



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

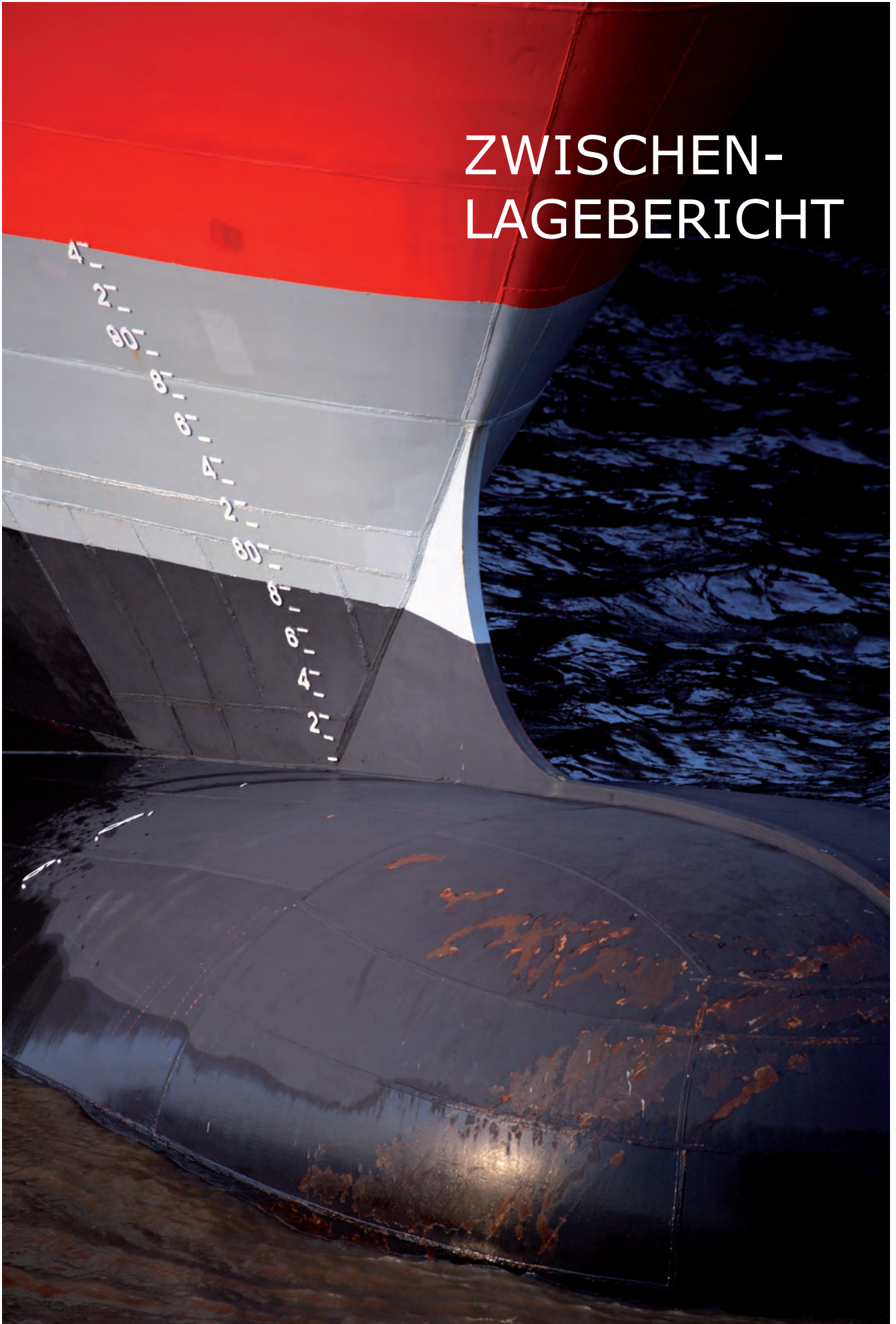
HALBJAHRESFINANZBERICHT

2021

INHALT

1	Zwischenlagebericht	04
~	Grundlagen des Unternehmens	04
	Historie	04
	Allgemeines	04
~	Wirtschaftsbericht	04
	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	04
	Geschäftsverlauf	05
	Beteiligungen	05
	Lage der Gesellschaft	05
	Ertragslage	06
	Finanzlage	06
	Vermögenslage	07
~	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	07
	Prognosebericht	07
	Risikobericht	09
	Chancenbericht	09
2	Zwischenabschluss	12
~	Bilanz	12
~	Gewinn- und Verlustrechnung	14
3	Verkürzter Anhang für den Zwischenabschluss	16
~	Allgemeine Angaben zum Unternehmen	16
~	Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Zwischenabschlusses	16
	Allgemeine Angaben	16
	Größenmerkmale	16
~	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	16
~	Nachtragsbericht/Sonstige Angaben	16

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 Mittelstands Börse 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“).

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

1.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

1.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Nach dem coronabedingten starken Einbruch in 2020 erholt sich der Welthandel in 2021 zunehmend dynamisch. Während für den Warenhandel eine breitere Erholung erwartet wird, welche sich anfänglich auf pandemiebezogene Käufe, Gebrauchsgüter und medizinische Ausrüstung konzentriert hatte, wird für den Dienstleistungshandel eine schwächere Erholung angenommen,

einhergehend mit der gedämpften grenzüberschreitenden Reisetätigkeit, bis die Virusübertragung überall auf geringe Level zurückgeht. Für 2021 insgesamt rechnet der Internationale Währungsfonds (IWF) mit einem Wachstum des Welthandels um 9,7 %.

Im ersten Halbjahr 2021 sind die Charratzen für sämtliche Containerschiffstypen auf immer neue Rekordwerte gestiegen. Alle Containerschiffssegmente haben per Juni im Vergleich zu Jahresbeginn Wachstumsraten von mind. 60 % verzeichnet:

Größe in TEU	Juni 2021 USD/Tag	Januar 2021 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	64.000	39.500	+62
5.600	57.000	32.250	+77
4.000	54.000	26.000	+108
2.500	35.000	17.300	+102
1.700	29.000	13.000	+123
1.000	18.000	9.600	+88

Und es gibt derzeit kaum Anzeichen, dass sich an diesen historisch hohen Charratzen kurzfristig etwas ändern würde. Die Nachfrage ist so stark, dass Containerschiffe jeglicher Größe schnell eine neue Beschäftigung finden. Der Trend geht zu langfristigeren Vercharterungen, um das derzeit äußerst hohe Marktniveau für mehrere Jahre zu sichern. Tonnage-Anbieter berichten von einer Versiebenfachung der durchschnittlichen Zeitcharter von 4,3 Monaten per Juli 2020 auf 30,7 Monate per Juli 2021.

Für Spediteure war das erste Halbjahr 2021 ein Albtraum, geprägt von horrenden Frachtraten, sich verschlechternden Liniendiensten, charakterisiert durch Verspätungen und Engpässen, da zunehmend Containerschiffe in verstopften Häfen und Terminals festgehalten wurden. Die Tonnage-Versorgung für alle Containergrößen wurde sehr knapp. Die Havarie der EVER GIVEN Ende März 2021 im Suez Kanal, gefolgt von einem COVID-19 Ausbruch im Yantian Hafen Anfang Juni waren entscheidende Ereignisse, die den Welthandel gestört haben.

Entsprechend fiel die unbeschäftigte Flottenkapazität mit nur noch 0,8 % im Juni äußerst niedrig aus. Ein ähnliches Bild ergab sich bei der Verschrottung. Im ersten Halbjahr 2021 wurden gerade einmal 15 Schiffe mit 12.431 TEU zur Verschrottung verkauft, dies stellt gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang um mehr als 90 % dar (1. Halbjahr 2020: 56 Schiffe mit 143.000 TEU). Demgegenüber stiegen die Auftrags-eingänge für Schiffsbestellungen im ersten Halbjahr 2021 signifikant an: Mehr als 300 Schiffe mit 2,88 Mio. TEU Kapazität wurden bestellt. Zum 30. Juni 2021 belief sich das Orderbuch insgesamt auf 4,94 Mio. TEU (1. Halbjahr 2020: 2,29 Mio. TEU).

Deutlich schwächer hat sich der Tankermarkt im ersten Halbjahr 2021 entwickelt. Zeitweilig wurden bis zu vierfach geringere Raten als im Vorjahreszeitraum registriert. Von Januar bis Mai 2021 bewegten sich

die Charraten für alle Öl-Tanker im Durchschnitt zwischen 9.168 und 10.334 USD pro Tag. Im Vergleich der Schiffstypen zeigte das Suezmax Segment im ersten Halbjahr 2021 mit einem Plus von 5,9 % auf 18.000 USD pro Tag (1-Jahres-Charter) bzw. +4,3 % auf 20.850 USD pro Tag (2-Jahres-Charter) noch die stärkste Entwicklung auf. Die Charraten der meisten anderen Schiffssegmente stagnierten bestenfalls.

Eine Analyse der internationalen Schifffahrtsorganisation The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) sieht die Corona-Pandemie als direkten Grund für den schwachen Tankermarkt. Mehrere Lockdowns führten zu einem signifikanten Abfall der wirtschaftlichen Aktivität. Für den Tankermarkt hatte vor allem die schwere Coronakrise in Indien einen spürbaren Einfluss, da Indien nach China der zweitgrößte Importeur von Rohöl per Schiff ist. Im Zeitraum April 2020 bis Mai 2021 sank die Aktivität bei indischen Ölraffinerien um 12,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Internationale Energieagentur (IEA) erwartet für 2021 eine globale Ölnachfrage von 94,6 Mio. Barrel pro Tag, was zwar gegenüber 2020 einer Steigerung um 5,4 Mio. Barrel entspricht, zum Vorkrisenniveau 2019 jedoch noch einen Rückstand von 3,3 Mio. Barrel bedeutet.

1.2.2 Geschäftsverlauf

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

Im Januar 2021 hat die Gesellschaft ihre Beteiligung an der Hammonia Tanker Holding („HTH“) mit 0,25 Mio. USD auf 74 % erhöht. Die Gesellschaft wurde zudem unter der Garantie der MT AURA M Leasing Finanzierung in Anspruch genommen. Im April 2021 hat die Gesellschaft einen Betrag von 1,0 Mio. USD in die HTH eingezahlt, wodurch sich die Beteiligungsquote auf ca. 79 % erhöhte.

In der HTH kam es im Rahmen von Cyberkriminalität zu einem Betrugsfall bei der Zahlung der Garantieverpflichtung sowie einer Bareboatcharterzahlung. Bei der Zahlung von der Tochtergesellschaft an die Schiffseigentums-Gesellschaft kam es zu dem Betrugsfall, in dem Emails und Rechnungen von unbekanntem Dritten manipuliert wurden, sodass von der HTH insgesamt ein Betrag in Höhe von ca. 1,679 Mio. USD an ein falsches Konto bei einer Bank in Polen überwiesen wurde. Nach der Entdeckung des Betruges und Einschaltung der Staatsanwaltschaft in Polen konnten von der

Empfängerbank 13 Teilbeträge in Höhe von insgesamt rd. 0,68 Mio. USD geblockt werden, während der Großteil des Geldes bereits von den noch unbekanntem Tätern abgeführt wurde. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ad-Hoc Mitteilung vom 21. Mai 2021 war davon auszugehen, dass bei der HTH zumindest vorläufig mit einem Schaden von circa 1,0 Mio. USD zu rechnen war.

Am 1. September 2021 hat der Gesellschafterkreis der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG final abgestimmt, den verbliebenen Schaden von ca. 1 Mio. USD zu tragen. Dieser Beschluss basierte auf einer Mitteilung der polnischen Staatsanwaltschaft, wonach damit zu rechnen ist, dass ein Betrag von rd. 0,68 Mio. USD an die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG kurzfristig zurück überwiesen werden soll. Der Geldeingang von rd. 0,68 Mio. USD bei der HTH erfolgte Anfang September. Zur weiteren Minderung des Schadens wird die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG die Forderungen gegen Banken (wegen unzureichender Kundenprüfung), die mittlerweile verhafteten Täter und Versicherungen, auf eigene Rechnung weiterbetreiben.

Vor diesem Hintergrund wird der HAMMONIA Schiffsholding AG voraussichtlich kein nennenswerter Schaden durch den Betrugsfall entstehen.

Zudem liegt der HAMMONIA Schiffsholding AG vom chinesischen Lessor eine Zusage für einen Aufschub der durch den Cyber Fraud ausstehende Rate von USD 1,679 Mio. vor. Der fehlende Betrag kann spätestens mit der letzten Leasingrate 2025 zinsfrei beglichen werden.

1.2.3 Beteiligungen

Zum 30. Juni 2021 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an vier aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Neben der „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT) gehören zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft das MS „LUTETIA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG, das MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG und das MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG. Es handelt sich hierbei um drei Containerschiffe mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005), 2.546 TEU („HAMMONIA BEROLINA“, Baujahr 2007) und 2.789 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011).

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.- 30.06.2021	01.01.- 30.06.2020	Verän- derung
Umsatzerlöse	25	28	-3
Sonstige betriebliche Erträge	16	994	-978
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-127	-166	39
Erträge aus Beteiligungen	1.304	0	1.304
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	6	-6
Periodenüberschuss	1.218	862	356

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge entstammen der Weiterbelastung von Kosten sowie Kurserträgen. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen für Besserungsscheine (TEUR 912).

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.

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen in Höhe von 1.158 TEUR Gewinnansprüche aus der aufgrund des Schiffsverkaufes zum 1. April 2021 aufgelösten MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG. Daneben enthalten die Erträge aus Beteiligungen mit 146 TEUR Liquidationserlöse aus der MS „HAMMONIA FIONIA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG.

Insgesamt hat HAMMONIA im ersten Halbjahr 2021 einen auf 1.218 TEUR ausgeweiteten Periodenüberschuss (im Vorjahr: Periodenüberschuss in Höhe von 862 TEUR) erwirtschaftet.

1.2.4.2 Finanzlage

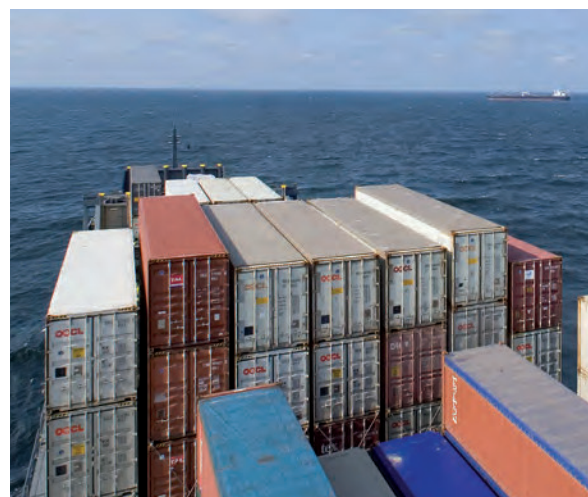
Die Finanzlage der HAMMONIA Schiffsholding AG kann mit Hilfe einer Kapitalflussrechnung veranschaulicht werden. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet dabei zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

in TEUR	01.01.- 30.06.2021	01.01.- 30.06.2020	Verän- derung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	641	-219	860
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-1.031	-2.286	1.255
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	0	0
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	-390	-2.505	2.115
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	7	68	-61
Liquide Mittel am Anfang der Periode	428	2.934	-2.506
Liquide Mittel am Ende der Periode	45	497	-452

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 641 TEUR aus (Vergleichszeitraum des Vorjahres: -219 TEUR).

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Auszahlungen für die Erhöhung einer Beteiligung (1.035 TEUR). Diesen stehen Zuflüsse aus Kapitalrückzahlungen in Höhe von 4 TEUR gegenüber. Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf -390 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 30. Juni 2021 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 45 TEUR.



1.2.4.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 30. Juni 2021 im Vergleich zum 31. Dezember 2020 wie folgt dar:

	30.06.2021		31.12.2020		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	16.777	99	13.843	88	2.934
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	171	1	1.447	9	-1.276
Liquide Mittel	45	0	428	3	-383
Rechnungsabgrenzungsposten	12	0	24	0	-12
	17.005	100	15.742	100	1.263
Kapital					
Eigenkapital	13.161	78	11.943	76	1.218
Rückstellungen	3.786	22	3.788	24	-2
Verbindlichkeiten	58	0	12	0	46
	17.005	100	15.742	100	1.263

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 30. Juni 2021 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften. Es umfasst zum 30. Juni 2020 im Wesentlichen Beteiligungen an vier Schifffahrtsgesellschaften.

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2020 resultiert in Höhe von TEUR 1.035 aus der Aufstockung einer Kommanditbeteiligung (Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG). Zum 1. April 2021 hat die MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG ihr Containerschiff an die neu gegründete MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG veräußert. Mit Schiffsverkauf wurde die MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG aufgelöst und hat ein Rumpfwirtschaftsjahr vom 1. Januar bis zum 1. April 2021 gebildet. Die zum 1. April 2021 bestehenden Gewinnansprüche hat die Gesellschaft entnommen und in die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG als Eigenkapital eingelegt.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen Tochtergesellschaften aus Gewinnansprüchen sowie Steuererstattungsansprüche. Diese haben sich durch die Auszahlung von Gewinnansprüchen sowie die Einlage von Gewinnansprüchen vermindert.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 30. Juni 2021 ein Eigenkapital in Höhe von 13.161 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 durch den im ersten Halbjahr 2021 erwirtschafteten Periodenüberschuss um 1.218 TEUR.

Die Rückstellungen bleiben gegenüber dem 31. Dezember 2020 nahezu unverändert. Sie betreffen im Wesent-

lichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen zum 30. Juni 2021 ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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 Berichtsjahr folgenden zwölf Monate.

Der IWF erwartet für 2021 eine Erholung der Weltwirtschaft um 6,0 %. Der Grad der regionalen konjunkturellen Erholung hängt dabei stark von dem Zugang zu Impfstoffen gegen das Coronavirus und der Normalisierung der wirtschaftlichen Aktivität ab. Während per Juli 2021 rund 40 % der Menschen in den Industrienationen vollständig geimpft waren, traf dies nur auf etwas mehr als 10 % der Menschen in den Schwellenländern zu. In seinem letzten „World Economic Outlook“ aus Juli 2021 sieht der IWF gegenüber April 2021 daher Abwärtskorrekturen für Entwicklungsländer, speziell für die in Asien. Im Gegensatz dazu haben sich die Aussichten für die Industrieländer verbessert. Hier wird für das zweite Halbjahr

2021 mit einer weiteren Normalisierung der wirtschaftlichen Aktivität, geprägt durch zunehmende Impfungen und zusätzliche finanzpolitische Unterstützungsmaßnahmen, gerechnet. So soll das BIP der Industrienationen in 2021 um 5,6 % wachsen. Für die Schwellenländer hat der IWF seine Prognose um 0,4 % auf einen BIP-Zuwachs von 6,3 % in 2021 gesenkt. Starke Infektionswellen in Indien und der Asien-5 Gruppe (Indonesien, Malaysia, Philippinen, Thailand und Vietnam) verlangsamten hier die konjunkturelle Erholung, während sich die Aussichten für Latein Amerika, Mexiko, Brasilien oder den mittleren Osten verbessert haben.

Auf dem Containerschiffmarkt hat sich der starke Anstieg der Charraten auch im Juli 2021 mit beschleunigter Dynamik fortgesetzt. Bei allen Containerschiffsegmenten sind per Juli 2021 im Vormonatsvergleich Wachstumsraten von mindestens 40 % zu beobachten:

Größe in TEU	Juli 2021 USD/Tag	Juni 2021 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	115.000	64.000	+80
5.600	82.500	57.000	+45
4.000	75.000	54.000	+39
2.500	65.000	35.000	+86
1.700	41.000	29.000	+41
1.000	32.500	18.000	+81

Für das laufende zweite Halbjahr 2021 wird eine sich festigende zugrunde liegende Nachfrage erwartet, da sich die Hochsaison, basierend auf starken US-Einzelhandelsumsätzen an den Feiertagen Thanksgiving und Weihnachten, nähert.

Auch die Container-Frachtraten brechen immer neue Rekorde, speziell auf den Strecken Asien-Europa und Asien-USA. Die Frachtraten für einen 40-Fuß-Container von Asien nach Europa haben im August 2021 die Marke von 18.500 USD überstiegen. Vor der Pandemie hatten die Frachtraten hier unter 3.000 USD betragen. Die Frachtraten von China bzw. Ostasien in die USA kletterten Mitte August über die Marke von 20.000 USD – vor einem Jahr lagen sie für diese Route bei 4.000 USD. Um an den attraktiven Frachtraten zu partizipieren, wechseln immer mehr Containerschiffe auf diese Route. Durch die zunehmende Anzahl an Schiffen in den US-Häfen kommen leere Container nicht schnell genug in China an, was zu weiteren Problemen führt.

Trotz dieser exorbitanten Frachtraten sind Im- und Exporteure gewillt, sie zu zahlen, um ihre Waren verschiffen zu können. Die anhaltend hohe Konsumnachfrage bei gleichzeitig weiter nicht gefüllten Lagerbeständen werden kurzfristig nicht zu einer Trendumkehr bei den Frachtraten führen. Besonders stark belastet sind die Lieferketten für Chemikalien, was dazu geführt hat, dass globale Märkte regionaler geworden sind, getrieben durch die Kosten und Verzögerungen im interregionalen Handel.

Alphaliner schätzt, dass das Orderbuch für Container Schiffe schnell um eine weitere Million TEU auf insgesamt 6 Mio. TEU wachsen könnte. Damit würde das Orderbuch-Flotte-Verhältnis von derzeit 19,9 % auf 24 % steigen. Alphaliner geht davon aus, dass die 25 % Marke eine „psychologische“ Barriere bleibt, die nicht überschritten wird, weil aus einem erhitzten Markt dann ein überhitzter Markt werden würde.

Der Anteil der inaktiven Flotte war auch Mitte August mit 2,7 % (bzw. 177 Schiffe mit 653.031 TEU) weiter äußerst niedrig. Leichte aufwärts Fluktuationen ergaben sich vor dem Hintergrund von zum einen auf Beschäftigung wartende größere Schiffe und Wartung- bzw. Reparaturbedarf. Rund 73 % der inaktiven Flotte wird derzeit gewartet bzw. repariert, darunter die im März 2021 havarierte EVER GIVEN.

Eine steigende Nachfrage und gefestigte Ölpreise sind normalerweise gute Nachrichten für Tanker-Besitzer, doch der Markt gibt derzeit gemischte Signale von sich. Zwar geht der IWF für 2021 von um gegenüber 2020 um 60 % höheren Ölpreisen aus und auch die Vereinbarung der OPEC+ Mitglieder, die Ölförderung um 300.000 Barrel pro Tag jeden Monat bis Jahresende zu erhöhen, war eine erleichternde Nachricht für die Tanker-Besitzer. Doch die meisten Raten im Tankersegment sind auf einem anhaltend niedrigen Niveau. So haben die meisten VLCCs für mehrere Wochen nicht kostendeckend gearbeitet. Branchenexperten warnen, dass die höheren Ölpreise dieses Mal auch dazu führen könnten, die Nachfrage zu zerstören und diese stattdessen auf die typischerweise kostspieligeren erneuerbaren Energien und kohlenstoffarme Kraftstoffe zu lenken. Abhängig sei die Entwicklung vom Ausmaß der Preiszuwächse und die Menge weiteren Öls auf dem Markt.

Mit der freiwerdenden Liquidität der HAMMONIA Schiffsholding AG sind weitere Investitionen geplant, wobei neben dem Containersegment auch weitere Segmente in Betracht gezogen werden, da sie ggf. mehr Chancen für Investitionen bieten können. Weiterhin ist geplant, Darlehen oder Leasingstrukturen für die Finanzierung von Schiffen zu nutzen, um der Situation des nur begrenzt vorhandenen Eigenkapitals Rechnung zu tragen. Weitere Investitionsmöglichkeiten könnten zudem über zukünftige Bar- und Sachkapitalerhöhungen strukturiert werden, falls von der ordentlichen Hauptversammlung am 16. September 2021 neues Genehmigtes Kapital beschlossen wird.

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

Der Vorstand hat die ursprüngliche Ergebnisprognose, wonach für das laufende Geschäftsjahr 2021 ein positives Ergebnis zwischen 1,5 bis 2,5 Mio. EUR erwartet worden war, per Ad-hoc Mitteilungen vom 1. September und 8. September 2021 angepasst. Für 2021 geht der Vorstand nun davon aus, ein positives Jahresergebnis von 3,2 bis 4,2 Mio. EUR zu erzielen, wobei jedoch keine nicht planbaren Sondereffekte berücksichtigt sind. Die Prognoseanpassung wurde angesichts mehrerer ergebniswirksamer Geschäftsvorfälle erforderlich (s. Erläuterungen unter 3.4 Nachtragsbericht).

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir im Einklang mit den Investitionen in den Suezmax Tanker Aura M im Berichtsjahr einen leicht sinkenden Abfluss von liquiden Mitteln aus der Investitionstätigkeit. Im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit rechnen wir gegenüber dem Vorjahr sowie gegenüber dem 1. Halbjahr 2021 mit einem erheblich höheren positiven Cashflow, der überwiegend aus den Schiffsbeteiligungen „HAMMONIA BALTICA“ und „LUTETIA“ resultiert. In Summe gehen wir davon aus, dass die liquiden Mittel der Holdinggesellschaft sehr deutlich zunehmen werden. Zum Ende des dritten Quartals 2021 rechnen wir mit bereits rund 0,5 Mio. EUR an liquiden Mitteln. Zugleich gehen wir davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand des Konzerns gesichert sind, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

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 alle Containerschiffe 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 eine ausführliche Darstellung der Hauptrisikogruppen wird auf den Geschäftsbericht 2020, Seite 17 ff. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2020 haben sich folgende wesentliche Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben:

In der HTH kam es im Rahmen von Cyberkriminalität zu einem Betrugsfall bei der Zahlung von der Garantieverpflichtung sowie einer Bareboatcharterzahlung. Bei der Zahlung von der Tochtergesellschaft an die Schiffseigentumsgesellschaft kam es zu dem Betrugsfall, bei dem ein Betrag in Höhe von ca. 1,679 Mio. USD an ein falsches Konto überwiesen wurde.

Am 1. September 2021 hat der Gesellschafterkreis der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG final abgestimmt, den verbliebenen Schaden von ca. USD 1 Mio. zu tragen. Der von der Staatsanwaltschaft geblockte Betrag von insgesamt rd. 0,68 Mio. USD wurde an die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG zurück überwiesen. Vor diesem Hintergrund wird der HAMMONIA Schiffsholding AG voraussichtlich kein nennenswerter Schaden durch den Betrugsfall entstehen. Dennoch bleibt die abgegebene Garantie der HAMMONIA Schiffsholding AG gegenüber dem Schiffseigentümer in Höhe von 1 Mio. USD bestehen, bis die Zahlungen abgewickelt sind.

Angesichts dessen wurde eine weitere Zahlung für Upfront Bareboathire von 1,0 Mio. USD an den Schiffseigentümer im August 2021 durch die HTH mit Mitteln der Holding geleistet.

Darüber hinaus haben sich seit der Veröffentlichung des Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HAMMONIA Schiffsholding ergeben.

1.3.3 Chancenbericht

Wie zuvor dargestellt, sind die Fracht- und Charterraten bei Containerschiffen zuletzt stark gestiegen und auf mehrjährige Höchstwerte geklettert. Die positive Entwicklung bei den Linienreedern führt zu einer zu einer besseren Bonität bei den Charterern und zum anderen zu einer erheblich höheren Nachfrage bei Containertonnage.

In dem steigenden Markt könnte die Gesellschaft von erhöhten Schiffsmarktwerten sowie höheren Einnahmen profitieren. Durch gestiegenen Charterraten lassen sich stabile Renditen bei Neuprojekten darstellen. Die HAMMONIA Schiffsholding AG könnte die derzeitige Flotte vergrößern und es könnten sich weitere interessante Investitionsmöglichkeiten ergeben.

Das Tanker Segment hat sich in den letzten Jahren als volatil gezeigt. Es besteht die Chance, dass der Suezmax Tanker zu deutlich erhöhten Preisen verkauft werden kann oder nach Ablauf der Zeitcharter zu deutlich erhöhten Spotraten beschäftigt werden kann.

Für eine ausführliche Darstellung der Chancensituation wird auf den Geschäftsbericht 2020, Seite 20 verwiesen.

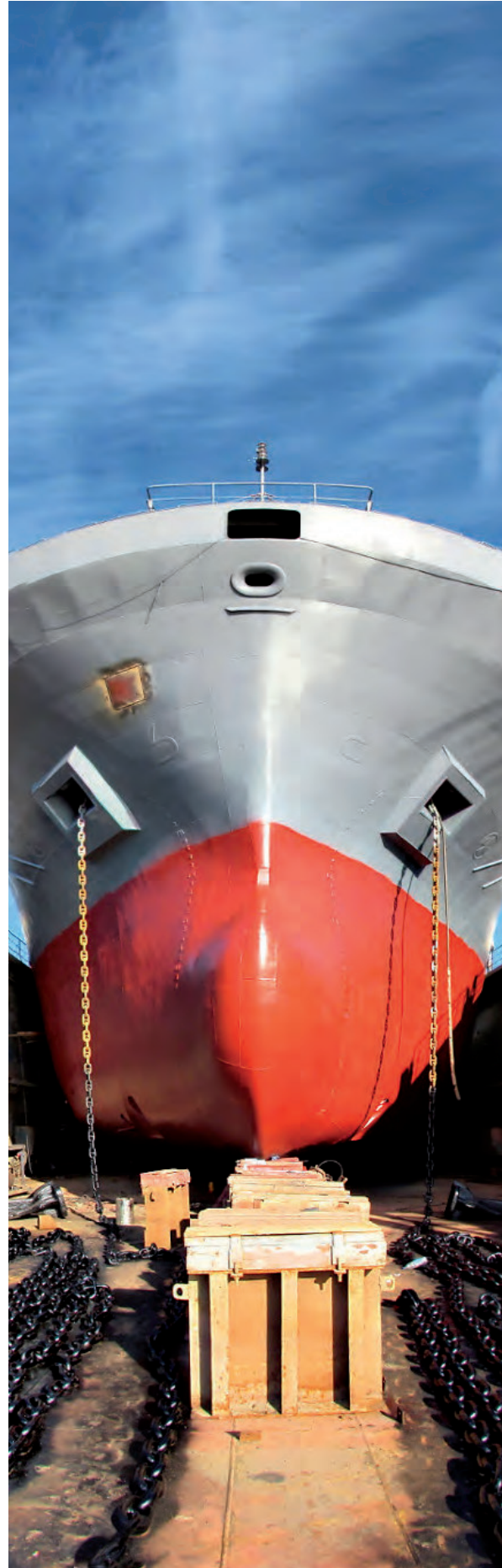
Seit dem 31. Dezember 2020 haben sich folgende wesentlichen Änderungen bezüglich der Chanceneinschätzung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben:

Am 16. August 2021 hat die Gesellschaft aufgrund eines Waiver Agreements einen Besserungsschein mit einem Nominalbetrag von 1.878.543 USD gegen eine Zahlung in Höhe von 282.000 USD, entsprechend einer Quote von knapp über 15 % des Nominalwerts, abgelöst. Das Waiver Agreement enthält zusätzliche Nachzahlungspflichten für den Fall, dass es bis zum 31. Dezember 2023 zu einer Dividendenzahlung kommen sollte oder die Gesellschaft im gleichen Zeitraum einen oder mehrere der noch ausstehenden Besserungsscheine zu für den Gläubiger besseren Konditionen ablöst.

Es ist möglich, dass verbleibende Inhaber der Besserungsscheine zu gleichen Konditionen zu einer Ablösung bereit sind.

Wachstumschancen ergeben sich zudem aus der Zustimmung der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. September 2021 zur Schaffung eines neuen Genehmigten Kapitals. Das neue Genehmigte Kapital versetzt die HAMMONIA Schiffsholding AG in die Lage, kurzfristig auf auftretende Finanzierungserfordernisse reagieren zu können und gibt der Gesellschaft kurs-

schonende Reaktionsmöglichkeiten auf Marktgegebenheiten mittels Bar- und Sachkapitalerhöhungen. Durch den starken Anstieg der Charterraten ergeben sich vielversprechende Projektmöglichkeiten, die den Unternehmenswert noch erheblich steigern könnten. Das Momentum des zunehmenden Interesses an Schifffahrtsinvestitionen möchte die Gesellschaft für ihre Aktionäre nutzen, wenngleich noch keine konkreten Vorhaben bestehen.





ZWISCHEN-
ABSCHLUSS

2 Zwischenabschluss

2.1 BILANZ

2.1.1 Aktiva

	30.06.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	16.776.657,49	13.842.904,21
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.893.891,63	9.863.144,28
2. Beteiligungen	5.882.765,86	3.979.759,93
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	171.444,35	1.447.313,94
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	133.913,86	650.791,56
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	763.757,04
3. Sonstige Vermögensgegenstände	37.530,49	32.765,34
II. Guthaben bei Kreditinstituten	44.584,48	427.894,77
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	11.832,27	24.102,27
BILANZSUMME	17.004.518,59	15.742.215,19

2.1.2 Passiva

	30.06.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. EIGENKAPITAL	13.161.123,15	11.942.537,87
I. Gezeichnetes Kapital	7.639.184,00	7.639.184,00
II. Kapitalrücklage	744.278,88	744.274,88
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	19.643,52	19.643,52
2. Andere Gewinnrücklagen	2.285.410,18	2.285.410,18
	2.305.053,70	2.305.053,70
IV. Bilanzgewinn	2.472.610,57	1.254.025,29
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	3.785.827,00	3.788.077,00
C. VERBINDLICHKEITEN	57.568,44	11.600,32
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	57.568,44	11.600,32
BILANZSUMME	17.004.518,59	15.742.215,19

2.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 30.06.2021 EUR	01.01. - 30.06.2020 EUR
1. Umsatzerlöse	25.104,68	27.603,78
2. Sonstige betriebliche Erträge	16.205,02	993.764,70
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 7.402,53 (i.V.: EUR 82.016,70)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	127.124,15	165.936,04
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 367,26 (i.V.: EUR 14.014,06)		
4. Erträge aus Beteiligungen	1.304.399,73	0,00
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 146.000,00 (i.V.: EUR 0,00)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	6.505,79
6. Periodenüberschuss	1.218.585,28	861.938,23
7. Gewinnvortrag	1.254.025,29	1.215.665,21
8. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	0,00	1.215.665,21
9. Bilanzgewinn	2.472.610,57	861.938,23

A photograph of a container yard. In the foreground, there are several concrete blocks on a metal surface. In the background, there are stacks of yellow, red, and blue containers, a gantry crane, and a building with the letters 'MSC' on it.

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 2021 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 2020 unverändert. Es wird insoweit auf die dortigen Angaben im Anhang verwiesen.

3.4 NACHTRAGSBERICHT/SONSTIGE ANGABEN

Nach dem Bilanzstichtag 30.06.2021 haben sich folgende Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben:

Am 16. August 2021 hat die Gesellschaft aufgrund eines Waiver Agreements einen Besserungsschein mit einem Nominalbetrag von 1.878.543,00 USD gegen eine Zahlung in Höhe von 282.000,00 USD, entsprechend einer Quote von knapp über 15 % des Nominalwerts, abgelöst. Das Waiver Agreement enthält zusätzliche Nachzahlungspflichten für den Fall, dass es bis zum 31. Dezember 2023 zu einer Dividendenzahlung kommen sollte oder die Gesellschaft im gleichen Zeitraum einen oder mehrere der noch ausstehenden Besserungsscheine zu für den Gläubiger besseren Konditionen ablöst.

Ob die verbleibenden Inhaber der Besserungsscheine zu gleichen Konditionen zu einer Ablösung bereit sind, ist zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Halbjahresberichts weiter offen.

Per Ad-hoc Mitteilungen vom 1. September 2021 und 8. September 2021 hat die Gesellschaft die Notwendigkeit der Anpassung der Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2021 vermeldet.

Einer der Hintergründe für die Anpassung der Jahresprognose 2021 ist die Entwicklung, dass der HAMMONIA Schiffsholding AG voraussichtlich kein nennenswerter Schaden durch den im Mai 2021 per Ad-Hoc Mitteilung gemeldeten Betrugsfall (Cyber Fraud) bei dem Tanker „AURA M“ entstehen wird. Basierend auf einer Mitteilung der polnischen Staatsanwaltschaft, wonach damit zu rechnen ist, dass ein Betrag von knapp 700 TUSD an die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG kurzfristig zurück überwiesen werden soll, hat sich die Entscheidung ergeben, dass die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG den verbliebenen Schaden von ca. 1 Mio. USD tragen wird, nachdem dies am 1. September 2021 final in deren Gesellschafterkreis auf Grundlage der Mitteilung der polnischen Staatsanwaltschaft abgestimmt wurde. Der Geldeingang von rd. 0,68 Mio. USD erfolgte Anfang September 2021. Zur weiteren Minderung des Schadens wird die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG die Forderungen gegen Banken (wegen unzureichender Kundenprüfung), die mittlerweile verhafteten Täter und Versicherungen, auf eigene Rechnung weiterbetreiben. Vor diesem Hintergrund wird der HAMMONIA Schiffsholding AG voraussichtlich kein nennenswerter Schaden durch den Betrugsfall entstehen.

Im August 2021 wurde eine weitere Zahlung für Upfront Bareboathire von 1,0 Mio. USD (plus Zinsen) an den Lessor fällig. Auch diese Zahlung hat die HTH mit Mitteln der HAMMONIA Schiffsholding AG geleistet, wodurch sich nunmehr die Beteiligungsquote der Gesellschaft auf ca. 82% erhöht hat.

Zudem konnte beim Containerschiff MS „LUTETIA“ eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuverchar-

terung zu Marktkonditionen erzielt werden. Diese sieht eine gleichmäßige Anpassung der Charrate für eine neue Laufzeit von ca. vier Jahren vor, beginnend ab September 2021.

Zur Deckung der laufenden Betriebskosten der Holding Gesellschaft sowie zur Ablösung des Besserungsscheins hat die Gesellschaft bei ihren Tochtergesellschaften Verwaltung 7.800 TEU GmbH und Verwaltung 2.500 TEU GmbH am 06. Juli 2021 und am 12. August 2021 Darlehen in Höhe von insgesamt 230 TUSD aufgenommen.

Hinsichtlich der Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen verweisen wir im Übrigen auf die Angaben im Anhang zum Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020.

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

Hamburg, den 15. September 2021



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



IMPRESSUM

KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

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

IR-KONTAKT

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

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

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2021