe von 10.558.396,72 EUR einen Betrag in Höhe von EUR 2.373.556,72 in die Gewinnrücklagen einzustellen und darüber hinaus einen Betrag von EUR 8.184.840,00, entsprechend EUR 60,00 je Aktie beziehungsweise jeweils EUR 20,00 für 2022, 2023 und 2024, auf neue Rechnung vorzutragen.

Hamburg, den 13. Mai 2025



Dr. Karsten Liebing
Vorstand

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES



6 Aufstellung des Anteils- besitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital 31.12.2024 EUR	Beteiligungs- höhe %	Ergebnis 2024 EUR
HAMMONIA INVESTMENTS GmbH & Co. KG ¹⁾	Hamburg	1.516	100,00%	-2.105
Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	1.654.217	79,94%	-1.297.369
MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	14.349.204	99,93%	1.828.230
MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	15.658.461	99,94%	1.212.435
MS „BALTICA OSLO“ GmbH & Co. KG	Hamburg	8.409.000	24,50%	237.305
MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG ²⁾	Hamburg	285.345	49,42%	2.080.349
MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	15.079.635	79,67%	1.079.739
MS „SEASIDE I“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	950.987	40,05%	-513.497
MS „SEASIDE II“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	538.018	40,05%	-571.210
MS „SEASIDE III“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	280.305	40,05%	-844.083
MS „SEASIDE IV“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	924.815	40,05%	-530.704
Verwaltung 2.500 TEU GmbH ¹⁾	Hamburg	190.409	100,00%	13.850
Verwaltung 7.800 TEU GmbH ¹⁾	Hamburg	71.252	100,00%	5.078
MS „HAMMONIA INCEPTUM XII“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ¹⁾	Hamburg	4.186	75,00%	-2.169
MS „HAMMONIA INCEPTUM XVIII“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ¹⁾	Hamburg	816	75,00%	-2.109
MS „AURA M“ GmbH & Co. KG ³⁾	Hamburg		95,00%	
Verwaltung MS „AURA M“ GmbH ³⁾	Hamburg		100,00%	
Verwaltung MS „HAMMONIA INCEPTUM XXI“ GmbH	Hamburg	9.391	100,00%	240
Verwaltung MS „HAMMONIA INCEPTUM XX“ GmbH	Hamburg	20.637	100,00%	3.241

1) Jahresabschluss 31.12.2023

2) Jahresabschluss 31.07.2024

3) Neugründung in 2024; ein Jahresabschluss liegt noch nicht vor.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



7 Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2024 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG ein Jahresergebnis von 5.102 TEUR (Vj. 3.890 TEUR) und damit am oberen Ende der genannten Prognosespanne erzielt. Dieses ist maßgeblich durch Sondereffekte und durch erhöhte Beteiligungserträge geprägt. Wie üblich verweisen wir für weitere Aussagen zum Geschäftsverlauf 2024 sowie dem Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr 2025 auf die Angaben des Vorstands im Lagebericht.

Arbeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2024

Auch im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben mit großer Sorgfalt wahrgenommen. Dabei hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung des Vorstands auf Basis seiner detaillierten mündlichen und schriftlichen Berichte sowie der gemeinsamen konstruktiven Diskussionen regelmäßig überwacht und beratend begleitet. Der Vorstand erstattete in und zwischen den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig schriftlich und mündlich Bericht, insbesondere zu bedeutenden Vorfällen und Entwicklungen im Geschäft und Markt. So war der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG stets zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Lage der Gesellschaft und der Entwicklung der Schiffsbeteiligungen, der Unternehmens-, Ergebnis- und Liquiditätsplanung sowie geplanten Investitionen einschließlich der Risikolage und Risikotragfähigkeit, informiert. Darüber hinaus stand zwischen den Sitzungen insbesondere der Aufsichtsratsvorsitzende in einem engen Austausch mit dem Vorstand. Sämtliche entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten den Aufsichtsrat stets umgehend. Sofern nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, fasste der Aufsichtsrat auf Basis der geprüften Beschlussvorschläge des Vorstands entsprechende Beschlüsse.

Folgende Beratungsschwerpunkte standen im Berichtsjahr im Vordergrund:

- MS „HAMMONIA BALTICA“: Nach der Anfang Februar 2024 gesicherten Verlängerung der Charter (in direktem Anschluss an die bestehende Zeitcharter ab dem 1. Juli 2024 für einen Zeitraum bis mindestens 1. Mai 2025 / längstens 1. August 2025 zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag) beschäftigte sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Vorlage des Vorstands bzgl. einer Reduktion der Beteiligung am Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ im Rahmen eines Verkaufs und Re-Investments. Hierbei hat der Aufsichtsrat die Vor- und Nachteile dieser Transaktion gegenüber dem Ist-Zustand eingehend betrachtet. Der Aufsichtsrat stimmte mit dem Vorstand überein, über diese Transaktion

einerseits eine weitere Risikoreduktion mit Blick auf das erwartete Abwärtspotenzial auf dem Containermarktschiffmarkt (nach dem Ende der Krise im Roten Meer) zu erzielen, andererseits trotz des De-Risking auch weiterhin an den Marktchancen im Containermarkt zu partizipieren. Im Ergebnis wurde das von der MS „HAMMONIA Baltica 2.0“ GmbH & Co. KG gehaltene Schiff MS „HAMMONIA BALTICA“ am 3. Juni 2024 an die MS „BALTICA OSLO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG („Baltica Oslo“) zum aktuellen Marktpreis, der geringfügig über dem Buchwert lag, verkauft und übertragen. An der Baltica Oslo ist die HAMMONIA Schiffsholding AG mit 24,5% (zuvor: 49,42 %) beteiligt. Die weiteren Anteile werden seitdem von norwegischen Partnern gehalten.

- MT „AURA M“: Anschlussbeschäftigung für die Anfang Mai 2024 ausgelaufene Charter (drei Jahre (zzgl. Verlängerungsoptionen für zwei Jahre) mit Stena Bulk AB und einer Basis-Rate von 28.000 USD/Tag zzgl. Profit-Split. Für weitere Details verweist der Aufsichtsrat auf die im Lagebericht gemachten Angaben des Vorstands. Der Aufsichtsrat möchte an dieser Stelle nochmals die Richtigkeit dieser Entscheidung betonen, da im Berichtszeitraum inklusive des Profit Splits ein Zeitcharteräquivalent in Höhe von ca. 31.200 USD/Tag, also auf Höhe einer mittelfristigen Zeitcharterrate, realisiert wurde. Weitere Sonderthemen sind nachfolgend unter den Sitzungsterminen genannt.

Rechtsstreitigkeiten beim MT „AURA M“ und den Produktentankern „ARTEMIS“ und „ATHENE: Im Fall des Rechtsstreits zwischen der Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding und dem ehemaligen Zeitcharterer hat das Schiedsgericht im Herbst 2024 das Verfahren in der Hauptsache entschieden, ergänzt durch einen Vergleich zwischen der HAMMONIA Schiffsholding AG und der Gegenseite hinsichtlich der Anwaltskosten im März 2025. In Summe führt der Schiedsspruch zu einer finanziellen Belastung in Höhe von ca. 2,9 Mio. USD, welche mit einem bereits hinterlegten Deposit auskömmlich abgedeckt waren. Im Falle der beiden Produktentanker läuft weiterhin das Verfahren in Indien, um zum einen die gestellte Sicherheitsleistung zurückzuerhalten und zum anderen die Mehrkosten aus der Tankbeschichtung erstattet zu bekommen. Hier gibt es noch keinen neuen Stand.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand der HAMMONIA Schiffsholding AG bestand während des gesamten Berichtsjahres aus Herrn Dr. Karsten Liebing.

Das Aufsichtsratsmitglied Andreas Uibeisen legte sein Mandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 nieder. An seiner Stelle rückte daher mit Wirkung zum 1. Januar 2025 das auf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 gewählte Ersatzmitglied Dr. Jan Klasen, Dipl. Kfm., Consultant, Frankfurt am Main, für die restliche satzungsgemäße Amtszeit von Herrn Uibeisen in den Aufsichtsrat nach (also bis zur Beendigung der Hauptversammlung,

welche über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2026 beschließt). Darüber hinaus bestand der Aufsichtsrat während des gesamten Berichtsjahres aus seinem Vorsitzenden Herrn Werner Berg und seinem Stellvertreter Herr Michael Hummel.

Von der Bildung von Ausschüssen sieht der Aufsichtsrat aus Effizienzgründen unverändert ab.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG insgesamt sechs ordentliche Sitzungen abgehalten. Diese fanden an den Tagen 13. März, 16. Mai (Bilanzaufsichtsratssitzung für das Geschäftsjahr 2023), 22. Mai (Videokonferenz zur Feststellung des Jahresabschlusses 2023), 3. Juli, 5. September und 5. Dezember 2024 statt. An diesen Sitzungen nahmen stets sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Vorstand teil. Zeitweilig waren auch Gäste zugegen, so etwa die Vertreter des Abschlussprüfers, Rechts- und Steuerberater sowie auch das gewählte Ersatzmitglied Dr. Jan Klasen.

Schwerpunkthemen aller Sitzungen waren die Berichte des Vorstands über die Schifffahrts- und Finanzmärkte und deren mögliche Auswirkungen auf die Gesellschaft, der aktuelle Stand der Investitionen sowie die Unternehmensplanung für 2024 einschließlich der Liquiditätslage und -entwicklung. Darüber hinaus wurden folgende Themen auf den Sitzungen besprochen:

- 13. März 2024: Ort, Datum und Tagesordnungspunkte der ordentlichen Hauptversammlung 2024.
- 16. Mai 2024: Der Aufsichtsrat erörterte die Abschlussunterlagen für das Geschäftsjahr 2023. Da der Prüfungsbericht und der Prüfungsvermerk des Abschlussprüfers nur im Entwurf und der Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) und dessen Prüfbericht dem Aufsichtsrat noch nicht vorlagen, wurde die Feststellung des Jahresabschlusses 2023 auf den 22. Mai 2024 vertagt. Besprochen und beschlossen wurde die Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 3. Juli 2024.
- 22. Mai 2024: Feststellung des Jahresabschlusses 2023 inklusive Beschluss über den Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023 und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie Zustimmung zum Abhängigkeitsbericht.
- 3. Juli 2024: Nachbesprechung der ordentlichen Hauptversammlung 2024.
- 5. September 2024: Der Aufsichtsrat besprach den vorgelegten Halbjahresfinanzbericht 2024.
- 5. Dezember 2024: Der Vorstand präsentierte das voraussichtliche Jahresergebnis für 2024 und gemeinsam wurde die Unternehmens- und Liquiditätsplanung für das Geschäftsjahr 2025

erörtert. Zudem legten Vorstand und Aufsichtsrat den Finanzkalender für 2025 sowie die Termine der ordentlichen Aufsichtsratssitzungen fest.

Darüber hinaus gab es die folgenden Beschlüsse im Umlaufverfahren:

Am 25. April 2024 stimmte der Aufsichtsrat der zuvor dargestellten Reduktion der Beteiligung am Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ im Rahmen eines Verkaufs und Re-Investments zu. Am 26. April beschloss der Aufsichtsrat eine Satzungsanpassung. Dies betraf § 9 Abs. 2 Satz 3 der Satzung und dessen Anpassung an den Wortlaut des § 123 Abs. 4 Satz 2 AktG n.F., geändert durch das im Dezember 2023 in Kraft getretene Zukunftsfinanzierungsgesetz (ZuFinG).

Jahresabschlussprüfung

Die Aktionäre wählten auf der ordentlichen Hauptversammlung am 3. Juli 2024 die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024. Die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den vom Vorstand gemäß den Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellten Jahresabschluss und Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG über das Geschäftsjahr 2024 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf zur Aufsichtsratssitzung am 29. April 2025 wurden dem Aufsichtsrat die Jahresabschlussunterlagen, der Prüfungsbericht des Wirtschaftsprüfers (im Entwurf), der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns zugesendet. An dieser Sitzung nahm ein Vertreter des Abschlussprüfers teil und präsentierte die Prüfungsergebnisse. Er berichtete über Schwerpunkte und den Umfang seiner Prüfung. Wesentliche Schwächen des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und der Compliance wurden dabei nicht festgestellt. Für ergänzende Fragen und Auskünfte stand der Vertreter des Abschlussprüfers zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat sich nach eigener Prüfung der Abschlussunterlagen der Einschätzung des Abschlussprüfers angeschlossen und kam zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss 2024 inklusive des Lageberichts ordnungsgemäß entsprechend den geltenden Regeln aufgestellt wurde und ein zutreffendes Bild der Finanz- und Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG darstellt. Der Aufsichtsrat stimmte auf seiner Sitzung am 15. Mai 2025 dem Ergebnis des Abschlussprüfers zu und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023, womit dieser gem. § 172 AktG festgestellt ist. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, vom Bilanzgewinn in Höhe von 10.558.396,72 EUR einen Betrag in Höhe von EUR 2.373.556,72 in die Gewinnrücklagen einzustellen und darüber hinaus einen Betrag von EUR 8.184.840,00, entsprechend EUR 60,00 je Aktie beziehungsweise jeweils EUR 20,00 für 2022, 2023 und 2024, auf neue Rechnung vorzutragen, hat sich der Aufsichtsrat angeschlossen.

Bezüglich des vom Vorstand erstellten Abhängigkeitsberichts hat der Abschlussprüfer über das Ergebnis seiner Prüfung den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- bei keinem der im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte

die Leistung der Gesellschaft unangemessen hoch war.“

Der Aufsichtsrat stimmte dem Prüfungsergebnis des Abschlussprüfers zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat wurden gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands keine Einwendungen erhoben.

Am 29. April 2025 befasste sich der Aufsichtsrat zudem mit der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 4. Juli 2025 (Präsenz, Hamburg). Ebenfalls besprochen und beschlossen wurde der vorliegende Bericht des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat bedankt sich ausdrücklich beim zum Jahresende 2024 ausgeschiedenen Mitglied Andreas Uibelesen. Seit dem Jahr 2007 gehörte Herr Uibelesen dem Gremium an und hat mit seinem umfangreichen Fachwissen und Netzwerk stets konstruktiv zur Entwicklung und dem Wohl der Gesellschaft beigetragen. Für seine Zukunft wünscht ihm der Aufsichtsrat alles Gute.

Dem Vorstand dankt der Aufsichtsrat für seine geleistete Arbeit und die stets konstruktive, transparente und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Geschäftsjahr 2024.

Hamburg, den 15. Mai 2025



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen 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 der internen Kontrollen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 13. Mai 2025

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(gez. Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

(gez. 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
www.ubj.de | ir@ubj.de

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2025