



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

HALBJAHRESFINANZBERICHT

2022

INHALT

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Zwischenlagebericht | 04 |
| ~ | Grundlagen des Unternehmens | 04 |
| | Historie | 04 |
| | Allgemeines | 04 |
| ~ | Wirtschaftsbericht | 04 |
| | Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen | 04 |
| | Geschäftsverlauf | 05 |
| | Beteiligungen | 07 |
| | Lage der Gesellschaft | 07 |
| | Ertragslage | 07 |
| | Finanzlage | 07 |
| | Vermögenslage | 08 |
| ~ | Prognose-, Risiko- und Chancenbericht | 09 |
| | Prognosebericht | 09 |
| | Risikobericht | 11 |
| | Chancenbericht | 11 |
| 2 | Zwischenabschluss | 13 |
| ~ | Bilanz | 13 |
| ~ | Gewinn- und Verlustrechnung | 15 |
| 3 | Verkürzter Anhang für den Zwischenabschluss | 17 |
| ~ | Allgemeine Angaben zum Unternehmen | 17 |
| ~ | Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Zwischenabschlusses | 17 |
| | Allgemeine Angaben | 17 |
| | Größenmerkmale | 17 |
| ~ | Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden | 17 |
| ~ | Nachtragsbericht/Sonstige Angaben | 17 |



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 übernimmt alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Schiffe der Schiffsgesellschaften.

1.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

1.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Aussichten für den Welthandel haben sich mit dem Ausbruch des Ukraine-Kriegs verdüstert. Die Welthandelsorganisation (WTO) hat ihre Wachstumsprognose für den Welthandel im April 2022 für das laufende Jahr deutlich revidiert: Statt +4,7 % wird das Welthandelsvolumen in 2022 voraussichtlich nur noch um 3,0 % zulegen, gefolgt von +3,4 % in 2023. Dabei betonte die WTO die hohe Unsicherheit dieser Prognose. Als

unmittelbarste wirtschaftliche Auswirkung des Kriegs sind die Rohstoffpreise (vor allem für Lebensmittel und Energie) stark gestiegen. Aufgrund der Tatsache, dass Russland und die Ukraine zwar nur einen geringen Anteil am Welthandel und an der Weltproduktion ausmachen, aber wichtige Lieferanten von lebenswichtigen Gütern wie Nahrungsmitteln, Energie und Düngemitteln sind, ist deren Versorgung durch den Krieg jetzt bedroht. Die WTO warnt vor den negativen Folgen des Zerfallens der Weltwirtschaft in Handelsblöcke für Wettbewerb und Innovation, wenn Länder wieder stärker auf Selbstversorgung in Produktion und Handel setzen. So könnte der Ukraine-Krieg in diesem Jahr nach Berechnungen der WTO der Weltwirtschaft bis zu 1,3 Prozentpunkte Wachstum kosten. Hinzu kommen anhaltend negative Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Welthandel. Lockdowns in China zur Vermeidung der Ausbreitung des Coronavirus (so war Chinas Finanzmetropole Shanghai zwei Monate im strikten Lockdown) störten den Seehandel erneut zu einer Zeit, als der Druck auf die Lieferketten nachzulassen schien. Zwar gab es in Shanghai zuletzt weitreichende Lockerungen, doch könnten erneute Lockdowns solcher Größenordnungen die Lieferengpässe verschärfen und den Welthandel weiter verlangsamen. Auch der Internationale Währungsfonds (IWF) hat seine Wachstumsprognose für den Welthandel zuletzt per Juli 2022 von zuvor +5,0 % auf +4,1 % gesenkt.

Nachdem dem Kieler Trade Indicator zur Folge der Welthandel im Juni noch eine leicht positive Tendenz aufgezeigt hatte (+0,4 % gegenüber dem Vormonat, preis- und saisonbereinigt), verbuchte er im Juli ein Minus von 1,7 %. Diese Entwicklung könnte noch als Schwankung und Gegenbewegung zu den Zuwächsen im Juni gedeutet werden, weshalb kein abstürzender Handel drohe. Doch eine Normalisierung der gestörten Lieferketten sei in Kürze nicht zu erwarten. Der Stau in der Deutschen Bucht summiert sich zum Berichtsstichtag auf 24 Containerschiffe, von denen einige dort schon seit etwa drei Wochen liegen. Derweil scheinen die Folgen des Lockdowns in Shanghai überstanden zu sein.

Auf Halbjahressicht sind die Charraten für fast alle Containerschiffstypen weiter auf neue Rekordwerte gestiegen:*

| Größe in TEU | Juni 2022 USD/Tag | Januar 2022 USD/Tag | Veränderung in % |
|--------------|-------------------|---------------------|------------------|
| 8.500 | 150.000 | 136.500 | +10 |
| 5.600 | 130.000 | 106.000 | +23 |
| 4.000 | 110.000 | 88.500 | +24 |
| 2.500 | 74.500 | 66.500 | +12 |
| 1.700 | 56.500 | 52.500 | +8 |
| 1.000 | 32.000 | 32.000 | 0 |

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Gegen Halbjahresende scheint jedoch der Zenit auf den Containerschiffsmärkten erreicht worden zu sein. Die Beratungsfirma Drewry geht davon aus, dass Frachtraten und Erlöse nun im Rahmen eines langsamen Abwärtstrends zurückgehen werden. Allerdings bleiben

die Hafengenpässe, welche einer der Hauptgründe für die steigenden Raten waren, bestehen. Zusätzliche Marktunsicherheiten resultieren aus Chinas Null-Toleranz-Politik im Zusammenhang mit COVID-19 und den Arbeitsverhandlungen an internationalen Häfen. Unterm Strich geht Drewry für 2022 von einem Wachstum des globalen Containerschiffahrtsmarktes um 2,3 % aus, wobei angesichts der zahlreichen gesamtwirtschaftlichen Verwerfungen Abwärtsrisiken gegeben sind.

Erstmals seit Jahren ist die Zahl der zur Verschrottung verkauften Containerschiffe im ersten Halbjahr 2022 auf null gesunken. Trotz attraktiver Verschrottungspreise (auf dem höchsten Niveau der letzten Dekade) wird alte Tonnage mit Blick auf die lukrativen Charter- und Frachtmärkte weiter verchartert. Alphaliner erwartet, dass der Verkauf von Containerschiffen zur Verschrottung besonders im zweiten Halbjahr 2022 verhalten bleiben wird und geht für das Gesamtjahr nur von einer Verschrottung von 30.000 TEU aus, die letztendlich sogar unter das niedrige 2021er Niveau von 16.500 TEU fallen könnte. Ab 2023 könnten die Risiken einer Überkapazität im Markt erneut auftauchen, wenn die erwarteten 2,3 Mio. TEU Neuablieferungen in den Markt kommen. Folglich wäre für 2023 eine Verschrottung in Höhe von 250.000 TEU möglich, weiter forciert in 2024 durch erwartete Neuablieferungen in Höhe von 2,8 Mio. TEU. (antizipierte Verschrottung: 350.000 TEU). Alphaliner betont, dass sich diese prognostizierten Verschrottungszahlen als konservativ herausstellen könnten durch den Druck der Überkapazität sowie nachteilige Auswirkungen der IMO 2023 Regulierung auf die weniger effizienten Schiffe und damit einen bedeutenden Teil der aktuellen Flotte (insgesamt 806 20 bis 25 Jahre alte Schiffe).

Folglich fiel die unbeschäftigte Flottenkapazität mit 1,1 % im Juni äußerst niedrig aus. Zugleich stieg das Orderbuch zum 30. Juni 2022 auf 7,19 Mio. TEU, was einen hohen Anteil von rund 28 % an der aktuellen Gesamtflotte ausmacht. Hiervon entfielen auf das erste Halbjahr 2022 271 bestellte Einheiten mit 1.907.835 TEU. Geliefert wurden im gleichen Zeitraum nur 73 Einheiten mit 0,42 Mio. TEU.

Im ersten Halbjahr 2022 befand sich der Tankermarkt insgesamt auf Erholungskurs und verbesserte sich nach der schlechten Performance in 2021 im Jahresverlauf 2022 zunehmend weiter. Jedoch fielen die Zuwächse je nach Sektor unterschiedlich stark aus. So haben besonders die Suezmax- und die Aframax-Märkte von der Umleitung langjähriger Handelsmuster profitiert, was zu längeren Fahrten führte.

| Größe | Juni 2022 USD/Tag | Januar 2022 USD/Tag | Veränderung in % |
|---------|----------------------|------------------------|---------------------|
| HANDY | 16.750 | 12.350 | +36 |
| MR IMO3 | 18.000 | 13.350 | +35 |
| LR1 | 19.950 | 14.000 | +43 |
| LR2 | 25.000 | 16.500 | +52 |
| AFRA | 21.000 | 16.000 | +31 |
| SUEZ | 21.500 | 18.250 | +18 |
| VLCC | 20.000 | 21.500 | -7 |

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Der Produktentankermarkt befindet sich im Aufwind, gestützt durch die zunehmenden geopolitischen Unsicherheiten, global auf historisch niedrigem Niveau befindlichen Lagerbeständen und der steigenden Nachfrage mit der mittlerweile weitestgehend überstandenen Pandemie. Exportorientierte Raffinerien haben ihre Auslastung erhöht, um die wachsende Nachfrage zu bedienen. In Folge nehmen die Seefrachtexporte und Tonnenmeilen zu, was die Spotpreise in die Höhe treibt und Fahrten verlängert. Über mehrere Routen hinweg haben die Frachtraten neue Höchstwerte erreicht (u.a. erhalten Eigentümer moderner LR1 und LR2 Tanker mehr als 50.000 und 60.000 USD/Tag). Der Ukraine-Krieg und die Notwendigkeit, den Produktfluss neu zu bestimmen (Europa kauft weiter weg, Russland verkauft Öl an weiter entfernte Ziele als Europa) und die sich erholende Nachfrage, in Kombination mit einem nur gedämpften Flottenwachstum, deuten auf eine Verschärfung des Ungleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Produktentankermarkt hin. Damit ist es wahrscheinlich, dass die Produktentankerrenten weiterhin hoch bleiben werden. In den Monaten Januar bis Mai 2022 betrug die weltweiten Exporte „sauberer“ Ölprodukte mindestens 328,2 Mio. Tonnen. Marktexperten rechnen mit einem Anstieg der Nachfrage von Schiffen zum Transport von Treibstoff in diesem Jahr um 6 %, gestützt durch Europa. Per Juni 2022 belief sich die Flotte beschichteter Produktentanker im Größenbereich 30.000 bis 119.000 dwt auf 3.275 Einheiten. Für 2022 wird die Lieferung von 98 Einheiten erwartet.

1.2.2 Geschäftsverlauf

MS „HAMMONIA BEROLINA“

Beim Containerschiff MS „HAMMONIA BEROLINA“ konnte eine Einigung bzgl. einer langfristigen Neuvercharterung zu 32.750 USD pro Tag für ca. 3 Jahre ab Mai 2022 erzielt werden.

Ebenfalls im Mai 2022 konnte das MS „HAMMONIA BEROLINA“ refinanziert werden, um auch bei diesem Schiff unmittelbar an den extrem gestiegenen Marktwerten zu partizipieren, ohne das Eigentum am Schiff aufgeben zu müssen. Die Mittel aus der Refinanzierung des MS „HAMMONIA BEROLINA“ werden für die Sicherstellung der Indienstellung der beiden Produktentanker und für die Unterdeckungen aus der vorgesehenen temporären Aussetzung der Zeitcharter im Zusammenhang mit dem Managementwechsel beim MT „AURA M“ verwendet.

MS „LUTETIA“

Das von der MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG gehaltene Schiff MS „LUTETIA“ wurde am 4. März 2022 intern an die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG („Lutetia 2.0“) verkauft und übertragen. Grundsätzlich haben sich die Beteiligungsquote (79,67 %) und die Konditionen (Vorzugskommanditkapital) der Gesellschaft an dem Schiff nicht verändert. Durch den Verkauf ist eine Hebung der bisherigen stillen Reserven erfolgt, da der am aktuellen Marktwert orientierte Verkaufspreis von ca. 44,5 Mio. USD über dem aktuellen Buchwert des Schiffes (7,24 Mio. EUR per 31.12.2021)

liegt. Dem sich hieraus ergebenden Ertrag stehen jedoch im Jahresverlauf 2022 höhere Abschreibungen auf die neuen bilanziellen Anschaffungskosten gegenüber.

Nach dem internen Verkauf konnte das MS „LUTETIA“ auf Basis des dann aktuellen Marktwertes des Schiffes refinanziert werden, ohne dass es dabei signifikante Rückgriffsrechte auf die Gesellschaft in nennenswertem Umfang gibt (z.B. kein LTV-Covenant). Dadurch konnte die Gesellschaft unmittelbar an den extrem gestiegenen Marktwerten partizipieren, ohne das Eigentum am Schiff aufgeben zu müssen.

Erwerb von zwei Produktentankern: MS „HAMMONIA ATHENE“ und MS „HAMMONIA ARTEMIS“

Die durch die Refinanzierung des MS „LUTETIA“ freigesetzten Mittel hat HHX zum Ankauf von zwei in den Jahren 2015/2016 gebauten Produktentankern mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt zu einem Ankaufpreis von insgesamt 50,5 Mio. USD verwendet. Käufer sind zwei (nahezu) 100% Tochtergesellschaften der HHX (Beteiligungsquote: 99,89 %; den Rest hält der technische Manager). Die Schiffe werden nach einem Reparaturaufenthalt, u.a. zur Klasseerneuerung, eine 5-jährige Zeitcharter auf marktüblichem Niveau mit einem dänischen Charterer antreten. Zusätzlich zur festen Charrate wurde ein Profit Split vereinbart, so dass die Gesellschaft auch an den erwarteten positiven Marktentwicklungen partizipiert.

Die Arbeiten an den Tankern umfassen auch eine hochwertige Polymerbeschichtung der Tanks, für welche der Charterer einen Charteraufschlag zahlt. Aufgrund von Force Majeure (hervorgerufen durch die außerordentliche Hitzewelle in Griechenland in den vergangenen Wochen), der unvorhersehbaren Notwendigkeit eines mehrfachen Strahlens der Ladetanks zur Erreichung der erforderlichen Oberflächenbeschaffenheit für die Neubeschichtung sowie Logistikproblemen des Farbherstellers, haben sich Mehrkosten sowie Verzögerungen im Projektablauf ergeben. Die Gesellschaft plant in Abstimmung mit dem Zeitcharterer eine Anlieferung in die Zeitcharter nunmehr spätestens Ende September 2022 bzw. Ende Oktober. Trotz der deutlich erhöhten Kosten liegen die Anschaffungskosten noch unter dem Wert vergleichbarer Second-Hand-Tonnage.

Mit den beiden Produktentankern hat sich HHX vergleichsweise junge Tonnage in einem unterbauten Markt gesichert. HHX hat sich bewusst zu dieser antizyklischen Investition entschieden, um an der zu erwartenden Erholung des Tankermarktes erfolgreich partizipieren zu können. Zudem verfügt HHX mit der 5-jährigen Charter über eine langfristige Beschäftigungssicherung, die auch eine Erfolgsbeteiligung enthält.

MT „AURA M“

Beim MT „AURA M“ wurde das zuvor durch die Seacon Ships Management Co., Limited, Qindao, China, durchgeführte technische Management am 28. Februar 2022 durch die Hammonia Energy GmbH & Co. KG übernommen. Aufgrund der sich häufenden Beschwerden des Charterers bestand eine große Gefahr einer außer-

ordentlichen Kündigung des Chartervertrages. Der Charterer war mit dem Wechsel des Managements einverstanden gewesen und hat diesen unterstützt. Mit diesem Wechsel des technischen Managements ging vertragsgemäß eine Suspendierung der Zeitcharter einher bis zum Wiedererlangen der technischen Akzeptanz durch verschiedene Oilmajors. Das Schiff wurde in diesem Zeitraum stattdessen durch Mercuria mit eigener Ladung am Spotmarkt beschäftigt.

Nachdem die notwendigen Inspektionen erfolgt sind, haben am 09. Juni 2022 verschiedene Oilmajors das Schiff in technischer Hinsicht akzeptiert. Vertragsgemäß ist das Schiff damit seit dem 16. Juni 2022 (dem Ende einer kommerziellen Reise) wieder unter der Zeitcharter beschäftigt (onhire) gewesen. Der Zeitcharterer hat allerdings die seitdem fälligen Charterraten nicht gezahlt, sondern argumentiert, dass die Voraussetzungen für den Wiedereintritt in die Zeitcharter nicht gegeben seien. Stattdessen solle das Schiff weitere Reisen auf dem Spotmarkt antreten.

Nach mehreren vorherigen Mahnungen hat die Gesellschaft am 05. August 2022 eine letzte Mahnung gestellt, verbunden mit der Ankündigung, das Schiff aus der Zeitcharter abzuziehen. Der Zeitcharterer hat daraufhin seinerseits am 09. August 2022 die Charter gekündigt. Vermutlich um eine bessere Ausgangsposition für eine zu erwartende Arbitrage zu erzielen, hat der Zeitcharterer eine aus Sicht unserer deutschen und englischen Anwälte überzogene Gegenforderung konstruiert und das Schiff arretiert, um eine Sicherheit für ein Schlichtungsverfahren (Arbitrage) zu erreichen. Die Höhe der Sicherheit wird kurzfristig von einem englischen Gericht festgelegt. Die HAMMONIA Schiffsholding AG wird dann unmittelbar die erforderliche Sicherheit in Form einer Bankgarantie stellen.

Die Gesellschaft geht davon aus, kurzfristig eine neue Beschäftigung mit einer Laufzeit von 12-20 Monaten zu besseren Konditionen als die bisherige Zeitcharter schließen zu können.

Der Wechsel des Zeitcharterers würde auch eine Sitzverlegung des Eigentümers / Leasinggebers in die EU erlauben und könnte so basierend auf der inländischen Bereederung durch die Hammonia Energy die Optierung zur Tonnagesteuer ermöglichen.

Die Gesellschaft geht auf Basis der Stellungnahmen der Anwälte davon aus, dass die offenen Forderungen gegen Mercuria durchsetzbar sind.

Ordentliche Hauptversammlung 2022: Aufsichtsratswahlen

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2022 fanden turnusgemäße Neuwahlen des Aufsichtsrats statt. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats wurden erneut in das Gremium gewählt. Zusätzlich wurde Herr Dr. Jan Klases, Dipl. Kfm., Frankfurt am Main, als Ersatzmitglied für sämtliche Aufsichtsratsmitglieder bis zum Ende der Hauptversammlung, welche über die Entlastung der Organmitglieder für das Geschäftsjahr 2026 beschließt, gewählt. Herr Dr. Jan Klases folgt für das zeitlich zuerst

ausscheidende Mitglied nach. Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung hat sich der Aufsichtsrat wie folgt neu konstituiert: Herr Werner Berg wurde als Vorsitzender, Herr Michael Hummel als sein Stellvertreter bestätigt.

1.2.3 Beteiligungen

Zum 30. Juni 2022 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an sechs aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören der MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT), die MS „LUTETIA 2.0“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und die MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. Es handelt sich bei letzteren genannten um drei Containerschiffe mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005), 2.546 TEU („HAMMONIA BEROLINA“, Baujahr 2007) und 2.789 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011). 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

| in TEUR | 01.01.- 30.06.2022 | 01.01.- 30.06.2021 | Verän- derung |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 38 | 25 | 13 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 89 | 16 | 73 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -195 | -127 | -68 |
| Erträge aus Beteiligungen | 27.566 | 1.304 | 26.262 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 23 | 0 | 23 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -2 | 0 | -2 |
| Periodenüberschuss | 27.519 | 1.219 | 26.300 |

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen Kursenerträge und im Übrigen die Auflösung von sonstigen Rückstellungen. Im Vergleichszeitraum des

Vorjahres betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge die Weiterbelastung von Kosten und Kursenerträge.

Der Posten sonstige betriebliche Aufwendungen repräsentiert im Wesentlichen die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen mit 27.566 TEUR Gewinnansprüche aus der aufgrund des Schiffsverkaufes zum 30. Juni 2022 aufgelösten MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG.

Insgesamt hat HAMMONIA im ersten Halbjahr 2022 einen auf 27.519 TEUR ausgeweiteten Periodenüberschuss (Vj. 1.219 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.- 30.06.2022 | 01.01.- 30.06.2021 | Verän- derung |
|--|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit | 59 | 641 | -582 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | 3.114 | -1.031 | 4.145 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | 0 | 0 | 0 |
| Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel | 3.173 | -390 | 3.563 |
| Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel | 79 | 7 | 72 |
| Liquide Mittel am Anfang der Periode | 1.482 | 428 | 1.054 |
| Liquide Mittel am Ende der Periode | 4.734 | 45 | 4.689 |

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 59 TEUR aus (Vergleichszeitraum des Vorjahres: 641 TEUR).

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Einzahlungen aus Gewinnausschüttungen verschiedener Beteiligungsunternehmen (28.178 TEUR) und Kapitalrückzahlungen verschiedener Beteiligungsunternehmen (12.355 TEUR) abzüglich Auszahlungen für die Erhöhung verschiedener Beteiligungen (34.748 TEUR) und Auszahlungen für die Hingabe von Darlehen an ein Tochterunternehmen (2.671 TEUR).

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf 3.173 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 30. Juni 2022 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 4.734 TEUR.

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 30. Juni 2022 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften. Es umfasst zum 30. Juni 2022 im Wesentlichen Beteiligungen an sechs Schifffahrtsgesellschaften.



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:

| | 30.06.2022 | | 31.12.2021 | | Veränderung in TEUR |
|---|---------------|------------|---------------|------------|------------------------|
| | in TEUR | in % | in TEUR | in % | |
| Vermögen | | | | | |
| Finanzanlagevermögen | 58.236 | 88 | 35.843 | 92 | 22.394 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 3.468 | 5 | 1.570 | 4 | 1.898 |
| Liquide Mittel | 4.734 | 7 | 1.482 | 4 | 3.252 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 15 | 0 | 29 | 0 | -14 |
| | 66.454 | 100 | 38.924 | 100 | 27.530 |
| Kapital | | | | | |
| Eigenkapital | 60.566 | 91 | 33.047 | 85 | 27.519 |
| Rückstellungen | 5.613 | 8 | 5.619 | 14 | -6 |
| Verbindlichkeiten | 275 | 0 | 258 | 1 | 17 |
| | 66.454 | 99 | 38.924 | 100 | 27.530 |

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2021 resultiert in Höhe von TEUR 21.378 aus Einzahlungen in das Eigenkapital von zwei Kommanditbeteiligungen für Produktentanker (MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG). Weitere Veränderungen betreffen die Übertragung der Kommanditbeteiligung an der „MS Lutetia Nova“ Schiffahrts GmbH & Co. KG auf die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG. Zum 4. März 2022 hat die „MS Lutetia Nova“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ihr Containerschiff an die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG veräußert. Mit Schiffsverkauf wurde die „MS Lutetia Nova“ Schiffahrts GmbH & Co. KG

aufgelöst und hat ein Rumpfwirtschaftsjahr vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2022 gebildet. Einen Teil der mit Schiffsverkauf entstehenden Kaufpreisansprüche hat die Gesellschaft entnommen und in die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG als Eigenkapital eingelegt. Schließlich hat die Gesellschaft überschüssige Liquidität in Höhe von TEUR 7.465 aus der MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG entnommen.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen langfristige Darlehen an ein Tochterunternehmen (TEUR 2.671) und im Übrigen Forderungen gegen Tochtergesellschaften aus Gewinn-

ansprüchen und laufendem Verrechnungsverkehr sowie Steuererstattungsansprüche.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 30. Juni 2022 ein Eigenkapital in Höhe von 60.566 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 durch den im ersten Halbjahr 2022 erwirtschafteten Periodenüberschuss um 27.519 TEUR.

Die Rückstellungen bleiben gegenüber dem 31. Dezember 2021 nahezu unverändert. Sie betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen zum 30. Juni 2022 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 41) und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Darlehen (TEUR 234).

1.3 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

1.3.1 Prognosebericht

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

In seinem letzten Update des „World Economic Outlook“ hat der IWF im Juli 2022 seine Wachstumsprognose für die Weltwirtschaft im laufenden Jahr weiter um 0,4 Prozentpunkte auf +3,2 % gesenkt und betonte die deutlich überwiegenden Abwärtsrisiken. So wird das globale Konjunkturwachstum, ohnehin durch die anhaltende Corona-Pandemie geschwächt, durch die hohe Inflation, die Folgen des Ukraine-Kriegs und die Lockdown Maßnahmen Chinas zusätzlich gehemmt. Sollten diese Risiken an Vehemenz gewinnen, wäre auch nur ein Weltwirtschaftsplus von 2,6 % in 2022 denkbar. Für die Industrienationen geht der IWF in 2022 von einer Zunahme des BIP um 2,5 % (Revision um -0,8 %; Inflationsrate: 6,6 %) und für die Schwellen- und Entwicklungsländer um 3,6 % (Revision um -0,2 %; Inflationsrate: 9,5 %) aus.

In ihrem Welthandelsbarometer von Ende August 2022 bestätigte die WTO ihre 2022er Wachstumsprognose für den Welthandel. So hat der globale Warenhandel im zweiten Quartal zwar weiter zugenommen, aber mit abgeschwächter Dynamik. Die jüngsten Daten deuten darauf hin, dass der Aufschwung im globalen Güterverkehr nach der Coronakrise zum Erliegen gekommen ist. Für das zweite Halbjahr 2022 sei davon auszugehen, dass sich die Wachstumsrate des Welthandels weiter abschwächt.

Auf dem Containerschiffmarkt haben sich die Charterraten im Juli 2022 weitestgehend auf ihrem historisch hohen Niveau stabilisiert:

| Größe in TEU | Juli 2022 USD/Tag | Juni 2022 USD/Tag | Veränderung in % |
|--------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 8.500 | 150.000 | 150.000 | 0,0 |
| 5.600 | 130.000 | 130.000 | 0,0 |
| 4.000 | 110.000 | 110.000 | 0,0 |
| 2.500 | 73.000 | 74.500 | -2,0 |
| 1.700 | 55.000 | 56.500 | -2,7 |
| 1.000 | 34.000 | 32.000 | +6,3 |

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Wurde der Peak erreicht? Die monatlichen Ratenzuwächse im Juli 2022 seien Marktexperten zu Folge die niedrigsten seit Jahresbeginn gewesen, der Aufwärtsdruck auf langfristige Verträge lasse nach, da die Spotsraten auf wichtigen Routen nachgeben. Hinzu komme das rückläufige Frachtvolumen aufgrund deutlich geringerer Konsumgüternachfrage auf vielen Korridoren. Daher könnten sich die Frachtraten nun auf historisch hohem Niveau stabilisieren. Dem gegenüber stehen jedoch die Faktoren, dass die Häfen in den USA und Europa nach wie vor überlastet sind, sich global die Arbeitsstreiks in den Logistikketten ausbreiten und noch immer das Coronavirus die globale Wirtschaftsaktivität bedrohe. Zuletzt legten Ende August die Mitarbeiter in Felixstowe, dem größten Containerhafen Großbritanniens, ihre Arbeit für acht Tage nieder. Experten schätzen den Schaden im Im- und Export auf bis zu 950 Mio. EUR ein. In Deutschland führte die zehnte Tarifrunde Ende August endlich zu einer Beilegung des Tarifstreits. Zuletzt hatte ver.di Mitte Juli 2022 in allen wichtigen Nordseehäfen den Güter- und Containerumschlag für 48 Stunden weitestgehend zum Stillstand gebracht.

In der Folge bleiben Fahrpläne auch in 2022 weiter unzuverlässig, wenngleich die durchschnittliche Verspätungsdauer der Containerschiffe in 2022 sukzessive von knapp 8 Tagen zu Jahresbeginn auf etwas über 6 Tage zur Jahresmitte gesunken ist und sich der Anteil der pünktlich eingelaufenen Schiffe von 30 % auf 40 % verbessert hat.

Wenn jedoch im Fall einer Rezession die Nachfrage weiter kontrahiert und gleichzeitig eine Normalisierung der Hafensituation eintritt, ist in Kombination mit den ab 2023 zusätzlich in den Markt kommenden Neubauten mit erheblichen Überkapazitäten zu rechnen.

Der Anteil der inaktiven Flotte war im Juli 2022 mit 1,0 % nochmals niedriger als im Vormonat. Bis Ende Juli wurde nur ein Schiff mit 228 TEU verschrottet. Die globale Flotte wuchs auf 6.425 Schiffe mit 25,9 Mio. TEU. Dabei hat sich gemäß Alphaliner das Ungleichgewicht in der Flottengröße der 10 größten Containerlinien im Vergleich zu ihren kleineren Wettbewerbern auf ein Allzeithoch gesteigert: Marktführer MSC besitzt 4,48 Mio. TEU – dazu im Vergleich verfügt die auf dem Rang 20 stehende SM Line nur

über 93.410 TEU. Per Mitte August 2020 entfielen 21,8 Mio. TEU auf die zehn größten Containerlinien.

Nachdem sich die Charraten auf dem Tankermarkt im ersten Quartal 2022 noch enttäuschend und im zweiten Quartal 2022 sehr schwankend entwickelt hatten, gewinnen die Tankermärkte im dritten Quartal 2022 an Stärke. Seit Junibeginn haben sich die Frachtraten für alle Größenklassen deutlich verbessert:

| Größe | Juli 2022 USD/Tag | Juni 2022 USD/Tag | Veränderung in % |
|---------|----------------------|----------------------|---------------------|
| HANDY | 19.750 | 16.750 | +18 |
| MR IMO3 | 22.000 | 18.000 | +22 |
| LR1 | 24.000 | 19.950 | +20 |
| LR2 | 31.500 | 25.000 | +26 |
| AFRA | 31.000 | 21.000 | +48 |
| SUEZ | 25.000 | 21.500 | +16 |
| VLCC | 25.000 | 20.000 | +25 |

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Der Tankermarkt profitiert von den Nachfragezuwächsen an Tonnenmeilen, welche aus den Unterbrechungen der traditionellen Handelsrouten und längeren Reisedistanzen (Ukraine-Krieg), gekoppelt mit positiven Fundamentaldaten, resultieren.

So erweist sich der Anstieg der Tonnenmeilen durch Russlands Invasion der Ukraine als dauerhaft: Die Kurzstreckenexporte russischen Rohöls nach Europa sind innerhalb der letzten Monate deutlich zurückgegangen. Europa muss seinen Bedarf durch Importe aus anderen Regionen decken (insbesondere US-Golfküste, Lateinamerika und Westafrika). Das russische Rohöl wird vermehrt zu Zielen östlich des Suez-Kanals umgeleitet, speziell nach Indien und China. Trotz der hohen Ölpreise und Sorgen um die Gesundheit der Weltwirtschaft (aufgrund der zunehmenden Zinsen und Inflation) erwarten Marktexperten eine mittelfristige Ausweitung der Ölnachfrage von +1,7 Mio. Barrel/Tag in 2022 auf +2,1 Mio. Barrel/Tag in 2023. Maßgeblich getrieben wird das Wachstum durch Länder außerhalb der OECD und China. Der Anstieg der globalen Ölversorgung wird von der Internationalen Energieagentur (IEA) für das zweite Halbjahr 2022 auf 1,8 Mio. Barrel/Tag antizipiert. Die Tatsache, dass Europas Embargo russischen Öls Ende 2022 in Kraft treten wird, wird den Produktentankermarkt deutlich stärken und den Tankerraten zusätzliche Unterstützung geben. Produktentanker erzielten im Sommer 2022 monatlang Raten von mehr als 40.000 USD/Tag – vergleichbare Ratenhöhen über einen solch langen Zeitraum konnte Clarkson Research Services Ltd seit 1997 noch nie feststellen.

Angebotsseitig bleiben die Rahmenbedingungen auf dem Tankermarkt mit auf historisch niedrigem Level befindlichen Neubaubestellungen, eines rapide sinkenden Orderbuchs, nebst der alternden Flotte, sehr positiv. Nur 2,1 Mio. DWT wurden im ersten Halbjahr 2022 geordert, was gemäß Clarkson das niedrigste Volumen im ersten Halbjahr seit dem Beginn seiner Reports dar-

stellt. Zudem stellten die meisten der Neubestellungen kleinere Tanker dar, es wurden keine weiteren VLCC oder Suezmax seit Juni 2021 beauftragt. Mit Blick auf die hohen Neubaupreise, mangelnde Werftplätze bis Ende 2025 (infolge der rekordhohen Bestellungen von Containerschiffen und LNGs) sowie der Unsicherheiten hinsichtlich der zukünftig vorherrschenden Kraftstoff-/Antriebstechnik, rechnet Clarkson damit, dass das Niveau der Neubauorder kurzfristig niedrig bleiben wird. Für 2023 wird ein minimales globales Flottenwachstum erwartet, während in 2024 und 2025 die Verschrottungen die Neulieferungen überkompensieren werden.

Aus den unter 1.2.2 Geschäftsverlauf dargestellten Entwicklungen bei den Tankerinvestments erwartet der Vorstand keine Auswirkungen, die zu einer signifikanten Abweichung der im Geschäftsbericht 2021 auf Seite 20 abgegebenen Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr 2022 führen, weil:

- Beim MT „AURA M“ geht die Gesellschaft auf Basis der Stellungnahmen der Anwälte davon aus, dass die offenen Forderungen gegen Mercuria durchsetzbar sind. Zudem ist davon auszugehen, dass die Gesellschaft kurzfristig eine neue Beschäftigung zu besseren Konditionen mit einem bonitätsstarken Charterer vereinbaren kann.
- Bei den beiden Produktentankern MS „HAMMONIA ATHENE“ und MS „HAMMONIA ARTEMIS“ stehen der späteren Anlieferung im Hinblick auf die aktuelle Marktentwicklung über den Planungen liegende höhere Erlöse aufgrund des vereinbarten Profit Splits entgegen. Daher geht der Vorstand auch hier nicht von einer signifikanten Abweichung des Ergebnisbeitrages und einer Prognoseanpassung für das laufende Geschäftsjahr 2022 aus. Die Anlieferung in die Zeitcharter erfolgt voraussichtlich Ende September bzw. Ende Oktober.

Mit der freien Liquidität der HAMMONIA Schiffsholding AG werden zum einen die Mehrkosten zur Herstellung und Verbesserung der Einsatzfähigkeit der beiden Produktentanker bestritten. Darüber hinaus erfordert die Liquiditätssituation der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG (MT „AURA M“) eine temporäre Stützung bis zum Antritt der neuen Charter beziehungsweise dem Abschluss des Arbitrageverfahrens. Weitere Investitionen sind grundsätzlich geplant, wobei neben dem Containersegment auch weitere Segmente in Betracht gezogen werden, da sie ggf. mehr Chancen für Investitionen bieten können. Weiterhin ist geplant, Darlehen oder Leasingstrukturen für die Finanzierung von Schiffen zu nutzen, um der Situation des nur begrenzt vorhandenen Eigenkapitals Rechnung zu tragen, aber gleichzeitig Wachstumschancen nutzen zu können.

Für das Jahr 2022 wird mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Wir erwarten, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG im laufenden Jahr 2022 erneut sehr hohe, allerdings zu großen Teilen nicht liquiditätswirksame Beteiligungserträge – vor allem aus dem internen Verkauf des MS „LUTETIA“ – generieren wird. Dieses durch Buch-

gewinne geprägte Ergebnis (27,75 Mio. EUR entfallen auf den internen Verkauf des MS „LUTETIA“) berücksichtigt darüber hinaus die voraussichtlichen Beteiligungserträge der übrigen Tochtergesellschaften. Die liquiditätswirksamen Teile des Beteiligungsertrages wurden bereits zur Finanzierung der Neuinvestitionen in zwei Produktentanker verwendet. Mit Blick auf die Unsicherheiten bei vielen Einflussfaktoren, unter anderem der technischen Verfügbarkeit der Schiffe ohne wesentliche Ausfallzeiten sowie der Volatilität der Tankermärkte, gerade auch im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine und anderen geopolitischen Risiken, konkretisiert der Vorstand seine Ergebnisprognose für das gesamte Geschäftsjahr 2022 auf eine Bandbreite von 28 Mio. EUR bis 34 Mio. EUR (zuvor: 27 Mio. EUR bis 37 Mio. EUR).

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir trotz der durchgeführten Investitionen im Berichtsjahr aufgrund der Gegenfinanzierung aus der „LUTETIA“ einen Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit, vor allem gespeist durch die „BEROLINA“ und die „BALTICA“. In Summe gehen wir davon aus, dass die liquiden Mittel der Holdinggesellschaft deutlich zunehmen werden. 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 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 eine ausführliche Darstellung der Hauptrisikogruppen wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 20 ff. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2021 haben sich folgende wesentliche Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben:

Im laufenden Streit mit dem bisherigen Zeitcharterer Mercuria des MT „AURA M“ besteht das Risiko, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG ihre offenen Forderungen gegen Mercuria nicht durchsetzen kann. Allerdings geht die Gesellschaft auf Basis der Stellungnahmen der Anwälte davon aus, dass die offenen Forderungen gegen Mercuria durchsetzbar sind.

Bei den Produktentankern besteht das Risiko, dass die Mehrkosten aus der verzögerten und umfangreicheren Polymerbeschichtung nicht durch die besseren Marktraten kompensiert werden.

Darüber hinaus haben sich seit der Veröffentlichung des Geschäftsbericht 2021 keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HAMMONIA Schiffsholding ergeben.

1.3.3 Chancenbericht

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

Die unverändert starke Neubauaktivität in verschiedenen Schiffssegmenten eröffnet Investitionschancen in Neuprojekte, wobei diesbezüglich die verfügbaren Mittel der Gesellschaft einen limitierenden Faktor darstellen.

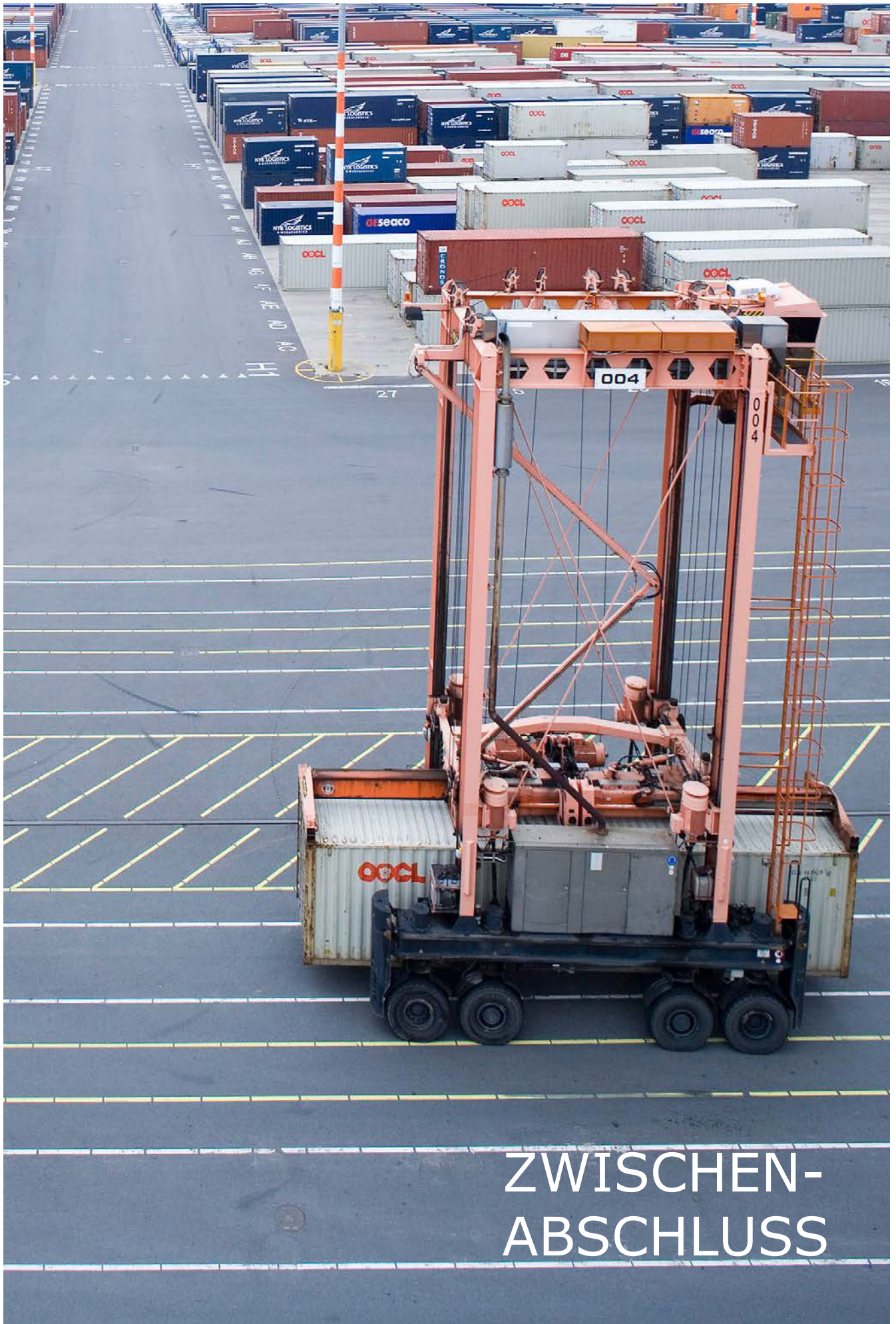
Das in den letzten Jahren volatile Tanker Segment hat zuletzt zu einer Erholung angesetzt. Es besteht die Chance, dass der Suezmax Tanker zu deutlich erhöhten Preisen verkauft werden kann oder nach Ablauf der Zeitcharter zu deutlich erhöhten Spotraten beschäftigt werden kann.

Für eine ausführliche Darstellung der Chancensituation wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 20 verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2021 haben sich folgende wesentlichen Änderungen bezüglich der Chanceneinschätzung für die HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben:

Wie unter 1.3.1 Prognosebericht dargestellt, haben sich auf dem Tankermarkt in den vergangenen Monaten die Charterraten sämtlicher Größenklassen deutlich erhöht. In Folge der verspäteten Anlieferung der beiden Produktentanker an den Charterer profitiert HAMMONIA nun aufgrund des vereinbarten Profit-Splits von höheren Erlösen.

Bei dem MT „AURA M“ kann voraussichtlich eine neue Beschäftigung zu besseren Konditionen als die bisherige Zeitcharter abgeschlossen werden.



ZWISCHEN-
ABSCHLUSS

2 Zwischenabschluss

2.1 BILANZ

2.1.1 Aktiva

| | 30.06.2022 EUR | 31.12.2021 EUR |
|--|----------------------|----------------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | |
| Finanzanlagen | 58.236.353,72 | 35.842.757,51 |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 52.953.299,06 | 29.638.608,81 |
| 2. Beteiligungen | 5.283.054,66 | 6.204.148,70 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | |
| I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 3.468.321,71 | 1.569.672,51 |
| 1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 3.442.596,06 | 1.415.677,99 |
| 2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 5.728,31 | 142.484,04 |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände | 19.997,34 | 11.510,48 |
| II. Guthaben bei Kreditinstituten | 4.734.155,51 | 1.482.456,85 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | 15.285,79 | 28.913,12 |
| BILANZSUMME | 66.454.116,73 | 38.923.799,99 |

2.1.2 Passiva

| | 30.06.2022 EUR | 31.12.2021 EUR |
|---|---------------------------|---------------------------|
| A. EIGENKAPITAL | 60.566.004,72 | 33.046.949,66 |
| 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 | 24.643.847,26 | 3.539.435,47 |
| | 24.663.490,78 | 3.559.078,99 |
| IV. Bilanzgewinn | 27.519.055,06 | 21.104.411,79 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | 5.612.678,00 | 5.618.549,04 |
| Sonstige Rückstellungen | 5.612.678,00 | 5.618.549,04 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | 275.434,01 | 258.301,29 |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 41.184,73 | 26.384,07 |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 234.249,28 | 231.917,22 |
| BILANZSUMME | 66.454.116,73 | 38.923.799,99 |

2.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| | 01.01. - 30.06.2022 EUR | 01.01. - 30.06.2021 EUR |
|--|----------------------------|----------------------------|
| 1. Umsatzerlöse | 37.799,43 | 25.104,68 |
| 2. Sonstige betriebliche Erträge | 89.254,04 | 16.205,02 |
| - davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 86.254,07 (i.V.: EUR 7.402,53) | | |
| 3. Sonstige betriebliche Aufwendungen | 194.633,60 | 127.124,15 |
| - davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 3.840,04 (i.V.: EUR 367,26) | | |
| 4. Erträge aus Beteiligungen | 27.565.688,15 | 1.304.399,73 |
| - davon aus verbundenen Unternehmen EUR 27.565.688,15 (i.V.: EUR 146.000,00) | | |
| 5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 23.279,10 | 0,00 |
| 6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 2.332,06 | 0,00 |
| 7. Periodenüberschuss | 27.519.055,06 | 1.218.585,28 |
| 8. Gewinnvortrag | 21.104.411,79 | 1.254.025,29 |
| 9. Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen | 21.104.411,79 | 0,00 |
| 10. Bilanzgewinn | 27.519.055,06 | 2.472.610,57 |



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 2022 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 2021 unverändert. Es wird insoweit auf die dortigen Angaben im Anhang verwiesen.

3.4 NACHTRAGSBERICHT/SONSTIGE ANGABEN

Nach dem Bilanzstichtag 30.06.2022 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 2021.

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

Hamburg, den 13. September 2022



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, 2022