



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

HALBJAHRESFINANZBERICHT

2023

INHALT

1	Zwischenlagebericht	03
~	Grundlagen des Unternehmens	04
	Historie	04
	Allgemeines	04
~	Wirtschaftsbericht	04
	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	04
	Geschäftsverlauf	06
	Beteiligungen	07
	Lage der Gesellschaft	07
	Ertragslage	07
	Finanzlage	08
	Vermögenslage	09
~	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	09
	Prognosebericht	09
	Risikobericht	12
	Chancenbericht	12
2	Zwischenabschluss	13
~	Bilanz	14
~	Gewinn- und Verlustrechnung	16
3	Verkürzter Anhang für den Zwischenabschluss	17
~	Allgemeine Angaben zum Unternehmen	18
~	Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Zwischenabschlusses	18
	Allgemeine Angaben	18
	Größenmerkmale	18
~	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	18
~	Nachtragsbericht/Sonstige Angaben	18





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“).

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

Dem letzten Global Trade Update der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD; Juni 2023) zu Folge ist der Welthandel sowohl für Waren (+1,9 %) als auch Dienstleistungen (+2,8 %) im ersten Quartal 2023 gegenüber dem Schlussquartal 2022 gewachsen. Für das zweite Quartal 2023 rechnet die UNCTAD mit einem

verlangsamten Welthandelwachstum, basierend auf jüngst eingetrübten Weltwirtschaftsaussichten sowie der anhaltenden Inflation, des Russland-Ukraine-Konflikts und geopolitischen Spannungen. Insgesamt fällt der Ausblick für den Welthandel im zweiten Halbjahr 2023 angesichts der dominierenden negativen Faktoren pessimistisch aus. Die Welthandelsorganisation (WTO) prognostiziert für 2023 insgesamt unverändert ein Welthandelwachstum in Höhe von 1,7 % und für 2024 ein stärkeres Plus von 3,4 % (Update aus April 2023). Auch die WTO betont jedoch die unüblich hohe Unsicherheit dieser Prognose angesichts der zahlreichen substanziellen Abwärtsrisiken.

Der Kieler Trade Indicator wies für den Monat Juni 2023 für den Welthandel eine leicht positive Tendenz auf (+0,3 % gegenüber dem Vormonat), gestützt insbesondere durch den Handel Chinas. Zunehmende Schiffsstaus in den Häfen sind auf den vermehrten Güterverkehr vor China und das Niedrigwasser im Panamakanal zurückzuführen. So wurden im Juni knapp 8 % aller weltweit in Containern verschifften Güter dadurch verzögert, im Mai waren es noch knapp 7 % gewesen.

Nach dem Peak in den Coronajahren 2021 und 2022 mit Rekordraten über alle Größenklassen hinweg hat sich die im zweiten Halbjahr 2022 eingesetzte Normalisierung des Containerschiffmarktes im ersten Halbjahr 2023 fortgesetzt. Der Containerschiffmarkt bereitet sich auf einen massiven Zufluss neuer Kapazitäten vor (in den Jahren 2023 und 2024 werden jeweils mehr als 2,5 Mio. TEU Neukapazität in den Markt kommen; derzeit macht das Orderbuch 28,4 % der bestehenden Flotte aus), während die Nachfrage mit dem Ende der Corona-Pandemie und der Rückkehr zum traditionellen Konsumverhalten (Dienstleistungen statt Güter) nachlässt und die Überlastung der Lieferketten behoben ist. Dies dürfte zu Überkapazitäten in den kommenden Jahren führen.

In den Monaten Februar und März 2023 waren die Charraten* für alle Containerschiffstypen stark gesunken. Die Marktkorrektur scheint zur Jahresmitte 2023 einen Boden gefunden zu haben. Im Juni 2023 lagen die Charraten* für alle Containerschiffstypen wieder mindestens auf dem Niveau vom Jahresanfang 2023, bzw. bis zu 18 % darüber.

Größe in TEU	Juni 2023 USD/Tag	Januar 2023 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	45.000	44.000	+2
5.600	35.000	30.000	+17
4.000	25.000	21.300	+17
2.500	17.600	17.500	+1
1.700	16.250	13.800	+18
1.000	12.800	11.800	+8

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass das aktuelle Rateniveau in allen Größenklassen noch immer auf einem – verglichen mit den langen Krisenjahren zwischen 2009 und 2020 – auskömmlichen Niveau liegt.

Gemäß Alphaliner beläuft sich die derzeitige Flottenkapazität auf etwas mehr als 27 Mio. TEU. Im ersten Halbjahr 2023 wurden bereits 145 Einheiten mit 995.170 TEU geliefert. In den letzten 20 Jahren ist die globale Flotte jährlich um etwa 1 Mio. TEU gewachsen. Angesichts der bisherigen Erfolge der Containerisierung und des Mangels an neuen Zielmärkten erscheint diese Wachstumsrate in den kommenden Jahren nicht länger nachhaltig. Zum ersten Mal seien viele Neubestellungen vorrangig als Ersatz für ältere, unsichere, schmutzige und ineffizientere Schiffe erfolgt, anstelle der bloßen Kapazitätsausweitung zu dienen. Alphaliner geht daher davon aus, dass die Verschrottung in den kommenden Jahren zunehmen wird, inklusive von Schiffen, die gerade einmal 15 bis 20 Jahre alt sind. Im ersten Halbjahr 2023 wurden 40 Schiffe mit 70.672 TEU verschrottet.

Eine andere Option zur Reduktion der Überkapazität im Markt ist die Verlangsamung des Fahrttempos. Im ersten Quartal 2023 verringerte sich die globale Durchschnittsgeschwindigkeit der Containerschiffe um etwa 4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Marktanalysten rechnen damit, dass so etwa 5 bis 7 % des Kapazitätsüberhangs absorbiert werden könnte. Die Reduktion des Fahrttempos hängt vordergründig mit den in Kraft getretenen Umweltvorschriften IMO2023 zusammen, welche sich allmählich über die Jahre 2023 und 2024 auf den Markt auswirken werden. Eine verringerte Geschwindigkeit hat einen geringeren Treibstoffbedarf und reduzierten Ausstoß von Treibhausgasen und Luftschadstoffen zur Folge. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) rechnet für die Jahre 2023 und 2024 mit einer jeweils um 5 % gedrosselten Geschwindigkeit.

Die unbeschäftigte Flottenkapazität belief sich im Juni 2023 auf nur noch 1,0 %. Es scheint, dass sich die Linienreedereien trotz der Marktnormalisierung unverändert freiwerdende Tonnage umgehend sichern wollen. Hintergründe könnten die Unsicherheit über die Auswirkungen der neu eingeführten Energieeffizienzstandards sowie die Sorge vor verspäteter Ablieferung der Neubautonnage sein. Ursächlich für die Verspätungen ist der akute Arbeitskräftemangel bei Schiffsbauern in Südkorea. Im dritten Quartal 2023 beläuft sich dieser auf voraussichtlich 13.000 fehlende Mitarbeiter. Einige Schiffsunternehmen haben sich mit den Schiffsbauern bereits auf eine um drei Monate verzögerte Auslieferung der bestellen Neutonnage geeinigt, andere verhandeln aus Eigeninteresse mit Blick auf den deutlichen Rückgang eines wichtigen Index für Seefracht um eine Verzögerung von bis zu einem Jahr.

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Jahr 2022 haben sich die Zeitcharterraten für alle Teilstimente des Tankschiffmarktes stark erhöht. Zum Halbjahresende 2023 zeigen die Zeitcharterraten* für alle Teilstimente im Vergleich zu vor dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts (Ende Februar 2022)

mindestens eine Verdoppelung auf bzw. betragen das Zweieinhalbfache. Der enorme Ratenanstieg aus 2022 hat sich jedoch im ersten Halbjahr 2023 nicht fortgesetzt. Besonders im Produktentankersegment haben die Zeitcharterraten* wieder deutlich nachgegeben.

Größe	Juni 2023 USD/Tag	Januar 2023 USD/Tag	Veränderung in %
HANDY	23.500	28.500	-18
MR IMO3	26.000	35.000	-26
LR1	36.500	42.500	-14
LR2	46.000	52.500	-12
AFRA	45.000	41.000	+10
SUEZ	45.000	35.000	+29
VLCC	55.000	48.500	+13

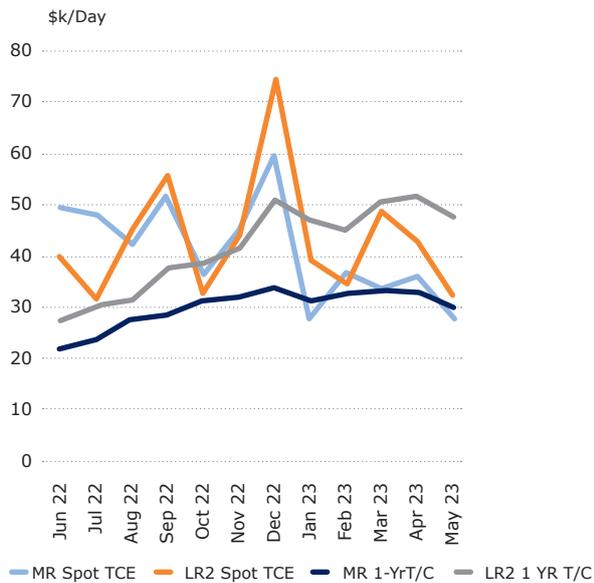
*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Zeitcharterraten-Entwicklung Suezmax-Segment bis Mai 2023*



*Quelle: Maritime Strategies International Ltd.; Oil Tankers Q2 2023

Zeitcharterraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis Mai 2023*



*Quelle: Maritime Strategies International Ltd.; Oil Tankers Q2 2023

Dennoch bleiben die Einnahmen aus historischer Sicht solide, die Zeitcharterraten und die Preise für Gebrauchtschiffe befinden sich auf dem höchsten Niveau seit der Finanzkrise 2008.

Sowohl im Rohöltanker- als auch im Produkttankersegment bleibt der Ausblick aufgrund des starken und zunehmenden Nachfrage-Angebots-Ungleichgewichts positiv. Die IEA geht in ihrem letzten Oil Market Report davon aus, dass die Nachfrage nach Rohöl in 2023 um 2,2 Mio. Barrel/Tag auf einen neuen Rekordwert von 102,1 Mio. Barrel/Tag klettern wird, maßgeblich getrieben durch Chinas Nachfragezuwachs. Die durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die gegen Russland verhängten Sanktionen, zuletzt das per 1. Februar 2023 in Kraft getretene EU-Verbot der Einfuhr russischer raffinierter Produkte, haben veränderte Handelsströme und eine Zunahme der Tonnenmeilen-Nachfrage zu Folge. Gleichzeitig ist das Flottenwachstum limitiert. Die Orderbücher für Suezmax (4,2 % der derzeitigen Flotte) und Produktentanker (MR2; 7,1 %) befinden sich auf einem sehr niedrigen Niveau. Das durchschnittliche Flottenalter ist in den für die Gesellschaft relevanten Teilsegmenten im Vergleich zum Vorjahr nochmals deutlich gestiegen und liegt bei über 11 Jahren. Rund 28 % der Suezmax-Flotte bzw. rund 31 % der MR2-Flotte und damit deutlich mehr als ein Viertel der Gesamtflotte ist bereits über 15 Jahre alt und steht damit perspektivisch zur Verschrottung an bzw. ist nicht mehr attraktiv für Oilmajors. BIMCO rechnet damit, dass die Rohöltankerflotte bis zum Jahresende 2024 lediglich um 2,5 % und die Produktentankerflotte nur um 2,0 % wachsen wird (verglichen mit dem Jahresende 2022). Vor diesem Hintergrund ist die Verschrottung von Tankern im Jahr 2023 nahezu zum Erliegen gekommen.

1.2.2 Geschäftsverlauf

MS „HAMMONIA BEROLINA“

Die Übergabe des im Dezember 2022 verkauften MS „HAMMONIA BEROLINA“ war zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 noch nicht erfolgt. Die Übergabe an die Käufer erfolgte am 5. Januar 2023.

MS „HAMMONIA BALTICA“

Am 7. März 2023 konnte mit dem Charterer des MS „HAMMONIA BALTICA“, Hapag Lloyd, vor dem Hintergrund der auslaufenden Charter zu bislang 19.600 USD/Tag eine Vereinbarung zur Verlängerung der Beschäftigung abgeschlossen werden. Diese beinhaltet die folgenden Rahmenbedingungen: Laufzeit ab 1. April 2023 bis mindestens 1. April 2024 plus Option für den Charterer für weitere sechs Monate zu einer Rate von 16.500 USD/Tag beziehungsweise 17.625 USD/Tag (Optionsperiode). Die Verlängerung ist marktconform sowohl hinsichtlich Laufzeit als auch Ratenhöhe.

MS „HAMMONIA LUTETIA“

Bei dem MS „LUTETIA“ sind ungeplante Mehrkosten für die im Mai anstehende „Kurzdockung“ entstanden. Da der Charterer das Schiff bereits Ende April zurücklieferte, im Fahrtgebiet aber erst am 11. Mai ein Dockplatz verfügbar war, entstanden zusätzliche Off-hire-Tage. Insgesamt belief sich die Off-hire auf 28 Tage (inkl. Werft), darüber hinaus entstanden Kosten inklusive Bunker für die längere Offhire-Zeit von ca. 1.150 TUSD (statt 620 TUSD) zuzüglich entgangener Erträge.

Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“

Offen ist zum aktuellen Zeitpunkt unverändert die Höhe des Schadensersatzes, den die Gesellschaft gegenüber dem griechischen Reparaturbetrieb und dem US-amerikanischen Farbhersteller geltend machen kann für die erheblichen Verzögerungen bei der Tankneubeschichtung im Jahr 2022. Eine gütliche Einigung mit dem griechischen Dienstleister ist voraussichtlich nicht zu erreichen, so dass diesbezüglich ein Schiedsverfahren angestrengt wird. Parallel werden Gespräche mit den Versicherern der Schiffe geführt aufgrund der verdeckten Mängel an den Schweißnähten der Ladetanks.

MT „AURA M“

Im Juni 2023 kam es zu einem Vorfall nach Abschaltung des Hilfsdiesels während des Anlaufes in Algeciras. Während der Anker fallen gelassen wurde, schaltete sich der Hilfsdiesel ab, weil durch eine defekte Kompressorleitung Luft ins Kühlwasser gelangt war. Zwar hätte der Hilfsdiesel wieder in Betrieb genommen werden können, allerdings wäre das mit einem sehr großen Risiko verbunden, dass ein schwerwiegender Schaden entsteht. Der Lotse hat daher richtigerweise Schlepper zur Unterstützung gerufen.

Obwohl das Schiff nicht manövrierunfähig war, haben die Schlepper im Nachgang einen Bergelohn verlangt, der sich nach dem Wert des Schiffes und der Ladung (in diesem Fall ca. 1 Mio. Tonnen Rohöl) bemisst. Zur Sicherung ihrer unseres Erachtens unberechtigten Ansprüche wurde an einem Freitagabend ein Arrest ausgebracht, der erst am kommenden Montag durch Stellung einer Garantie der Versicherungen (Schiffeigner und Ladungsinhaber, Höhe 14 Mio. USD) aufgehoben werden konnte. Unmittelbar danach haben dann auch die Lotsen einen Arrest ausgebracht, um ebenfalls Forderungen auf Bergelohn durchzusetzen. Die Aufhebung dieses Arrestes konnte erreicht werden, durch Einbeziehung der Lotsen in die bereits gestellte Garantie. Das Gericht hat festgestellt, dass Ansprüche auf Bergelohn nicht berechtigt sind, und den Umfang der Garantie auf 1,2 Mio. USD reduziert. Die Gesellschaft prüft rechtliche Schritte gegen die Lotsen und Schlepperfirmen wegen eines ‚wrongful arrest‘. Diese sollen auch entgangene Erträge umfassen, da nach der fälschlicherweise berichteten Seeuntauglichkeit mehrere Oilmajors das Schiff abgelehnt haben. Der Charterer hat daraufhin eine temporäre Reduzierung der Charrate verlangt, bis nach einem weiteren SIRE-Vetting eindeutig belegt werden kann, dass das Schiff allen Ansprüchen genügt und uneingeschränkt einsatzfähig ist. Am 03. September wurde eine SIRE-Inspektion erfolgreich durchgeführt.

Ungeachtet dieser Umstände hat der Charterer fristgerecht im August seine Intention erklärt, die Verlängerungsoption (für sechs Monate +/- 30 Tage) unter der Zeitcharter ab November 2023 auszuüben. Die finale Entscheidung über die Ausübung der Option wird im Oktober fällig.

1.2.3 Beteiligungen

Zum 30. Juni 2023 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an fünf 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 „HAMMONIA BALTICA 2.0“ 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).

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.- 30.06.2023	01.01.- 30.06.2022	Verän- derung
Umsatzerlöse	64	38	26
Sonstige betriebliche Erträge	132	89	43
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-320	-195	-125
Erträge aus Beteiligungen	0	27.566	-27.566
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	121	23	98
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-412	0	-412
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4	-2	-2
Periodenfehlbetrag (i.Vj. Periodenüberschuss)	-419	27.519	-27.938

Die Umsatzerlöse resultieren in den Vergleichsjahren aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften sowie im ersten Halbjahr 2023 aus einer Liquidationsvergütung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen Kurs-erträge. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen Kurs-erträge sowie die Auflösung von Rückstellungen.

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 136 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum 4 TEUR).

Die Erträge aus Beteiligungen des Vergleichszeitraumes des Vorjahres in Höhe von 27.566 TEUR betrafen Gewinnansprüche aus der aufgrund des Schiffsverkaufes zum 30. Juni 2022 aufgelösten MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG.

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus Darlehen an ein verbundenes Unternehmen (93 TEUR) und der Anlage liquider Mittel (27 TEUR).

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 412 TEUR betreffen Anteile an der MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG.

Insgesamt hat HAMMONIA im ersten Halbjahr 2023 einen Periodenfehlbetrag in Höhe von 419 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum Periodenüberschuss in Höhe von 27.519 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.- 30.06.2023	01.01.- 30.06.2022	Verän- derung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-502	59	-561
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	4.853	3.114	1.739
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.971	0	-1.971
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	2.380	3.173	-793
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	-97	79	-176
Liquide Mittel am Anfang der Periode	278	1.482	-1.204
Liquide Mittel am Ende der Periode	2.561	4.734	-2.173

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

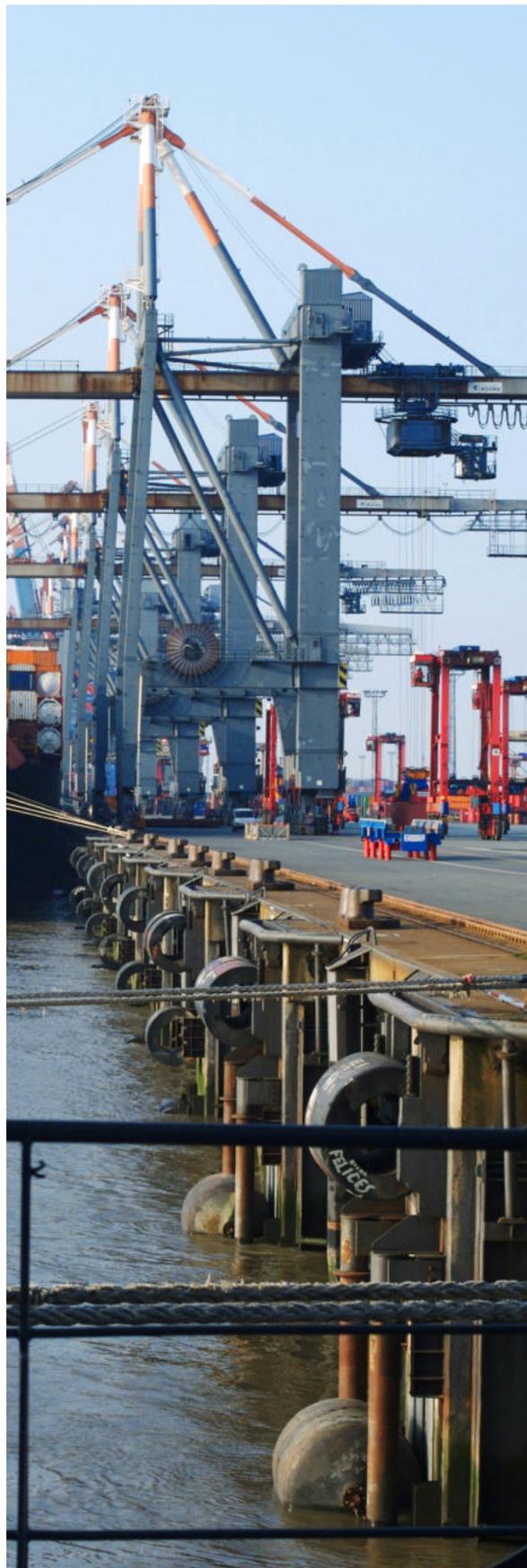
Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgte nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von -502 TEUR aus (Vergleichszeitraum des Vorjahres: 59 TEUR).

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Kapitalrückzahlungen verschiedener Beteiligungsunternehmen (8.054 TEUR) sowie erhaltene Zinsen (27 TEUR) abzüglich Auszahlungen für die Erhöhung verschiedener Beteiligungen (830 TEUR) und Auszahlungen für die Hingabe eines Darlehens an ein Tochterunternehmen (2.398 TEUR).

Der negative Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrifft die Rückzahlung eines Darlehens (1.969 TEUR) sowie Zinszahlungen (2 TEUR).

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf 2.380 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen

der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 30. Juni 2023 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 2.561 TEUR.



1.2.4.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 30. Juni 2022 im Vergleich zum 31. Dezember 2021 wie folgt dar:

	30.06.2023		31.12.2022		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	53.374	93	58.646	98	-5.272
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.480	3	940	2	540
Liquide Mittel	2.561	4	278	0	2.283
Rechnungsabgrenzungsposten	16	0	27	0	-11
	57.431	100	59.891	100	-2.460
Kapital					
Eigenkapital	51.295	89	51.714	86	-419
Rückstellungen	5.840	10	5.956	10	-116
Verbindlichkeiten	296	1	2.221	4	-1.925
	57.431	100	59.891	100	-2.460

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 30. Juni 2023 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften. Es umfasst zum 30. Juni 2023 im Wesentlichen Beteiligungen an fünf Schifffahrtsgesellschaften. Außerdem betrifft es in Höhe von 4.878 TEUR Ausleihungen an ein verbundenes Unternehmen.

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2022 resultiert in Höhe von -7.794 TEUR aus Kapitalrückzahlungen und in Höhe von -412 TEUR aus der Bewertung der Beteiligung an der aus der MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG aufgrund des Anfang Januar 2023 erfolgten Verkaufs des Containerschiffes. 2.398 TEUR betreffen die Auszahlung eines Darlehens an die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG. Weitere Veränderungen betreffen die Einzahlung von Eigenkapital in zwei Schifffahrtsgesellschaften sowie Kapitalrückzahlungen aus einer Minderheitsbeteiligung.

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 2023 ein Eigenkapital in Höhe von 51.295 TEUR aus. Es verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 durch den im ersten Halbjahr 2023 erwirtschafteten Periodenfehlbetrag um 419 TEUR.

Die Rückstellungen verminderten sich aufgrund der Veränderung der Wechselkurse gegenüber dem 31. Dezember 2022. Sie betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen zum 30. Juni 2023 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 77) und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Darlehen (TEUR 219).

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.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht gemäß seines im Juli 2023 veröffentlichten „World Economic Outlook“ für 2023 und 2024 von einem Weltwirtschaftswachstum in Höhe von je 3,0 % aus. Auch wenn damit der Ausblick gegenüber dem letzten Report aus dem April leicht verbessert ist, bleibt das 2023er Wachstum historisch gesehen schwach. So bremst die Zinspolitik der Notenbanken zur Bekämpfung der Inflation (Schätzung der 2023er Inflationsrate: +6,8 %; 2024: +5,2 %) die ökonomische Aktivität aus. Das Welthandelwachstum (Waren und Dienstleistungen) wird in 2023 voraussichtlich 2,0 % betragen und damit deutlich unter dem langfristigen Durchschnittswert von 4,9 % (2000-2019) und dem Vorjahreswachstum liegen. Die rückläufige Entwicklung in 2023 spiegelt nicht nur die globale Nachfrageentwicklung, sondern auch

Verschiebungen in ihrer Zusammensetzung hin zu inländischen Dienstleistungen, verzögerte Auswirkungen der Aufwertung des US-Dollars (Verlangsamung des Handels durch die weit verbreitete Fakturierung von Produkten in US-Dollar) und steigende Handelsbarrieren wider.

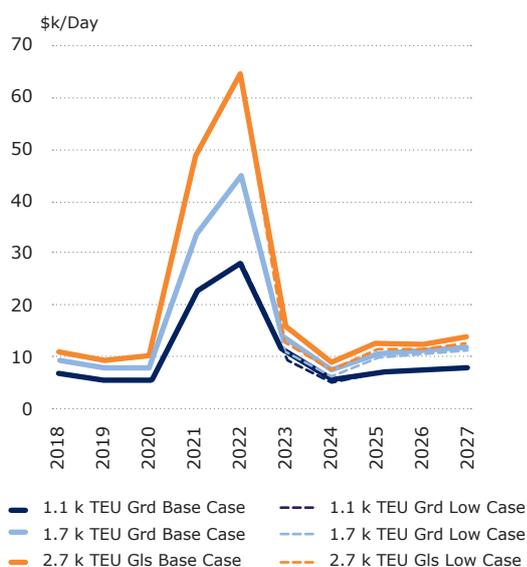
Der Kieler Trade Indicator wies für die Monate Juni und Juli 2023 negative Werte für den Welthandel auf. Im Juli 2023 sank der Welthandel gegenüber dem Vormonat um 1,6 %.

Auf dem Containerschiffmarkt schienen sich die Charraten vorerst weitestgehend stabilisiert zu haben, die Charraten* für die kleineren Schiffssegmente gaben im Juli jedoch weiter nach. Anzeichen für eine kurzfristige (starke) Erholung gibt es vorerst keine. Die zuvor beschriebene in den Markt kommende Flut an Neutonnage wird den Druck auf die Fracht- und damit auch die Zeitcharterraten weiter erhöhen. In diesen Zeiten ist die Kapazitätsdisziplin für Containerlinien von größter Bedeutung, aber das wird angesichts des zunehmenden Wettbewerbsdrucks nach Jahren der Rekordgewinne nicht einfach sein.

Größe in TEU	Juli 2023 USD/Tag	Juni 2023 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	45.000	45.000	0
5.600	35.000	35.000	0
4.000	23.000	25.000	-8
2.500	16.300	17.600	-7
1.700	13.750	16.250	-15
1.000	11.750	12.800	-8

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Prognose Zeitcharterraten-Entwicklung bis 2027*



*Quelle: MSI Ltd.; Containerships Q2 2023

In Verbindung mit Sorgen um den Abschwung der Weltwirtschaft und des Containerhandels, was wiederum zu einem Absinken der Spotfrachtraten unter das Niveau vor der Corona-Pandemie führt, ziehen sich die Linienbetreiber aus dem Zeitchartermarkt zurück und so dürfte der Anteil der inaktiven Flotte im zweiten Halbjahr 2023 zunehmen. Dies gilt insbesondere angesichts zunehmender Aktivitäten auf dem Relet-Markt, also „Untervermietung“ zwischen Linienreedereien, die es für unbeschäftigte Schiffe schwerer machen, Anschlusschartern zu finden.

Im Juli 2023 wurden weiterhin global 8 % aller verschifften Waren verzögert. Oberhalb dieser Marke gelten Werte aus historischer Sicht als hoch und würden auf eine Störung des Welthandels hindeuten. Insbesondere vor China nimmt der Schiffsverkehr zu. Der Anteil der inaktiven Flotte war im Juli 2022 mit 0,9 % nochmals niedriger als im Vormonat. Bis Ende Juli 2023 wurden 42 Schiffe mit 77.067 Einheiten verschrottet. Die globale Flotte legte auf 6.671 Schiffe mit 27,5 Mio. TEU zu.

Per Ende Juli sind die Charraten* für fast alle Tankschiffssegmente im Vormonatsvergleich weiter unter Druck geraten.

Größe	Juli 2023 USD/Tag	Juni 2023 USD/Tag	Veränderung in %
HANDY	20.500	23.500	-13
MR IMO3	24.500	26.000	-6
LR1	32.500	36.500	-11
LR2	42.500	46.000	-8
AFRA	42.500	45.000	-6
SUEZ	45.000	45.000	0
VLCC	45.000	55.000	-19

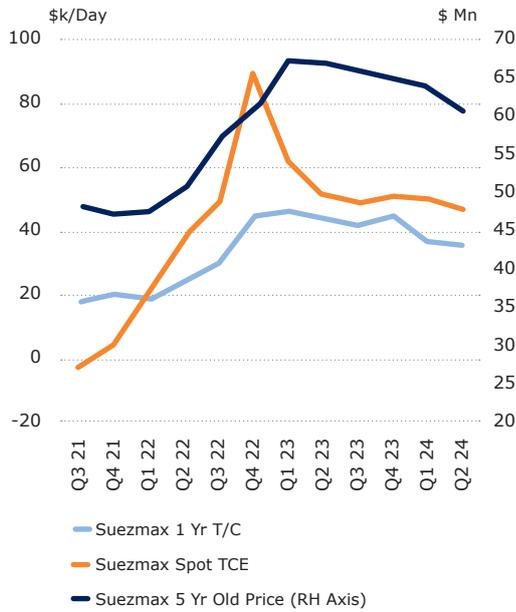
*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Diese Volatilität ist auf dem Tankschiffmarkt nichts Ungewöhnliches, Unsicherheiten und Störungen hat der Tankschiffmarkt in der Vergangenheit genug erfahren. Der Russland-Ukraine-Konflikt und die damit veränderte Ölhandelskarte, aber auch andere größere politische Veränderungen haben weiterhin Auswirkungen auf den Markt. Ohne radikale Veränderungen der geopolitischen Situation, was vorerst nicht zu erwarten ist, bleiben die veränderten Ölhandelswege mit die größten Treiber für den Tankschiffmarkt.

Auf Mehrjahressicht werden die Charraten für Produktentanker und Suezmaxe auf historisch sehr hohem Niveau erwartet. Das Angebot-Nachfrage-Ungleichgewicht wird sich sowohl für Rohöl- als auch Produktentanker deutlich verschärfen. Markttreiber sind die erhöhte Ölnachfrage (alleine Chinas Rohölimporte haben sich im Juni 2023 um 45 % gegenüber dem Vorjahresmonat ausgeweitet, das ist der zweithöchste monatliche Anstieg überhaupt) und die längeren Fahrtstrecken. Es ist davon auszugehen, dass die EU-Sanktionen gegen Russland auch im Falle eines Endes des Russland-Ukraine-Konflikts bestehen bleiben würden, weshalb BIMCO hierin für die Jahre

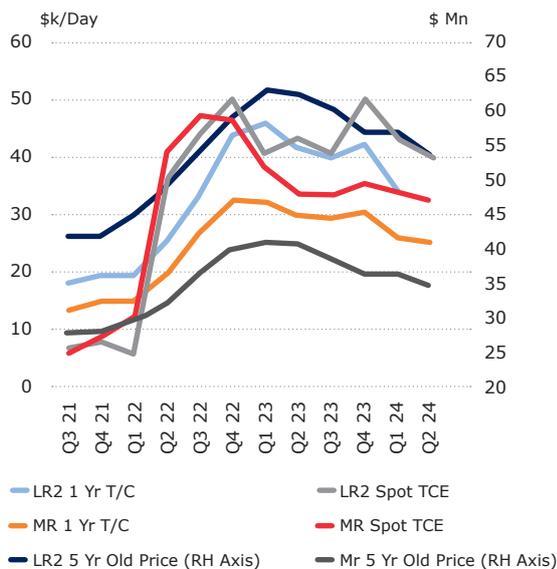
2023 und 2024 den Kerntreiber für das anhaltend positive Momentum auf dem Tankschiffmarkt sieht. Schiffsbesitzer sehen in diesem Umfeld weiter von Verschrottungen ab. Bislang wurden in 2023 lediglich 6,7 Mio. Tonnen DWT verschrottet (Gesamtjahr 2022: 12,5 Mio. Tonnen DWT).

Prognose Zeitcharterraten-Entwicklung / Secondhand-Preise Suezmax-Segment bis Ende 2024*



*Quelle: Maritime Strategies International Ltd.; Oil Tankers Q2 2023

Prognose Zeitcharterraten-Entwicklung / Secondhand-Preise Produktentanker-Segment bis Ende 2024*



*Quelle: Maritime Strategies International Ltd.; Oil Tankers Q2 2023

Auch die Forward-Kurven für Rohöltransporter deuten auf eine stabile Entwicklung bis Jahresende 2023 hin und sinken dann langsam auf hohem Niveau. Ein ähnliches Bild zeigt die Forward-Kurve für Produktentanker, die bis 2025 langsam auf dann immer noch sehr auskömmliches Niveau sinkt. Hiermit handelt es sich um die längste Phase der Marktstärke seit der Finanzkrise in 2008.

Für das Jahr 2023 wird nach wie vor mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Wie erwartet, hat der Charterer des MT AURA M seine Intention erklärt, die Verlängerungsoption unter der Zeitcharter auszuüben. Die finale Entscheidung hierüber wird im Oktober 2023 fällig. Die Verlängerungsoption beträgt sechs Monate +/- 30 Tage zu einer Rate von 35.000 USD/Tag.

Die im Geschäftsbericht 2022 auf Seite 22 abgegebene Prognose für das Geschäftsjahr 2023 hat unverändert Bestand. Der Vorstand erwartet für 2023 ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 Mio. EUR bis 7,0 Mio. EUR zu erwirtschaften.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG wird im Gegensatz zu den beiden Vorjahren voraussichtlich ein nicht durch Sondereffekte aufgrund von Schiffsverkäufen geprägtes Ergebnis erzielen. Gespeist wird das 2023er Jahresergebnis im Wesentlichen aus dem Beteiligungsertrag der „HAMMONIA BALTICA“, während aus den übrigen Beteiligungen für das laufende Geschäftsjahr keine Ergebnisbeiträge erwartet werden, da zunächst die auf Ebene der Eigentumsgesellschaften entstandenen Verlustvorträge ausgeglichen werden. Gleichwohl könnte sich bei den Beteiligungen an den Tankschiffen angesichts der hohen Volatilität und teilweise nicht prognostizierbaren Entwicklungen, vor dem Hintergrund der vereinbarten Profit Split-Regelung bei den Produktentankern, abweichend ein Beteiligungsertrag ergeben. Ein weiterer wesentlicher Ergebnisbeitrag wird durch die spätestens zum 31. Dezember 2023 mögliche teilweise Auflösung der Rückstellungen für Besserungsscheine erwartet. Die Waiver Agreements mit bisherigen Besserungsscheingläubigern sehen vor, dass mit Ablauf dieses Geschäftsjahres die Ansprüche endgültig erledigt sind und auch die Gleichstellungsklausel mit den übrigen Besserungsscheingläubigern entfällt, sofern die Gesellschaft unverändert keine Dividende zahlt. Die angestrebte Ablösung der verbleibenden Besserungsscheine wird in 2023 voraussichtlich keinen Erfolg haben. Entsprechende Gespräche mit den verbliebenen Gläubigern lassen derzeit keinen optimistischeren Ausblick zu. Weitere Zuführungen zu Rückstellungen für Besserungsscheine sind in 2023 nicht erforderlich, da mittlerweile der Höchstbetrag dotiert wurde.

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 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 die Darstellung der Hauptrisikogruppen wird auf den Geschäftsbericht 2022, Seite 22 ff. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2022 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 2022, Seite 26 f. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2022 haben keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Chanceneinschätzung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben.



ZWISCHEN-
ABSCHLUSS

2 Zwischenabschluss

2.1 BILANZ

2.1.1 Aktiva

	30.06.2023 EUR	31.12.2022 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	53.373.722,77	58.645.807,87
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	42.614.844,48	49.990.828,79
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.877.986,12	2.514.250,24
3. Beteiligungen	5.880.892,17	6.140.728,84
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.480.400,67	939.759,94
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.237.210,19	724.301,43
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	203.253,91	203.356,58
3. Sonstige Vermögensgegenstände	39.936,57	12.101,93
II. Guthaben bei Kreditinstituten	2.560.945,78	277.991,69
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	15.645,49	27.087,60
BILANZSUMME	57.430.714,71	59.890.647,10

2.1.2 Passiva

	30.06.2023 EUR	31.12.2022 EUR
A. EIGENKAPITAL	51.294.349,74	51.713.840,74
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	24.643.847,26
	40.602.101,86	24.663.490,78
IV. Bilanzgewinn	2.301.698,40	18.666.891,08
B. RÜCKSTELLUNGEN	5.840.285,00	5.956.234,00
Sonstige Rückstellungen	5.840.285,00	5.956.234,00
C. VERBINDLICHKEITEN	296.079,97	2.220.572,36
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	1,86
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	77.332,29	35.132,46
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	218.742,68	2.185.438,04
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5,00	0,00
BILANZSUMME	57.430.714,71	59.890.647,10

2.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 30.06.2023 EUR	01.01. - 30.06.2022 EUR
1. Umsatzerlöse	64.563,61	37.799,43
2. Sonstige betriebliche Erträge	131.544,05	89.254,04
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 131.544,86 (i.V.: EUR 86.254,07)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	320.308,05	194.633,60
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 136.221,56 (i.V.: EUR 3.840,04)		
4. Erträge aus Beteiligungen	0,00	27.565.688,15
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (i.V.: EUR 27.565.688,15)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	23.279,10
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 93.445,29 (i.V.: EUR 23.279,10)		
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen	412.280,36	0,00
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.178,10	2.332,06
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 4.136,10 (i.V.: EUR 2.332,06)		
9. Periodenfehlbetrag (im Vergleichszeitraum Periodenüberschuss)	-419.491,00	27.519.055,06
9. Gewinnvortrag	18.666.891,08	21.104.411,79
10. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	15.938.611,08	21.104.411,79
11. Bilanzgewinn	2.308.789,00	27.519.055,06



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 2023 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 2022 unverändert. Es wird insoweit auf die dortigen Angaben im Anhang verwiesen.

3.4 NACHTRAGSBERICHT/SONSTIGE ANGABEN

Nach dem Bilanzstichtag 30.06.2023 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 2022.

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

Hamburg, den 07. September 2023



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, 2023