



HAMMONIA  
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

HALBJAHRESFINANZBERICHT

**2025**

# INHALT

|          |                                                                     |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Zwischenlagebericht</b>                                          | <b>03</b> |
| ~        | Grundlagen des Unternehmens                                         | 04        |
|          | Historie                                                            | 04        |
|          | Allgemeines                                                         | 04        |
| ~        | Wirtschaftsbericht                                                  | 04        |
|          | Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen        | 04        |
|          | Geschäftsverlauf                                                    | 08        |
|          | Beteiligungen                                                       | 09        |
|          | Lage der Gesellschaft                                               | 09        |
|          | Ertragslage                                                         | 09        |
|          | Finanzlage                                                          | 10        |
|          | Vermögenslage                                                       | 11        |
| ~        | Prognose-, Risiko- und Chancenbericht                               | 11        |
|          | Prognosebericht                                                     | 11        |
|          | Risikobericht                                                       | 14        |
|          | Chancenbericht                                                      | 14        |
| <b>2</b> | <b>Zwischenabschluss</b>                                            | <b>15</b> |
| ~        | Bilanz                                                              | 16        |
| ~        | Gewinn- und Verlustrechnung                                         | 18        |
| <b>3</b> | <b>Verkürzter Anhang für den Zwischenabschluss</b>                  | <b>19</b> |
| ~        | Allgemeine Angaben zum Unternehmen                                  | 20        |
| ~        | Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Zwischenabschlusses | 20        |
|          | Allgemeine Angaben                                                  | 20        |
|          | Größenmerkmale                                                      | 20        |
| ~        | Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden                               | 20        |
| ~        | Nachtragsbericht/Sonstige Angaben                                   | 20        |





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 Gewinnermittlungs-methode 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 globale Weltwirtschaftsleistung expandierte im ersten Quartal 2025 in kaum zum Vorjahr veränderten Tempo. Die Androhung von Strafzöllen auf Einfuhren in die USA hatte zu Jahresbeginn 2025 zu einer Erhöhung der globalen Industrieproduktion und vorgezogenen Lieferungen in die USA geführt. Der von US-Präsident Donald Trump Anfang April 2025 ausgerufenen „Liberation Day“ mit den größten US-Zollerhöhungen seit den Tagen der Weltwirtschaftskrise 1930 führte zu einer Eintrübung der Einkaufsmanagerindizes für die Gesamtwirtschaft im Frühjahr 2025. Daher nimmt das Institut für Weltwirtschaft in Kiel (IfW) für das zweite Quartal 2025 eine Verlangsamung der Weltkonjunktur an.

Die UN Conference on Trade and Development (UNCTAD) geht für das erste Halbjahr 2025 davon aus, dass der globale Welthandel (Waren und Dienstleistungen) trotz zunehmender handelspolitischer Unsicherheit, anhaltender geopolitischer Spannungen und eines schwierigen globalen Wirtschaftsumfelds, um 300 Mrd. USD zugelegt hat. Im ersten Quartal 2025 waren der globale Handel mit Waren und Dienstleistungen mit Wachstumsraten von 1,5 % und 1,7 % expandiert, für das zweite Quartal 2025 zeichne sich ein Wachstum von jeweils 2 % ab. Das erste Quartal 2025 war von einem Anstieg der Einfuhren in die USA im Vorfeld der erwarteten Zollerhöhungen und eine robuste Export-tätigkeit der Europäischen Union geprägt, während die Einfuhren in die USA im zweiten Quartal 2025 als Auswirkungen der neu eingeführten Zölle und des vorherigen ungewöhnlich hohen Einfuhrvolumens stark zurückgingen.

Nach einer monatelangen Unterbrechung haben die Huthi-Rebellen Anfang Juli 2025 erneut Angriffe auf Handelsschiffe durchgeführt. Das waren die ersten Attacken in 2025 und zugleich die schwersten bisher, bei denen zwei griechische Massengutfrachter versenkt und Crewmitglieder getötet wurden. Seit dem Ausbruch des Gaza-Kriegs im Oktober 2023 attackierten die Huthi-Rebellen nach eigenen Angaben mehr als 130 Schiffe.

Die Schifffahrtsmärkte wurden im ersten Halbjahr 2025 nicht nur durch die US-Handelspolitik, sondern auch durch die Pläne der US-Regierung zur Einführung von Hafengebühren für in China gebaute Schiffe belastet.

#### Containerschiffsmarkt

Die Containerschiffs-Chartermärkte blieben trotz der Unsicherheiten hinsichtlich des US-Zollstreits sowie des weiteren Flottenwachstums im ersten Halbjahr 2025 auf einem historisch sehr guten, stabilen Niveau. Der Status quo im Roten Meer hat sich nicht wirklich verändert, weshalb nach wie vor zusätzliche Tonnage für die Umleitung der Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung benötigt wird. Dies spiegelt sich in dem nach wie vor äußerst geringen Anteil der inaktiven Flotte von nur 0,5 % im Juni 2025 wider, was einer Vollbeschäftigung



der Flotte entspricht. In den für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegmenten lässt sich gegenüber Jahresbeginn 2025 für das erste Halbjahr 2025 mindestens eine Stagnation bis hin zu einem zehnprozentigen Wachstum der Charraten\* verzeichnen.

| Größe<br>in TEU | Juni 2025<br>USD/Tag | Januar 2025<br>USD/Tag | Veränderung<br>in % |
|-----------------|----------------------|------------------------|---------------------|
| 4.000           | 51.000               | 51.000                 | 0                   |
| 2.500           | 33.000               | 33.000                 | +10                 |

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

Gemäß Alphaliner belief sich die globale Flottenkapazität per 1. Juli 2025 auf 7.333 Schiffe mit 32,6 Mio. TEU, dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Zuwachs von 8,1 %. Im ersten Halbjahr 2025 wurden bereits 136 Einheiten mit 1,2 Mio. TEU in den Markt geliefert, nachdem 2024 als das Jahr mit der höchsten Kapazitätsausweitung in die Geschichtsbücher eingegangen war. Das Orderbuch-Flottenverhältnis war bis Mitte 2024 aufgrund nachlassender Bestellaktivität gesunken, ist seitdem wieder angestiegen und nähert sich der Marke von 30 % an (per 1. Juli 2025: 29 %). Im ersten Halbjahr 2025 wurden 162 Einheiten mit 1,8 Mio. TEU neu geordert.

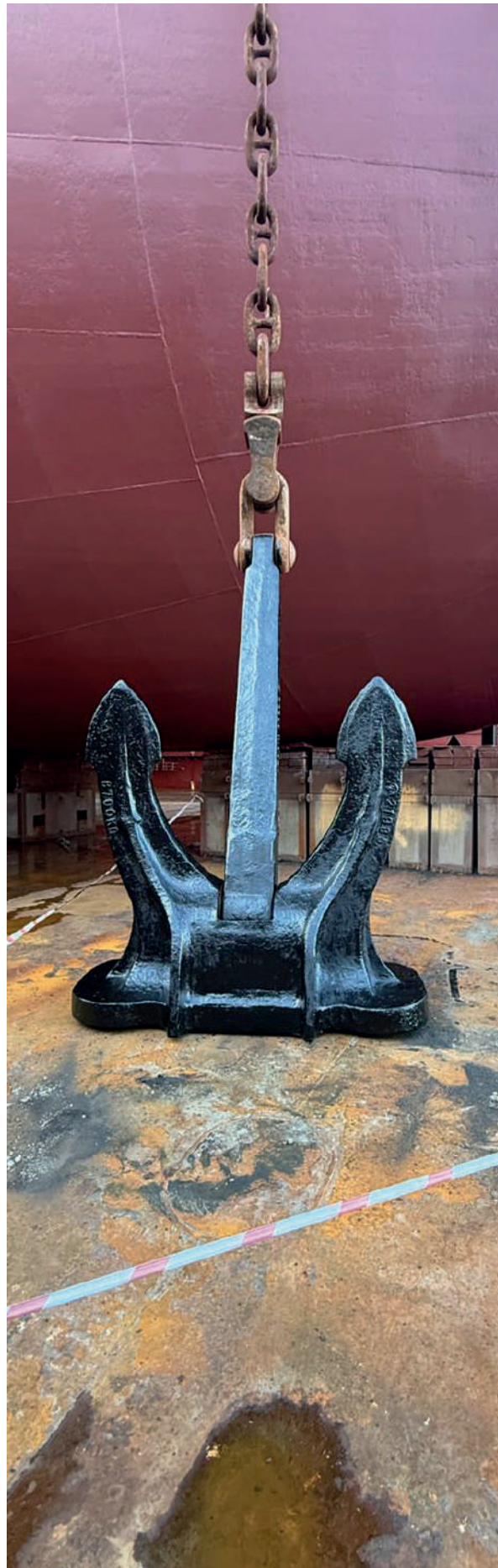
#### Tankschiffmarkt

Für die Tankschiffmärkte reihte sich das erste Halbjahr 2025 in die sehr volatilen zurückliegenden fünf Jahre ein, erneut beeinflusst durch eine Vielzahl von Faktoren, so Gibson Shipbrokers in einem Halbjahresrückblick. US-Präsident Trumps Handelspolitik war für einen Großteil der Volatilität verantwortlich, hinzu kamen Unsicherheiten durch die Geopolitik, internationale Beziehungen, Konflikte, Regulierung und Dekarbonisierung. Vor dem Hintergrund der höheren OPEC+-Ölproduktion (+1 % Ölexporte gegenüber dem ersten Halbjahr 2024) und des geopolitischen Gegenwinds lagen die Ölpreise im Durchschnitt bei 70,8 USD/Barrel (9 USD/Barrel niedriger als im Vorjahr) und bewegten sich in einer breiten Spanne von 60 bis 82 USD/Barrel.

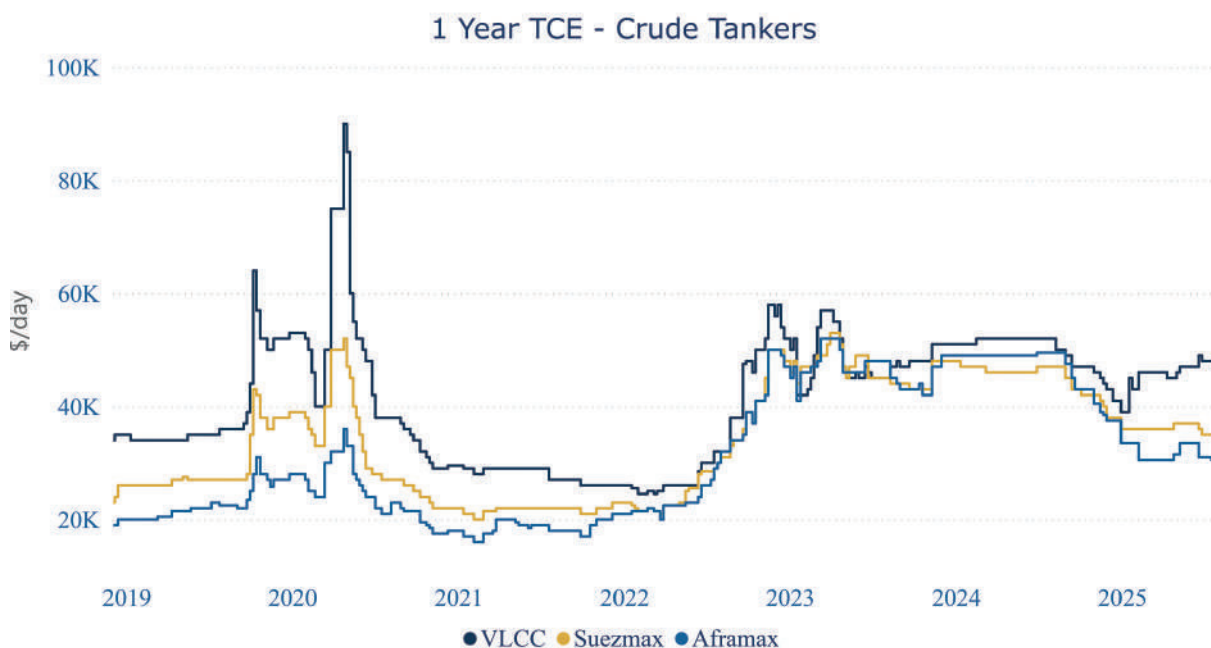
Das Rohöltankersegment erlebte ein schwaches erstes Quartal 2025. Der erwartete stärkere Wintermarkt trat nicht ein. Die Charraten lagen im ersten Halbjahr 2025 trotz der deutlichen Reduktion seit der Jahresmitte 2024 noch auf einem historisch sehr hohen Niveau. Per Juni 2024 lagen die Zeitcharterraten\* für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegmente maximal leicht über dem Niveau zu Jahresbeginn 2025:

| Größe       | Juni 2025<br>USD/Tag | Januar 2025<br>USD/Tag | Veränderung<br>in % |
|-------------|----------------------|------------------------|---------------------|
| MR2 Product | 21.200               | 23.000                 | -7,8                |
| SUEZ        | 36.400               | 36.000                 | +1,1                |

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



## Zeitcharrerraten-Entwicklung Crude Tanker bis Juni 2025\*



\* Quelle: BRS Tanker Monthly Report, July 25, Issue 4 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

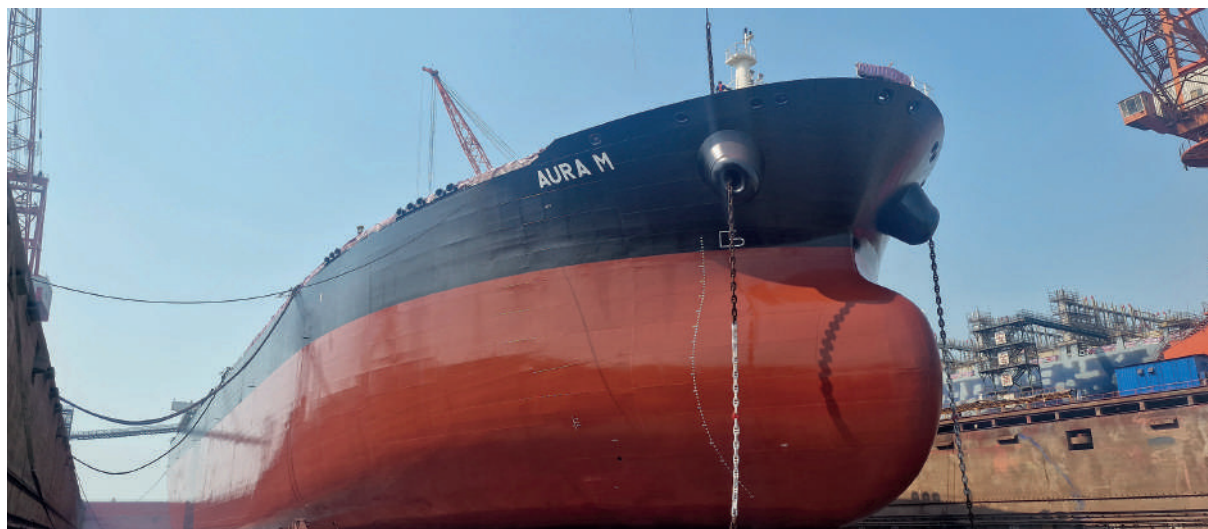
Die globale Crude-Tanker Flotte (VLCC, Aframax, Suezmax und Panamax) setzte sich per Juni 2025 aus 2.356 Schiffen mit 468 Mio. DWT zusammen, davon waren 694 Suezmaxe. Im ersten Halbjahr 2025 wurden 19 Schiffe in den Markt geliefert, fünf Einheiten wurden im gleichen Zeitraum verschrottet. Das durchschnittliche Flottenalter in den für die HAMMONIA Schiffs-holding AG relevanten Teilsegmenten liegt mittlerweile bei fast 13 Jahren. Ältere Schiffe sind weniger attraktiv für Oilmajors und bedienen unter anderem Länder, die den US/EU Sanktionen nicht folgen (teilweise als Shadow Fleet bezeichnet). Im ersten Halbjahr 2025 wurden 47 Crude Tanker neu bestellt, mit 37 Einheiten zumeist Suezmaxe. Entsprechend hat sich das Orderbuch-Flottenverhältnis bei Suezmaxen auf ca. 17 % erhöht.

Die Neubaupreise haben sich in 2025 durchweg verringert, liegen aber immer noch auf einem ähnlichen

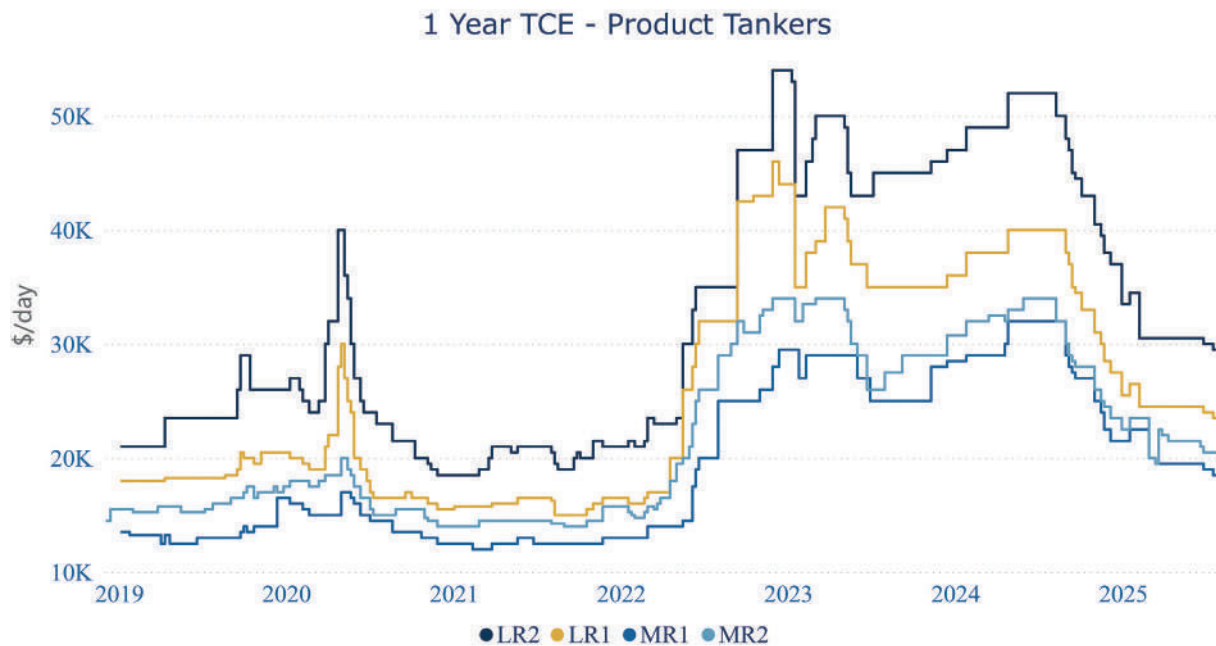
Niveau wie in der ersten Hälfte des Jahres 2024. Mit Ausnahme der VLCC-Schiffe, bei denen die Preise für moderne gebrauchte Schiffe stabil geblieben sind, nahmen die Preise für fünf Jahre alte Tanker in Abhängigkeit des Schiffstyps um 7 bis 13 % ab. Im Suezmax Segment lag der Neubaupreis per Juni 2025 bei 87 Mio. USD, der Secondhandpreis für ein fünf Jahre altes Schiff betrug 78 Mio. USD. Der Durchschnittswert der letzten 20 Jahre für fünf Jahre alte Suezmaxe liegt bei 60,4 Mio. USD.

### Produktentankermarkt

Im MR-Segment fiel die Entwicklung der Charrerraten im ersten Halbjahr 2025 deutlich schwächer aus als in den beiden Boom-Vorjahren. Der Rückgang der Charter-raten zeigte sich ausgeprägter als bei den Crude Tankern. Im zweiten Quartal 2025 stabilisierten sich die Charrerraten:



## Zeitcharrerraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis Juni 2025\*



\* Quelle: BRS Tanker Monthly Report, July 25, Issue 42 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Bis inklusive Juni 2025 belief sich die globale Produktentankerflotte auf 3.242 Einheiten mit 193 Mio. DWT, davon waren 1.870 MR2-Einheiten. Neu in den Markt geliefert wurden bis Juni 2025 69 Schiffe, mehrheitlich im LR2- und MR2-Segment. Verschrottet wurden 9 Einheiten. Insbesondere im Produktentankersegment ist die Flotte sehr alt. Im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 sind fast die Hälfte aller Schiffe älter als 15 Jahre, gemessen an der dwt-Tonnage rund 38 %. Neu geordert wurden im ersten Halbjahr 2025 29 Produktentanker, wovon 22 MR2 Einheiten sind. Das Orderbuch-Flottenverhältnis im MR2 Segment liegt per Juni 2025 bei rund 15 %.

Die Neubaupreise für MR2 Einheiten lagen per Juni 2025 bei 50 Mio. USD, der Secondhandpreis für ein fünf Jahre altes Schiff betrug 40 Mio. USD. Der Durchschnittswert der letzten 20 Jahre für fünf Jahre alte MR2 Einheiten liegt bei 33,4 Mio. USD.

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)

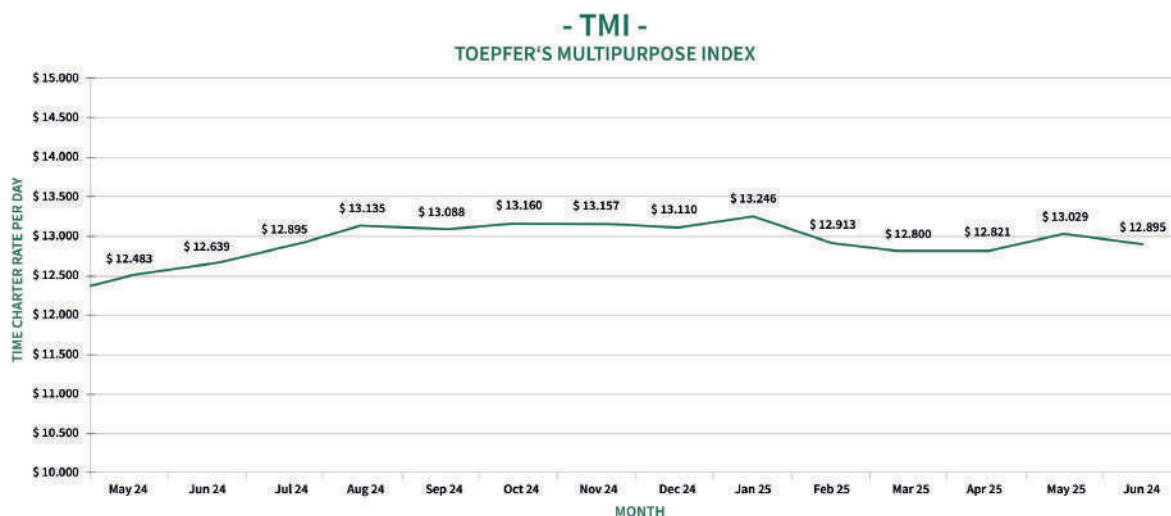
Der Multipurposemarkt (MPP) ist mit dem Containerschiffmarkt korreliert, weist aber eine geringere Volatilität auf. Die Unberechenbarkeit des geopolitischen Umfelds in Verbindung mit dem US-Handelsstreit hat im ersten Halbjahr 2025 zunächst die MPP-Charterraten und auch die Marktstimmung belastet. Die Ungewissheit hinsichtlich der Einführung und Höhe von Einfuhrzöllen in die USA sowie die angekündigten US-Hafengebühren für Betreiber von in China

gebauten Schiffen hatten eine abwartende Haltung der Akteure auf dem MPP-Markt zur Folge. Ab April 2025 zog der Toepfer's Multipurpose Index (TMI) wieder an, gestützt durch die angekündigte Entschärfung der Regelungen zu US-Hafengebühren, wodurch der überwiegende Teil der MPP-Flotte hiervon nicht länger betroffen sein sollte. Im Juni 2025 folgte ein leichter Rücksetzer um 1,0 %. Die Zeitcharter (basierend auf einer kurzfristigen Charter von 6 bis 12 Monaten für ein 12.500 DWT MPP-Schiff) lag per Juni 2025 mit 12.895 USD/Tag unter dem Niveau zu Jahresbeginn von 13.246 USD/Tag.

Gleichzeitig blieben die Neubau- und die Secondhandpreise stabil. Per Mai 2025 lag ein neu gebautes MPP-Schiff mit einer Tragfähigkeit von 12.500 dwt und 500 Tonnen unverändert bei 31,5 Mio. USD, am Markt für gebrauchte Schiffe wurde ein zehn Jahre altes Schiff (12.500 dwt, 240/360 Tonnen Tragfähigkeit) für 16 Mio. USD gehandelt.



## Zeitcharterraten-Entwicklung MPP-Segment bis Juni 2025\*



\* Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

### 1.2.2 Geschäftsverlauf

#### MS „HAMMONIA BALTICA“

Ende März 2025 konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG gemeinsam mit ihren norwegischen Partnern für das Containerschiff MS „HAMMONIA BALTICA“ eine zweijährige Anschlusscharter unmittelbar nach Rücklieferung aus der bestehenden Charter vereinbaren. Seit 01. August 2025 wird das Schiff bei Maersk zu 25.000 USD/Tag abzgl. 1,75% Kommissionen für eine Laufzeit von mindestens 23 Monaten (maximal 26 Monate) beschäftigt. Es besteht eine Verlängerungsoption für weitere 12 Monate zu 35.000 USD/Tag (+/- 30 Tagen).

#### MS „LUTETIA“

Für das MS „LUTETIA“ konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG beim bisherigen Charterer CMA CGM frühzeitig eine Anschlusscharter im Sinne einer „less-for-longer“-Struktur abschließen. Die bisherige Chartervereinbarung hatte eine Laufzeit bis mindestens 11. Februar 2026 und maximal 11. Juni 2026. Diese Laufzeit konnte im Rahmen der Anschlusscharter bereits jetzt – trotz des langen Vorlaufes – um mindestens drei Jahre verlängert werden. Im Gegenzug wurde zwar eine geringere Charrate vereinbart. Die durch die langfristige Anschlusscharter gewonnene Cash Flow-Stabilität war allerdings ein wichtiger Baustein, damit die Refinanzierung der Anfang 2026 fällig werdenden Ballonrate des zur Finanzierung aufgenommenen Darlehens schon jetzt vorgenommen werden konnte, zusammen mit der Finanzierung der anstehende Klasedockung.

Teil der Vereinbarungen zur Anpassung der Charter ist, dass das Schiff auf Kosten des Charterers vom aktuellen Fahrtgebiet Westafrika-Mittelmeer nach China gebracht wird, wo die Dockung deutlich günstiger durchgeführt werden kann. Im Gegenzug wird zusätzlich zu den Standardarbeiten im Rahmen der Dockung ein Austausch des Bugwulstes erfolgen (sowie später

im Jahr des Propellers), um die Kraftstoffeffizienz des Schiffes zu verbessern.

Die verlängerte Laufzeit der Charter startet erst nach Abschluss der Dockung, derzeit geplant gegen Ende Oktober 2025, sodass mit knapp einem Jahr Vorlauf, ausgehend von der bisherigen Maximumperiode, eine Charterverlängerung von 33 Monaten – verglichen mit der bisherigen Minimumperiode – erreicht wurde.

Auf dieser Basis wurde der bestehende Restsaldo der aktuellen Finanzierung sowie die Kosten für Dockung und Umbau des Schiffes fristenkongruent mit der neuen Charterlaufzeit refinanziert. Die neue Finanzierung wurde zudem über ein Zinssicherungsinstrument gegen einen Anstieg der Marktzinsen abgesichert, während gleichzeitig die Chance auf Vorteile aus fallenden Marktzinsen erhalten wurde.

#### Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“

Die Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ haben im ersten Halbjahr 2025 durchschnittlich ca. 4.300 USD/Tag je Schiff (erstes Halbjahr 2024: ca. 10.000 USD/Tag je Schiff) aus dem Profit Split zusätzlich zur Floor Rate verdient.

Hinsichtlich des Schadensersatzes, den die Gesellschaft gegenüber dem griechischen Reparaturbetrieb geltend macht für die erheblichen Verzögerungen bei der Tankneubeschichtung im Jahr 2022, hat sich gegenüber dem Geschäftsbericht 2024 keine Veränderung ergeben.

#### MT „AURA M“

Die bestehende Leasingfinanzierung für den Suezmax-Tanker AURA M endete im April 2025. Die HAMMONIA Schiffsholding AG konnte nach intensiver Suche eine attraktive Refinanzierung unter strikter Begrenzung jeglicher Rückgriffsrechte auf die HHX mit einer Laufzeit von fünf Jahren vereinbaren, so dass der weitere



Betrieb des Schiffes auch finanzierungsseitig langfristig gesichert ist. Auf Basis des derzeit hohen Schiffswertes ist es gelungen, eine höhere Refinanzierung abzuschließen, so dass der HAMMONIA Schiffsholding AG netto erhebliche liquide Mittel zufließen. Parallel mit der Ablösung des Schiffes beim bisherigen Leasinggeber haben wir die Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter in Höhe von jeweils rund 8,6 % für insgesamt nur ca. 5,0 Mio. USD abgekauft, womit die HAMMONIA Schiffsholding AG nun alleinige Gesellschafterin des Schiffes ist. Mit dem bisherigen Drittgesellschafter wurde ein fairer Wert für das im Schiffswert gebundene Eigenkapital verhandelt, den auch die HAMMONIA Reederei als weiterer Mitgesellschafter für ihren Anteil akzeptiert hat. Im Zuge dieser Transaktion erfolgte ebenso der Wechsel in die vorteilhafte Tonnagesteuer, so dass zukünftige Gewinne aus Betrieb und Verkauf nahezu steuerfrei vereinnahmt werden können. In steuerlicher Hinsicht erfolgt ein teilweiser Verbrauch der bestehenden Verlustvträge in der Körperschaftssteuer und Gewerbesteuer.

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.

### 1.2.3 Beteiligungen

Zum 30. Juni 2025 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an neun aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG mit der MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT, Baujahr 2020), 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/Heavy Lift-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.-<br>30.06.2025 | 01.01.-<br>30.06.2024 | Verän-<br>derung |
|-----------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Umsatzerlöse                                  | 30                    | 37                    | -7               |
| Sonstige betriebliche Erträge                 | 607                   | 280                   | 327              |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen            | -1.616                | -260                  | -1.356           |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge          | 179                   | 126                   | 53               |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen              | -2                    | -2                    | 0                |
| Steuern vom Einkommen und Ertrag              | -185                  | 0                     | -185             |
| Periodenfehlbetrag (i.Vj. Periodenüberschuss) | -987                  | 181                   | -1.168           |

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im ersten Halbjahr 2025 ausschließlich Kurserträge.

Der Posten sonstige betriebliche Aufwendungen betrifft im ersten Halbjahr 2025 in Höhe von 1.431 TEUR Kursaufwendungen (Vorjahresvergleichszeitraum: 95 TEUR) und im Übrigen die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus Darlehen an verbundene Unternehmen (166 TEUR) und der Anlage liquider Mittel (7 TEUR).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag resultieren aus steuerlichen Gewinnzuweisungen im Rahmen der im April 2025 erfolgten Übertragung der AURA M zwischen zwei Tochterunternehmen.

Insgesamt hat die HAMMONIA Schiffsholding AG im ersten Halbjahr 2025 einen Periodenfehlbetrag in Höhe von -986 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: Periodenüberschuss in Höhe von 181 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.-<br>30.06.2025 | 01.01.-<br>30.06.2024 | Verän-<br>derung |
|----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit          | 73                    | -109                  | 182              |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit             | -871                  | 4.553                 | -5.424           |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit            | 0                     | 0                     | 0                |
| Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel | -798                  | 4.444                 | -5.242           |
| Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel   | -100                  | 19                    | -119             |
| Liquide Mittel am Anfang der Periode               | 2.798                 | 1.115                 | 1.683            |
| Liquide Mittel am Ende der Periode                 | 1.900                 | 5.578                 | -3.678           |

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 73 TEUR aus (Vergleichszeitraum des Vorjahres: -109 TEUR).

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Kapitalrückzahlungen von Beteiligungsunternehmen (12.726 TEUR) sowie erhaltenen Ausschüttungen (1.431 TEUR) und Zinsen (125 TEUR) abzüglich Auszahlungen für die Einzahlung von Kommanditkapital (8.975 TEUR) und Auszahlungen für die Hingabe von Darlehen an ein Tochterunternehmen (6.178 TEUR).

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf -798 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 30. Juni 2025 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 1.900 TEUR.



### 1.2.4.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 30. Juni 2025 im Vergleich zum 31. Dezember 2024 wie folgt dar:

|                                               | 30.06.2025    |            | 31.12.2024    |            | Veränderung   |
|-----------------------------------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                                               | in TEUR       | in %       | in TEUR       | in %       | in TEUR       |
| <b>Vermögen</b>                               |               |            |               |            |               |
| Finanzanlagevermögen                          | 51.856        | 83         | 56.129        | 88         | -4.273        |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 8.901         | 14         | 4.832         | 8          | 4.069         |
| Liquide Mittel                                | 1.900         | 3          | 2.798         | 4          | -898          |
| Rechnungsabgrenzungsposten                    | 15            | 0          | 27            | 0          | -12           |
|                                               | <b>62.672</b> | <b>100</b> | <b>63.786</b> | <b>100</b> | <b>-1.114</b> |
| <b>Kapital</b>                                |               |            |               |            |               |
| Eigenkapital                                  | 59.719        | 96         | 60.706        | 96         | -987          |
| Rückstellungen                                | 2.707         | 4          | 2.836         | 4          | -129          |
| Verbindlichkeiten                             | 246           | 0          | 244           | 0          | 2             |
|                                               | <b>62.672</b> | <b>100</b> | <b>63.786</b> | <b>100</b> | <b>-1.114</b> |

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 30. Juni 2025 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften sowie die Beteiligung an vier Kapitalgesellschaften mit langfristig eingearbeiteten Schiffen. Es umfasst zum 30. Juni 2025 im Wesentlichen Beteiligungen an neun Schifffahrtsgesellschaften.

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2024 resultiert in Höhe von -4.017 TEUR aus Kapitalrückzahlungen und in Höhe von -7.926 TEUR aus Darlehensrückzahlungen der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG aufgrund des im April 2025 erfolgten Verkaufs des Tankschiffes an eine Schwester-gesellschaft. Weitere -1.275 TEUR ergeben sich aus Liquiditätszahlungen zweier weiterer Tochtergesellschaften (ARTEMIS & ATHENE), denen zum Stichtag des Zwischenabschlusses noch keine realisierten Gewinnansprüche gegenüberstanden. Diese gelten erst zum kommenden Bilanzstichtag des Beteiligungsunternehmens als realisiert. 8.975 TEUR betreffen Einzahlungen in die neu gegründete MS „AURA M“ GmbH & Co. KG. Weitere Veränderungen betreffen Kapitalrückzahlungen u.a. aufgrund von Ansprüchen auf Kapitalertragsteuer.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen eine Tochtergesellschaft aufgrund der Übertragung von Darlehenssowie im Übrigen Steuererstattungsansprüche.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 30. Juni 2025 ein Eigenkapital in Höhe von 59.719 TEUR aus. Es verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 durch den im ersten Halbjahr 2025 erwirtschafteten Periodenfehlbetrag um 987 TEUR.

Die Rückstellungen verminderten sich aufgrund der Veränderung der Wechselkurse gegenüber dem 31. Dezember 2024. Sie betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen zum 30. Juni 2025 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (18 TEUR) und Verbindlichkeiten gegenüber einem verbundenen Unternehmen aus Darlehen (228 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 Internationale Währungsfonds (IWF) hat in seinem jüngsten „World Economic Outlook“ aus Juli 2025 seine Prognose für das Weltwirtschaftswachstum auf 3,0 % für 2025 (+0,2 Prozentpunkte gegenüber April) sowie auf 3,1 % für 2026 (+0,1 Prozentpunkte gegenüber April) erhöht. Hierin berücksichtigt sind eine über den Erwartungen liegende Vorverladung in Erwartung



höherer Zölle, niedrigere durchschnittliche effektive US-Zollsätze als im April 2025 angekündigt, eine Verbesserung der finanziellen Bedingungen (u.a. aufgrund eines schwächeren US-Dollars) sowie eine fiskalische Expansion in einigen wichtigen Ländern. Die globale Gesamtinflation taxiert der IWF auf 4,2 % in 2025, gefolgt von 3,6 % in 2026. Risiken in diesem Ausblick bestehen vor allem in einem Anstieg effektiver Zollsätze (hierin noch nicht berücksichtigt war der Anfang Juli 2025 vereinbarte Zoll-Deal zwischen den USA und der EU) und geopolitischen Spannungen, welche die Lieferketten stören und Rohstoffpreise steigern. Der IWF nimmt für das Welthandelsvolumen (Waren und Dienstleistungen) für 2025 ein Wachstum von 2,6 % und für 2026 von 1,9 % an. Für 2025 entspricht dies gegenüber dem letzten Ausblick aus dem April 2025 einer Aufwärtskorrektur von 0,9 Prozentpunkten, getragen von der Vorverlegung einiger Handelsströme angesichts der erhöhten handelspolitischen Unsicherheit und in Erwartung strengerer Handelsbeschränkungen.

Diese Effekte dürften im zweiten Halbjahr 2025 nachlassen, jedoch bis 2026 spürbar bleiben.

Die WTO erwartet für 2025 nun ein Wachstum des Welthandels (Waren) von 0,9 % und revidierte damit die im April 2025 abgegebene Prognose eines Rückgangs von -0,2 %. Die Aufwärtskorrektur basiert maßgeblich auf der Vorwegnahme von Importen in die USA sowie verbesserten makroökonomischen Bedingungen. Dennoch würden höhere Zölle (inklusive den Anfang August 2025 in Kraft getretenen) den Welthandel im zweiten Halbjahr 2025 und in 2026 dämpfen. Für das kommende Jahr 2026 nimmt die WTO nur noch ein geringeres Handelswachstum von 1,8 % statt zuvor 2,5 % an.

Noch hat sich am Status Quo im Roten Meer nichts verändert. BIMCO rechnet damit, dass eine Rückkehr zu einer normalen Route durch das Rote Meer und den Suez Kanal die Schiffsnachfrage im Containersegment um 10 % reduzieren würde.



### Containerschiffmarkt

Nach wie vor veranlassen ein starker Chartermarkt und stabile Frachtströme in Verbindung mit anhaltenden Umleitungen über das Kap der Guten Hoffnung die Reedereien dazu, ältere Tonnage zu behalten. Im Juli 2025 zeigten sich die Charraten (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter) gegenüber dem Vormonat weiter stabil bis leicht erhöht (in den für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegmenten jeweils rund +1 %). Die weltweite Containerflotte setzte sich per 1. August 2025 aus 7.360 Schiffen mit 32,8 Mio. TEU zusammen, davon stellten 154 Einheiten mit 1,3 Mio. TEU Neubaulieferungen der ersten sieben Monate des laufenden Jahres dar. Verschrottet wurden nur zehn Einheiten mit etwas mehr als 8.000 TEU. Neu geordert wurden im gleichen Zeitraum 245 Einheiten mit 2,4 Mio. TEU, womit das Orderbuch-Flottenverhältnis weiter auf 30,4 % gestiegen ist.

Die in den Markt kommende hohe Neutonnage wird Branchenprognosen nach bis 2028 zu einer durchschnittlichen Überkapazität von rund 27 % führen. Zwar können unvorhergesehene Schocks diese Erwartungen beeinträchtigen, doch deutet die mittelfristige Entwicklung eindeutig auf einen anhaltenden strukturellen Druck auf die globale Containerschiffahrt hin. Analysten rechnen damit, dass die Rentabilität im Jahr 2028 ihren Tiefpunkt erreichen wird.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat das eigene Exposure im Containersegment bereits im Jahr 2023 durch die Reduzierung der Beteiligung an der HAMMONIA BALTICA begrenzt, ohne etwaige Marktchancen vollständig aufzugeben. Davon profitiert die HAMMONIA Schiffsholding AG bei diesem Schiff aktuell durch den attraktiven Neuabschluss einer zweijährigen Charter mit Maersk. Daneben ist die HAMMONIA Schiffsholding AG in diesem Segment nur noch durch die LUTETIA investiert, für die kürzlich eine dreijährige Verlängerung bei CMA CGM geschlossen werden konnte.

### Tankschiffmarkt

Per Juli 2025 zeigten sich die Charraten (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter; Eco) in allen Tankersegmenten gegenüber dem Vormonat weitestgehend rückläufig, nur im VLCC-Segment hielten sie sich stabil. Im für die Gesellschaft relevanten Suezmax-Segment ergab sich ein Rückgang von knapp 4 %. Der im Juni 2025 intensivierte Konflikt im Mittleren Osten hatte nur kurzfristig einen starken Effekt auf die Tankermärkte und Charraten.

Angebotsseitig bleiben die Fundamentaldaten für Suezmax Schiffe günstig. Zwar werden 29 Schiffe in den Markt geliefert, doch steht dem mildernd die alternde Flotte gegenüber. 25 Suezmaxe werden dieses Jahr 20 Jahre alt, 20 % sind der grauen Flotte zuzurechnen. Per Juli 2025 summierte sich das Orderbuch für Suezmax-Schiffe auf 135 Einheiten, was einem Flotten-Orderbuch-Verhältnis von 16 % entspricht. Mit 40 bestellten Einheiten bis Juli 2025 stellen Suezmaxe bei den Neubauordern dieses Jahr das beliebteste Tankersegment dar. BRS Shipbrokers führt dies auf die Annahme zurück, dass Suezmaxe möglicherweise

Ladungsströme sowohl von Aframax-Tankern als auch von VLCC-Tankern übernehmen könnten.

Segmentübergreifend ist bis ca. 2027 mit einem weiteren Anstieg des Flottenwachstums zu rechnen, da bis hierin die Neubaubestellungen der letzten Boomjahre ausgeliefert werden. Im Anschluss ist ein wieder absinkendes Flottenwachstum anzunehmen, da die Verschrottung alter Tonnage unweigerlich zulegen wird. Die Neubaubestelldynamik hat BRS Shipbrokers zu Folge in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres bereits deutlich nachgelassen. Waren im gleichen Zeitraum in den Jahren 2023 und 2024 bereits 187 bzw. 378 Einheiten bestellt worden, nahmen die Neubauordern von Januar bis Juli 2025 auf 88 Einheiten mit etwas über 34.000 DWT ab. Damit wurden die Durchschnittswerte der letzten fünf und auch zehn Jahre deutlich unterschritten, was auf eine Abkühlung des Segments hindeutet.

Nachfrageseitig hat die OPEC+ die Ölproduktion im zweiten Quartal 2025 bis Juli 2025 um 400.000 Barrel/Tag erhöht, gefolgt von einer für August 2025 geplanten Erhöhung um 500.000 Barrel/Tag. Marktexperten von Maritime Strategies International sehen darin in Verbindung mit zusätzlichem Angebot aus Latein- und Nordamerika ein Potential für eine Überversorgung mit Öl und damit Druck auf die Ölpreise, was aber aufgrund des höheren Frachtvolumens typischerweise positiv für den Tankersektor ist.

### Produktentankermarkt

Im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 lag die Charrate im Juli 2025 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter) im Vormonatsvergleich rund 3 % niedriger. Der für den Profit-Split der beiden Produktentanker relevante MR Atlantic Basket (für eine theoretische Atlantik-Rundreise) hat bis Anfang August 2025 jahresdurchschnittlich 23.239 USD/Tag verdient, im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es deutlich höhere 34.110 USD/Tag gewesen.

Trotz dieser Rückgänge bleiben MR2-Einheiten attraktiv für Investoren. Sie machen fast ein Viertel der gesamten Neubauordern im Tankschiffsegment bis Juli 2025 aus. Die bestellenden Unternehmen würden zu mehr als 50 % aus Asien stammen und eine beträchtliche Anzahl von Schiffen wird für chinesische Eigner in chinesischen Werften gebaut. Dies könnte Überkapazitäten zur Folge haben.

### Multipurposemarkt (MPP)

Im August 2025 lag die Zeitcharter (basierend auf einer kurzfristigen Charter von 6 bis 12 Monaten für ein 12.500 DWT MPP Schiff) mit 12.818 USD/Tag auf dem Niveau von Juni 2025. Toepfer hob hervor, dass der Beginn der Sommersaison mit einem Rückgang der Referenz-Chartertransaktionen zusammenfiel. Toepfers Prognose für die weitere Ratenentwicklung lautet auf einen leichten Zuwachs von 1,6 % in sechs Monaten bzw. ein Plus von 2,9 % in einem Jahr. Die Neubaubestellung von MPP-Schiffen werde derzeit durch einen Anstieg von Bestellungen für Container-Feeder-Schiffe

und damit einer knappen Kapazität an Neubauplätzen eingeschränkt.

#### HAMMONIA Schiffsholding AG

Wie zuvor dargestellt, konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG für das Containerschiff LUTETIA eine mindestens dreijährige Anschlussbeschäftigung im Sinne einer ‚less-for-longer‘-Struktur abschließen sowie eine attraktive Refinanzierung mit einer Laufzeit von drei Jahren vereinbaren. Diese hat aufgrund bestehender Verlustvorträge in der Tochtergesellschaft keine Auswirkungen auf das Jahresergebnis 2025 der HAMMONIA Schiffsholding AG.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG konnte sich jüngst mit einem Minderheitsanteil an dem Ankauf von zwei 8.200 TEU Containerschiffen beteiligen. Dieses Projekt wurde durch einen Kunden des Vertragsreeders initiiert. Die vom Kunden gemanagten Fonds halten die Mehrheit an dem Projekt. Bei den Schiffen handelt es sich um zwei 2006 gebaute 8.200 TEU Containerschiffe mit Scrubbern, die aus einem längeren Arrest infolge von Sanktionen gegen den bisherigen Eigentümer kommen. Daher wurden die Schiffe nach Übernahme durch die neuen Gesellschafter zunächst in die Türkei verholt, um den bestehenden Wartungsstau abzubauen und eine Klassedocking durchzuführen. Im Anschluss werden beide Schiffe in eine mindestens 24 Monate dauernde Zeitcharter mit MSC angeliefert. Der Charterer hat zudem diverse Optionen nach Ablauf der Initialperiode. Die vereinbarte Charterhöhe sichert selbst im schlechtesten Szenario (Verschrottung nach 36 Monaten Charter) eine interne Rendite von knapp 8% p.a. Im wahrscheinlichsten Szenario wird eine deutlich zweistellige interne Rendite erzielt, so dass das Investment von jeweils USD 1 Mio. eine attraktive Anlagemöglichkeit für vorhandene Liquidität der Gesellschaft darstellt.

Für das Jahr 2025 wird nach wie vor mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Die im Geschäftsbericht 2024 auf Seite 26 abgegebene Prognose für das Geschäftsjahr 2025 grenzt der Vorstand anlässlich der vorliegenden Halbjahreszahlen 2025 auf eine Bandbreite von 0,3 Mio. EUR bis 5,0 Mio. EUR ein, bislang hatte die Prognose auf eine Bandbreite von 0,3 Mio. EUR bis 8,0 Mio. EUR gelaute.

Dies wird größtenteils aus der nun 100%igen Beteiligung an der AURA M sowie der 24,5%igen Beteiligung an der HAMMONIA BALTICA gespeist. Die Produktentanker „ARTEMIS“ und „ATHENE“ werden in 2025 aufgrund noch bestehender Verlustvorträge sowie der Dockung eines der beiden Schiffe voraussichtlich keinen Ergebnisbeitrag liefern. In diesem Zusammenhang wurde die Entwicklung des Profit Splits bewusst konservativ geplant. Diese Aussage ist im Übrigen auch für die Planung der AURA M zutreffend.

Die Profit Split-Vereinbarungen können daher möglicherweise zu weiteren Ergebnisbeiträgen führen. Allerdings ist aufgrund der aktuell herrschenden großen Unsicherheit aufgrund der geopolitischen Entwicklungen und möglicher neuer Handelsbarrieren sowie einer drohenden Eintrübung der Weltwirtschaft die Entwicklung kaum

prognostizierbar. Hieraus resultiert auch die angegebene Bandbreite der Ergebnisprognose. Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft wird ein leichter Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit erwartet. Der Vorstand geht 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 2024, Seite 27 ff. verwiesen.

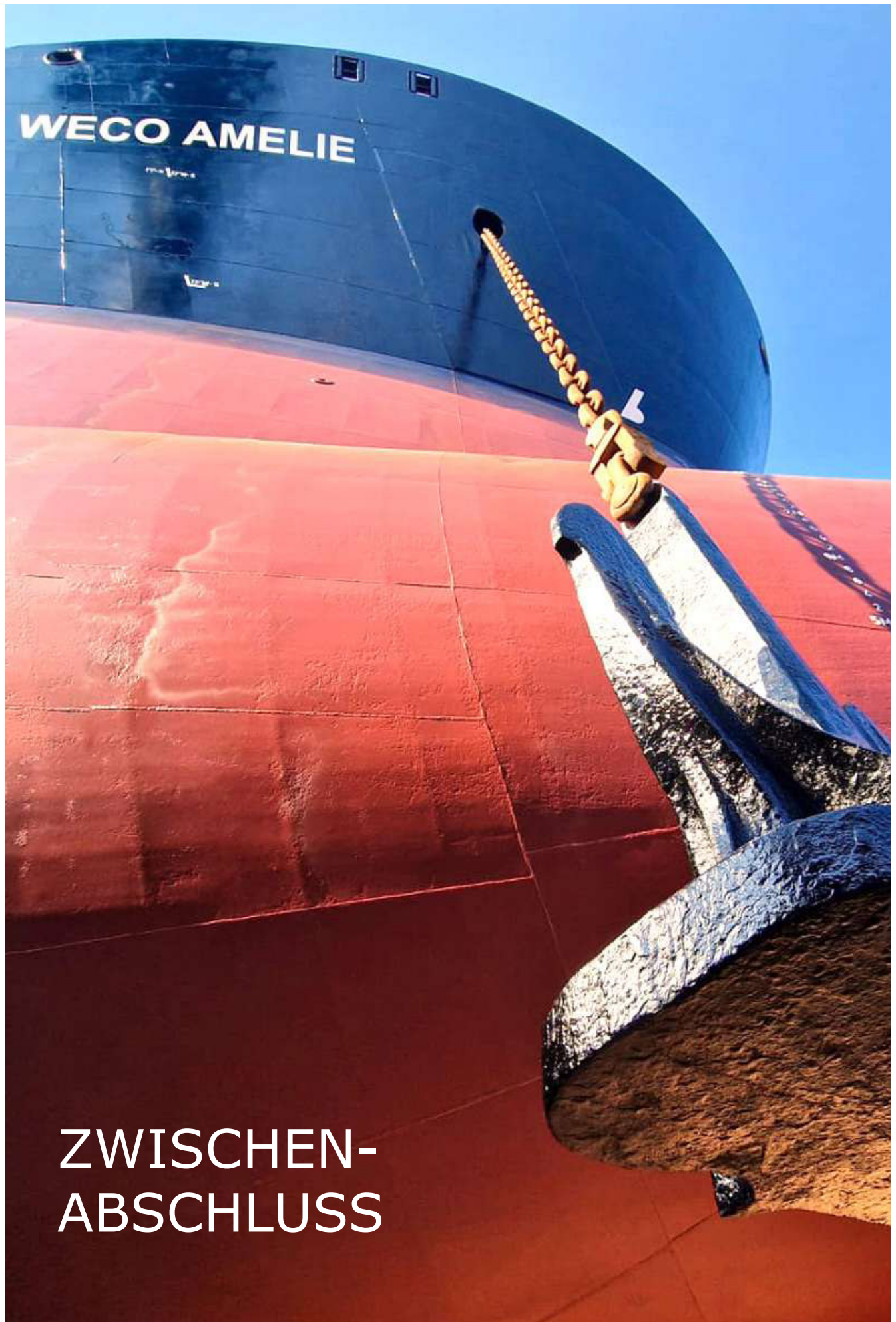
Seit dem 31. Dezember 2024 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben.

#### **1.3.3 Chancenbericht**

Für die Darstellung der Chancensituation wird auf den Geschäftsbericht 2024, Seite 30 f. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2024 haben keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Chanceneinschätzung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben.





ZWISCHEN-  
ABSCHLUSS

# 2 Zwischenabschluss

## 2.1 BILANZ

### 2.1.1 Aktiva

|                                                                                | 30.06.2025<br>EUR    | 31.12.2024<br>EUR    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>                                                       |                      |                      |
| <b>Finanzanlagen</b>                                                           | <b>51.855.829,73</b> | <b>56.129.066,41</b> |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                          | 47.952.636,52        | 44.294.407,30        |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen                                      | 0,00                 | 7.925.825,90         |
| 3. Beteiligungen                                                               | 3.903.193,21         | 3.908.833,21         |
| <b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>                                                       |                      |                      |
| <b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>                        | <b>8.901.645,50</b>  | <b>4.832.337,69</b>  |
| 1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen                                    | 6.040.079,03         | 1.431.226,55         |
| 2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 55.816,99            | 57.031,21            |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände                                               | 2.805.749,48         | 3.344.079,93         |
| <b>II. Guthaben bei Kreditinstituten</b>                                       | <b>1.899.615,51</b>  | <b>2.797.570,76</b>  |
| <b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>                                           | <b>14.981,44</b>     | <b>27.421,93</b>     |
| <b>BILANZSUMME</b>                                                             | <b>62.672.072,18</b> | <b>63.786.396,79</b> |

## 2.1.2 Passiva

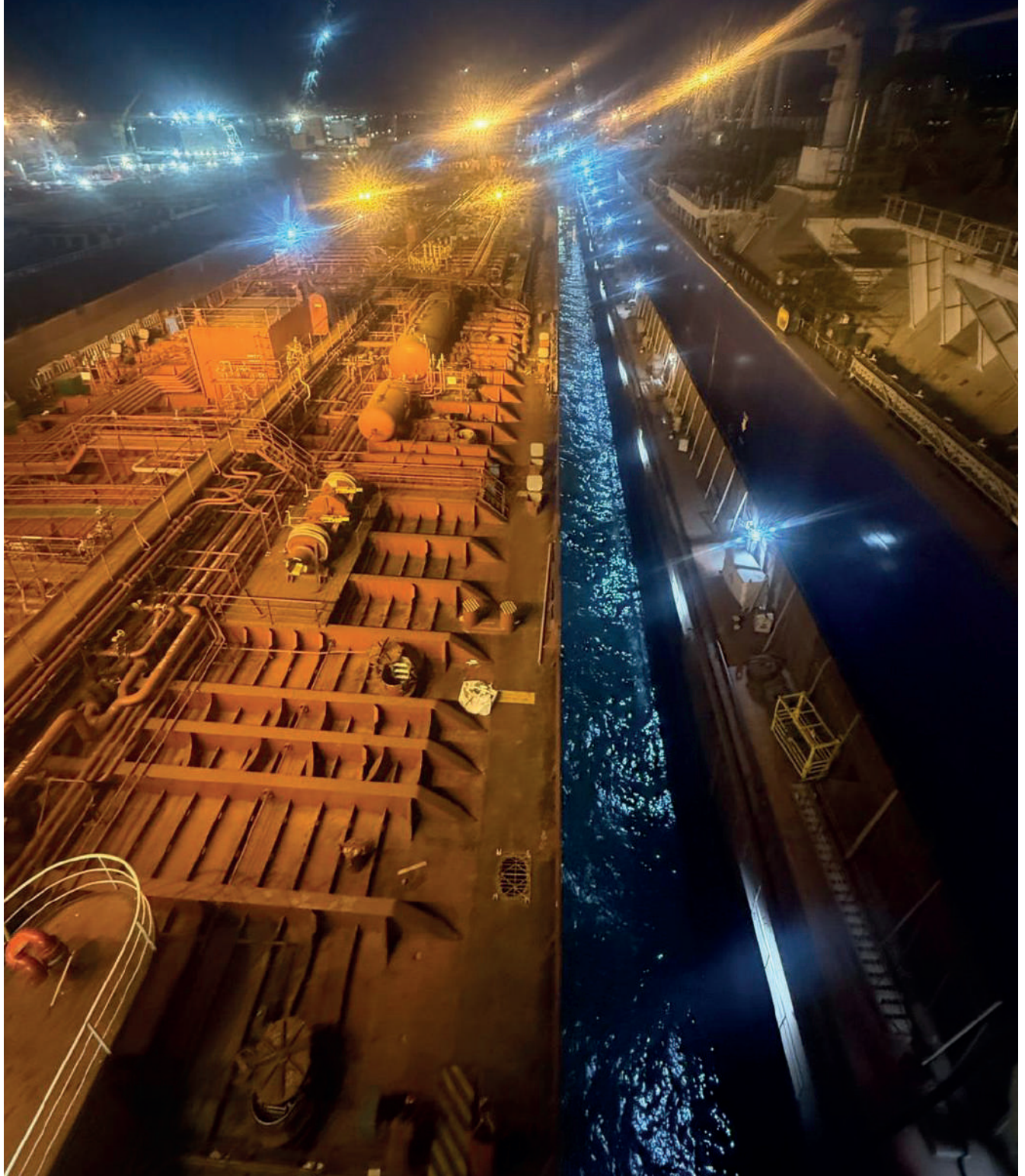
|                                                           | 30.06.2025<br>EUR    | 31.12.2024<br>EUR    |
|-----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>                                    | <b>59.719.168,49</b> | <b>60.705.622,88</b> |
| <b>I. Gezeichnetes Kapital</b>                            | <b>7.639.184,00</b>  | <b>7.639.184,00</b>  |
| <b>II. Kapitalrücklage</b>                                | <b>744.274,88</b>    | <b>744.274,88</b>    |
| <b>III. Gewinnrücklagen</b>                               |                      |                      |
| 1. Gesetzliche Rücklage                                   | 19.643,52            | 19.643,52            |
| 2. Andere Gewinnrücklagen                                 | 41.744.123,76        | 41.744.123,76        |
|                                                           | <b>41.763.767,28</b> | <b>41.763.767,28</b> |
| <b>IV. Bilanzgewinn</b>                                   | <b>9.571.942,33</b>  | <b>10.558.396,72</b> |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>                                  | <b>2.706.920,78</b>  | <b>2.836.076,00</b>  |
| 1. Steuerrückstellungen                                   | 185.600,78           | 0,00                 |
| 2. Sonstige Rückstellungen                                | 2.521.320,00         | 2.836.076,00         |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>                               | <b>245.982,91</b>    | <b>244.697,91</b>    |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen<br>und Leistungen    | 18.265,30            | 19.248,67            |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber<br>verbundenen Unternehmen | 227.717,61           | 225.449,24           |
| <b>BILANZSUMME</b>                                        | <b>62.672.072,18</b> | <b>63.786.396,79</b> |



## 2.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

|                                                                                            | 30.06.2025<br>EUR   | 31.12.2024<br>EUR   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| 1. Umsatzerlöse                                                                            | 30.390,59           | 36.788,52           |
| 2. Sonstige betriebliche Erträge                                                           | 607.274,36          | 279.719,34          |
| - davon Erträge aus der Währungsumrechnung<br>EUR 607.274,36 (i.Vj.: EUR 246.264,52)       |                     |                     |
| 3. Sonstige betriebliche Aufwendungen                                                      | 1.615.500,28        | 259.761,11          |
| - davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung<br>EUR 1.431.176,25 (i.Vj.: EUR 94.753,95) |                     |                     |
| 4. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                                                    | 179.250,09          | 126.216,49          |
| - davon aus verbundenen Unternehmen<br>EUR 165.660,10 (i.Vj.: EUR 119.930,47)              |                     |                     |
| 5. Abschreibungen auf Finanzanlagen                                                        |                     | 0,00                |
| 6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen                                                        | 2.268,37            | 2.234,12            |
| - davon aus verbundenen Unternehmen<br>EUR -2.268,37 (i.Vj.: EUR 2.234,12)                 |                     |                     |
| 7. Steuern vom Einkommen und Ertrag                                                        | 185.600,78          | 0,00                |
| 8. Ergebnis nach Steuern                                                                   | -986.454,39         | 180.729,12          |
| <b>9. Periodenfehlbetrag</b><br>(i.Vj. Periodenüberschuss)                                 | <b>-986.454,39</b>  | <b>180.729,12</b>   |
| 10. Gewinnvortrag                                                                          | 10.558.396,72       | 6.618.225,42        |
| 11. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen                                             | 0,00                | 0,00                |
| <b>12. Bilanzgewinn</b>                                                                    | <b>9.571.942,23</b> | <b>6.798.954,54</b> |

# 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 2025 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 2024 unverändert. Es wird insoweit auf die dortigen Angaben im Anhang verwiesen.

## 3.4 NACHTRAGSBERICHT/SONSTIGE ANGABEN

Nach dem Bilanzstichtag 30. Juni 2025 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 2024.

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

Hamburg, den 11. September 2025



Dr. Karsten Liebing  
Vorstand





## IMPRESSUM

### KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG  
Neumühlen 9  
D-22763 Hamburg

[www.hammonia-schiffsholding.de](http://www.hammonia-schiffsholding.de)  
[ir@hammonia-schiffsholding.de](mailto: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](http://www.betriebsart.de)

### HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG  
Neumühlen 9  
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2025