



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



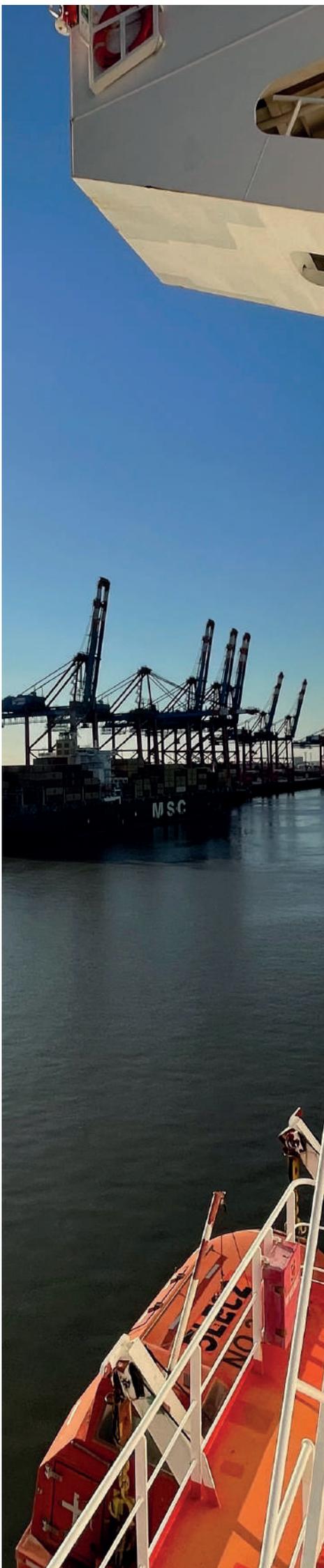
HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

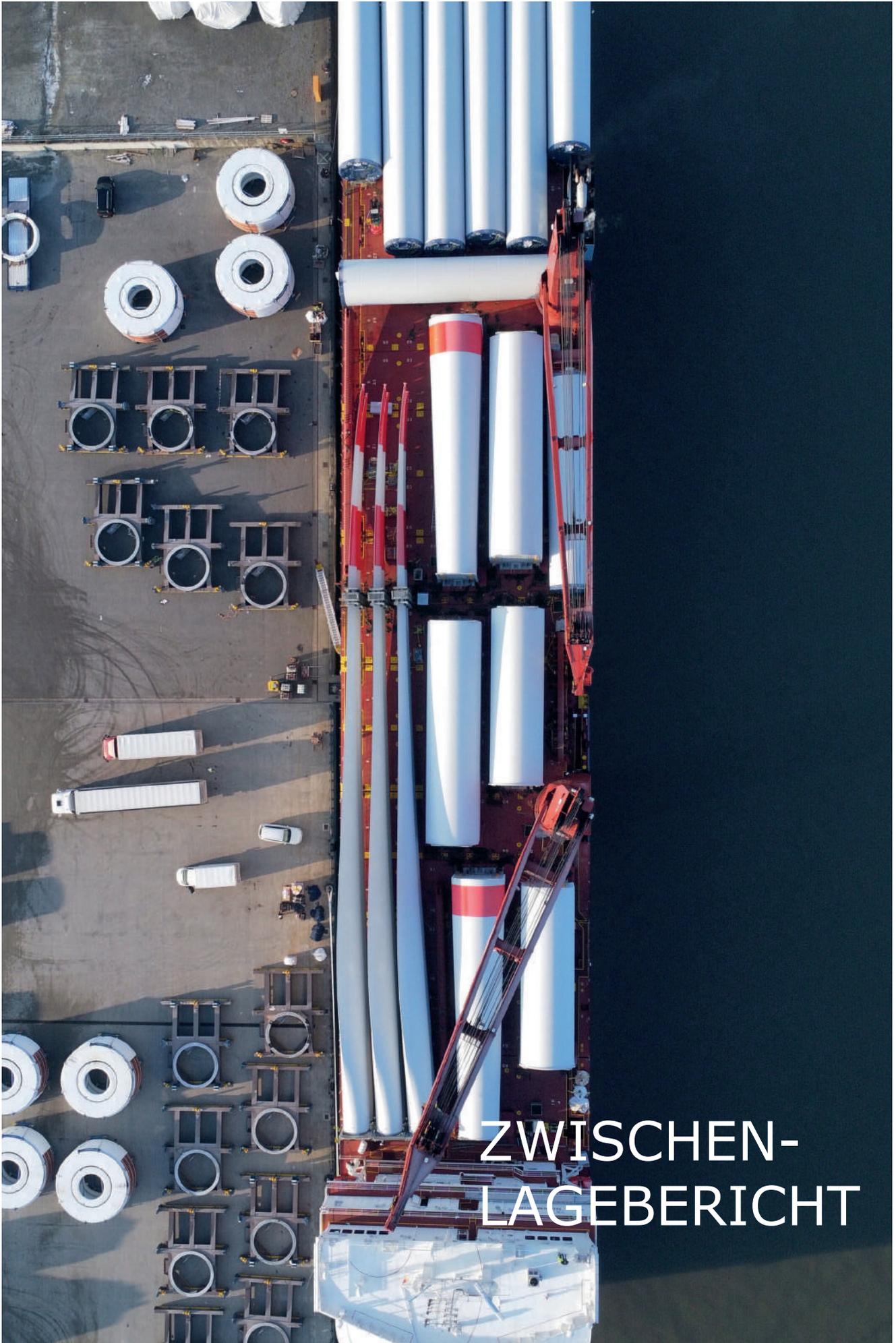
HALBJAHRESFINANZBERICHT

2024

INHALT

| | | |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Zwischenlagebericht | 03 |
| ~ | Grundlagen des Unternehmens | 04 |
| | Historie | 04 |
| | Allgemeines | 04 |
| ~ | Wirtschaftsbericht | 04 |
| | Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen | 04 |
| | Geschäftsverlauf | 08 |
| | Beteiligungen | 08 |
| | Lage der Gesellschaft | 09 |
| | Ertragslage | 09 |
| | Finanzlage | 09 |
| | Vermögenslage | 10 |
| ~ | Prognose-, Risiko- und Chancenbericht | 10 |
| | Prognosebericht | 10 |
| | Risikobericht | 13 |
| | Chancenbericht | 13 |
| 2 | Zwischenabschluss | 14 |
| ~ | Bilanz | 15 |
| ~ | Gewinn- und Verlustrechnung | 17 |
| 3 | Verkürzter Anhang für den Zwischenabschluss | 18 |
| ~ | Allgemeine Angaben zum Unternehmen | 19 |
| ~ | Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Zwischenabschlusses | 19 |
| | Allgemeine Angaben | 19 |
| | Größenmerkmale | 19 |
| ~ | Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden | 19 |
| ~ | Nachtragsbericht/Sonstige Angaben | 19 |





ZWISCHEN-
LAGEBERICHT

1 Zwischenlagebericht

1.1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1.1 Historie

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

1.1.2 Allgemeines

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

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

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

1.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

1.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Welthandel und -wirtschaft

Die WTO prognostiziert im Rahmen ihres letzten Updates von April 2024 für das laufende Jahr einen Zuwachs des Welthandelsvolumens von 2,6%, gefolgt von +3,3% in 2025. Der inflationäre Druck soll abnehmen, was insbesondere in den Industrienationen zu wieder steigenden Realeinkommen führt und den Konsum von Industriegütern ankurbelt. Bereits zu Jahresbeginn 2024 zeichnete sich eine erholte Nachfrage nach Handelsgütern ab. Gleichwohl warnt die WTO davor, dass geopolitische Spannungen und politische Unsicherheit die Stärke der Erholung des Welthandels limitieren könnten. Eine aktuellere Einschätzung der WTO zum laufenden Jahr lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Halbjahresberichts 2024 noch nicht vor. Der Internationale Währungsfonds (IWF) rechnet für 2024 und 2025 mit Wachstumsraten des Welthandels von 3,1 und 3,4% (für Waren und Dienstleistungen), welche sich damit wieder dem erwarteten Weltwirtschaftswachstum von 3,2% in 2024 und 3,3% in 2025 anpassen.

Im ersten Quartal 2024 war der Welthandel (Waren) gemäß dem jüngsten „Global Trade Update“ der UN Conference on Trade and Development (UNCTAD) vom Juli 2024 um 1% gegenüber dem Vorquartal bzw. um 1,5% (Dienstleistungen) gewachsen, vornehmlich getrieben durch gestiegene Exporte aus China (+9%), Indien (+7%) und den USA (+3%). Für das erste Halbjahr 2024 wird eine Zunahme des Welthandels um 250 Mrd. USD (Waren) bzw. 100 Mrd. USD (Dienstleistungen) angenommen.

BIMCO berichtet in seinem „Container Shipping Market Overview & Outlook“ aus Juni 2024, dass bislang 62 Schiffe von den Huthi-Rebellen im Roten Meer angegriffen wurden und die Transferkapazität durch den Suezkanal 90% geringer ist als zum Vorjahreszeitpunkt. Das kombinierte Volumen aus den durch den Suezkanal und den um das Kap der Guten Hoffnung umgeleiteten Schiffen entspricht jedoch dem des Vorjahres. Wann eine Normalisierung dieser Situation einsetzt, lässt sich derzeit nicht einschätzen. Um die Verspätungen durch die verlängerten Schiffswege auszugleichen, hat sich die Fahrgeschwindigkeit der Schiffe von durchschnittlich 14,4 Knoten in 2023 auf 14,8 Knoten in 2024 erhöht. Dies wiederum wird teilweise kompensiert durch zunehmende Staus in den Häfen. Die Überlastung in den Häfen befand sich zur Jahresmitte 2024 auf einem 18-Monatshoch.

Containerschiffsmarkt

Nach einem Rücksetzer zu Jahresbeginn 2024 hatten sich die Charraten auf dem Containerschiffsmarkt Mitte März 2024 erstmals wieder stabil gezeigt und seitdem wieder deutliche Zuwächse verbucht. Der Containerschiffsmarkt ist vor dem Hintergrund der anhaltenden Störungen auf den wichtigsten Handelsrouten (im Roten Meer durch die Huthi-Rebellen seit Dezember 2023) nach wie vor von einer robusten

Nachfrage nach nur geringer sofort verfügbarer Tonnage gekennzeichnet. Entsprechend erhöhten sich die Charraten* für die relevanten Größensegmente im Vergleich zum Jahresbeginn 2024 per Juni 2024 in einer Bandbreite von 104 bis 114%.

| Größe in TEU | Juni 2024 USD/Tag | Januar 2024 USD/Tag | Veränderung in % |
|--------------|-------------------|---------------------|------------------|
| 4.000 | 39.500 | 18.500 | 114 |
| 2.500 | 26.500 | 13.000 | 104 |

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

Gemäß Alphaliner belief sich die Flottenkapazität per 1. Juli 2024 auf 7.005 Schiffe mit 30,2 Mio. TEU, dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Zuwachs von 10,4%. Im ersten Halbjahr 2024 wurden bereits 259 Einheiten mit 1,7 Mio. TEU in den Markt geliefert. 2024 geht voraussichtlich als Jahr mit der höchsten Kapazitätsausweitung in die Geschichtsbücher ein, mit über 3 Mio. TEU zusätzlicher Tonnage. Das Orderbuch betrug per 1. Juli 2024 noch 5,9 Mio. TEU mit einem Orderbuch-Flottenverhältnis von 20%. Obwohl das Orderbuch damit seit dem Peak Mitte des letzten Jahres um 1,7 Mio. TEU gesunken ist, erhöhten sich die Neubaupreise per Jahresmitte 2024 im Vorjahresgleich um 12% aus. Die Auftragsreichweite der Werften ist BIMCO zu Folge auf dem höchsten Level seit 2010 – heute bestellte Schiffe werden erst in 2027 oder 2028 geliefert.

Vor dem Hintergrund der derzeitigen hohen Nachfrage nach Containerschiffen waren zuletzt so gut wie keine Schiffe unbeschäftigt (0,9% der Flotte per 1. Juli 2024; davon viele Schiffe in Werften), gleichzeitig blieb das Recyclingvolumen im ersten Halbjahr 2024 mit 35 Einheiten mit knapp 60.000 TEU gering.

Tankschiffmarkt

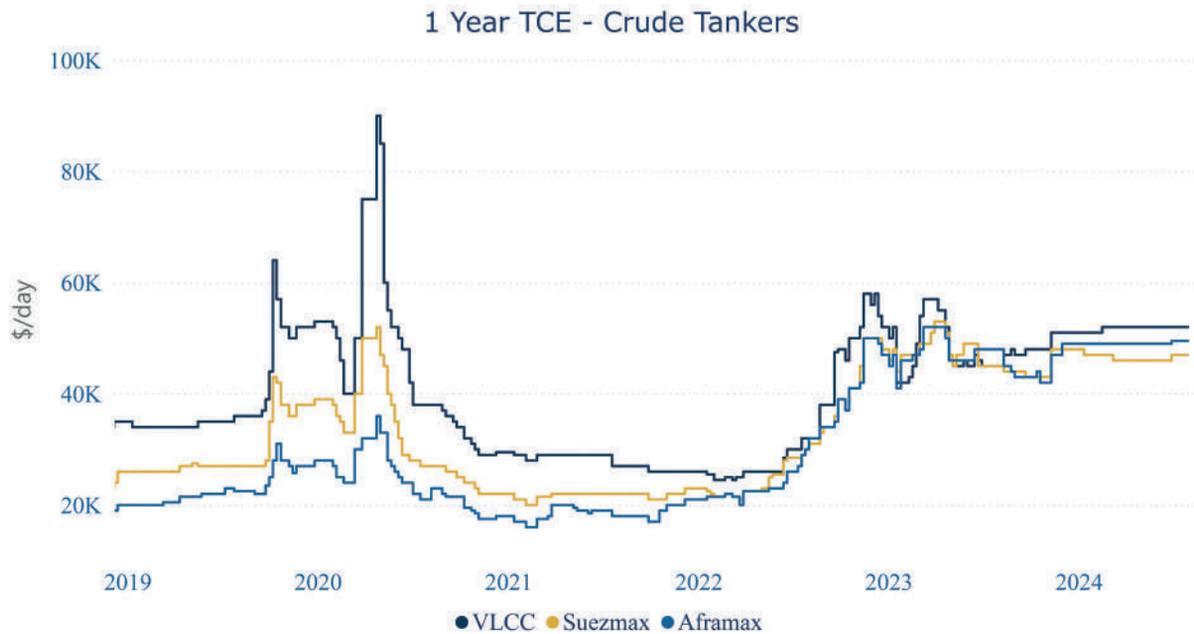
In allen Teilsegmenten des Tankschiffmarktes – mit Ausnahme des Suezmax-Segments, dessen Charrate per Ende Juni 2024 leicht unter dem Jahresbeginn-Niveau von 47.250 USD/Tag lag – hält die Boom-Phase an. Im ersten Halbjahr 2024 veränderten sich die Zeitcharteraten für die relevanten Teilsegmente in einer Bandbreite von -3 bis 9%:

| Größe | Juni 2024 USD/Tag | Januar 2024 USD/Tag | Veränderung in % |
|-------------|-------------------|---------------------|------------------|
| MR2 Product | 34.000 | 31.063 | 9 |
| SUEZ | 46.000 | 47.250 | -3 |

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



Zeitchartraten-Entwicklung Crude Tanker bis Juni 2024*



* Quelle: BRS Tanker Monthly Report, July 24, Issue 31 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Auch die Secondhandpreise zogen stark an. Trotz der gestiegenen und teils auf dem höchsten Niveau seit 2008 liegenden Secondhandpreise blieb es im ersten Halbjahr 2024 auf dem Secondhandmarkt ruhig. Tankerschiffbesitzer richteten ihren Fokus auf die vorteilhaften Frachtmarktbedingungen und haben ihre Schiffe in Zeiten des Hochzins-Umfelds aus den Verkaufsmärkten herausgehalten. Im ersten Halbjahr 2024 haben nur 24 VLCCs (Vorjahr: 77) den Besitzer gewechselt, zudem wurden lediglich elf Suezmaxe (Vorjahr: 38) und 31 Aframaxe (Vorjahr: 99) verkauft.

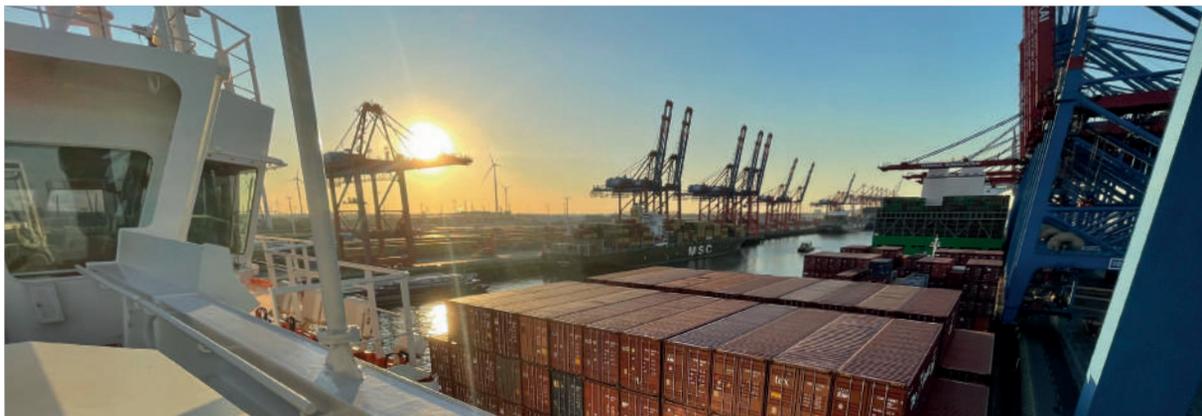
Die globale Crude-Tanker Flotte (VLCC, Aframax, Suezmax und Panamax) setzte sich per Juni 2024 aus 2.339 Schiffen mit 466 Mio. DWT zusammen. Im ersten Halbjahr 2024 wurden nur acht Schiffe in den Markt geliefert. Lediglich zwei Einheiten wurden im gleichen Zeitraum verschrottet. Dabei weist die aus 676 Schiffen bestehende Suezmax-Flotte ein hohes Alter auf, rund ein Drittel der Schiffe sind älter als 15 Jahre.

Die Nachfrageseite wird bestimmt durch die Krise im Roten Meer sowie veränderte Handelsmuster im Zuge der Sanktionen auf russische Ölexporte. BIMCO rechnet damit, dass beide Faktoren für 2024 zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Crude Tankern von 10,2% gegenüber dem Jahr 2022 führen werden. Zudem wird die Tonnenmeilen-Nachfrage in 2024 voraussichtlich um 8,0 bis 9,0% steigen.

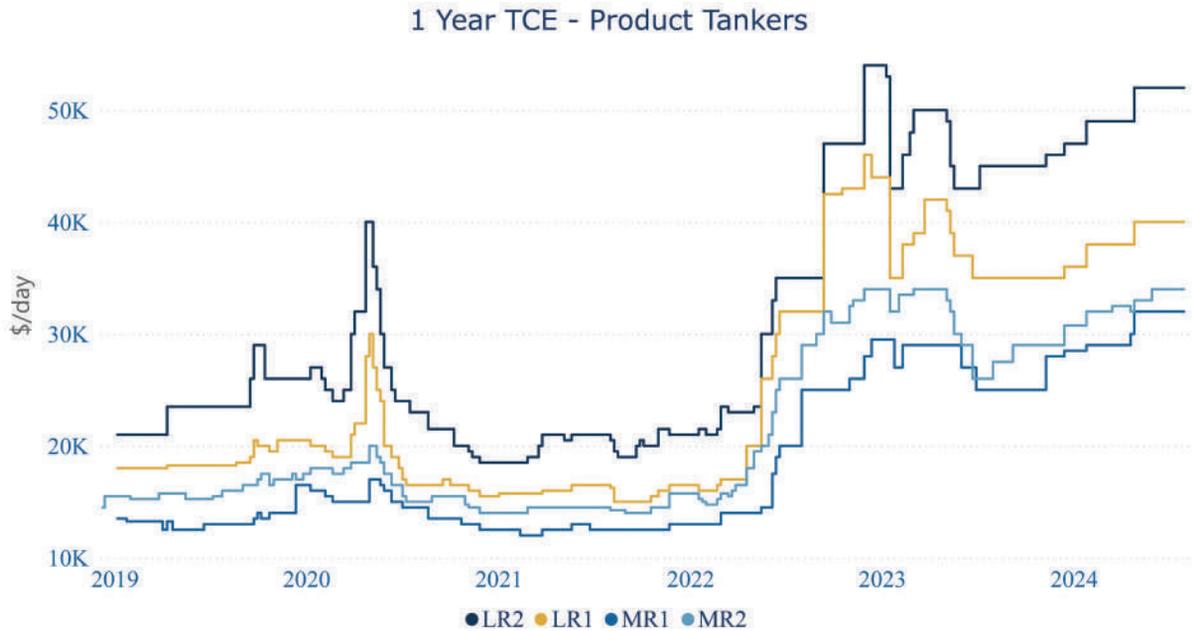
Produktentankermarkt

Im ersten Halbjahr 2024 war das Produktentankersegment der Hauptprofiteur der Krise im Roten Meer, was sich in über dem Vorjahr liegenden durchschnittlichen Spoteinnahmen, steigenden Chartraten und zunehmenden Schiffswerten, vor allem für zehn Jahre und 15 Jahre alte MR-Einheiten, widerspiegelte.

Die Chartraten im Produktentankersegment zogen im ersten Halbjahr 2024 insbesondere für kürzere Charterperioden von ein bis zwei Jahren deutlich an:



Zeitchartraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis Juni 2024*



* Quelle: BRS Tanker Monthly Report, July 24, Issue 31 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

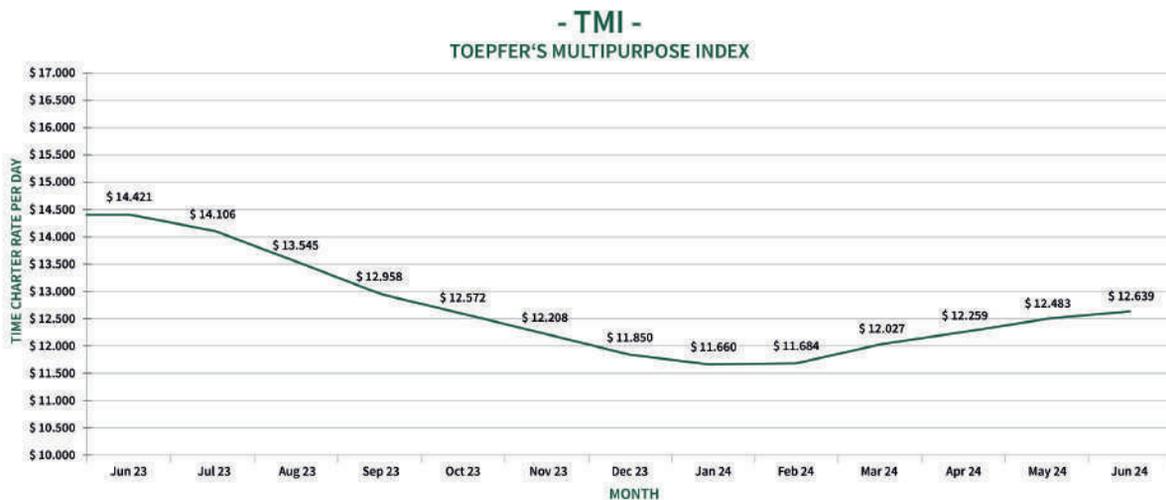
Bis inklusive Juni 2024 belief sich die globale Produktentankerflotte auf 3.145 Einheiten mit 185 Mio. DWT. Neu in den Markt geliefert wurden bis Juni 2024 31 Schiffe im LR2- und MR2-Segment. Verschrottet wurden gar keine Einheiten.

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

Multipurposemarkt (MPP)

Der Multipurposemarkt (MPP) ist mit dem Containerschiffmarkt korreliert, weist aber eine geringere Volatilität auf. Im ersten Halbjahr 2024 hat auf dem MPP-Markt eine Ratenerholung eingesetzt. Dem Toepfer's Multipurpose Index (TMI) zu Folge legte die Zeitcharter (basierend auf einer kurzfristigen Charter von 6 bis 12 Monaten für ein 12.500 DWT MPP-Schiff) von 11.600 USD/Tag per Januar 2024 auf 12.639 USD/Tag per Juni 2024 zu. Aufgrund der hohen Nachfrage auf dem Containerschiffmarkt nach kurzfristig verfügbarer Tonnage werden zunehmend auch MPP-Schiffe von Containerbetreibern gechartert.

Zeitchartraten-Entwicklung MPP-Segment bis Juni 2024*



* Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

1.2.2 Geschäftsverlauf

MS „HAMMONIA BALTICA“

Anfang Februar 2024 konnte für das MS „HAMMONIA BALTICA“ die Charter in direktem Anschluss an die bestehende Zeitcharter ab dem 1. Juli 2024 für einen Zeitraum von elf Monaten (+/- 30 Tagen) zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag verlängert werden. Damit ist der auskömmliche Betrieb des Schiffes für mindestens 15 weitere Monate sichergestellt worden.

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

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

MS „HAMMONIA LUTETIA“

Bei dem MS „LUTETIA“ sind im ersten Halbjahr 2024 keine nennenswerten Ereignisse aufgetreten. Bzgl. der im Geschäftsbericht 2023 dargestellten entstandenen ungeplante Mehrkosten für die Dockung sind die Verhandlungen mit der Versicherung und dem Charterer noch im Gange. Eine endgültige Einigung steht weiterhin aus.

Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“

Die Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ haben im ersten Halbjahr 2024 durchschnittlich 10 TUSD/Tag je Schiff aus dem Profit Split zusätzlich zur Floor Rate verdient.

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

MT „AURA M“

Am 10. Mai 2024 wurde eine Anschlusscharter für das Schiff MT AURA M abgeschlossen, nachdem die bisherige Charter mit Trafigura Anfang Mai 2024 ausgelaufen war. Das Schiff wird für drei Jahre

(zzgl. Verlängerungsoptionen für zwei Jahre) mit Stena BulkAB, einem großeneuropäischen Operator, verchartert. Dabei wurde eine Basis-Rate von 28.000 USD/Tag zzgl. Profit-Split vereinbart. Der Profit Split bemisst sich an den Erlösen aus dem Einnahmepool, in dem das Schiff durch den Charterer eingesetzt wird. In den ersten 90 Tagen realisierte die Gesellschaft inklusive des Profit Splits ein Zeitcharteräquivalent in Höhe von ca. 33.000 USD/Tag, also auf Höhe einer mittelfristigen Zeitcharterrate.

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

Der operative Betrieb verläuft plangemäß, mit Ausnahme eines kleineren Schadens auf der Finesse. Es werden weiter Gespräche mit Charterer und Leasinggeber geführt, um höhere Ausschüttungen zu ermöglichen.

1.2.3 Beteiligungen

Zum 30. Juni 2024 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an neun aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören der MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT), die MS „LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG und die MS „BALTICA OSLO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. Es handelt sich bei Letzteren um die Eigentumsgesellschaften von zwei Containerschiffen mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005) und 2.798 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011). Darüber hinaus gehören zum Beteiligungsportfolio der HAMMONIA Schiffsholding AG über die (nahezu) 100% Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG zwei Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt („ATHENE“, Baujahr 2015; „ARTEMIS“, Baujahr 2016). Im Dezember 2023 hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG mit jeweils 40,05% an vier Einschiffsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift-Schiff mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Bei diesen handelt es sich um die „MS Seaside I Schiffahrts GmbH“ („UHL Fierce“, Baujahr 2021), die „MS Seaside II Schiffahrts GmbH“ („UHL Finesse“, Baujahr 2021), die „MS Seaside III Schiffahrts GmbH“ („UHL Felicity“, Baujahr 2022) sowie die „MS Seaside IV Schiffahrts GmbH, Hamburg“ („UHL Flair“, Baujahr 2021).

1.2.4 Lage der Gesellschaft

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

1.2.4.1 Ertragslage

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

| in TEUR | 01.01.- 30.06.2024 | 01.01.- 30.06.2023 | Verän- derung |
|-----------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 37 | 65 | -28 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 280 | 132 | 148 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -260 | -320 | 60 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 126 | 121 | 5 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen | 0 | -412 | 412 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -2 | -4 | 2 |
| Periodenüberschuss (i.Vj. Periodenfehlbetrag) | 181 | -419 | 600 |

Die Umsatzerlöse resultieren in den Vergleichsperioden aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen Kurserträge.

Der Posten sonstige betriebliche Aufwendungen repräsentiert im Wesentlichen die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen. Im Übrigen betreffen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Kursaufwendungen in Höhe von 95 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 136 TEUR).

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus Darlehen an ein verbundenes Unternehmen (120 TEUR) und der Anlage liquider Mittel (6 TEUR).

Insgesamt hat die HAMMONIA Schiffsholding AG im ersten Halbjahr 2024 einen Periodenüberschuss in Höhe von 181 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: Periodenfehlbetrag in Höhe von -419 TEUR) erwirtschaftet.

1.2.4.2 Finanzlage

Die Finanzlage der HAMMONIA Schiffsholding AG kann mit Hilfe einer Kapitalflussrechnung veranschaulicht werden. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet dabei

zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

| in TEUR | 01.01.- 30.06.2024 | 01.01.- 30.06.2023 | Verän- derung |
|----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | -109 | -502 | 393 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | 4.553 | 4.853 | -300 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | 0 | -1.971 | 1.971 |
| Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel | 4.444 | 2.380 | 2.064 |
| Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel | 19 | -97 | 116 |
| Liquide Mittel am Anfang der Periode | 1.115 | 278 | 837 |
| Liquide Mittel am Ende der Periode | 5.578 | 2.561 | 3.017 |

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

Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgte nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von -109 TEUR aus (Vergleichszeitraum des Vorjahres: -502 TEUR).

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Kapitalrückzahlungen von Beteiligungsunternehmen (5.292 TEUR) sowie erhaltene Zinsen (6 TEUR) abzüglich Auszahlungen für die Erhöhung verschiedener Beteiligungen (48 TEUR) und Auszahlungen für die Hingabe von Darlehen an ein Tochterunternehmen (697 TEUR).

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf 4.444 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 30. Juni 2024 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 5.578 TEUR.

1.2.4.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 30. Juni 2024 im Vergleich zum 31. Dezember 2023 wie folgt dar:

| | 30.06.2024 | | 31.12.2023 | | Veränderung in TEUR |
|-----------------------------------------------|---------------|------------|---------------|------------|------------------------|
| | in TEUR | in % | in TEUR | in % | |
| Vermögen | | | | | |
| Finanzanlagevermögen | 53.414 | 89 | 56.123 | 96 | -2.709 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 908 | 2 | 1.268 | 2 | -360 |
| Liquide Mittel | 5.578 | 9 | 1.115 | 2 | 4.463 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 14 | 0 | 27 | 0 | -13 |
| | 59.914 | 100 | 58.533 | 100 | 1.381 |
| Kapital | | | | | |
| Eigenkapital | 55.785 | 93 | 55.604 | 95 | 181 |
| Rückstellungen | 2.758 | 5 | 2.683 | 5 | 75 |
| Verbindlichkeiten | 1.371 | 2 | 246 | 0 | 1.125 |
| | 59.914 | 100 | 58.533 | 100 | 1.381 |

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 30. Juni 2024 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften sowie die Beteiligung an vier Kapitalgesellschaften mit langfristig eingekauften Schiffen. Es umfasst zum 30. Juni 2024 im Wesentlichen Beteiligungen an neun Schiffahrtsgesellschaften. Außerdem betrifft es in Höhe von 6.911 TEUR Ausleihungen an ein verbundenes Unternehmen.

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2023 resultiert in Höhe von -5.813 TEUR aus Kapitalrückzahlungen der MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG aufgrund des im Juni 2024 erfolgten Verkaufs des Containerschiffes. 2.061 TEUR betreffen Einzahlungen bzw. die Übertragung von Kaufpreisansprüchen in die neugegründete MS „BALTICA OSLO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. 1.011 TEUR betreffen die weitere Auszahlung von Darlehen an die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG, Zinsansprüche sowie die Bewertung der Darlehensansprüche. Weitere Veränderungen betreffen die Einzahlung von Eigenkapital in zwei Kapitalgesellschaften sowie Kapitalrückzahlungen aufgrund von Ansprüchen auf Kapitalertragsteuer.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen Tochtergesellschaften aus Gewinnansprüchen und laufendem Verrechnungsverkehr sowie Steuererstattungsansprüche.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 30. Juni 2024 ein Eigenkapital in Höhe von 55.785 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 durch den im ersten Halbjahr 2024 erwirtschafteten Periodenüberschuss um 181 TEUR.

Die Rückstellungen erhöhten sich aufgrund der Veränderung der Wechselkurse gegenüber dem 31. Dezember 2023. Sie betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen zum 30. Juni 2024 im Wesentlichen Zahlungen eines Teilunternehmens (1.142 TEUR), denen zum Bilanzstichtag noch keine realisierten Gewinnansprüche gegenüberstanden. Diese gelten erst zum kommenden Bilanzstichtag des Teilunternehmens als realisiert. Weitere Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (6 TEUR) und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Darlehen (223 TEUR).

1.3 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

1.3.1 Prognosebericht

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

Welthandel und -wirtschaft

Der IWF geht gemäß seines im Juli 2024 veröffentlichten „World Economic Outlook“ für 2024 und 2025 unverändert von einem Weltwirtschaftswachstum in Höhe von

3,2% und 3,3% aus. Die Inflation im Dienstleistungssektor hält den Fortschritt der Disinflation auf, welche die Normalisierung der Geldpolitik kompliziert. Die eskalierenden Handelsspannungen und zunehmenden politischen Unsicherheiten bergen zunehmende Risiken für eine wieder anziehende Inflation und damit länger anhaltenden höheren Leitzinsen. Der Aufschwung des Welthandels des ersten Quartals 2024 dürfte sich vor dem Hintergrund der gedämpft bleibenden Produktion abschwächen. Trotz der Zunahme der grenzüberschreitenden Handelsbeschränkungen nimmt der IWF an, dass das Verhältnis des Welthandels zur globalen Wirtschaftsleistung stabil bleibt. Dem jüngsten „Global Trade Update“ der UNCTAD aus Juli 2024 nach könnte der globale Welthandel in 2024 einen Wert von fast 32 Bio. USD erreichen, womit der bisherige Rekordwert aus 2023 wohl aber nicht übertroffen wird.

BIMCO rechnet für 2024 mit einem Zuwachs des Containervolumens in einer Bandbreite von 5,0 bis 6,0%, gefolgt von +3,0 bis +4,0% in 2025.

Während die Krise im Roten Meer anhält, scheint sich die Situation im Panamakanal nach einer der schlimmsten Dürreperioden der Geschichte zu normalisieren. Per Ende Juli 2024 berichtete die Panamakanalbehörde, dass wieder 34 Schiffe pro Tag den Kanal durchfahren und diese Anzahl bis September 2024 auf 36 Einheiten pro Tag gesteigert werden soll. Damit wird sich dem Vorkrisenniveau angenähert und eine nahezu volle Betriebsauslastung erreicht. Zum Peak der Dürrekrise hatten nur 22 Schiffe am Tag den Kanal passieren können. Zudem betrage der Tiefgang nun 46 Fuß, sodass die meisten großen Schiffe wie gewohnt den Kanal befahren können. Zuvor hatten zum Beispiel LNG-Tanker umgeleitet werden müssen, und große Containerschiffe hatten nur Teilladungen (mit ansonsten per Bahn über die Landenge transportierten Containern) befördern können.

Containerschiffmarkt

Nachdem 2024, wie zuvor dargestellt, voraussichtlich als Jahr mit der höchsten Kapazitätsausweitung mit über 3 Mio. TEU in die Geschichtsbücher eingehen wird, sollte sich der Zuwachs in den kommenden Jahren wieder merklich reduzieren, jedoch auch in 2025 noch auf historisch sehr hohem Niveau bleiben. Der Großteil der neuen Schiffe ist in den großen Marktsegmenten anzusiedeln (gemäß BIMCO fällt die Hälfte der Order auf Schiffe in der Größe von 12.000 bis 17.000 TEU), weshalb die durchschnittliche TEU-Zahl der Gesamtflotte steil ansteigt. BIMCO geht davon aus, dass die Containerschiff-Flotte im Zeitraum beginnend mit dem Jahresende 2023 bis zum Jahresende 2025 um 15,6% wachsen wird.

Das Wachstum der Containerflotte liegt aufgrund der enormen Neubestellungen der letzten Jahre absehbar deutlich oberhalb des erwarteten Nachfragewachstums und dürfte daher für Druck auf Fracht- und Charraterraten sorgen. Allerdings stützen die Störungen im Roten Meer und die damit verbundene Ausweitung der Tonnenmeilen als Folge der Umleitung der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung nach wie vor die Charraterraten*. Diese legten im Juli 2024 weiter stark zu.

Entsprechend belief sich der Anteil der inaktiven Flotte auf nur 0,8%, was einer Vollbeschäftigung entspricht.

Mit dem Wegfall der Störungen im Roten Meer, deren Ende sich nicht prognostizieren lässt, wird sich das derzeit angespannte Angebots-/Nachfrageverhältnis verändern. Das Umleiten der Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung sollte BIMCO zu Folge für 2024 insgesamt in einem Nachfragewachstum nach Containerschiffen von 15% resultieren. Für 2025 geht BIMCO von einem Absinken auf +5,0% aus, sofern die Schiffe in den Suez Kanal zurückkehren. Das Recyclingvolumen wird vor diesem Hintergrund in 2024 mit 0,1 Mio. TEU gering bleiben, wohl aber in 2025 auf 0,3 Mio. TEU zulegen. Gemäß Alphaliner wurden bis inklusive Juli 2024 nur 41 Einheiten mit 70.714 TEU verschrottet.

Tankschiffmarkt

Per Juli zeigten sich die Charraterraten im Vergleich zum Vormonat auf dem Tankschiffmarkt stabil.

Aufgrund der bei den Tankschiffen vereinbarten Ratenstruktur ist zu erwarten, dass die tatsächlich erzielten Einnahmen der Schiffe diesem positiven Trend folgen.

Das Öltransportangebot bleibt mittelfristig limitiert. Die Suezmax-Flotte ist wie zuvor dargestellt alt und weist zudem ein nur geringes Neubauvolumen auf: Per Juli 2024 summierte sich das Orderbuch für Suezmax-Schiffe auf nur 115, was einem Flotten-Orderbuch-Verhältnis von 17% entspricht. Zwei Drittel dieser Neubestellungen werden erst in den Jahren 2026 und 2027 in den Markt geliefert.

Nachfrageseitig geht S&P Global Commodity Insights davon aus, dass die Ölnachfrage bis zum 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. Derweil prognostiziert die OPEC eine Zunahme 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. Diese Veränderungen der Absatzmärkte von Rohöl erfordern längere Transportwege.

Produktentankermarkt

Auf dem Produktentankermarkt sorgt die alternde Flotte (fast ein Drittel der globalen Flotte besteht aus Schiffen, die zwischen 15 und 19 Jahre alt sind; weitere 13% sind mind. 20 Jahre alt) dem Schiffbroker Gibson zu Folge bei gleichzeitiger Nachfragesteigerung zu einem Wachstum der Spoteinnahmen (Zeitcharter-Äquivalent). Auch die erhöhten Bestellungen an Neutonnage (2023 wurden 114 Einheiten geordert; bis Ende Juni 2024 bereits 71 Einheiten und damit mehr als die Hälfte der Vorjahresmenge), wodurch das Orderbuch bei 230 Einheiten steht bzw. 13% der bestehenden Flotte ausmacht, ändern vorerst nichts am Gesamtverhältnis. Auch unter Berücksichtigung der in den Jahren 2025 und 2026 neu in den Markt kommenden Tonnage überwiegt die Anzahl der alternden Schiffe im Segment 15 bis 19 Jahre. Folglich bleibt die Angebotsseite limitiert, sofern die Neubestellungen

nicht weiter zulegen. Auf der Nachfrageseite sorgt die geopolitische Dynamik durch die Kombination aus dem anhaltenden Russland-Ukraine-Konflikt und der Krise im Roten Meer zu einer Erhöhung der Nachfrage nach Tonnenmeilen. Gibson schätzt, dass zudem Tonnage von rund 10% der bestehenden Flotte exklusiv in Iran, Venezuela und Russland aktiv ist und dem Hauptmarkt fehlt.

In 2024 wird die globale Produktentanker-Flotte BIMCO zu Folge (Tanker Shipping Market Overview & Outlook May 2024) voraussichtlich um 1,8% und in 2025 um 4,7% wachsen. LR2s werden erwartungsgemäß mehr als 50% der in den Jahren 2024 und 2025 in den Markt kommenden Tonnage ausmachen, weshalb dieses Segment am schnellsten an Kapazität zulegen wird. Die LR2 Kapazität wird sich voraussichtlich zwischen 2023 und 2025 um 14,2% ausweiten, während sich die Segmentkapazitäten von MR und LR1 BIMCO zu Folge um 5,4% bzw. 2,7% erhöhen. BIMCO schätzt, dass die Nachfrage in 2024 um 5,0 bis 6,0% zulegen wird und damit den Haupttreiber des Marktwachstums darstellt, gestützt durch die um 4,0% ausgeweiteten durchschnittlichen Reiselängen. In 2025 soll die Nachfrage nach Tonnenmeilen, sofern die Störungen im

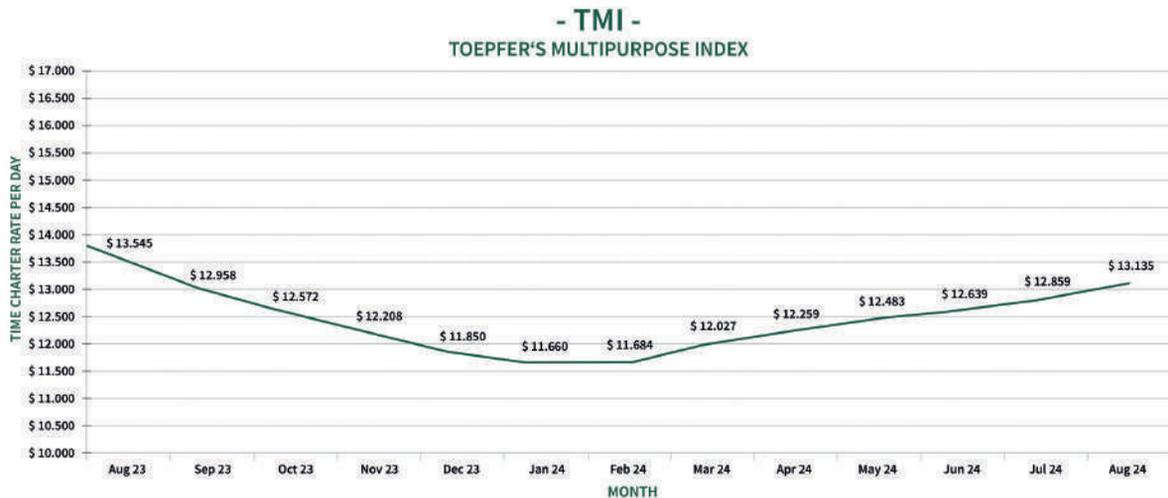
Roten Meer ein Ende finden, um 3,0 bis 4,0% sinken. Gleichzeitig wird eine Steigerung des Produktentanker Ladevolumens in einer Bandbreite von 1,0 bis 2,0% für 2024 und 2025 angenommen. Vor dem Hintergrund des angespannten Nachfrage-Angebots-Verhältnisses bleibt die Recyclingquote trotz alternder Flotte in 2024 (0,3 Mio. DWT) und 2025 (0,6 Mio. DWT) gering.

Multipurposemarkt (MPP)

Die Studie „Global Heavy Lift Vessel Market“ von Global Market Research geht davon aus, dass der globale MPP-Markt in 2024 einen Wert von 18,6 Mrd. USD erreichen und bis zum Jahr 2031 deutlich auf 36,4 Mrd. USD steigen wird. Dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 10,1%. Mittelfristig ergeben sich aus Sicht des Vorstands vor allem Wachstumschancen durch Windenergie, Minenausrüstung (Kupfer, Batterierohstoffe etc.) und dem Wiederaufbau von Kriegsgebieten.

Im August 2024 zog die Zeitcharter (basierend auf einer kurzfristigen Charter von 6 bis 12 Monaten für ein 12.500 DWT MPP Schiff) gegenüber Juni 2024 weiter um 3,9% auf 13.135 USD/Tag an.



Zeitcharterraten-Entwicklung MPP-Segment bis August 2024*

* Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

HAMMONIA Schiffsholding AG

Für das Jahr 2024 wird nach wie vor mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Die im Geschäftsbericht 2023 auf Seite 22 abgegebene Prognose für das Geschäftsjahr 2024 hat unverändert Bestand. Der Vorstand erwartet für 2024, ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 Mio. EUR bis 6,0 Mio. EUR zu erwirtschaften.

Dies wird im Wesentlichen von den erzielbaren Ergebnissen aus den Profit Split-Vereinbarungen der Tanker-schiffe, AURA M, Artemis und Athene und dem Ergebnis der laufenden Vergleichsverhandlungen im Rechtsstreit zwischen der Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding und dem ehemaligen Zeitcharterer abhängen. Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir einen leichten Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Wir gehen daher davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand der Unternehmensgruppe gesichert ist, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

1.3.2 Risikobericht

Wesentliche Risiken resultieren aus Marktrisiken, Finanzierungsrisiken, darunter Währungs-, Zinsänderungs-, Finanzierungsänderungsrisiken, technischen und Schiffsbetriebsrisiken, unternehmensbezogenen Risiken und Geschäftsmodellrisiken.

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

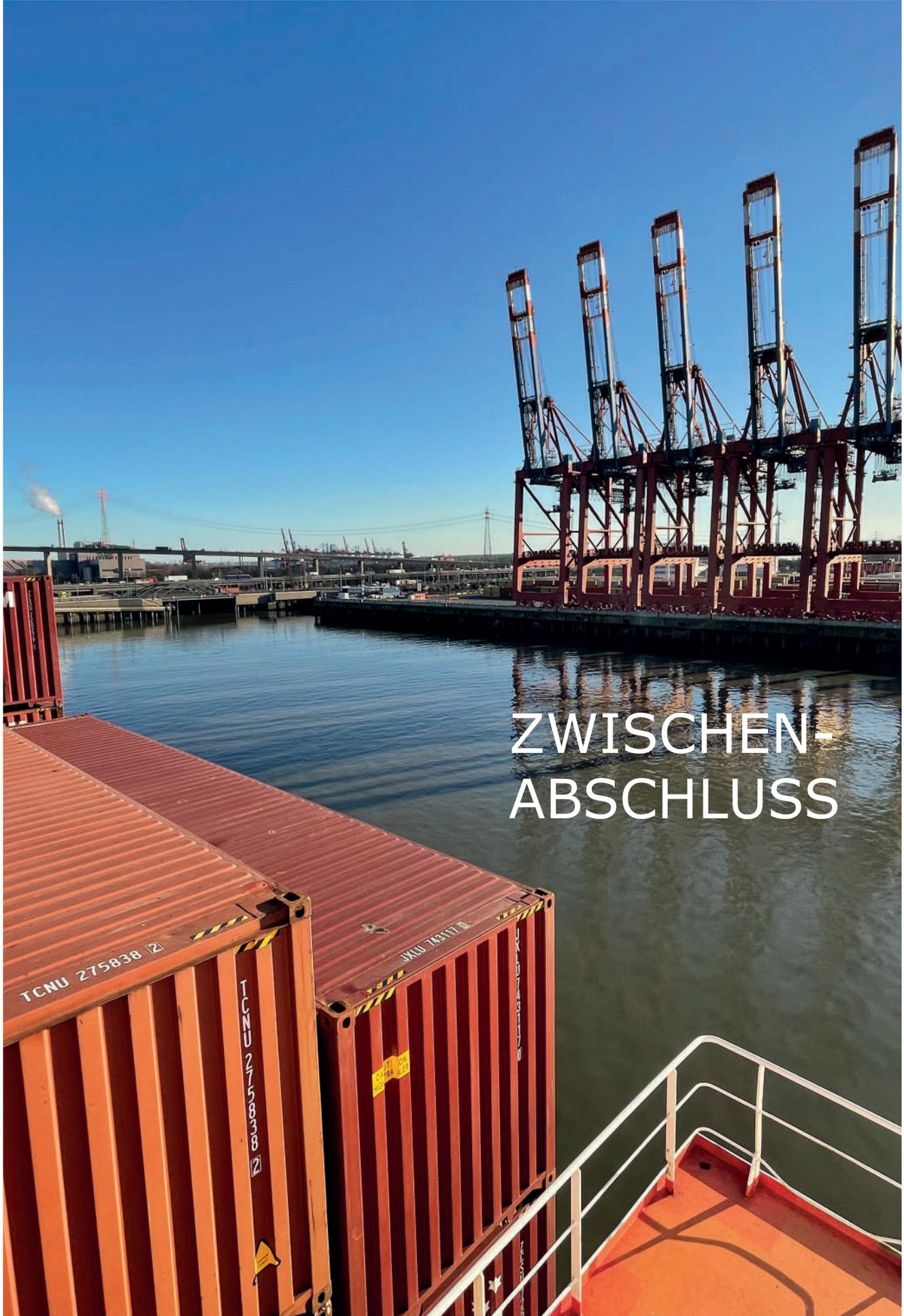
Für die Darstellung der Hauptrisikogruppen wird auf den Geschäftsbericht 2023, Seite 22 ff. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2023 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben.

1.3.3 Chancenbericht

Für die Darstellung der Chancensituation wird auf den Geschäftsbericht 2023, Seite 25 f. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2023 haben keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Chanceneinschätzung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben.



ZWISCHEN-
ABSCHLUSS

2 Zwischenabschluss

2.1 BILANZ

2.1.1 Aktiva

| | 30.06.2024 EUR | 31.12.2023 EUR |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | |
| Finanzanlagen | 53.414.061,09 | 56.123.485,97 |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 42.374.248,30 | 42.345.185,21 |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 6.910.661,70 | 5.899.428,88 |
| 3. Beteiligungen | 4.129.151,09 | 7.878.871,88 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | |
| I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 908.008,86 | 1.268.436,49 |
| 1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 830.322,54 | 828.179,67 |
| 2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0,00 | 381.914,70 |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände | 77.686,32 | 58.342,12 |
| II. Guthaben bei Kreditinstituten | 5.577.940,06 | 1.114.507,88 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | 13.970,13 | 26.749,20 |
| BILANZSUMME | 59.913.980,14 | 58.533.179,54 |

2.1.2 Passiva

| | 30.06.2024 EUR | 31.12.2023 EUR |
|-----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| A. EIGENKAPITAL | 55.784.515,28 | 55.603.786,16 |
| I. Gezeichnetes Kapital | 7.639.184,00 | 7.639.184,00 |
| II. Kapitalrücklage | 744.274,88 | 744.274,88 |
| III. Gewinnrücklagen | | |
| 1. Gesetzliche Rücklage | 19.643,52 | 19.643,52 |
| 2. Andere Gewinnrücklagen | 40.582.458,34 | 40.582.458,34 |
| | 40.602.101,86 | 40.602.101,86 |
| IV. Bilanzgewinn | 6.798.954,54 | 6.618.225,42 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | 2.758.288,00 | 2.683.059,00 |
| Sonstige Rückstellungen | 2.758.288,00 | 2.683.059,00 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | 1.371.176,86 | 246.334,38 |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 6.234,20 | 25.372,92 |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 223.190,58 | 220.956,46 |
| 3. Sonstige Verbindlichkeiten | 1.141.752,08 | 5,00 |
| BILANZSUMME | 59.913.980,14 | 58.533.179,54 |

2.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| | 01.01. - 30.06.2024 EUR | 01.01. - 30.06.2023 EUR |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1. Umsatzerlöse | 36.788,52 | 64.563,61 |
| 2. Sonstige betriebliche Erträge | 279.719,34 | 131.544,86 |
| - davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 246.264,52 (i.V.: EUR 131.544,86) | | |
| 3. Sonstige betriebliche Aufwendungen | 259.761,11 | 320.308,05 |
| - davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 94.753,95 (i.V.: EUR 136.221,56) | | |
| 4. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 126.216,49 | 121.167,04 |
| - davon aus verbundenen Unternehmen EUR 119.930,47 (i.V.: EUR 93.445,29) | | |
| 5. Abschreibungen auf Finanzanlagen | 0,00 | 412.280,36 |
| 6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 2.234,12 | 4.178,10 |
| - davon aus verbundenen Unternehmen EUR 2.234,12 (i.V.: EUR 4.136,10) | | |
| 7. Periodenüberschuss (i.Vj. Periodenfehlbetrag) | 180.729,12 | -419.491,00 |
| 8. Gewinnvortrag | 6.618.225,42 | 18.666.891,08 |
| 9. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen | 0,00 | 15.938.611,08 |
| 10. Bilanzgewinn | 6.798.954,54 | 2.308.789,00 |



VERKÜRZTER
ANHANG FÜR
DEN ZWISCHEN-
ABSCHLUSS

3 Verkürzter Anhang für den Zwischenabschluss

3.1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

3.2 ALLGEMEINE ANGABEN ZU INHALT UND GLIEDERUNG DES ZWISCHENABSCHLUSSES

3.2.1 Allgemeine Angaben

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

Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2024 der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

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

3.2.2 Größenmerkmale

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

3.3 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften sowie Berechnungsmethoden sind gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 unverändert. Es wird insoweit auf die dortigen Angaben im Anhang verwiesen.

3.4 NACHTRAGSBERICHT/SONSTIGE ANGABEN

Nach dem Bilanzstichtag 30. Juni 2024 haben sich die bereits unter den Abschnitten 1.2.2 Geschäftsverlauf und 1.3.1 Prognosebericht dargestellten Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben.

Hinsichtlich der Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen verweisen wir im Übrigen auf die Angaben im Anhang zum Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023.

Der Zwischenabschluss und der Zwischenlagebericht sind weder einer Prüfung noch einer prüferischen Durchsicht entsprechend § 317 HGB durch einen Abschlussprüfer unterzogen worden.

Hamburg, den 05. September 2024



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



IMPRESSUM

KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

www.hammonia-schiffsholding.de
ir@hammonia-schiffsholding.de

IR-KONTAKT

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

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

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2024