

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

GESCHÄFTSBERICHT 2015

Kennzahlen

Schiffsportfolio

Ergebnis	Datum der Übernahmen	Kapazität in TEU	Baujahr
MS „SAXONIA“	03.12.2007	3.108	2003
MS „HAMMONIA FIONIA“	29.04.2008	7.800	1996
MS „HAMMONIA DANIA“	06.05.2008	7.800	1996
MS „HAMMONIA HAFNIA“	16.05.2008	7.800	1996
MS „HAMMONIA ROMA“	05.01.2009	2.546	2009
MS „HAMMONIA PESCARA“	29.12.2010	4.253	2009
MS „ANTOFAGASTA“	10.02.2012	2.872	2008
MS „WESTPHALIA NOVA“ (Minderheitsbeteiligung)	03.12.2007	3.108	2003

Finanzkennzahlen

in TEUR	2015	2014
Schiffsbetriebsergebnis	32.987	28.517
Reedereiergebnis	2.851	11.650
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-36.271	-82.551
Konzernergebnis	1.768	-99.177
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	27.117	26.589
Cashflow aus Investitionstätigkeit	109.504	-49
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-137.969	-27.618

Inhaltsverzeichnis

1.	Begrüßung	4
2.	Aktie	6
3.	Zusammengefasster Lagebericht über die Lage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2015	8
3.1	Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell)	8
3.1.1	Allgemeines	8
3.1.2	Steuerungssystem	9
3.2	Wirtschaftsbericht	
3.2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	9
3.2.2	Geschäftsverlauf	10
3.2.3	Lage	11
3.2.4	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	18
3.3	Nachtragsbericht	18
3.4	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	18
3.4.1	Prognosebericht	18
3.4.2	Risikobericht	19
3.4.3	Chancenbericht	22
3.5	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Holdinggesellschaft HCI HAMMONIA SHIPPING AG	22
3.5.1	Ertragslage	22
3.5.2	Finanzlage	23
3.5.3	Vermögenslage	24
4.	Konzernabschluss	26
5.	Bericht des Aufsichtsrats	46

1. Grußwort des Vorstands

Sehr geehrte Aktionäre und Geschäftsfreunde, die nun bereits acht Jahre andauernde Krise des Containerschiffmarktes hat für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG weitreichende Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht. Die Verhandlungen mit den Banken waren langwierig und herausfordernd, da die Finanzierungspartner sehr unterschiedliche Interessenlagen hatten. Nach gut eineinhalb jährigen Verhandlungen konnten diese aber Ende August 2015 abgeschlossen und ein umfassendes Restrukturierungskonzept mit allen beteiligten Finanzierungsgläubigern verbindlich vereinbart werden. Dabei waren von allen Parteien substantielle Zugeständnisse erforderlich, um das Ziel einer tragbaren Verschuldungsstruktur und zugleich einer bestmöglichen Gleichbehandlung der Gläubiger zu erreichen. Im Ergebnis ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG aus einem Teil ihrer finanziellen Verpflichtungen entlassen worden und alle wesentlichen verbleibenden Forderungen werden bis Mitte 2018 gestundet. Die Gläubiger werden so im Gegenzug für ihre heutigen Verzichte mit Zahlungszusagen bzw. Besserungsscheinen an den zukünftigen Erträgen der Gesellschaft beteiligt. Das Restrukturierungskonzept geht einher mit einer Reduzierung der Flotte und einer stärkeren Fokussierung auf die werthaltigen Schiffe. Hierbei handelt es sich insbesondere um die drei 7.800 TEU – Containerschiffe, die in langjährigen Charterern für den Weltmarktführer Maersk fahren. Die Fortführung dieser drei Schiffe war elementarer Bestandteil des Restrukturierungskonzeptes.

Die Gesellschaft bewegt sich nach wie vor in einem schwierigen Marktumfeld. Denn trotz der noch vorhandenen Überkapazitäten im Markt haben die internationalen Linienreeder auch in der Krise zunehmend Großcontainerschiffe bei den Schiffsbauwerften bestellt, so dass die weltweite Flotte weiter gewachsen ist. Hintergrund ist ein ruinöser Wettkampf der Linienreeder um die günstigsten Stückkosten je transportierten Container und damit um zukünftige Marktanteile. Die Werften in Fernost hatten zudem in den Boomjahren

Fertigungskapazitäten aufgebaut, die es nun zu füllen gilt – teils auch mit staatlich unterstützten Exportfinanzierungen für die Besteller. Diese fatale Koinzidenz hat letztlich bislang die Rückkehr des Marktes in sein nachhaltiges Gleichgewicht verhindert. Dennoch war im ersten Halbjahr 2015 zunächst eine deutliche Erholung der Charterraten zu beobachten. Eine sukzessive Eintrübung des Welthandels hat aber dazu geführt, dass sich das Wachstum der Containertransporte auf See auf einen Wert von ca. 1,7 % in 2015 reduziert hat. Wegen des ungesunden Wachstums der Flotte benötigt der Markt aber ein höheres Wachstum auf der Nachfrageseite. In Folge dessen sind die Charterraten im zweiten Halbjahr wieder deutlich gesunken und lagen zum Jahresende für alle Schiffsgrößen zwischen 1.000 und 6.000 TEU fast einheitlich bei 6.000 bis 7.000 USD/Tag. Dieses niedrige Niveau erlaubt Schiffseignern die Schiffsbetriebskosten zu decken, nicht aber einen substantiellen Deckungsbeitrag für den Schuldendienst zu leisten. Zugleich ist der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffkapazität wieder deutlich gestiegen. Im März 2016 wurden aufliegende Containerschiffe mit einer Transportkapazität von fast 1,6 Mio TEU (rd. 8 % der Weltflotte) reportiert – ein trauriger historischer Rekord. Trotz der bestehenden Überkapazitäten haben die Linienreeder in 2015 ihre Bestellungen für Neubauten nochmals forciert, was wenig Anlass zur Hoffnung auf eine schnelle Rückkehr zum Marktgleichgewicht gibt. Auch wenn wir den massiven Ausbau des Neubauprogramms in den letzten beiden Jahre und den erneuten Markteinbruch in diesem Ausmaß nicht hervorsehen konnten, so sehen wir uns in der Zielsetzung des Restrukturierungskonzeptes, dem „Gesundshrumpfen“ der Flotte bei gleichzeitiger Reduzierung der Verbindlichkeiten, im Nachhinein bestätigt. Ein Konzept mit dem Ziel der Fortführung aller Schiffe der Gesellschaft wäre im aktuellen Marktumfeld mit Sicherheit gescheitert.

In den Geschäftszahlen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG spiegelt sich einerseits das aktuelle Umfeld wider, andererseits ist der Abschluss stark durch die Restrukturierung und die damit verbundenen außerordentlichen Effekte geprägt: Das Schiffsbetriebsergebnis liegt mit rund rd. 33 Mio. EUR erneut auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau, aufgrund des starken US-Dollar aber über dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums (28,5 Mio. EUR). Das Konzernergebnis ist mit 1,8 Mio EUR in etwa ausgeglichen (2014: -99,2 Mio. EUR). Während im Vorjahr nicht liquiditäts-

wirksame Wertminderungen des Anlagevermögens das Ergebnis belastet haben, haben Buchgewinne im Rahmen der Restrukturierung das Konzernergebnis im abgeschlossenen Geschäftsjahr positiv beeinflusst. Ohne Berücksichtigung von außerordentlichen Wertminderungen und dem außerordentlichen Ergebnis betrug der Konzernjahresfehlbetrag rund 30 Mio EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR). Dieses Ergebnis ist sicherlich nach wie vor nicht zufriedenstellend.

Mit dem nun umgesetzten Restrukturierungskonzept hat die HCI HAMMONIA SHIPPING AG aber im bildlichen Sinn die „erforderliche Luft zum Durchatmen“ erhalten. Der Fortbestand des Unternehmens konnte zunächst gesichert werden, wenngleich das wirtschaftliche upside Potenzial aufgrund der reduzierten Flotte begrenzt ist.

Hamburg, den 29. April 2016



Dr. Karsten Liebing

Vorstand



Jan Krutemeier

Vorstand

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

2. Aktie

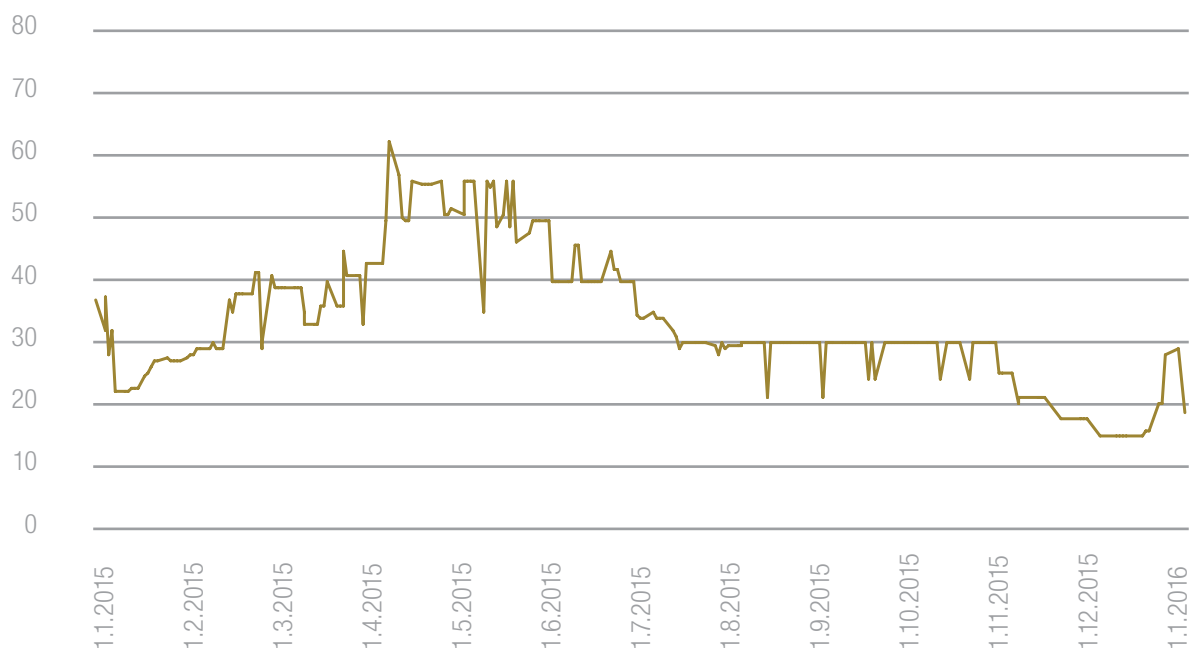
Die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG notiert in dem Segment Mittelstandsbörse Deutschland an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg. Aufgrund des weiterhin ungünstigen Marktumfeldes für Containerschiffe war die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Jahr 2015 – abgesehen von der starken aber vorübergehenden Erholung im zweiten Quartal - von einem fallenden Kurs geprägt. Zum 10. April erreichte die Aktie ihren Höchstpunkt bei 62,39 EUR. Zum Ende des Berichtszeitraums lag der Kurs bei 19,00 EUR und somit rund 49 % unter dem Jahresanfangskurs.

Im Vergleich zu anderen Aktienindizes schnitt die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG vor dem Hintergrund der schlechten Schifffahrtsmärkte schwach ab. Infolge der expansiven Geldpolitik der Notenbanken verzeichneten der DAX und der MSCI World Index im Berichtszeitraum einen Zugewinn von über 10 bzw. 8 %. Der DAXglobal Shipping EUR Price Return Index ist im Berichtszeitraum um rund 12 % gesunken. Die deutlich bessere Entwicklung des DAXglobal Shipping Index gegenüber der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist hauptsächlich dadurch zu erklären, dass die

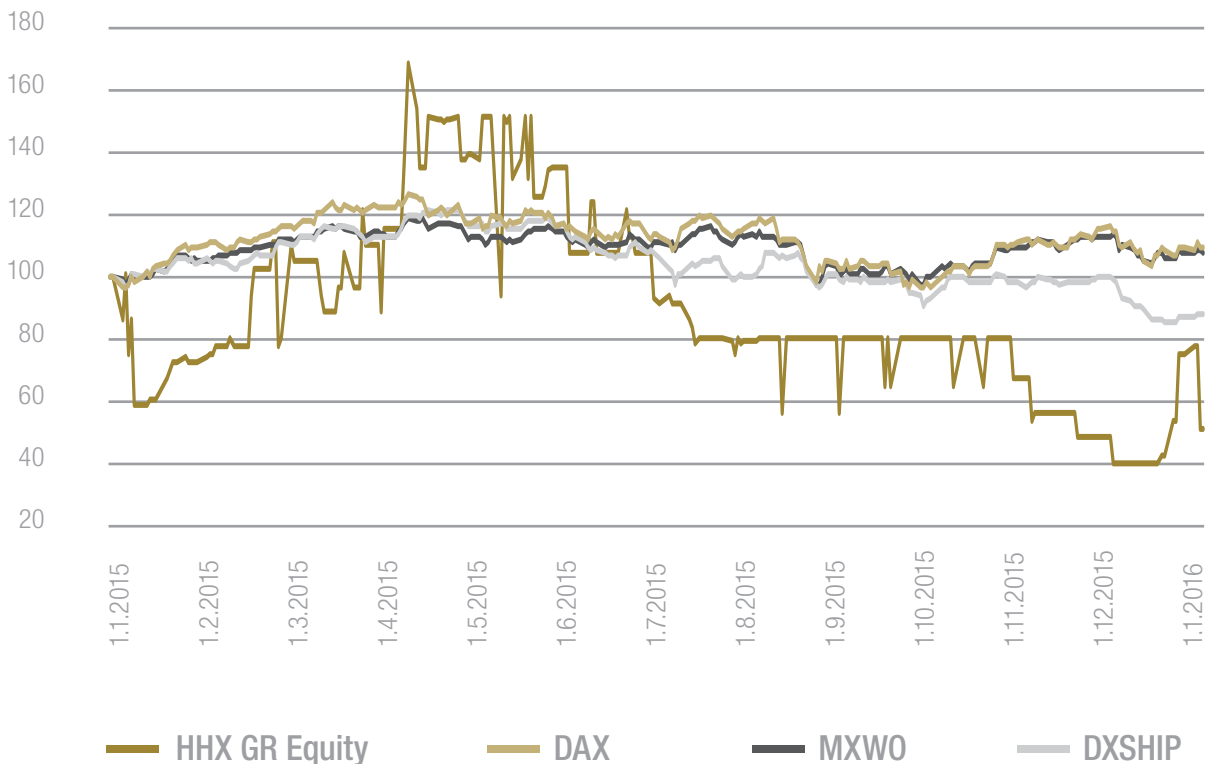
Mehrheit der Mitglieder des DAXglobal Shipping Index Linienreedereien sind. Diese werden durch niedrigere Frachtraten für den Transport von Containern derzeit zwar belastet, sie profitieren gleichzeitig aber von niedrigen Treibstoffpreisen und extrem niedrigen Raten für das Einchartern von Containerschiffen. Ihrem Geschäftsmodell entsprechend werden sie von Investoren als Logistikunternehmen angesehen, so dass der Index eine sehr hohe Korrelation zum allgemeinen Aktienmarkt aufweist.

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

Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG (in EUR)



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



Basisdaten zur HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Aktienkurs (1.1.2015 – 31.12.2015)	
Höchstkurs 10.04.2015	62,39 EUR
Tiefstkurs 01.12.2015	15,00 EUR
Anfangskurs 02.01.2015	37,00 EUR
Schlusskurs 30.12.2015	19,00 EUR
Marktkapitalisierung 30.12.2015	2,59 Mio. EUR

3.

Zusammengefasster Bericht über die Lage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2015

3.1 Grundlagen des Unternehmens

3.1.1 Allgemeines

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wurde im Jahr 2007 von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt notiert. Seit dem 31. Dezember 2014 ist die Aktie im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

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

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

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

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hatte zum 31. Dezember 2015 sieben Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU in Fahrt. Die Anteile an vier dieser Schiffsgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei drei Schiffsgesellschaften ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Mehrheitsgesellschafterin.

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

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

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

Nach Umsetzung der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die Gesellschaft von Existenz bedrohenden Eventualverbindlichkeiten für die Finanzierungen verschiedener Schiffsgesellschaften enthaftet werden. Der derzeitige wesentliche wirtschaftliche Wert der Gesellschaft besteht in den Beteiligungen an drei 7.800 TEU Schiffen.

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

3.1.2 Steuerungssystem

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

Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Working Capitals je Schiff in

die konsolidierte Rechnung einfließen. Die operative Steuerung des Konzerns erfolgt auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Schiffsflotte sowie der Chartereinnahmen pro Tag. Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Containerschiffmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße darstellt.

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

3.2 Wirtschaftsbericht

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

In der aktuellen Ausgabe des World Economic Outlook Update vom Januar 2016 schätzt der Internationale Währungsfonds (IWF) für das Jahr 2015 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,1 %. Damit ist das Wachstum im abgelaufenen Jahr signifikant niedriger ausgefallen als vom IWF noch zu Beginn des Jahres mit 3,5 % erwartet.

Die Wachstumsdynamik der Wirtschaft in China ist nachlassend. Die Wachstumsrate war in 2015 mit 6,9 % aber immer noch deutlich höher als jene der Industrienationen. Dabei sind innerhalb der chinesischen Wirtschaft allerdings Verschiebungen zu beobachten. Konsum und Dienstleistungen gewinnen zu Lasten von Investitionen und Produktion. Dies führt zu geringeren Im- und Exporten, was wiederum Wirtschaftswachstum und Im- und Exporte anderer Länder beeinflusst. Es ist bezeichnend, dass der Welthandel in 2015 nur mit 2,6 % gewachsen ist und damit deutlich unterproportional im Vergleich zum Wachstum der Weltwirtschaft. In den letzten 20 Jahren war der Welthandel im Zuge der Globalisierung dagegen meist signifikant stärker gewachsen als die Weltwirtschaft.

Die nachlassende Dynamik des Wachstums des Welthandels wirkt sich auch auf die weltweiten Containertransporte aus. In 2015 hat sich das Wachstum der Containertransporte auf See unter Berücksichtigung der Entfernungen („TEU – miles“) auf einen Wert von ca. 1,7 % reduziert. Dies ist der niedrigste Wert seit dem Einbruch der Weltwirtschaft in 2009. Ursächlich hierfür war unter anderem der Rückgang der trans-

portierten Container auf den mengenmäßig wichtigen Ostasien – Europa Verkehren um fast 4 %. Hinzu kamen zwei weitere Effekte: Die Rohstoff exportierenden Schwellenländer der Südhalbkugel haben aufgrund der niedrigeren Rohstoffpreise und damit geringeren Einnahmen auch weniger importiert. Und aufgrund der geringeren Wachstumsdynamik in China sind auch die Intra Asien Verkehre nicht mehr so stark gewachsen.

Zugleich ist die weltweite Flotte der Containerschiffe allein in 2015 um rd. 8 % gestiegen. Diese umfasst nunmehr 5.161 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rd. 20 Mio. TEU (Stand: März 2016). Das hohe Flottenwachstum im vergangenen Jahr ist auf die Orderaktivitäten der internationalen Linienreederei in den Vorjahren zurückzuführen. Allein in 2013 sind Containerschiffe mit einer Kapazität von rund 10 % der damals fahrenden Flotte trotz der vorhandenen Überkapazitäten bestellt worden. Das entsprach einer mehr als Verdreifachung gegenüber 2012. In 2014 betrug das Verhältnis von Ordervolumen zu Flottenkapazität 6 %, in 2015 waren es sogar fast 12 %. Hintergrund der Bestellungen von weiteren insbesondere Großcontainerschiffen ist ein ruinöser Wettkampf der Linienreederei um die günstigsten Stückkosten und damit um zukünftige Marktanteile. Es ist davon auszugehen, dass diese Neubaubestellungen zum größten Teil durch staatlich unterstützte Exportfinanzierungen in den großen Schiffbaunationen Südostasiens ermöglicht worden sind.

Auch wenn es sich bei den Neubaubestellungen vornehmlich um Großcontainerschiffe handelt, so belasten diese weiterhin über den Kaskadeneffekt auch kleinere Containerschiffe, d.h. die Verdrängung aus angestammten Verkehren durch die jeweils nächstgrößere Schiffsklasse. Einhergehend mit einer Eintrübung der Nachfrage im zweiten Halbjahr 2015 hat dies dazu geführt, dass die Auflieger – Quote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, wieder gestiegen ist. Diese war in den ersten drei Quartalen 2015 mit durchschnittlich 1,7 % verhältnismäßig gering. Im vierten Quartal ist der Anteil der Auflieger dann aber wieder deutlich gestiegen und lag per Jahresende 2015 bei ca. 6,8 % (zum Vergleich Vorjahresende: 1,2 %). Bislang ist im laufenden Jahr 2016 keine wesentliche Veränderung der Marktsituation eingetreten, derzeit liegt die Auflieger – Quote bei rd. 7 %.

Der Anstieg des Anteils der unbeschäftigten Schiffe hat wiederum das Niveau der erzielbaren Charraten für die beschäftigte Flotte gesenkt. Im ersten Halbjahr 2015 hatten sich die Charraten noch deutlich erholt. Im zweiten Halbjahr mussten diese Zuwächse aber wieder abgeben werden bzw. zum Jahresende wurden in einzelnen Größenklassen Raten unter dem

Jahresanfangsniveau gezahlt. Im Dezember 2015 lagen die Charraten zwischen 1.000 und 6.000 TEU fast einheitlich bei 6.000 bis 7.000 USD/Tag. Dieses niedrige Niveau erlaubt Schiffseignern die Schiffsbetriebskosten zu decken, nicht aber einen substanziellen Deckungsbeitrag für den Schuldendienst zu leisten.

3.2.2 Geschäftsverlauf

Flotte

Bestandteil des in Ziffer 3.2.3.2. des Lageberichts beschriebenen Restrukturierungskonzeptes war eine Entlassung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG aus Finanzierungsbürgschaften für sechs 2.500 TEU Containerschiffe. Im Gegenzug waren bzw. sind unter anderem die jeweils betroffenen Schiffe zu veräußern. Bereits am 7.7.2015 ist das erste Schiff veräußert worden, im Gegenzug hatte die finanzierende Bank ihre Beteiligung an dem damals noch in Verhandlung befindlichen Restrukturierungskonzept zugesagt. Nach Unterzeichnung des Restrukturierungsvertrages im August 2015 sind im Oktober 2015 vier weitere Schiffe an ihre Käufer übergeben worden. Zum Jahresende 2015 sind noch zwei Schiffe der Sub-Panamax-Klasse mit einer Größe von 2.500 TEU bzw. 2.800 TEU in dem „2.500 TEU Plus“ - Einnahmepool der Peter Döhle Schifffahrts-KG gefahren. In diesem Pool waren zum Ende des Berichtszeitraums insgesamt 53 Schiffe in Fahrt. Für diese lagen die Poolraten im Jahr 2015 auf Basis von vorläufigen Zahlen durchschnittlich bei rund 7.600 USD/Tag. Im Vergleich zum Jahr 2014 entspricht dies einem Anstieg von rund 10 %. Die Charrate für Neuabschlüsse am Spotmarkt lag im Jahresdurchschnitt bei rund 9.500 USD/Tag brutto (HAMBURG INDEX©), wobei diese im vergangenen Jahr - wie im voran stehenden Marktbericht skizziert - stark schwankend gewesen sind: Ausgehend von rd. 8.000 USD/Tag stiegen die Abschlüsse im 2. Quartal auf rd. 14.000 USD/Tag, um dann alle Zugewinne wieder abzugeben, so dass am Jahresende die Raten nur noch bei rd. 6.000 – 7.000 USD/Tag lagen. Der Pool bietet jedoch zumindest den Vorteil eines kontinuierlichen Cashflows, da in dem nach wie vor schwachen Marktumfeld stets ein gewisser Anteil der Tonnage ohne Beschäftigung ist (zum Jahresende 2015 rund 9 % der Flotte im Segment zwischen 2.000 und 2.999 TEU).

Die zwei Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU (davon eine Minderheitsbeteiligung) fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schifffahrts-KG. Dieser umfasste im Berichtszeitraum 13 Schiffe. Die entsprechenden Poolraten lagen im Jahr 2015 bei durchschnittlich rund 7.900 USD/Tag und somit ca. 13 % über dem Niveau des Vorjahres. Die Marktraten für Neuabschlüsse am Spotmarkt lagen im

Jahr 2015 bei rund 10.000 USD/Tag brutto (HAMBURG INDEX©), wobei auch die Raten in dieser Größenklasse sehr volatil gewesen sind. Brancheninformationen zufolge sind zum Jahresende 2015 ca. 7,6 % der Flotte im Segment zwischen 3.000 und 5.099 TEU ohne Beschäftigung. Somit bietet der Pool eine gewisse Kontinuität für den Cashflow.

Das 4.250 TEU Panamax Containerschiff MS „HAMMONIA PESCARA“ war bis zum 3. März 2015 zu 8.400 USD/Tag (brutto) an die japanische Reederei NYK verchartert. Nach einer Aufliegezeit von rund 8 Tagen hat das Schiff eine neue Charter bei T.S. Shipping Co., Ltd., Hong Kong zu brutto USD 14.250/Tag angetreten. Mit Charterantritt am 11. März 2015 ist das Schiff dem Peter Döhle 4.200 TEU Pool mit nunmehr 18 Schiffen beigetreten. Die Poolrate lag im Durchschnitt des Jahres 2015 bei 11.100 USD/Tag. Die Marktraten für Neuabschlüsse am Spotmarkt waren wie auch in den anderen Größenklassen sehr volatil und lagen im Durchschnitt des vergangenen bei rund 11.300 USD/Tag brutto (HAMBURG INDEX©).

Die drei Post-Panamax Schiffe mit jeweils 7.800 TEU sind bis in das Jahr 2018 an die weltgrößte Container-Reederei A.P. Moeller-Maersk verchartert und erwirtschafteten planmäßig die vereinbarten Chartereinnahmen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

In den Geschäftszahlen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG spiegelt sich einerseits das aktuelle Marktumfeld wider, andererseits ist der Abschluss stark durch die Restrukturierung und die damit verbundenen außerordentlichen Effekte geprägt: Das Schiffsbetriebsergebnis liegt mit rund rd. 33 Mio. EUR weiter auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau, aufgrund des starken US-Dollar aber über dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums (28,5 Mio. EUR). Das Konzernergebnis ist mit 1,8 Mio EUR in etwa ausgeglichen (2014: - 99,2 Mio. EUR). Während im Vorjahr nicht liquiditätswirksame Wertminderungen des Anlagevermögens das Ergebnis belastet haben, haben Buchgewinne im Rahmen der Restrukturierung das Konzernergebnis im abgeschlossenen Geschäftsjahr positiv beeinflusst. Ohne Berücksichtigung von außerordentlichen Wertminderungen und dem außerordentlichen Ergebnis betrug der Konzernjahresfehlbetrag rund 30,6 Mio EUR (Vorjahr: 27,5 Mio. EUR). Dieses Ergebnis ist sicherlich nach wie vor nicht zufriedenstellend.

3.2.3 Lage

3.2.3.1 Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr stellen sich wie folgt dar:

in TEUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014	Veränderung
Umsatzerlöse	61.276	53.734	7.542
Schiffsbetriebskosten	-17.334	-14.514	-2.820
Personalkosten	-10.955	-10.703	-252
Schiffsbetriebsergebnis	32.987	28.517	4.470
sonstige betriebliche Erträge	6.494	13.022	-6.528
- davon Kurserträge	3.365	2.522	843
sonstige betriebliche Aufwendungen	-36.630	-29.889	-6.741
- davon Kursaufwendungen	-31.554	-24.906	-6.648
Reedereiergebnis	2.851	11.650	-8.799
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen			
- Planmäßig	-21.175	-22.467	1.292
- Außerplanmäßig	-17.947	-71.734	53.787
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-36.271	-82.551	46.280
Zinserträge	26	58	-32
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-12	-255	243
Zinsaufwendungen	-12.289	-16.450	4.161
Ergebnis vor Steuern und außerordentlichen Posten (EBT)	-48.546	-99.198	50.652
Außerordentliche Erträge	58.655	0	58.655
Außerordentliche Aufwendungen	-8.262	0	-8.262
Außerordentliches Ergebnis	50.393	0	50.393
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-79	21	-100
Konzernperiodenergebnis	1.768	-99.177	100.945
- davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft	13.451	-92.435	105.886
- davon entfielen auf andere Gesellschafter	-11.683	-6.742	-4.941

Die Umsatzerlöse wurden aus der Vercharterung von zwölf Containerschiffen (Vergleichszeitraum: zwölf Containerschiffe) erzielt. Im Laufe des Geschäftsjahres hat der Konzern fünf Containerschiffe veräußert. Bei den sieben Ende 2015 im Konzern verbliebenen Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in drei Einnahmepools bzw. Ver-

charterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Wesentlichen unverändert.

Die nicht in Einnahmepools fahrenden Containerschiffe tragen durch die langjährigen Zeitchartern wesentlich zur Stabilisierung der Konzernerlöse bei. Von den

gesamten Umsatzerlösen in Höhe von 61,3 Mio. EUR (Vorjahr: 53,7 Mio. EUR) wurden 67 % (Vorjahr: 71 %) von den in festen Zeitchartern fahrenden Schiffen erzielt. Die Umsatzerlöse haben sich gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Mio. EUR erhöht. Dieser Anstieg resultiert aus der Veränderung des USD-Wechselkurses, welcher die Minderungen aus dem Verkauf von fünf Containerschiffen überkompensiert hat.

Im Rahmen der im Vorjahr abgegebenen Prognose wurde für die Umsatzerlöse eine leichte Verringerung gegenüber dem Vorjahr erwartet. Aufgrund des „harten“ USD ist diese in Euro gerechnet nicht eingetreten.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten im Wesentlichen die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt und die Versicherung der Schiffe. Die Aufwendungen haben sich aufgrund der Schiffverkäufe in US-Dollar vermindert. Auch hier ist aber aufgrund des „harten“ US-Dollar in Euro eine Erhöhung zu verzeichnen. Gleiches gilt für die Aufwendungen für das Schiffspersonal.

Nach Abzug der Schiffsbetriebskosten erhöhte sich das Schiffsbetriebsergebnis um 16 % auf 33,0 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 6,5 Mio. EUR auf 6,5 Mio. EUR. Im Vorjahr enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge 8,1 Mio. EUR (im Geschäftsjahr 0,2 Mio. EUR), die aus der Auflösung von in der Konzernbilanz passivierten Unterschiedsbeträgen aus der Kapitalkonsolidierung resultierten. Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Kurserträge um 0,8 Mio. EUR und die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um 0,7 Mio. EUR. Im Übrigen betreffen die sonstigen betrieblichen Erträge Verkäufe von Treibstoffbeständen im Rahmen des Wechsels von Charterern, Kostenerstattungen der Charterer für Laschmaterial, Seefunkgebühren und Repräsentationskosten sowie die Erstattung von Havarienkosten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 6,7 Mio. EUR auf 36,6 Mio. EUR erhöht. Wesentlicher Grund für den erheblichen Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist der Anstieg der Kursaufwendungen um 6,7 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Kursaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Aufwertung von USD-Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des USD im Verhältnis zum Euro. Weitere Erhöhungen von Aufwandspositionen betreffen im Wesentlichen Abwicklungskosten in Zusammenhang mit der Liquidation von Tochter-Schiffahrtsgesellschaften in Höhe von 1,3 Mio. EUR. Die übrigen Aufwandspositionen haben sich gegenüber dem Vorjahr vermindert. Neben reduzierten Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen

für ineffektive Zinssatzswaps (Verminderung von 0,7 Mio. EUR) verminderten sich insbesondere Gebühren aus Service-, Dienstleistungs- und Beratungsverträgen (Verminderung von 0,5 Mio. EUR). Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG besitzt kein eigenes Personal, sondern bedient sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben des Personals der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG sowie einer Tochtergesellschaft der HCI Capital AG. Die übrigen Verwaltungskosten umfassen unter anderem Aufwendungen für die Jahresabschlussprüfung, Steuer- und Rechtsberatung sämtlicher Konzerngesellschaften, Kosten der Rechtsform sowie Kosten in Zusammenhang mit der Registrierung der Konzernschiffe.

Insgesamt ergibt sich damit im Geschäftsjahr 2015 ein Reedereiergebnis von 2,8 Mio. EUR, das um 8,8 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres liegt.

Im Geschäftsjahr wurde ein Containerschiff auf den Marktpreis abgeschrieben, da der Konzern erwartet, dass das finanzierende Kreditinstitut eine Veräußerung veranlasst. Bei einem weiteren Containerschiff war aufgrund der unverändert schwierigen Marktsituation eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren Ertragswert erforderlich. Insgesamt wurden im Konzern außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 17,9 Mio. EUR erfasst.

Nach Verrechnung der Abschreibungen lag das operative Ergebnis, EBIT, im Geschäftsjahr 2015 mit -36,3 Mio. EUR um 46,3 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres. Die Verbesserung ergibt sich im Wesentlichen aus den gegenüber dem Vorjahr erheblich verminderten außerplanmäßigen Abschreibungen.

Die Zinsaufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 4,2 Mio. EUR vermindert. Dies ist zurückzuführen auf den Verkauf von fünf Containerschiffen im Geschäftsjahr, aufgrund von einmaligen Aufwendungen des Vorjahrs aus der Auflösung von Rechnungsabgrenzungsposten sowie aufgrund der fortschreitenden Tilgung der Darlehen.

Die außerordentlichen Erträge in Höhe von 58,7 Mio. EUR betreffen Erträge aus dem Verkauf von fünf Containerschiffen des Konzerns (23,8 Mio. EUR), sowie Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten (34,9 Mio. EUR) im Rahmen der im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarungen.

Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 8,3 Mio. EUR betreffen in Höhe von 4,9 Mio. EUR Zahlungsverprechen der Muttergesellschaft an drei verschiedene Kreditinstitute im Rahmen der im Geschäftsjahr abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarungen

sowie in Höhe von 3,4 Mio. EUR Rückstellungen für Zahlungsgarantien aus der vorgesehenen Liquidation von fünf Schifffahrts-Tochtergesellschaften.

Insgesamt hat der Konzern im Geschäftsjahr 2015 einen Konzernjahresüberschuss in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR erwirtschaftet (im Vorjahr Konzernfehlbetrag von -99,2 Mio. EUR). Die auf nicht beherrschende Anteile entfallenden Ergebnisanteile betreffen Minderheitsgesellschafter der Schifffahrtsgesellschaften sowie einer Komplementärgesellschaft.

Insgesamt sind die Ertragslage des Konzerns und das im Geschäftsjahr 2015 erzielte Konzernergebnis erheblich durch außerordentliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Restrukturierung des Konzerns sowie von der Schifffahrtskrise gekennzeichnet.

3.2.3.2 Finanzlage

Grundsätze und Ziele der Finanzaktivitäten

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

Finanzierung

Die nun bereits acht Jahre andauernde Krise des Containerschiffmarktes hat für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG weitreichende Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht. Die Charraten der in Einnahmepools fahrenden Schiffe hat über einen längeren Zeitraum neben der Deckung der Schiffsbetriebskosten nur die Leistung eines Teils des Zinsaufwandes ermöglicht. Bereits in der Vergangenheit von den Banken gewährte Tilgungsstundungen hatten sich als nicht hinreichend erwiesen. Um den Bestand des Konzerns zu sichern, war ein nachhaltiges Restrukturierungskonzept mit den Banken zu vereinbaren, das von beiden Seiten substanzielle Zugeständnisse erforderte. Ursprünglich war vorgesehen, dass durch weitere Tilgungsstundungen der Banken und einem Eigenkapitalbeitrag der Gesellschafter, wie beispielsweise einer Kapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital oder der Begebung von Genussrechten, eine Fortführung für die gesamte Flotte der Gesellschaft sichergestellt werden sollte. Die von den Linienreedereien initiierten und seit 2013 deutlich erhöhten Neubaubestellungen haben aber dazu geführt, dass der Vorstand eine nachhaltige Markterholung kurz- bis mittelfristig nicht mehr erwartet hatte. Somit war der kalkulierte Liquiditätsbedarf so deutlich gestiegen, dass dieser realistischer Weise nicht

durch eine Kapitalerhöhung gedeckt werden konnte bzw. neue Eigenmittel einem extrem hohen Verlustrisiko ausgesetzt gewesen wären. Mit Blick auf den in ihrem Ausmaß unerwarteten weiteren massiven Ausbau des Neubauprogramms der Linienreederei in den letzten beiden Jahre und den erneuten Markteinbruch, der Anfang März 2016 mit aufliegenden Containerschiffen mit einer Ladekapazität von rd. 1,6 Mio TEU einen traurigen historischen Rekord erreicht hat, sieht sich der Vorstand in der Abkehr der ursprünglichen Restrukturierungszielsetzung im Nachhinein bestätigt.

Der nicht durch den Schiffswert gedeckte Teil der Darlehen der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe, für dessen Rückführung die HCI HAMMONIA SHIPPING AG haftete, belief sich im Zuge des verschlechterten Marktumfelds auf einen hohen zweistelligen Millionenbereich. Ziel der Verhandlungen war daher eine weitgehende Enthftung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bezüglich der Verbindlichkeiten der sechs 2.500 TEU Schiffsgesellschaften. Im Gegenzug haben die finanzierenden Banken unter anderem Verkaufsbeschlüsse gefordert, die einen freihändigen Verkauf der Schiffe bei einem gleichzeitigem anteiligen Verzicht der Banken auf die ausstehenden Kredite ermöglicht haben.

Im Zusammenhang mit der finanziellen Restrukturierung der Gesellschaft waren auch die Vereinbarungen mit den Inhabern von Genussrechten der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und mit der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG als Darlehensgeber eines Langfristdarlehens neu zu verhandeln. Folglich wurden alle Gläubiger der Holdinggesellschaft in die Restrukturierung mit einbezogen. Bei den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften waren die Verichtsvereinbarungen hinsichtlich des möglichen Verstoßes bezüglich der Werterhaltungsklauseln zum 31. Dezember 2014 ausgelaufen. Hier sind ebenfalls Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich einer Verlängerung der Verichtsvereinbarungen geführt worden.

Da die verschiedenen finanzierenden Banken sehr unterschiedliche Interessenslagen hatten, waren diese Verhandlungen sehr herausfordernd und langwierig. Seit dem zweiten Quartal 2014 sind Gespräche mit den Finanzierungspartnern geführt worden. Diese sind teils von einer externen Beratungsgesellschaft moderiert und unterstützt worden. Am 26. August 2015 konnten die verschiedenen Verträge eines umfassenden Restrukturierungskonzeptes mit allen beteiligten Finanzierungsgläubigern unterschrieben werden. Dieses Restrukturierungskonzept besteht aus folgenden Elementen:

1. Freigabe der Bürgschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG seitens der finanzierenden Banken der 2.500 TEU-Containerschiffe
2. Im Gegenzug Zahlungsverprechen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG in Höhe von 5,6 Mio. USD, zahlbar im Jahr 2018
3. Vorratsverkaufsbeschlüsse der HCI HAMMONIA SHIPPING AG für die sechs 2.500 TEU-Containerschiffe. Die drei finanzierenden Banken dieser sechs Schiffe haben die Konsortialfinanzierungen im Rahmen eines „Credit Swaps“ dergestalt aufgelöst, dass jedes Schiff von nur noch einem Institut finanziert wird. Die Fortführung der Schiffsgesellschaften bzw. der Verkauf der Schiffe ist dann jeweils bilateral mit der entsprechenden Bank abgestimmt worden. Zwischenzeitlich sind fünf Schiffe verkauft worden.
4. Neustrukturierung der ausstehenden Genussrechtsverbindlichkeiten dergestalt, dass u.a. 50 % bzw. rund 6,2 Mio. EUR nur aus etwaigen späteren Ausschüttungen aus den Schiffsgesellschaften des MS „ANTOFAGASTA“ und des MS „HAMMONIA PESCARA“ zu bedienen sind.
5. Rangrücktritt der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und Zinsfreistellung des Langfristdarlehens.
6. Festlegung einer Reihenfolge hinsichtlich der Bedienung der Verbindlichkeiten
7. Die Gläubiger erhalten für ihre Zugeständnisse einen Besserungsschein in Höhe von max. 8 Mio. USD für den Fall, dass die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wieder Dividenden zahlen wird .

Eine Umsetzung der Verkäufe wird im laufenden Jahr 2016 erwartet.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ war mit der finanzierenden Bank die Stundung von bis zu zwölf Quartalstilgungsraten und die Erhöhung des Betriebsmittelkredits um rund 1 Mio. EUR vereinbart worden. Die entsprechenden Verträge sind am 1. Oktober 2015 gezeichnet worden.

Im Ergebnis ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG aus einem großen Teil ihrer finanziellen Verpflichtungen entlassen worden und alle wesentlichen verbleibenden Forderungen werden bis Mitte 2018 gestundet. Die Fortführung der drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften ist wesentlicher Bestandteil des Fortführungskonzeptes der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, da der Restwert dieser drei Schiffe am Ende der aktuellen Chartern Anfang 2018 den wesentlichen Zukunftswert der HCI HAMMONIA SHIPPING AG darstellt.

Die anderen verbleibenden Schiffe sind wirtschaftlich für die Gesellschaft von untergeordneter Bedeutung. Sie kann aus diesen Schiffen keine nennenswerten Zuflüsse mehr erwarten. Das Schicksal dieser Schiffsgesellschaften stellt zugleich kein Risiko für den Bestand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG mehr da.

Für das verbleibende 2.500 TEU Schiff, das MS „HAMMONIA ROMA“, und für das 3.100 TEU Schiff MS „SAXONIA“ sind Verkaufsbeschlüsse gefasst worden. Die Verkäufe haben derzeit aber noch nicht stattgefunden, so dass diese Schiffe zunächst weiter in der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG fahren.

Liquidität (Kapitalflussrechnung)

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

in TEUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	27.117	26.589	528
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	109.504	-49	109.553
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-137.969	-27.618	-110.351
zahlungswirksame Veränderungen			
des Finanzmittelfonds	-1.348	-1.078	-270
wechselkursbedingte Änderung			
des Finanzmittelfonds	1.559	1.736	-177
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.618	15.960	658
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.829	16.618	211

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Er hat sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig erhöht.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen Zahlungseingänge im Zusammenhang mit dem Verkauf von fünf Containerschiffen des Konzerns.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von -138,0 Mio. resultiert in Höhe von 129,5 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR) aus der Tilgung von Darlehen (davon 108,9 im Zusammenhang mit dem Verkauf von fünf Containerschiffen). 9,2 Mio. EUR (Vorjahr: 8,6 Mio. EUR) betreffen Zinszahlungen. Weitere Liquiditätsabflüsse in Höhe von 0,6 Mio. EUR betreffen Ausschüttungen an konzernfremde Kommanditisten bzw. Gesellschafter. Demgegenüber standen Zuflüsse aus der Valutierung eines Darlehens (1,3 Mio. EUR).

Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem 31. Dezember 2014 um 0,2 Mio. EUR auf 16,8 Mio. EUR.

3.2.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

in TEUR	31.12.2015	%	31.12.2014	%	Veränderung
Aktiva					
Anlagevermögen	149.508	88,5	274.299	92,3	-124.791
Umlaufvermögen	19.002	11,2	20.505	6,9	-1.503
Rechnungsabgrenzungsposten	471	0,3	2.268	0,8	-1.797
Bilanzsumme	168.981	100,0	297.072	100,0	-128.091
Passiva					
Eigenkapital	1.864	1,1	559	0,2	1.305
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	2.080	1,2	2.323	0,8	-243
Rückstellungen	6.887	4,1	2.821	0,9	4.066
Verbindlichkeiten	158.150	93,6	291.299	98,1	-133.149
Rechnungsabgrenzungsposten	0	0,0	70	0,0	-70
Bilanzsumme	168.981	100,0	297.072	100,0	-128.091

Auf der Aktivseite entfallen 88,5 % der Bilanzsumme auf das Anlagevermögen. Die Veränderung des Anlagevermögens ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2014	274.299
planmäßige Abschreibungen	-21.175
außerplanmäßige Abschreibungen	-17.947
Abgänge von Sachanlagen	-85.669
Stand 31. Dezember 2015	149.508

Im Rahmen der Restrukturierung des Konzerns wurden im Geschäftsjahr insgesamt fünf Containerschiffe veräußert.

Das Umlaufvermögen in Höhe von 19,0 Mio. EUR umfasst im Wesentlichen liquide Mittel (16,8 Mio. EUR). Des Weiteren enthält das Umlaufvermögen u.a. Vorräte (0,9 Mio. EUR), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (0,6 Mio. EUR) und sonstige Vermögensgegenstände (0,5 Mio. EUR).

Das Eigenkapital erhöhte sich durch den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Konzernjahresüberschuss. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2014	559
Konzernperiodenergebnis	1.768
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-560
Übrige Veränderungen	97
Stand 31. Dezember 2015	1.864

Der Anstieg der Rückstellungen um 4,1 Mio. EUR auf 6,9 Mio. EUR betrifft im Wesentlichen Rückstellungen für Zahlungsgarantien aus der vorgesehenen Liquidation von fünf Tochtergesellschaften sowie Rückstellungen für Abwicklungskosten.

Die Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Schiffsfinanzierung einschließlich abgegrenzter Zinsen der in Fahrt befindlichen Containerschiffe) in Höhe von 146,0 Mio. EUR (Vorjahr: 273,0 Mio. EUR). Die Verminderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert aus der Rückzahlung bzw. dem Erlass von Krediten im Zusammenhang mit dem Verkauf von fünf Containerschiffen im Rahmen der Restrukturierung des Konzerns. Weitere Verminderungen betreffen planmäßige Tilgungen. Die Verbindlichkeiten umfassen als weitere wesentliche Posten zwei als Fremdkapital ausgestaltete Genussrechte in Höhe von insgesamt 6,2 Mio. EUR sowie ein Darlehen eines nahstehenden Unternehmens von 3,5 Mio. EUR.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns insgesamt als geordnet anzusehen.

3.2.4 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Technische Verfügbarkeit der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Flotte im Berichtszeitraum

Theoretisch mögliche technische Verfügbarkeit in Tagen	3.934
Geplante technische Verfügbarkeit in Tagen	3.859
- Ist-Verfügbarkeit in Tagen	3.886
- Technisch bedingte Off-Hire-Tage	48
- Tage ohne Beschäftigung/ohne Pool	8
Technische Verfügbarkeit der Flotte	98,8 %

Unter Berücksichtigung der technisch bedingten Off-Hire-Tage liegt die Einsatzbereitschaft der Flotte bei rund 99 %. Bereinigt um die planmäßigen Dockungen der „ANTOFAGASTA“ und der „HAMMONIA HOLSATIA“, ergibt sich eine Einsatzbereitschaft von über 99 %. Somit zeichnet sich die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weiterhin durch eine sehr hohe technische Verfügbarkeit aus. Dieses Ergebnis spiegelt den technisch einwandfreien Zustand der Schiffe und den hohen Ausbildungsgrad der Mannschaften wider und ist auf die Leistungsfähigkeit der technischen Bereederung zurückzuführen.

3.3 Nachtragsbericht

Am 22.2.2016 hat die Geschäftsführung der Schiffsgesellschaft des MS „HAMMONIA PESCARA“ ein Schreiben hinsichtlich des Restrukturierungsbedarfs an die Gesellschafter der Schiffsgesellschaft versendet. Die Gesellschafter haben keine hinreichenden Absichtserklärungen für eine Unterstützung der Schiffsgesellschaft abgegeben, jedoch einen Verkaufsbeschluss gefasst, der unter dem Vorbehalt der solventen Liquidation der Schiffsgesellschaft steht. Die Geschäftsführung ist somit handlungsfähig, verhandelt derzeit aber noch mit der finanzierenden Bank hinsichtlich eines alternativen Fortführungskonzeptes. Aus Vorsichtsgründen ist der Schiffswert auf den Marktwert abgeschrieben worden. Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des Jahres 2015 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf den Jahresabschluss haben könnten.

3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

3.4.1 Prognosebericht

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

Für das laufende Jahr 2016 und für 2017 prognostiziert der IWF wieder anziehende Wachstumsraten der Weltwirtschaft von 3,4 % bzw. 3,6 % (im Vergleich 2015: 3,1 %). Dabei erwartet der IWF positive Impulse aus der Region des Mittleren Osten und ab 2017 auch verstärkt aus Russland und Brasilien, welche dann aus der Phase der Rezession heraustreten sollten. Allerdings verweisen die Experten des IWF selbst darauf, dass diese Impulse aufgrund von weiteren wirtschaftlichen oder politischen Schocks ausfallen könnten.

Nach einem Wachstum des Welthandels von nur 2,6 % in 2015, erwartet der IWF für 2016 wieder ein deutlich ansteigendes Wachstum des Welthandels in Höhe von 3,4 % und damit wieder auf dem Niveau des Weltwirtschaftswachstums. Der Prognosewert des Wachstums des Welthandels für 2017 liegt bei 4,1 % und somit

nur leicht oberhalb des erwarteten Wachstums der Weltwirtschaft.

Ein wieder steigendes Wachstum des Welthandelsvolumens sollte auch bei der weltweiten Nachfrage nach Containertransporten zu einer höheren Wachstumsrate im Vergleich zum Vorjahr führen. So erwarten die Analysten von Clarksons Research für 2016 und 2017 wieder Wachstumsraten für den weltweiten containerisierten Handel von rd. 4 % p.a. (zum Vergleich 2015: 1,7 %). Angesichts des Orderbuchs von Containerschiffen dürfte selbst diese an sich gesunde Wachstumsrate zunächst nicht hinreichend sein, um den Markt im Laufe des Jahres 2016 wieder in ein Gleichgewicht zu bringen, insbesondere weil die weltweite Flotte durch Werftablieferungen von Schiffsneubauten weiter wächst.

So erwartet der Brancheninformationsdienst Clarksons weiter, dass das Angebot an Containertonnage in 2016 um 4 % wachsen wird, was somit dem Niveau des prognostizierten Nachfragewachstums entspricht. Ob in 2017 eine spürbare Marktverbesserung eintreten wird, dürfte maßgeblich davon abhängen, inwieweit einerseits weitere Neubauten bestellt, Orders storniert und Werftablieferungen verschoben werden und andererseits wie hoch der Anteil der älteren Schiffstonnage ist, der einer Verschrottung zugeführt wird.

Wir erwarten für die in Einnahmepools fahrenden Schiffe im laufenden Geschäftsjahr keine nachhaltige Erholung der Einnahmensituation. Hinsichtlich des MS „SAXONIA“ und des MS „HAMMONIA ROMA“ erwarten wir zugleich etwa Mitte des Jahres einen Verkauf der Schiffe, so dass sich nach dem Verkauf von fünf Schiffen in 2015 die Zusammensetzung des Konzerns im Laufe des Geschäftsjahrs 2016 erneut ändern wird. Hinsichtlich des MS „HAMMONIA PESCARA“ gehen wir trotz des Verkaufsbeschlusses dagegen derzeit davon aus, dass das Schiff im laufenden Jahr noch in der Flotte verbleibt, da mit der Bank noch über einen alternativen Fortführungsansatz verhandelt wird. Aufgrund der kleineren Flotte erwarten wir für das Gesamtjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt einerseits deutlich sinkende Umsatzerlöse für den Konzern der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, andererseits auch deutlich reduzierte Schiffsbetriebskosten. Per Saldo rechnen wir mit einem deutlich höheren Reedereiergebnis. Die Zinsaufwendungen werden gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Tilgungsleistungen einerseits und vor allem wegen der kleineren Flotte andererseits erheblich sinken. Gleiches gilt für die planmäßigen Abschreibungen. Weiterhin rechnen wir für 2016 mit einem Wechselkurs von 1,15 USD/EUR und damit mit einem im Vergleich zu 2015 nur leicht schwächeren USD-Jahresdurchschnittswechselkurs. Auf dieser Basis erwarten wir für

das Gesamtjahr 2016 ein negatives Konzernergebnis aus dem ordentlichen Geschäft nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern zwischen -2,0 und -4,0 Mio. EUR. Darin sind bereits rd. 6 Mio EUR nicht liquiditätswirksame Kursverluste aus Darlehenstilgungen enthalten. Weitere nicht planbare Sondereffekte, wie zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Verkauf weiterer Schiffe, sind dagegen nicht berücksichtigt.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2016 eine gegenüber dem Vorjahr starke Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Zuge der Liquidation der Schiffsgesellschaften, welche ihre Schiffe bereits veräußert haben, verbleibende Barmittel für die Abwicklungskosten verwendet werden bzw. eine etwaige Restliquidität an die jeweilige Bank als außerordentliche Tilgung zu verwenden ist. Gleiches gilt für die beiden Gesellschaften, deren Schiffe voraussichtlich im laufenden Jahr verkauft werden.

Wir erwarten, dass die Holdinggesellschaft, die HCI HAMMONIA SHIPPING AG, nur aus den drei 7.800 TEU-Schiffsgesellschaften, die langjährige auskömmliche Chartern mit dem Marktführer Maersk aufweisen, Beteiligungserträge generieren wird. Da die Ertragslage der Holdinggesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr von außerordentlichen Wertberichtigungen gekennzeichnet gewesen ist, erwarten wir im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigende Erträge und damit insgesamt einen positiven Jahresüberschuss für 2016 zwischen 1 und 3 Mio. EUR, wobei bereits rd. 6 Mio EUR nicht liquiditätswirksame Kursverluste aus Darlehenstilgungen auf Ebene der Schiffsgesellschaften berücksichtigt sind, jedoch keine weiteren nicht planbaren Sondereffekte.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation erwarten wir für das Jahr 2016 im Einklang mit dem Restrukturierungskonzept keine Zuflüsse von liquiden Mitteln bei der Holdinggesellschaft. Im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit einer deutlichen Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Zugleich gehen wir aber davon aus, dass durch die Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand des Konzerns gesichert sind, so dass mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

3.4.2 Risikobericht

Ein systematisches und effizientes Risikomanagement stellt für den Vorstand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG eine sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe dar. Der Konzern verfügt über ein gut ausgebautes, 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 das Risikoreporting wird der Vorstand regelmäßig über die Entwicklung der Risikosituation unterrichtet.

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

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

Marktbezogene Risiken

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

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

Die drei 7.800 TEU Containerschiffe, MS „HAMMONIA FIONIA“, MS „HAMMONIA DANIA“ und MS „HAMMONIA HAFNIA“ sind von der weltgrößten Containerschiffsreederei A.P. Moeller-Maersk fest eingechartert. Die Charterverträge laufen noch bis mindestens Mitte Februar 2018. Die weiteren Schiffe der Gesellschaft sind Mitglieder in größenspezifischen Einnahmepools, die das Risiko der Nichtbeschäftigung oder der Beschäftigung zu nicht auskömmlichen Charterraten mindern sowie eine Glättung von Markthöhen und -tiefen ermöglichen sollen. Neuabschlüsse einzelner Schiffe in den Einnahmepools zu unterdurch-

schnittlichen Raten können jedoch das Poolergebnis reduzieren. Das gleiche gilt für den Fall, dass Poolmitglieder zeitweise keine Beschäftigung finden. Als Poolmanager fungiert die Peter Döhle Schiffahrts-KG, eine der bekanntesten und renommiertesten deutschen Reedereien und Maklereien in Privatbesitz.

Aufgrund der langanhaltenden Krise des Containerschiffsmarktes sind aber auch die Einnahmepools nicht mehr in der Lage ein auskömmliches Einkommensniveau für die Poolmitglieder zu gewährleisten. Im Zuge des im August 2015 umgesetzten Restrukturierungskonzeptes konnte sichergestellt werden, dass aktuelle oder zukünftige Zahlungsschwierigkeiten der in Einnahmepools fahrenden Schiffe den Bestand der Gesellschaft nicht mehr gefährden.

Die vertraglich vereinbarten Charterern laufen aus (sogenanntes Charteranschlussrisiko).

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

Zuletzt ist das MS „HAMMONIA PESCARA“ im März 2015 einem Einnahmepool der Peter Döhle Schiffahrts-KG beigetreten.

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

Der Konzern betreibt seine Containerschiffe in den Größenklassen zwischen 2.500 TEU und 4.250 TEU in größenspezifischen Einnahmepools, die auch das individuelle Adressrisiko der einzelnen Charterer reduzieren. Generell kann nicht ausgeschlossen werden, dass Charterer einzelner Schiffe Charterraten verspätet oder gar nicht bezahlen oder illiquide werden. Als Mitglieder eines Einnahmepools würde dies mittelbar auch die Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG betreffen. Zur Minimierung dieses Risikos wird ein Forderungsmanagementsystem eingesetzt.

Die drei 7.800 TEU Containerschiffe sind von der weltgrößten Containerschiffsreederei A.P. Moeller-Maersk fest eingechartert. Hier ist es in der Vergangenheit zu keinen Verzögerungen bei der Zahlung der Charterraten gekommen.

Finanzierungsrisiken

Hieraus ergeben sich im Wesentlichen folgende Einzelrisiken:

Währungsrisiko

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

Zinsänderungsrisiko

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

Finanzierungsänderungsrisiko

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

Das Finanzierungsänderungsrisiko wird insbesondere dann immanent, wenn eine Schiffsgesellschaft den vereinbarten Schuldendienst nicht mehr leisten kann. Dieses Risiko hat sich bei den in Einnahmepools fahrenden Schiffen der Gesellschaft aufgrund der andauernd herausfordernden Marktsituation materialisiert. Aufgrund von Bürgschaften der Gesellschaft für die Finanzierungen der Schiffe war auch der Bestand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gefährdet. Nach langwierigen Verhandlungen konnte im August 2015 mit den finanzierenden Banken der Schiffsgesellschaften sowie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ein umfangreiches Restrukturierungskonzept umgesetzt werden, das im Wirtschaftsbericht im Abschnitt „Finanzierung“ näher beschrieben ist. Damit ist sichergestellt worden, dass aktuelle oder zukünftige Zahlungsschwierigkeiten der in Einnahmepools fahrenden Schiffe den Bestand der Gesellschaft nicht mehr gefährden.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ sind Verhandlungen mit der finanzierenden Bank hinsichtlich der Gewährung von Tilgungsstundungen abgeschlossen worden. Ein entsprechender Nachtrag zum Kreditvertrag ist am 1.10.2015 unterzeichnet worden. Hinsichtlich des 4.250 TEU Schiffes MS „HAMMONIA PESCARA“ haben die Gesellschafter der Schiffsgesellschaft keine hinreichenden Absichtserklärungen für eine Fortführung der Schiffsgesellschaft mit Eigenmitteln abgegeben, jedoch im 1. Quartal 2016 einen Verkaufsbeschluss gefasst, der unter dem Vorbehalt der solventen Liquidation der Schiffsgesellschaft steht (siehe Nachtragsbericht). Die Geschäftsführung ist somit handlungsfähig, verhandelt derzeit aber noch mit der finanzierenden Bank hinsichtlich eines alternativen Fortführungskonzeptes. Ein Scheitern dieser Bemühungen oder ein Verkauf des Schiffes hat aber keine Auswirkungen auf den Bestand der Muttergesellschaft HCI HAMMONIA SHIPPING AG.

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

Technische / Schiffsbetriebsrisiken

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

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

Unternehmensbezogene Risiken / Geschäftsmodellrisiken

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

Es bestehen keine Risiken aus der Bestellung spekulativer Neubauten.

Gesamtbeurteilung der Risiken

Die unverändert hohe Orderaktivität der internationalen Linienreederei hat eine Rückkehr des Containerschiffmarktes in ein Marktgleichgewicht bislang verhindert, da aufgrund des Wachstums der weltweiten Flotte bestehende Überkapazitäten am Markt nicht abgebaut werden konnten. Die in der Folge anhaltende Krise am Containerschiffmarkt hatte die Eintrittswahrscheinlichkeit der in diesem Bericht erläuterten Risiken erhöht. Insbesondere zu nennen ist hier das Finanzierungsänderungsrisiko. Durch die Umsetzung des im Wirtschaftsbericht im Abschnitt „Finanzierung“ näher beschriebenen Restrukturierungskonzeptes ist die Voraussetzung für die Unternehmensfortführung geschaffen worden.

3.4.3 Chancenbericht

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

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG geht mittel- bis langfristig von einer Konsolidierung des Container-

schifffahrtsmarktes und in Folge dessen von einer Nachhaltigkeit der sich abzeichnenden Markterholung aus. Ein wesentlicher Werttreiber der Gesellschaft ist der Wert der drei 7.800 TEU Schiffe im Anschluss an die Anfang 2018 auslaufende Maersk Charter. Die Schiffe sind dann 22 Jahre alt und in einem normalisierten Marktumfeld läge ihr Wert dann deutlich über dem Schrottwert dieser Schiffe, da von einem Fortbetrieb dieser Schiffe für weitere fünf Jahre ausgegangen werden könnte. Durch die Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes ist die Fortführung des Geschäftsmodells derzeit auf eine gefestigte Grundlage gestellt worden. Durch eine erfolgreiche Bestandssicherung ist dem Unternehmen die Möglichkeit eröffnet worden, an einer Markterholung aktiv zu partizipieren und sich ergebende Marktchancen zu ergreifen.

3.5 Lage der Holdinggesellschaft HCI HAMMONIA SHIPPING AG

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

3.5.1 Ertragslage

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

in TEUR	2015	2014	Veränderung
Umsatzerlöse	208	1.075	-867
Sonstige betriebliche Erträge	232	245	-13
Abschreibungen auf Umlaufvermögen, soweit unüblich	0	-2786	2.786
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.115	-1.272	157
Erträge aus Beteiligungen	110	259	-149
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	13	10	3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-21.628	-51.049	29.421
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-190	-604	414
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-22.370	-54.122	31.752
Außerordentliche Erträge	6.754	0	6.754
Außerordentliche Aufwendungen	-4.923	0	-4.923
Außerordentliches Ergebnis	1.831	0	1.831
Jahresfehlbetrag	-20.539	-54.122	33.583

Die Ertragslage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist in den Vergleichsjahren im Wesentlichen gekennzeichnet durch Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie in 2015 durch ein außerordentliches Ergebnis.

Die Beteiligungserträge betreffen im Wesentlichen die Restausschüttung aus einer liquidierten Tochtergesellschaft.

Als Folge der Schifffahrtskrise mussten im Geschäftsjahr 2015 erhebliche außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungsansätze in Höhe von insgesamt 21.615 TEUR vorgenommen werden.

Im Rahmen der Veräußerung des MS „WESTPHALIA“ durch eine Tochtergesellschaft hatte die HCI HAMMONIA SHIPPING AG eine Minderheitenbeteiligung an der Erwerbengesellschaft sowie deren Komplementärin erworben. Daneben wurde ein Darlehen an die Erwerbengesellschaft gewährt. Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Entwicklung der Erwerbengesellschaft wurde das ausgereichte Darlehen im Geschäftsjahr 2015 in Höhe von 13 TEUR außerplanmäßig abgeschrieben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 232 TEUR betreffen im Wesentlichen Kurserträge aus der Bewertung von Devisenbeständen.

Im Berichtszeitraum fielen sonstige betriebliche Aufwendungen von insgesamt 1.115 TEUR an. Diese resultierten neben Kursverlusten aus der Stichtagsbewertung von Verbindlichkeiten aus Zahlungsverprechen im Wesentlichen aus Rechtsberatungskosten

und Consultingleistungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 190 TEUR resultieren im Wesentlichen aus Zinsen aus der Begebung von Genussrechten sowie aus Zinsen aus der Gewährung von Darlehen durch die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG. Die Verminderung der Zinsaufwendungen ist eine Folge der im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarung.

Die außerordentlichen Erträge in Höhe von 6.754 TEUR betreffen Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten im Rahmen der im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarungen.

Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 4.923 TEUR ergeben sich aus Zahlungsverprechen der Gesellschaft an drei verschiedene Kreditinstitute im Rahmen der im Geschäftsjahr abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarungen.

Insgesamt ergab sich im Berichtszeitraum ein Jahresfehlbetrag von 20.539 TEUR (im Vorjahr: 54.122 TEUR).

3.5.2 Finanzlage

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

in TEUR	2015	2014	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-636	-757	121
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-1.345	3.199	-4.544
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	1.146	-456	1.602
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	-835	1.986	-2.821
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	231	243	-12
Liquide Mittel am Anfang der Periode	3.667	1.438	2.229
Liquide Mittel am Ende der Periode	3.063	3.667	-604

Die Ermittlung der Kapitalflussrechnung erfolgte nach dem Deutschen Rechnungslegungs Standard 21 des DRSC.

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von -636 TEUR aus.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus der Auszahlung eines Zuschusses an eine Tochtergesellschaft im Zuge der Restrukturierung der Gesellschaft. Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit des Vorjahres von 3.199 TEUR resultierte aus Ausschüttungen einzelner Tochtergesellschaften, denen

die Einzahlung weiteren Eigenkapitals in verschiedene Tochtergesellschaften gegenüberstand.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus der Aufnahme eines Darlehens im Zuge der Restrukturierung der Gesellschaft. Dieses diente der Zahlung eines Zuschusses an eine Tochtergesellschaft.

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf -835 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum Ende des Geschäftsjahres 2015 ein Bestand an liquiden Mitteln von 3.063 TEUR.

3.5.3 Vermögenslage

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

	31.12.2015		31.12.2014		Veränderung
	in TEUR	%	in TEUR	%	
Vermögen					
- Anlagevermögen	24.157	85	45.772	91	-21.615
- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.231	4	1.195	2	36
- Liquide Mittel	3.063	11	3.667	7	-604
- Rechnungsabgrenzungsposten	27	0	25	0	2
	28.478	100	50.659	100	-22.181
Kapital					
- Eigenkapital	13.517	48	34.056	67	-20.539
- Rückstellungen	115	0	135	0	-20
- Verbindlichkeiten	14.846	52	16.468	33	-1.622
	28.478	100	50.659	100	-22.181

Das Anlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum Bilanzstichtag im Wesentlichen Finanzanlagen, die die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften betreffen (insgesamt 24.151 TEUR). Das Finanzanlagevermögen verminderte sich durch außerplanmäßige Abschreibungen auf verschiedene Beteiligungen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Die liquiden Mittel der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

Die Bilanz der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weist zum Abschlussstichtag ein Eigenkapital in Höhe von 13.517 TEUR aus, welches sich aus dem gezeichneten Kapital in Höhe von 13.641 TEUR, den Kapitalrücklagen in Höhe von 20.410 TEUR sowie der gesetzlichen Rücklage von 5 TEUR abzüglich eines Bilanzverlustes von 20.539 TEUR zusammensetzt. Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr beruht auf dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 20.539 TEUR.

Die Verbindlichkeiten der HCI HAMMONIA SHIPPING AG haben sich gegenüber dem Vorjahr um 1.622 TEUR vermindert. Verminderungen aufgrund Darlehensverzichten verschiedener Gläubiger im Rahmen der Restrukturierungsvereinbarungen in Höhe von 6.754 TEUR standen Erhöhungen durch von der Gesellschaft abgegebene Zahlungsverprechen in Höhe von 4.923 TEUR gegenüber.

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

4.**Konzernabschluss****Konzernbilanz zum 31.12.2015****AKTIVA
in TEUR**

	31.12.2015	31.12.2014
A. Anlagevermögen	149.508	274.299
I. Sachanlagen		
Seeschiff	149.501	274.292
II. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	7
B. Umlaufvermögen	19.002	20.505
I. Vorräte		
1. Bordbestände	949	1.368
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	573	1.110
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	150	355
3. Sonstige Vermögensgegenstände	501	1.054
III. Guthaben bei Kreditinstituten	16.829	16.618
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	471	2.268
Bilanzsumme	168.981	297.072

PASSIVA

in TEUR

	31.12.2015	31.12.2014
A. Eigenkapital	1.864	559
I. Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
II. Kapitalrücklage	20.410	20.410
III. Gewinnrücklage – Gesetzliche Rücklage	5	5
IV. Konzernbilanzverlust	-23.109	-36.560
Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	10.947	-2.504
V. Anteile anderer Gesellschafter	-9.083	3.063
B. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	2.080	2.323
C. Rückstellungen	6.887	2.821
1. Steuerrückstellungen	33	30
2. Sonstige Rückstellungen	6.854	2.791
D. Verbindlichkeiten	158.150	291.299
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	145.964	272.984
2. Genussrechtskapital	6.175	12.350
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	961	836
4. Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	759	978
5. Sonstige Verbindlichkeiten	4.291	4.151
E. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0	70
Bilanzsumme	168.981	297.072

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	2015	2014
1. Umsatzerlöse	61.276	53.734
2. Sonstige betriebliche Erträge	6.494	13.022
3. Schiffsbetriebsaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-2.528	-1.989
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-14.806	-12.525
4. Personalaufwand		
Heuern für fremde Seeleute	-10.955	-10.703
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-39.122	-94.201
6. Sonstige Betriebliche Aufwendungen	-36.630	-29.889
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	26	58
8. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-12	-255
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.289	-16.450
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-48.546	-99.198
11. Außerordentliche Erträge	58.655	0
12. Außerordentliche Aufwendungen	-8.262	0
13. Außerordentliches Ergebnis	50.393	0
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag	-79	21
15. Konzernperiodenergebnis	1.768	-99.177
16. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	0	54.122
17. Anteile anderer Gesellschafter	11.683	6.742
18. Gewinn-/Verlustvortrag	-36.560	1.753
19. Konzernbilanzverlust	-23.109	-36.560

Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	2015	2014
Konzernergebnis	1.768	-99.177
Planmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	21.174	22.468
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	17.959	71.989
Zunahme der Rückstellungen	4.064	1.145
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	19.920	13.433
Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	3.646	1.486
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	189	-990
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-29.911	0
Übrige Aufwendungen/Erträge aus außerordentlichen Posten	-23.822	0
Zinsaufwendungen	12.289	16.450
Zinserträge	-26	-58
Ertragsteueraufwand/-ertrag	79	-21
Ertragsteuerzahlungen	-212	-136
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	27.117	26.589
<hr/>		
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen		
des Sachanlagevermögens	109.491	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	0	-82
Auszahlungen für Zugänge zum Konsolidierungskreis	0	-13
Erhaltene Zinsen	13	47
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	109.504	-48
<hr/>		
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	1.345	375
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	-129.543	-18.705
Gezahlte Zinsen	-9.211	-8.553
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-560	-736
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-137.969	-27.619
<hr/>		
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-1.348	-1.078
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.618	15.960
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.559	1.736
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.829	16.618

Konzern-Eigenkapitalveränderung

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- bilanzverlust	Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
Stand 01.01.2014	13.641	74.532	5	1.753	89.931	10.541	100.472
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-92.435	-92.435	-6.742	-99.177
Entnahmen aus Kapitalrücklagen	0	-54.122	0	54.122	0	0	0
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	0	0	0	0	0	-736	-736
Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2014	13.641	20.410	5	-36.560	-2.504	3.063	559
Stand 01.01.2015	13.641	20.410	5	-36.560	-2.504	3.063	559
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	13.451	13.451	-11.683	1.768
Ausschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	0	0	0	0	0	-560	-560
Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	97	97
Stand 31.12.2015	13.641	20.410	5	-23.109	10.947	-9.083	1.864

Konzern-Anlagenspiegel – Entwicklung des Anlagevermögens

in TEUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten			31.12.2015
	1.12.015	Zugänge	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Geschäfts- oder Firmenwert	13	0	0	13
I. Sachanlagen				
1. Seeschiff	510.261	0	174.399	335.862
II. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	0	0	1
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	0	0	7
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	256	12	0	268
	264	12	0	276
	510.538	12	174.399	336.151

1.1.2015	Kumulierte Abschreibungen		Abgänge	31.12.2015	Buchwert	
	planmäßige	außerplanmäßige			31.12.2015	31.12.2014
13	0	0	0	13	0	0
235.969	21.175	17.947	88.730	186.361	149.501	274.292
1	0	0	0	1	0	0
0	0	0	0	0	7	7
256	0	12	0	268	0	0
257	0	12	0	269	7	7
236.239	21.175	17.959	88.730	186.643	149.508	274.299

Konzernanhang

Allgemeine Angaben

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit Firmensitz in der Elbchausee 370, 22609 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98689 eingetragen.

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 13.641.400,00 EUR ist eingeteilt in 136.414 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Die Aktien der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sind im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

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

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern beschäftigte im Jahr 2015 keine eigenen Mitarbeiter.

(1) Grundlagen

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 wurde entsprechend den Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

Die Erstkonsolidierung der einzubeziehenden Tochterunternehmen erfolgte nach der handelsrechtlich gebotenen Neubewertungsmethode jeweils zu dem Zeitpunkt, zu dem der beherrschende Einfluss über die Tochtergesellschaften erworben wurde. Im Zuge der dabei erforderlichen Neubewertung der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände und Schulden kam es insbesondere zu einem Ansatz der Containerschiffe bzw. der Verträge über den Erwerb von Containerschiffen mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung.

Aus der Historie der Unternehmenserwerbe des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns in den vergangenen

Jahren hat sich ein negativer Unterschiedsbetrag ergeben, sofern der Kaufpreis unter dem jeweils darauf entfallenden Zeitwert des Eigenkapitals des einzubeziehenden Tochterunternehmens lag. Dieser Unterschiedsbetrag wird gemäß § 301 Abs. 3 HGB auf der Passivseite der Konzernbilanz unter dem Eigenkapital ausgewiesen. Gemäß DRS 4 wird der passive Unterschiedsbetrag planmäßig über die erwartete Restnutzungsdauer der erworbenen abnutzbaren Vermögensgegenstände, insbesondere der Containerschiffe, ertragswirksam aufgelöst, soweit er nicht auf künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit den erworbenen Tochterunternehmen entfiel und bei Anfall dieser Aufwendungen aufgelöst wurde. Die Gliederung der Bilanz erfolgt nach der Vorgabe des § 266 HGB. Für die Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt.

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

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

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

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

(2) Konsolidierung

(a) Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns sind alle Tochterunternehmen einbezogen, bei denen die HCI HAMMONIA SHIPPING AG direkt oder indirekt einen beherrschenden Einfluss hat. Die Kapitalkonsolidierung für von dem HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern gegründete oder von fremden Dritten erworbene Unternehmen, die im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen werden, erfolgte zum Erwerbszeitpunkt nach der Erwerbsmethode gemäß § 301 HGB. Im Rahmen der dabei verwendeten Neubewertungsmethode werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem darauf entfallenden Anteil der zum Zeitwert bewerteten Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt

verrechnet. Ein aus der Verrechnung entstehender positiver Unterschiedsbetrag, soweit werthaltig, wird als derivativer Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert. Negative Unterschiedsbeträge, die aus der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt entstehen, werden nach dem Eigenkapital als „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ ausgewiesen. Die Erträge aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Position sonstige betriebliche Erträge erfasst.

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

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

(b) Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns beinhaltet neben der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weitere 19 (Vorjahr: 20) inländische Unternehmen, wovon 2 (Vorjahr: 2) inländische Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr basiert auf der Liquidation einer Schiffahrts-Tochtergesellschaft.

Zum 31. Dezember 2015 umfasst der Konsolidierungskreis die folgenden voll konsolidierten Unternehmen. Der Anteil am Kapital ist bei den Tochtergesellschaften in Klammern dargestellt und entspricht dem Stimmrecht:

Mutterunternehmen

HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Hamburg

Komplementär-Tochtergesellschaften

- Verwaltung „3.100 TEU“ GmbH, Hamburg (100 %)

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

Schiffahrts-Tochtergesellschaften

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

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

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

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

(3) Erläuterung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

(a) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandenen Geschäfts- oder Firmenwerte wurden im Jahr der Entstehung vollständig abgeschrieben. Zum 31. Dezember 2015 werden im HCI HAMMONIA SHIP-

PING Konzern deshalb keine derivativen Geschäfts- oder Firmenwerte bilanziert.

(b) Sachanlagen

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

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

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

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

(c) Finanzanlagen

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

(d) Vorräte

Die Vorräte betreffen die Bordbestände der Seeschiffe. Sie werden auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme der Bordbestände zum Stichtag ermittelt. Die Anschaffungskosten werden nach der FIFO-Methode ermittelt. (e) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie die flüssigen Mittel sind mit ihrem Nennbetrag oder dem niedrigeren ihnen am Bilanzstichtag beizulegenden Wert angesetzt. Bei erkennbaren Einzelrisiken werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

(f) Sonstige Rückstellungen

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

(g) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

(h) Währungsumrechnung

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

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(4) Anlagevermögen

(a) Immaterielle Vermögensgegenstände
Die Entwicklung der einzelnen Posten der immateriellen

Vermögensgegenstände des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns ist im Anlagespiegel dargestellt.

(b) Sachanlagevermögen

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

(c) Finanzanlagen

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

Die Aufteilung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2015 ist in der Anlage zu diesem Anhang dargestellt.

(5) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten mit 150 TEUR (Vorjahr: 355 TEUR) sonstige Vermögensgegenstände.

(6) Eigenkapital

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

(a) Gezeichnetes Kapital

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

Die ordentliche Hauptversammlung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG hatte am 19. Juni 2015 beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 18. Juni 2020 um bis zu insgesamt 6.820.700,00 EUR durch einmalige oder mehrmalige Ausgabe von neuen nennwertlosen Inhaberaktien (Stückaktien) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital).

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

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

(1) für Spitzenbeträge, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben;

(2) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt, der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrages durch den Vorstand nicht wesentlich im Sinne der §§ 203 Abs. 1 und 2, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unterschreitet und der auf die Aktien, für die das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, insgesamt entfallende Betrag des Grundkapitals 10 % nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Bei der Berechnung der 10 %-Grenze ist der anteilige Betrag am Grundkapital abzusetzen, der auf Aktien entfällt, die unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von §186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert wurden;

(3) soweit Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagenleistung zum Zweck der Durchführung von Unternehmenszusammenschlüssen oder des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Unternehmensbeteiligungen oder sonstiger Vermögensgegenstände, insbesondere von Seeschiffen oder Forderungen, durchgeführt werden.

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

(b) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklagen setzen sich wie folgt zusammen:

in EUR	2015	2014
Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB	13.636.400,00	13.636.400,00
Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB	6.773.161,88	6.773.161,88
Kapitalrücklagen insgesamt	20.409.561,88	20.409.561,88

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

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

Zur Deckung des Bilanzverlustes wurde der Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB in den Vorjahren Beträge in Höhe von insgesamt 115.999.438,12 EUR entnommen.

(c) Gesetzliche Rücklage

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

(7) Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung

Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung entwickelte sich im Geschäftsjahr 2015 wie folgt:

	TEUR
Buchwert zum 1. Januar 2015	2.323
außerplanmäßige Auflösung	-243
Buchwert zum 31. Dezember 2015	2.080

Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

31. Dezember 2015	TEUR
Bruttobetrag	13.021
kumulierte erfolgswirksame Verrechnungen	-10.941
Buchwert zum 31. Dezember 2014	2.080

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

Aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung eines vom Konzern erworbenen Containerschiffes wurde der diesem Vermögenswert zugeordnete Unterschiedsbetrag entsprechend außerplanmäßig aufgelöst.

(8) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen Zahlungsgarantien aus der vorgesehenen Liquidation von fünf Schifffahrts-Tochtergesellschaften (3.339 TEUR), Kosten für die Abwicklung bzw. Liquidation verschiedener Schifffahrts-Tochtergesellschaften (1.167 TEUR), drohende Verluste aus Zinssatzswaps (1.356 TEUR), Verpflichtungen aus ausstehenden Rechnungen (609 TEUR), Verpflichtungen aus der Versicherung der Containerschiffe (255 TEUR) sowie Prüfungs- und Steuerberatungskosten (128 TEUR).

(9) Verbindlichkeiten

(a) Verbindlichkeitspiegel

Verbindlichkeitspiegel per 31.12.2015

2015	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr	zwischen 1 und 5 Jahren	über 5 Jahren	davon gesichert
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	145.964	102.609	40.045	3.310	145.964 ¹⁾
Genussrechtskapital	6.175	0	6.175	0	6.175 ¹⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	961	961	0	0	0
Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	759	759	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	4.291	804	3.487	0	0
Gesamtsumme	158.150	105.133	49.707	3.310	152.139

Sicherheiten: 1) Verpfändung von Kommanditanteilen

Verbindlichkeitspiegel per 31.12.2014

2014	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr	zwischen 1 und 5 Jahren	über 5 Jahren	davon gesichert
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	272.984	225.881	44.708	2.395	272.984 ¹⁾
Genussrechtskapital	12.350	6.550	5.800	0	12.350 ¹⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	836	836	0	0	0
Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	978	978	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	4.151	702	3.449	0	0
Gesamtsumme	291.299	234.947	53.957	2.395	285.334

Sicherheiten

- 1) Verpfändung von Kommanditanteilen
 Schiffshypotheken
 abstrakte Schuldversprechen
 Abtretung der Ansprüche aus der gegenwärtigen und künftigen Beschäftigung der Schiffe
 Abtretung der Ansprüche aus den Versicherungen

(a) Genussrechtskapital

Der Vorstand hat am 17. Dezember 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats 7.450.000 Stück Genussrechte zum Nennbetrag von jeweils EUR 1,00 ausgegeben. Die Begebung der Genussrechte erfolgte gegen Sacheinlage. Sie dienen der Finanzierung des Erwerbs der mehrheitlichen Beteiligung an einer Schiffahrtsgesellschaft. Die Genussrechte sehen in erster Linie eine feste Verzinsung vor und haben eine Laufzeit von fünf Jahren. Die Genussrechtsinhaberin ist für einen Zeitraum von 10 Jahren an realisierten stillen Reserven aus der Beteiligung an der Schiffahrtsgesellschaft beteiligt. Die Genussrechte nehmen nicht am Verlust der Gesellschaft teil.

Nach in den Vorjahren erfolgten planmäßigen Tilgungen betragen die Genussrechte TEUR 6.550. Im Rahmen einer im Geschäftsjahr zwischen der Genussrechtsinhaberin und der Muttergesellschaft abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarung verzichtete die Genussrechtsinhaberin auf die Hälfte des ausstehenden Betrags, so dass die Genussrechte zum 31. Dezember 2015 in Höhe von TEUR 3.275 ausgewiesen werden.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats 5.800.000 Stück

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

Im Rahmen einer im Geschäftsjahr zwischen der Genussrechtsinhaberin und der Muttergesellschaft abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarung verzichtete die Genussrechtsinhaberin auf die Hälfte des ausstehenden Betrags, so dass die Genussrechte zum 31. Dezember 2015 in Höhe von TEUR 2.900 ausgewiesen werden.

Erläuterungen zur Konzern- Gewinn- und -Verlustrechnung

(10) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2015	2014
Poolcharter	19.958	15.613
Zeitcharter	41.318	38.121
	61.276	53.734

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

(11) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung passivischer Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung (243 TEUR), Erträge aus der Währungsumrechnung (3.365 TEUR; Vorjahr: 2.522 TEUR), Erstattungen von Charterern aus dem Ankauf von Treibstoffbeständen (907 TEUR), übrige Erstattungen der Charterer (606 TEUR), Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen (1.044 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen (104 TEUR) sowie Versicherungserstattungen (58 TEUR).

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

Die Aufwendungen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen betreffen den Verbrauch von Schmierstoffen (2.373 TEUR) und Treibstoffen während Offhire-Zeiten bzw. beschäftigungsloser Zeiten (155 TEUR).

(13) Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten Reparatur- und Ausrüstungskosten (8.145 TEUR), Bereederungsgebühren und Kommissionen (3.118 TEUR), Aufwendungen für Versicherungen (2.257 TEUR) und übrige Kosten des Schiffsbetriebs (1.286 TEUR).

(14) Personalaufwand

Die Personalaufwendungen betreffen Heuern für fremde Seeleute.

(15) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Der Posten betrifft planmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe (21.175 TEUR) sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe (17.947 TEUR).

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in Höhe von 31.554 TEUR Aufwendungen aus der Währungsumrechnung (Vorjahr: 24.906 TEUR). Diese betreffen im Wesentlichen Kursaufwendungen aus Schiffshypotheken (29.063 TEUR). Im Übrigen umfassen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Verluste aus Zinssatzswaps (619 TEUR), Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen bei Chartererwechseln (940 TEUR), Zuführungen zu den Rückstellungen für Abwicklungskosten (1.168 TEUR) Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (948 TEUR), Verluste aus dem Abgang von Vorratsvermögen im Rahmen der Veräußerung von Containerschiffen (162 TEUR) Verluste aus der Entkonsolidierung einer Schifffahrts-Tochtergesellschaft (110 TEUR), Gebühren aus Service-, Controlling- und Verwaltungsleistungen (102 TEUR), Forderungsverluste (104 TEUR) sowie übrige Verwaltungskosten (923 TEUR).

(17) Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen Darlehen gegenüber einer Beteiligungsgesellschaft.

(18) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen betreffen Zinsen auf Schiffshypothekendarlehen (7.219 TEUR), Zinsen aus Zinssicherungsgeschäften (3.747 TEUR), übrige Bankgebühren wie Restrukturierungsgebühren (1.122 TEUR), Zinsen auf Genussrechte und übrige Darlehen (190 TEUR) sowie sonstige Zinsen (11 TEUR).

(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen im Wesentlichen Gewerbeertragsteuer der Schiffahrtsgesellschaften. Die Besteuerung der Schiffahrtsgesellschaften erfolgt pauschaliert nach § 5a EStG.

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

Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge wurden nicht angesetzt.

(20) Außerordentliche Erträge

Die außerordentlichen Erträge in Höhe von 58.655 TEUR betreffen Erträge aus dem Verkauf von fünf Containerschiffen des Konzerns (23.822 TEUR) sowie Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten (34.833 TEUR) im Rahmen der im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarungen.

(21) Außerordentliche Aufwendungen

Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 8.262 TEUR betreffen in Höhe von 4.923 TEUR Zahlungsverprechen der Muttergesellschaft an drei verschiedene Kreditinstitute im Rahmen der im Geschäftsjahr abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarungen sowie in Höhe von 3.339 TEUR Rückstellungen für Zahlungsgarantien aus der vorgesehenen Liquidation von fünf Schiffahrts-Tochtergesellschaften.

(22) Periodenfremdes Ergebnis

Im Konzernabschluss sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen in Höhe von 1.004 TEUR (Vorjahr: 331 TEUR) enthalten.

Sonstige Angaben**(23) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Aus mit verschiedenen Dienstleistern bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsverträgen bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 102 TEUR pro Jahr. Die Verträge haben eine Restlaufzeit zum Bilanzstichtag von 3 Jahren. Zum Abschlussstichtag beträgt die Summe der finanziellen Verpflichtungen deshalb insgesamt 306 TEUR.

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

- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten die beiden Genussrechtsinhaber einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal USD 4.000.000,00
- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten drei weitere Kreditinstitute einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal USD 4.000.000,00
- Im Falle des Erhalts von Ausschüttungen aus zwei Tochter-Schiffahrtsgesellschaften erhalten die beiden Genussrechtsinhaber jeweils maximal einen Betrag in Höhe der jeweils ausstehenden Beträge (zum 31. Dezember 2015 insgesamt maximal EUR 6.175.000,00; sogenannte schiffahrtsbezogene Besserungsscheine)

(24) Angaben zu Bewertungseinheiten

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

Tochtergesellschaft	Risiko	Art	Grundgeschäft	Sicherungsgeschäft	Bewertungs-	prospektive Effektivität		
			Nominal-	Art	einheit	Beginn	Ende	
			betrag	Nominal-				
TUSD	TUSD							
MS HAMMONIA DANIA	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	21.575	Zinsswap	21.575	Micro Hedge	30.05.2008	30.05.2018
MS HAMMONIA FIONIA	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	21.575	Zinsswap	21.575	Micro Hedge	30.05.2008	30.05.2018
MS HAMMONIA HAFNIA	Variabler Zins	Variabel verzinsliches Darlehen	15.575	Zinsswap	15.575	Micro Hedge	31.05.2011	30.05.2018

Zur Absicherung von Währungsrisiken aus der Umrechnung von in US-Dollar empfangenen Charraten (Grundgeschäft) wurden beim HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern diese bei verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften mit den in US-Dollar valutierenden Schiffshypothekendarlehen (Sicherungsgeschäft) zu einer Bewertungseinheit zusammengefasst (Micro-Hedge). Zur Messung der Effektivität wurden die künftigen erwarteten Chartererlöse abzgl. Schiffsbetriebskosten und Zinsen den künftig zu leistenden Tilgungen gegenübergestellt. Hierbei wurde ein Zeitraum bis zur vollständigen Tilgung des Darlehens berücksichtigt. Im HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern bestehen zum 31. Dezember 2015 folgende Bewertungseinheiten:

- Bei der MS HAMMONIA DANIA beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2015 auf TUSD 14.824/TEUR 13.307. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 23.325/TEUR 15.154. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 6.271 aufgewertet werden müssen.
- Bei der MS HAMMONIA FIONIA beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2015 auf TUSD 15.075/TEUR 13.536. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 22.425/TEUR 14.672. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 5.927 aufgewertet werden müssen.
- Bei der MS HAMMONIA HAFNIA beliefen sich die abgesicherten Charraten im Jahr 2015 auf TUSD 14.941/TEUR 13.372. Das Schiffshypothekendarlehen valutierte zum Bilanzstichtag mit TUSD 15.575/TEUR 10.095. Ohne die Bewertungseinheit hätte das Darlehen um TEUR 4.211 aufgewertet werden müssen.

(25) Angaben zu Finanzinstrumenten

Zum 31. Dezember 2015 bestehen im HCl HAMMONIA SHIPPING Konzern folgende derivative Finanzinstrumente:

Tochtergesellschaft	Nominalbetrag	Zinssatz	Marktwert	Rückstellung	Art	Laufzeit	
	31.12.2015		31.12.2015	31.12.2015		Beginn	Ende
	TUSD	%	TEUR	TEUR			
MS HAMMONIA ROMA	9.296	3,27	-423	423	Zinsswap	05.04.2012	05.04.2018
MS HAMMONIA DANIA	21.575	7,15	-2.036	197	Zinsswap	30.05.2008	30.05.2018
MS HAMMONIA FIONIA	21.575	7,40	-2.120	293	Zinsswap	30.05.2008	30.05.2018
MS HAMMONIA HAFNIA	1.575	3,71	-882	432	Zinsswap	31.05.2011	30.05.2018
MS HAMMONIA PESCARA	8.000	2,38	-12	12	Zinsswap	30.04.2008	29.01.2016
			-5.473	1.357			

Der Marktwert stellt den Fair Value einschließlich Zinsabgrenzung dar.

(26) Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Im Geschäftsjahr 2015 haben sich folgende bedeutende zahlungsunwirksame Investitions- und Finanzierungsvorgänge und Geschäftsvorfälle ereignet:

- Darlehensverzichte verschiedener Gläubiger in Höhe von 33.488 TEUR
- Von der Muttergesellschaft abgegebene Zahlungsverprechen in Höhe von 3.577 TEUR

(27) Aufsichtsrat und Vorstand

Zu Vorständen der Gesellschaft waren im Geschäftsjahr bestellt:

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

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

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

(28) Organbezüge

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

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 betragen 18 TEUR.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2015 keine Bezüge.

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

(29) Honorar des Abschlussprüfers

Die Gesamthonorare des Abschlussprüfers HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, setzen sich im Geschäftsjahr 2015 wie folgt zusammen:

in TEUR

Abschlussprüfungsleistungen	110
Andere Bestätigungsleistungen	0
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	0
Summe	110

(30) Befreiungsvorschriften für konsolidierte Unternehmen

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

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

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 29. April 2016 aufgestellt und damit zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Konzernabschluss wird dem Aufsichtsrat in der Aufsichtsratssitzung vom 11. Mai 2016 zur Billigung vorgelegt werden.

Hamburg, den 29. April 2016



Dr. Karsten Liebing

Vorstand

HCI AMMONIA SHIPPING AG



Jan Krutemeier

Vorstand

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2015

Firma	Sitz	Eigenkapital	Beteiligungshöhe	Ergebnis 2015
		EUR	%	EUR
MS "HAMMONIA POMERENIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	44.182,59	97,60	13.299.305,42
MS "SAXONIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	-12.398.379,33	97,39	-3.401.108,09
MS „HAMMONIA ROMA“ Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	-8.452.434,99	97,64	-2.795.807
MS „HAMMONIA HOLSATIA“ Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	9.831,11	97,61	4.482.271,73
MS „HAMMONIA TEUTONICA“ Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	9.045,92	97,62	3.944.342,74
MS „HAMMONIA MASSILIA“ Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG	Hamburg	9.253,56	97,64	4.689.160,91
MS „HAMMONIA BAVARIA“ Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	9.238,95	97,72	6.324.332,73
MS "HAMMONIA FIONIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	14.076.465,38	98,56	1.347.545,03
MS "HAMMONIA HAFNIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	20.049.456,90	67,33	1.281.606,87
MS "HAMMONIA DANIA" Schiffahrts-GmbH + Co. KG	Hamburg	14.956.819,40	98,56	930.173,10
MS "HAMMONIA PESCARA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	-12.740.298,72	55,86	-25.203.707,73
FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH & Co. KG	Hamburg	-1.919.179,19	51,23	-5.122.593,98
Verwaltung 3.100 TEU GmbH	Hamburg	95.072,92	100,00	3.337,97
Verwaltung MS "HAMMONIA PESCARA" GmbH	Hamburg	188.380,37	57,00	11.276,63 ¹⁾
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH	Hamburg	29.817,84	100,00	911,20
MS "HAMMONIA WESTPHALIA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	-1.405.749,16	48,25	-1.992.781,17
Verwaltung MS "HAMMONIA WESTPHALIA NOVA" GmbH	Hamburg	14.758,01	50,00	1.683,40
Verwaltung 2.500 TEU GmbH	Hamburg	48.186,31	100,00	14.828,66
Verwaltung 7.800 TEU GmbH	Hamburg	33.658,40	100,00	6.620,73

¹⁾ Ergebnis 2014

5.**Bericht des Aufsichtsrats****Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,**

das Geschäftsjahr 2015 war für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG geprägt von der Umsetzung eines umfangreichen und schmerzhaften Restrukturierungskonzeptes. Dieses war insbesondere aufgrund der sehr schwierigen Situation der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe erforderlich geworden. Zur Sicherung des Konzerns war aber eine umfassende Lösung mit allen involvierten Banken der Gesellschaft zu treffen. Der Vorstand hat, mit Unterstützung einer spezialisierten Beratungsgesellschaft, ein Restrukturierungskonzept erarbeitet und zwischen dem 2. Quartal 2014 und dem 3. Quartal 2015 mit allen Parteien verhandelt. Ende August 2015 konnten die diversen Verträge der Restrukturierungsvereinbarung mit allen Finanzierungspartnern unterzeichnet werden. Der Aufsichtsrat hat alle Maßnahmen in diesem Zusammenhang sehr eng begleitet und die Aktivitäten des Vorstands in vollen Umfang unterstützt.

Die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG umfasst in Folge des Restrukturierungskonzeptes aktuell nur noch sieben Vollcontainerschiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 2.500 TEU und 7.800 TEU. Die Anteile an vier dieser Schiffgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei den anderen drei Schiffgesellschaften ist sie Mehrheitsgesellschafterin. Bei einer weiteren Schiffgesellschaft ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Minderheitsgesellschafterin.

Auf dem für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG relevanten Containerschiffmarkt war noch keine nachhaltige Erholung zu verzeichnen. Weiterhin belasteten hohe Tonnageüberhänge die Entwicklung spürbar. Durch die Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes ist der Bestand des Unternehmens aber zunächst gesichert, wenn auch auf deutlich kleinerer Basis.

Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus drei Mitgliedern: Werner Berg (Vorsitzender), Michael Hummel und Andreas Uibeisen. Im Hinblick auf die geringe Größe des Aufsichtsrats bestehen keine Ausschüsse. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand im Geschäftsjahr 2015 bei der Leitung des Unternehmens überwacht und in allen wichtigen Fragen beraten. Der Aufsichtsrat

hat sich zeitnah und eingehend über die wirtschaftliche Entwicklung und finanzielle Lage der Gesellschaft informiert. Insbesondere hat er die unterschiedlichen Verhandlungsstadien in Bezug auf die Restrukturierung der Gesellschaft auch außerhalb der regulären Sitzungen auf Basis der Informationen durch den Vorstand mitverfolgt. Gemeinsam haben Vorstand und Aufsichtsrat die mittelfristige Unternehmensplanung erörtert. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand mit dem Vorstand auch außerhalb der regulären Sitzungen kontinuierlich in engem Kontakt. Das Verhältnis zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ist durch Transparenz geprägt und stellt somit eine effektive Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats sicher.

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

- Verabschiedung des Jahresabschlusses, des Lageberichts sowie des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts für das Jahr 2014;
- Verabschiedung des Halbjahresabschlusses 2015;
- Risikomanagement der Tochtergesellschaften; Verfolgung der Marktentwicklungen auf den Schiffahrtsmärkten und Beurteilung der Auswirkungen auf die Gesellschaft;
- Diskussion und Beratung hinsichtlich der Restrukturierung des Unternehmens
- Vorbereitung und Durchführung der Hauptversammlung 2015 und Behandlung der Beschlussvorlagen;
- Fragen der Corporate Governance
- Budget-Planung für die Jahre 2015 und 2016

Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an allen Sitzungen teilgenommen.

Die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Kehrwiefer 11, 20457 Hamburg, wurde durch die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2015 zum Jahresabschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählt. Der Abschlussprüfer hat den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss und den zusammengefassten Bericht über die Lage der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns (zusammengefasster Lagebericht) zum 31. Dezember 2015 nach HGB mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Konzernabschluss

und der zusammengefasste Lagebericht wurden vom Abschlussprüfer ebenfalls mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss und Konzernabschluss eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Aufsichtsrat hat ferner dem Ergebnis der Abschlussprüfung und der Testaterteilung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zugestimmt und die Prüfungsberichte für den Jahres- und Konzernabschluss zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat dementsprechend in seiner Sitzung vom 11. Mai 2016 den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2015 gebilligt. Der Jahresabschluss war damit festgestellt. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen zur Risikofrüherkennung getroffen hat.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen weiteren Beteiligten, die mit ihrem Engagement das Unternehmen im Jahr 2015 unterstützt haben.

Hamburg, den 11. Mai 2016



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernanhang, Konzernkapitalflussrechnung und Konzerneigenkapitalspiegel – sowie den Konzernlagebericht, der in dem Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht, der in dem Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht, der in dem Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthalten ist, abzugeben.

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

Konzerns enthalten ist. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Hamburg, den 4. Mai 2016

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dr. Tecklenburg)
Wirtschaftsprüfer

ppa. (Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

Impressum

Kontakt

HCI HAMMONIA SHIPPING AG
Elbchausee 370
D-22609 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 381 08 631
Fax: +49 (0) 40 88 88 1-44 - 11 11
www.hci-hammonia-shipping.de
e-mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de

Herausgeber:

HCI HAMMONIA SHIPPING AG
Elbchausee 370
D-22609 Hamburg

Gestaltung:

Sprinkenschmiede
Burchardstraße 8
D-20095 Hamburg

Druck und Verarbeitung:

Druck- und Verlagshaus FROMM GmbH & Co. KG
Breiter Gang 10–16
D-49009 Osnabrück

© HCI HAMMONIA SHIPPING AG, 2016

Disclaimer

Clarkson Research Services Limited

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

Kontakt

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Elbchaussee 370

D-22609 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 381 08 631

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

www.hci-hammonia-shipping.de

e-mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de