



HAMMONIA

SCHIFFSHOLDING AG

ORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG

Hamburg, 03. Juli 2024

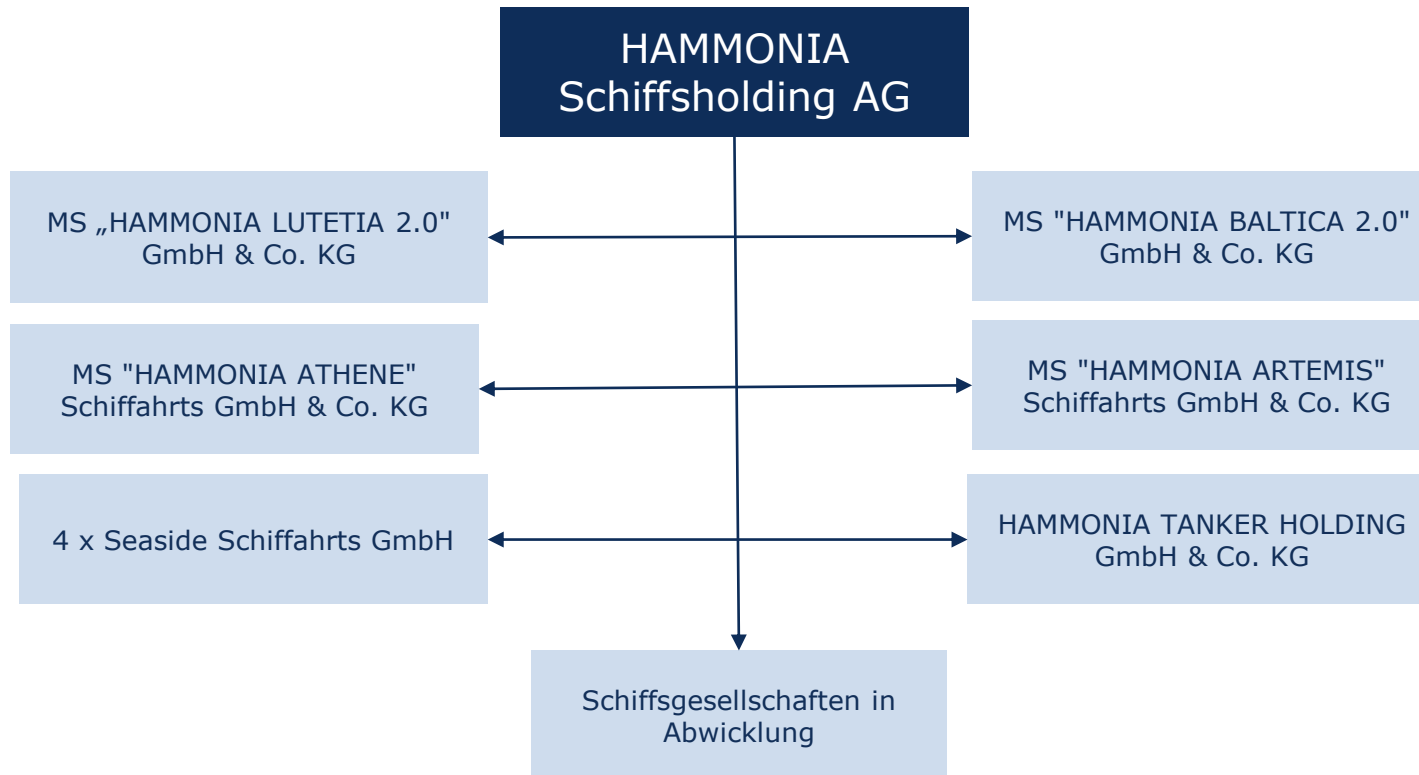
Vorstand: Dr. Karsten Liebing
Aufsichtsratsvorsitz: Werner Berg

ÜBERSICHT ZUR GESELLSCHAFT

Bericht des Vorstands zu TOP 1



KONZERNSTRUKTUR ZUM 31.12.2023



HAMMONIA Reederei
GmbH & Co. KG

- Erwerb und Finanzierung von Schiffen über Objekt-Tochtergesellschaften
- AG als Holding stellt das erforderliche Eigenkapitalanteil bereit

Kaufmännische und technische
Dienstleistungen

FLOTTENÜBERSICHT (1/3)



Schiffsname	LUTETIA	HAMMONIA BALTICA
Schiffstyp	Containerschiff	Containerschiff
IMO-Nr.	9246695	9481532
Flagge	Liberia	Liberia
Baujahr	2005	2011
TEU / DWT	3.091	2.798
Beteiligt seit	2019	2019
Beteiligungsquote	79,67% (Vz.-Kapital)	24,5%
Zeitcharter	Marktübliche Zeitcharter seit Sep. 2021 bis 11.01.2026 (min) / 11.05.2026 (max)	Hapag Lloyd – 16.500 \$/d bis 30.06.2024; 16.250 \$/d im Anschluss bis 01.05.2025 (min) / 01.08.2025 (max)

FLOTTENÜBERSICHT (2/3)



Schiffsname	HAMMONIA ATHENE	HAMMONIA ARTEMIS	AURA M
Schiffstyp	Chemikalien-/Produktentanker	Chemikalien-/Produktentanker	Crude Tanker
IMO-Nr.	9693812	9693824	9595333
Flagge	Liberia	Liberia	Liberia
Baujahr	2015	2016	2020
TEU / DWT	49.708	49.708	157.000
Beteiligt seit	2022	2022	2020
Beteiligungsquote	99,9%	99,9%	82,16%
Zeitcharter	WECO Tankers – Marktübliche Zeitcharter zzgl. Profit Share 5 Jahre seit 02.12.2022	WECO Tankers – Marktübliche Zeitcharter zzgl. Profit Share 5 Jahre seit 04.10.2022	Trafigura - 35.000 \$/d bis 22.05.2024 (+/- 30 Tage); seit 13.05.2024: Stena Bulk AB - 28.000 \$/d Floor-Rate zzgl. Profit Share bis 13.05.2027 (min) zzgl. Optionen 2x 1 Jahr

FLOTTENÜBERSICHT (3/3)



Schiffsname	UHL Fierce	UHL Finesse	UHL Felicity	UHL Flair
Schiffstyp	Multipurpose/Heavy Lift	Multipurpose/Heavy Lift	Multipurpose/Heavy Lift	Multipurpose/Heavy Lift
IMO-Nr.	9892509	9892511	9892535	9897133
Flagge	Portugal	Portugal	Portugal	Portugal
Baujahr	2021	2021	2022	2021
TEU / DWT	14.000 dwt	14.000 dwt	14.000 dwt	14.000 dwt
Beteiligt seit	2023	2023	2023	2023
Beteiligungsquote	40,05%	40,05%	40,05%	40,05%
Zeitcharter	United Heavy Lift – 14 Jahre ab Ablieferung 13.250 \$/d-14.900 \$/d	United Heavy Lift – 14 Jahre ab Ablieferung 13.250 \$/d-14.900 \$/d	United Heavy Lift – 14 Jahre ab Ablieferung 13.250 \$/d-14.900 \$/d	United Heavy Lift – 14 Jahre ab Ablieferung 13.250 \$/d-14.900 \$/d

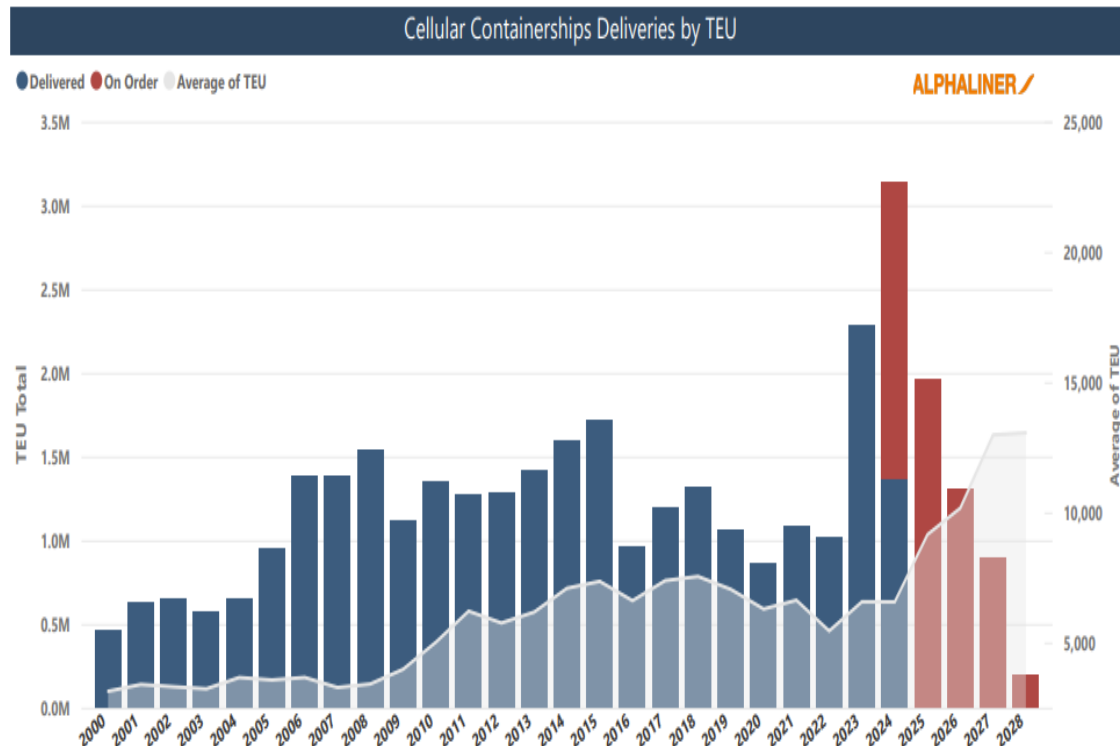
A close-up photograph of a sailboat's hull. The upper portion is a vibrant red, while the lower portion is white. A compass rose is painted on the white section, with numbers 4, 2, 90, 8, 4, 2, 80, and 8 arranged in a circular pattern. The boat is on dark blue water.

MARKT- ENTWICKLUNG

Bericht des Vorstands zu TOP 1

CONTAINERSCHIFFSMARKT

Orderbuch / Bestellungen

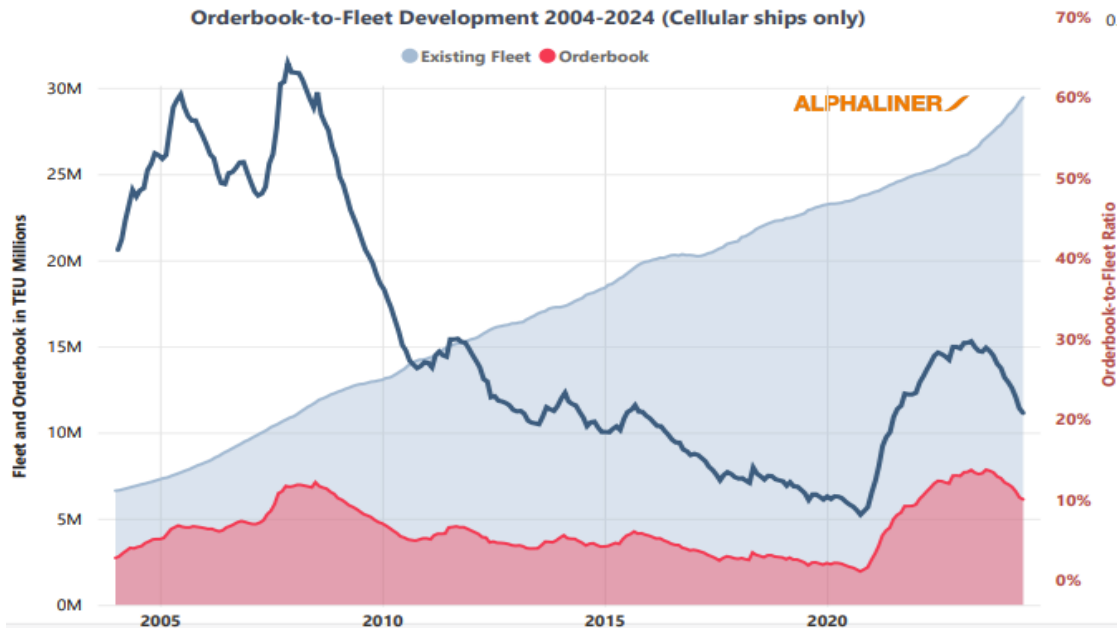


Quelle: Alphaliner, Monthly Monitor, June 2024

- 2024 geht voraussichtlich als Jahr mit der höchsten Kapazitätsausweitung in die Geschichtsbücher ein, mit über 3 Mio. TEU zusätzlicher Tonnage.
- Der Zuwachs reduziert sich in den kommenden Jahren wieder merklich, bleibt aber auch 2025 noch auf historisch sehr hohem Niveau.
- Der Großteil der neuen Schiffe ist in den großen Marktsegmenten anzusiedeln, weshalb die durchschnittliche TEU-Zahl der Gesamtflotte steil ansteigt.

CONTAINERSCHIFFSMARKT

Orderbuch-/Flottenverhältnis

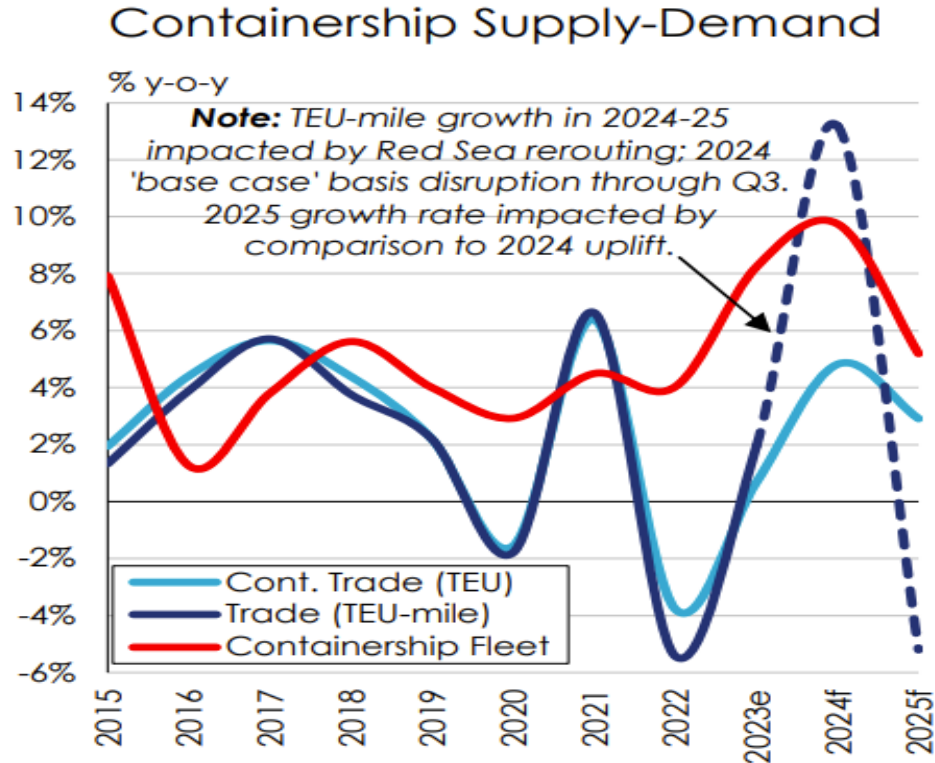


Quelle: Alphaliner, Monthly Monitor, June 2024

- Die Gesamtflottengröße wird bis 2025 voraussichtlich auf über 30 Mio. TEU anwachsen.
- Die nachlassende Neubauaktivität führt zwar zu einer Verlangsamung des Anstieges, wenngleich das Orderbuch-/Flottenverhältnis (blaue Linie) mit über 20% immer noch einen sehr hohen Wert darstellt.
- Neueste Gerüchte und kolportierte Aufträge für weitere Großcontainerschiffsneubauten können zu einer gegenläufigen Entwicklung führen.

CONTAINERSCHIFFSMARKT

Verhältnis Angebots- und Nachfragewachstum



Quelle: Clarkson, Container Intelligence Monthly – June 2024

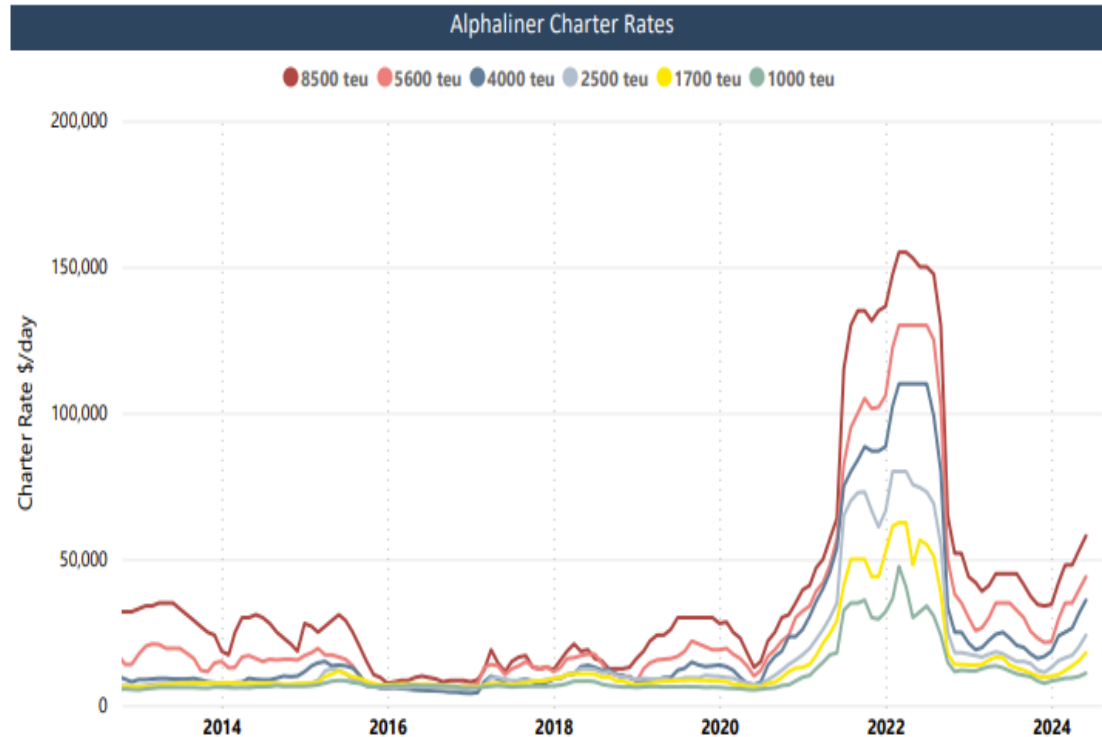
- Das Wachstum der Containerflotte (rote Linie) liegt aufgrund der enormen Neubestellungen der letzten Jahre absehbar deutlich oberhalb des erwarteten Nachfragewachstums (hellblaue Linie) und dürfte daher für Druck auf Fracht- und Charraten sorgen.
- Tatsächlich hat sich durch die Ereignisse im Roten Meer eine signifikante Ausweitung der Tonnenmeilen ergeben durch Umleitung der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung (gestrichelte Linie). Hierdurch ist der momentan zu beobachtende erneute Boom auf den Märkten zu erklären.
- So schnell sie gekommen ist, wird diese zusätzliche Nachfrageausweitung aber auch wieder verschwinden, wenn die externen Effekte entfallen.

CONTAINERSCHIFFSMARKT

Charterratenentwicklung



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



Quelle: Alphaliner, Monthly Monitor, June 2024

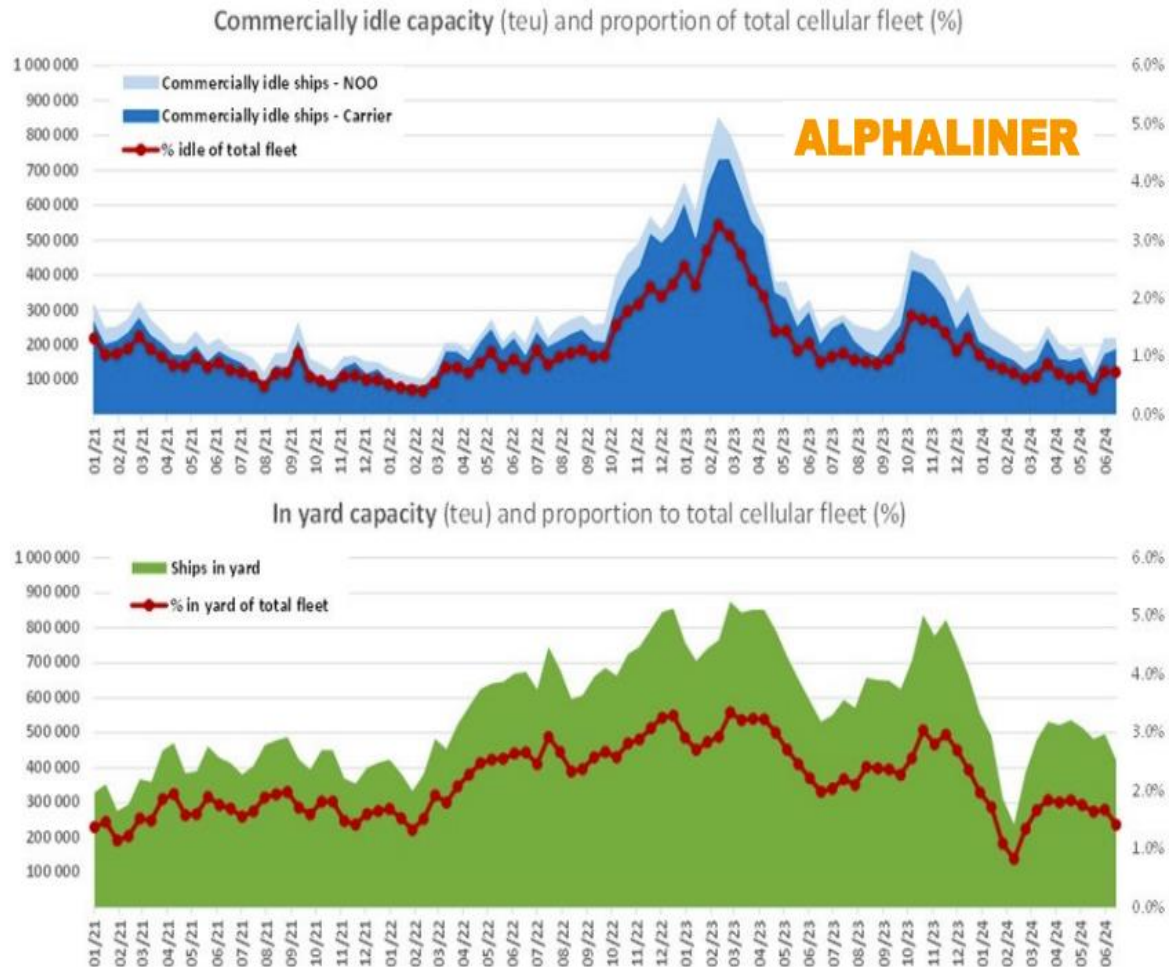
- Nach der seit Mitte 2022 eingetretenen Korrektur wurde allgemein eine schwierige Marktphase, gerade für ältere, ineffiziente Schiffe prognostiziert.
- Der durch externe Effekte ausgelöste Nachfrageschub sorgt nun zumindest kurzfristig für eine Art Sonderkonjunktur und wieder stark steigende Charterraten, insbesondere in den größeren Teilesegmenten.
- Abzuwarten bleibt, wie stark negativ sich die Raten entwickeln, wenn die Sonderfaktoren entfallen und die anstehende Welle von Neubauten auf reduzierte Nachfrage trifft.

CONTAINERSCHIFFSMARKT



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG

Inaktive Flotte



Quelle: Alphaliner Weekly, June 2024 – Week 26

- Die Anzahl unbeschäftigter Schiffe (ohne Berücksichtigung von Werftaufenthalten; obere Grafik) hat sich im letzten Quartal 2023 stark erhöht, nachdem noch bis ca. Mitte 2023 nahezu Vollbeschäftigung als Nachwirkung des vorherigen Booms vorlag.
- Erst durch den unerwarteten Nachfrageschock hat sich dies umgekehrt, so dass heute bereits wieder kaum Schiffe unbeschäftigt sind.
- Dieser Effekt wird auch dadurch gestützt, dass relativ viel Tonnage aufgrund von Werftaufenthalten nicht zur Verfügung steht (untere Grafik).

Rohölnachfrage- und Suezmax Flottenentwicklung

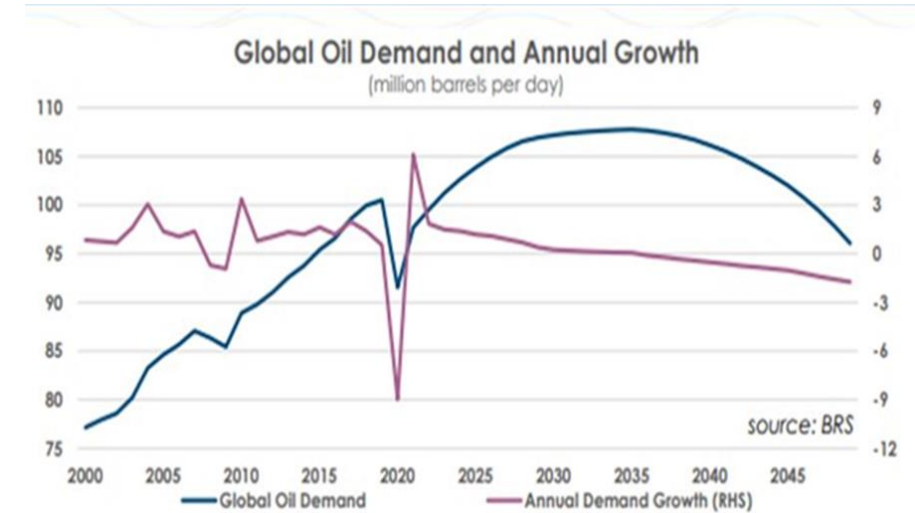
Wachstumsprognose Ölnachfrage: 10% bis 2030-40

- S&P Global Commodity Insights geht davon aus, dass die Ölnachfrage im Jahr 2030 auf 109,3 mbpd steigen wird, bevor sie in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre leicht zurückgeht und im Jahr 2050 100,8 mbpd erreicht.
- Die OPEC prognostiziert eine Steigerung der weltweiten Ölnachfrage von 97 mbpd in 2021 auf 110 mbpd in 2045
- Das Wachstum wird vor allem in Asien, dem Nahen Osten und Afrika prognostiziert, zulasten von USA und Europa
- Asien erfordert längere Transportwege

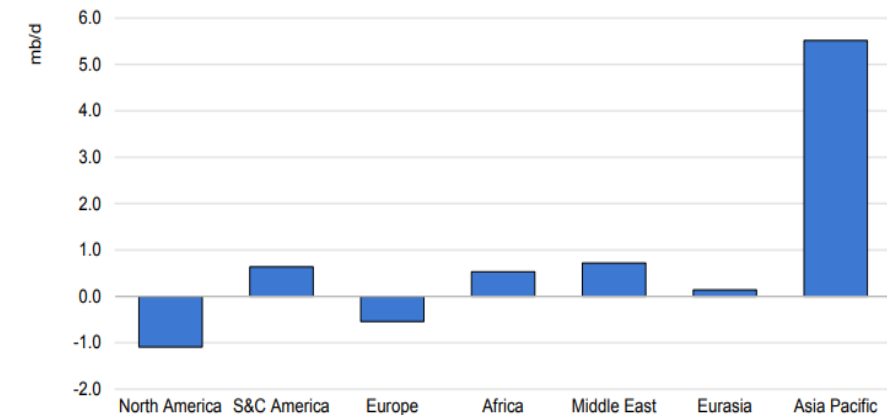
Öltransportangebot mittelfristig limitiert

Suezmax-Flotte stabil, alt und mit geringem Neubauvolumen:

- 224 von 652 Schiffen (34%) älter als 15 Jahre
- 106 bestellte Schiffe (14%)
- Neubauplätze ab 2028 für > USD 85 Mio. verfügbar

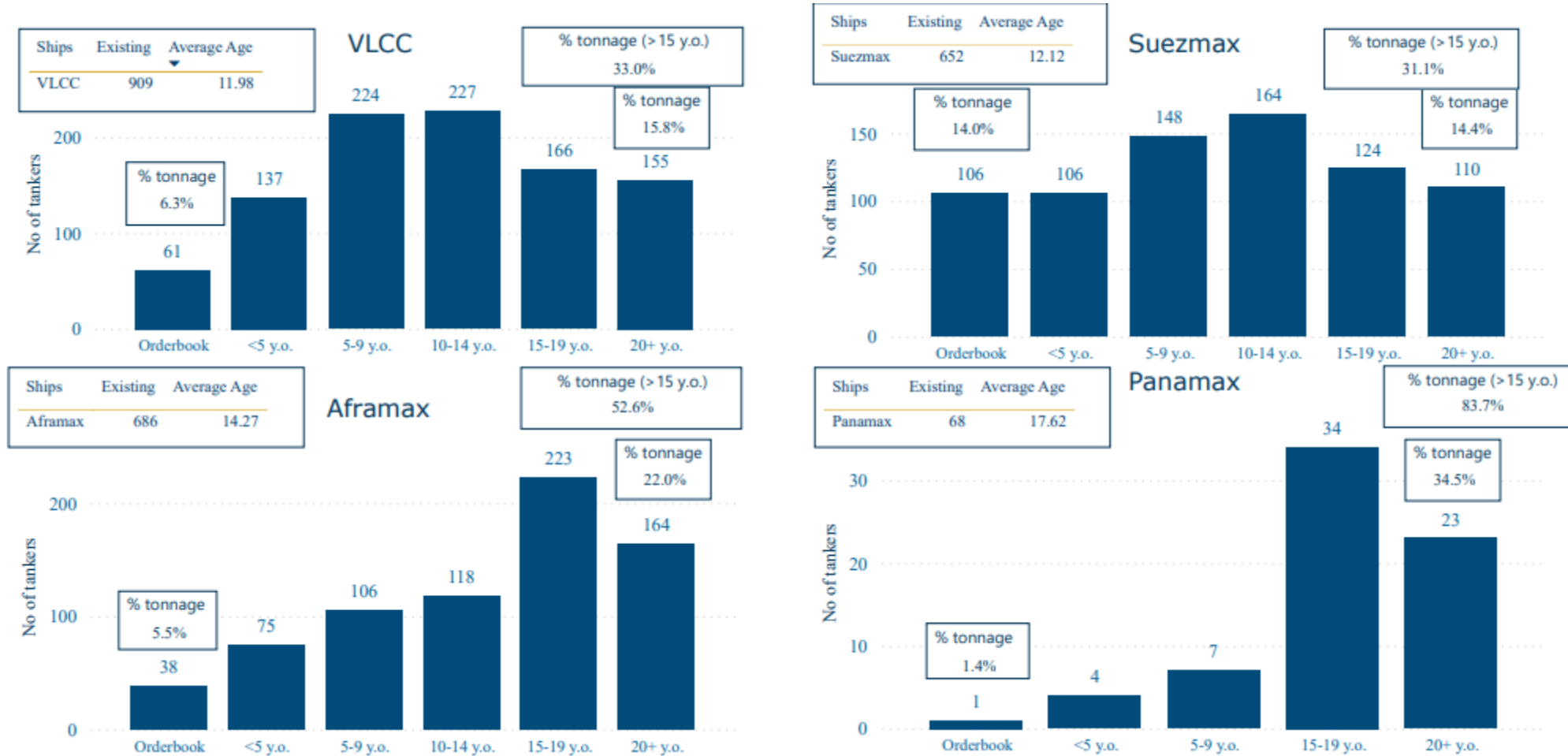


Global cumulative oil demand growth by region, 2022-2028





Flottenalter alle Rohöltanker

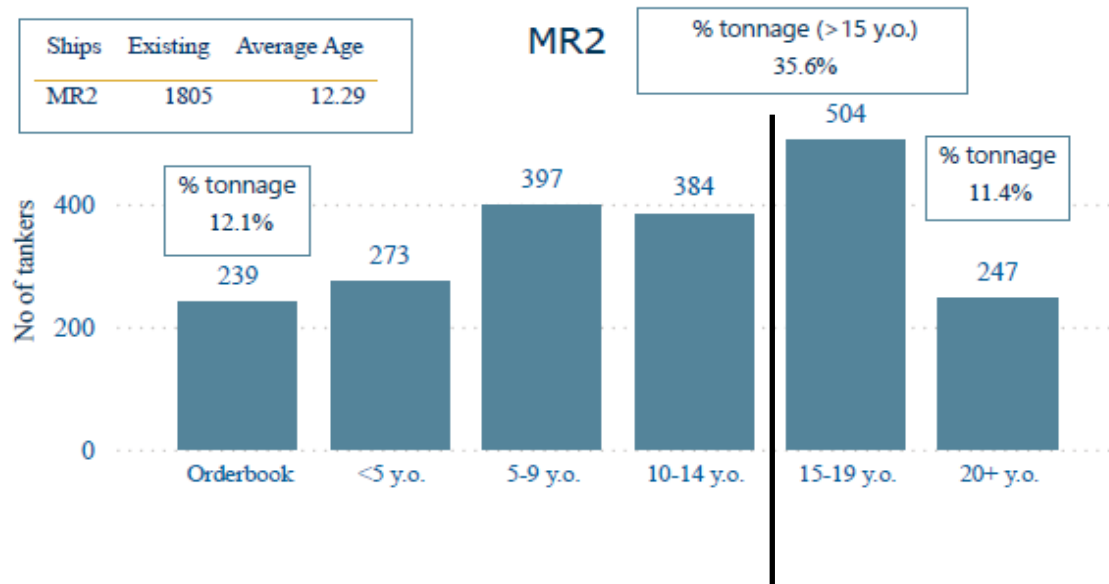


Quelle: BRS Tanker Monthly Report, May 2024



PRODUKTENTANKER

Entwicklung und Altersstruktur der Flotten



Quelle: BRS Tanker Monthly Report, May 2024

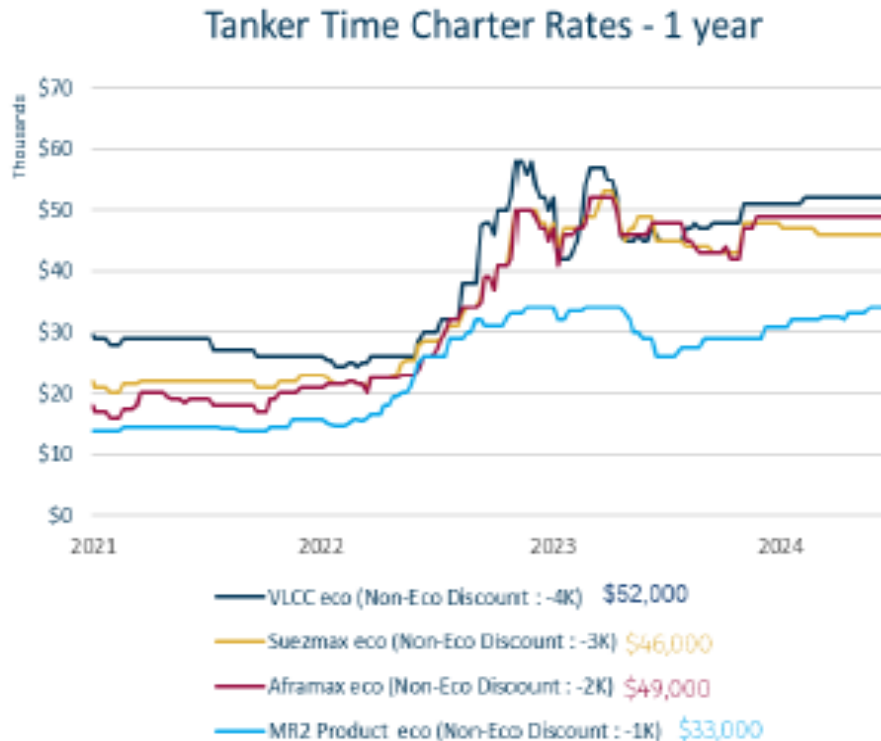
- Das durchschnittliche Flottenalter ist in den für die Gesellschaft relevanten Teilsegmenten im Vergleich zum Vorjahr nochmals gestiegen und liegt bei über 12 Jahren.
- Mit rd. 36% (MR2) ist ein Drittel der Bestandsflotte bereits über 15 Jahre alt.
- Ältere Schiffe sind weniger attraktiv für Oilmajors und bedienen Länder, die den US/EU Sanktionen nicht folgen (teilweise als Shadow Fleet bezeichnet).
- Allerdings hat sich das Verhältnis von Bestellungen zu Flottengröße ebenfalls erhöht auf ca. 11%.
- Der Kapazitätszufluss wird aber erst in einigen Jahren erfolgen, so dass kurzfristig von eher schrumpfender Tonnagekapazität auszugehen ist.

TANKSCHIFFMARKT

Charterrentenentwicklung



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG

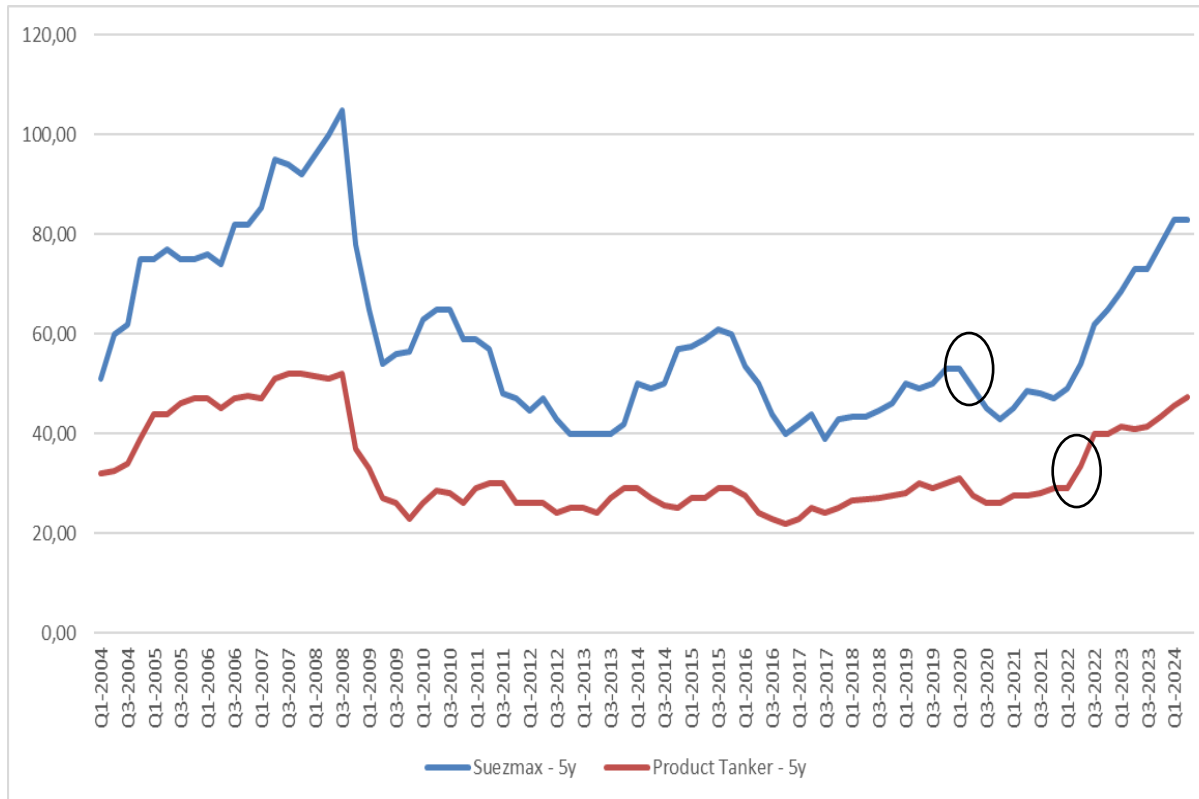


Quelle: BRS Weekly Tanker Newsletter, Issue 1386

- In allen Teilsegmenten hält die Boomphase weiter an; lediglich das Suezmax-Segment ist leicht schwächer als zu Ende des letzten Jahres.
- Aktuell liegen 1-Jahres-Zeitchartern bei USD 46.000 (Suezmax) beziehungsweise USD 33.000 (MR2).
- Die Forward-Kurven für Rohöltransporte deuten auf eine stabile Entwicklung in den nächsten Jahren auf relativ hohem Niveau hin.
- Ein ähnliches Bild zeigt die Forward-Kurve für Produktentanker, die bis 2026 langsam auf dann immer noch sehr auskömmliches Niveau sinkt

TANKSCHIFFMARKT

Secondhandpreisentwicklung



Quelle: Clarksons Research, eigene Berechnung

- Die Secondhandpreise haben sich in beiden relevanten Teilsegmenten stark entwickelt.
- Der Durchschnittswert der letzten 20 Jahre für fünf Jahre alte Schiffe liegt bei USD 60 Mio. (Suezmax) beziehungsweise USD 33 Mio. (Produktentanker).

HAMMONIA ENERGY GMBH & CO. KG

Performance Indikatoren

Fleet Safety Performance

- No Major Marine Incidents
- No Oil spills and Environmental Pollution
- Zero Cargo damage and Cargo claims
- No Fatalities and Accidents
- Zero Lost Time Injuries rate
- Zero Total Recordable Cases rate (crew injuries and illness)

Oil Majors having inspected vessels (to date)

- BP
- P66
- Idemitsu
- Maxcom
- Vivo Energy
- IECO
- SUNCOR ENERGY
- PERTAMINA
- Preem

TMSA achieved April 2024

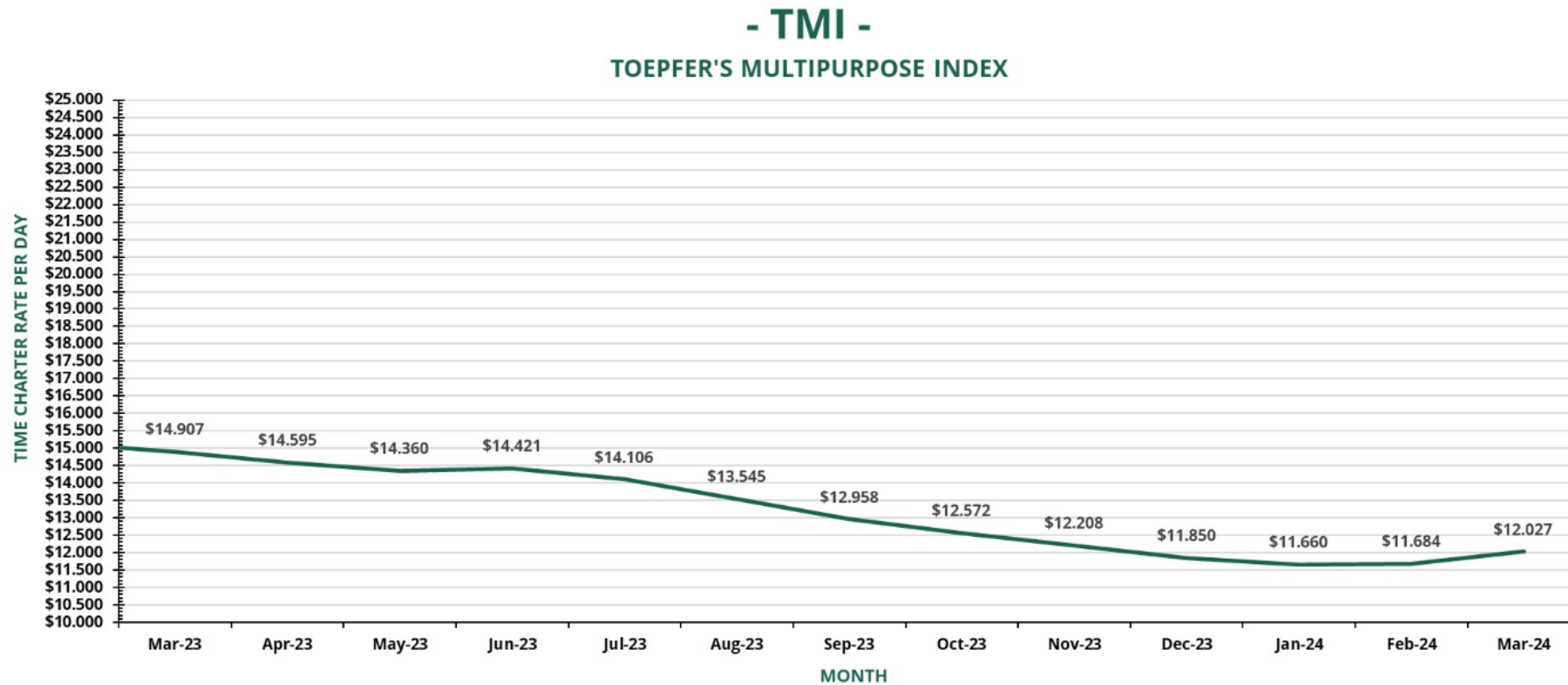
EXXON MOBIL approval as Operator since April 2024 (min 24mts)

Suppliers / Receivers Approved List

- BP
- ADNOC
- BP
- Cepsa
- Cepsa
- Chevron
- ENI
- Equinor
- ESSAR OIL
- Exxonmobil
- Glencore
- Idemitsu
- Koch
- Maxcom
- NESTE OIL
- Petrobras
- Repsol
- Shell
- Vitol
- Vivo Energy

MPP HEAVY LIFT MARKT

Marktentwicklung

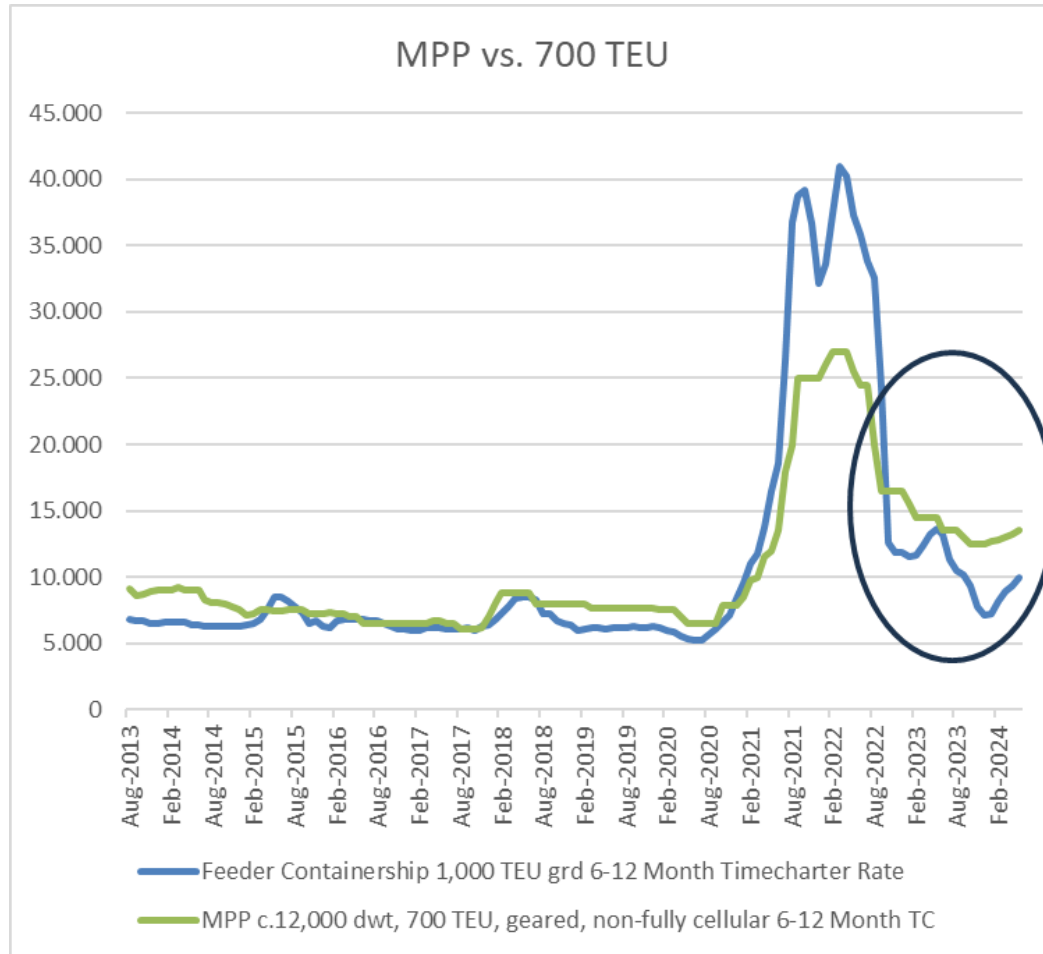


Quelle: Toepfer Transport



MPP HEAVY LIFT MARKT

Marktentwicklung



- Der Multipurposemarkt ist mit dem Containermarkt korreliert, weist aber geringere Volatilität auf
- Mittelfristig ergeben sich Chancen durch
 - Windenergie
 - Minenausrüstung (Kupfer, Batterierohstoffe etc.)
 - Wiederaufbau von Kriegsgebieten