

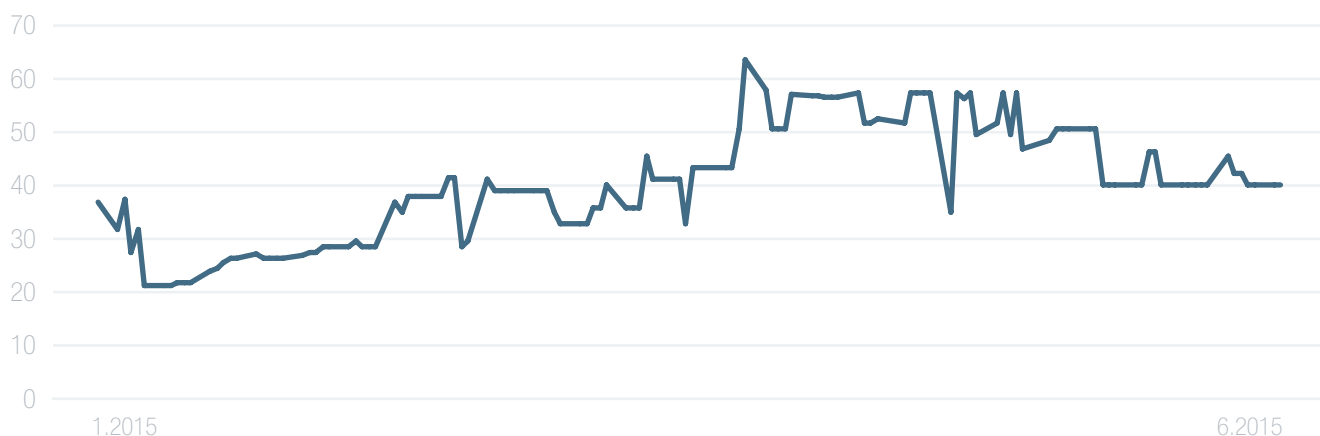
**HCI HAMMONIA SHIPPING AG**  
HALBJAHRESFINANZBERICHT 2015

## 1. Aktie

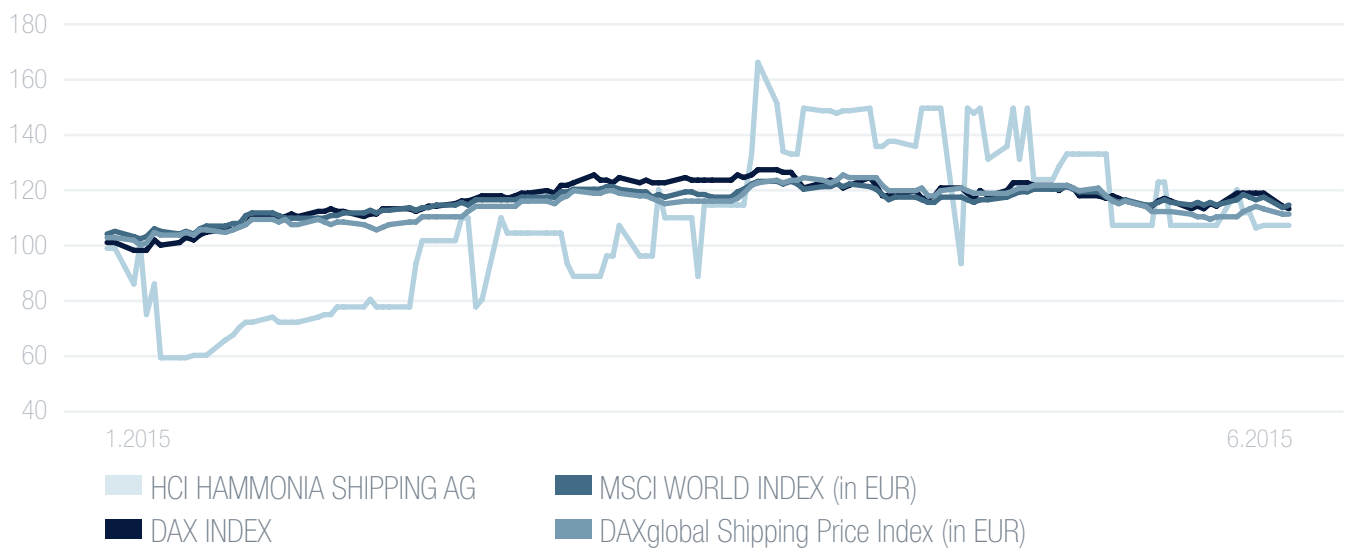
Im zweiten Quartal 2015 konnte sich die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG von der negativen Entwicklung im ersten Quartal etwas erholen und erreichte zwischenzeitlich ein Hoch bei 62,39 EUR. In der Folge notierte die Aktie leichter und erreichte zum Ende des Berichtszeitraums einen Stand von 40,00 EUR und notierte somit rund 8% über dem Jahresanfangskurs.

Durch die überwiegende Platzierung bei langfristig orientierten institutionellen Investoren weist die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Börsenhandel eine geringe Liquidität auf. Die Anteile der HCI HAMMONIA SHIPPING AG werden zu rund 20% von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken, zu rund 27% von Versicherungen und Pensionskassen, zu rund 27% von anderen Banken, zu rund 10% von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, zu rund 9% von Vermögensverwaltungsgesellschaften und zu rund 3% von anderen institutionellen Investoren gehalten. Die restlichen rund 4 % der Aktien befinden sich im Streubesitz. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hält keine eigenen Aktien.

### Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG (in EUR)



## Relative Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zu ausgewählten Aktienindizes (in %)



## Basisdaten zur HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Aktienkurs (02.01.2015 – 30.06.2015)	
Höchstkurs 10.04.2015	62,39 EUR
Tiefstkurs 09.01.2015	22,00 EUR
Anfangskurs 02.01.2015	37,00 EUR
Schlusskurs 30.06.2015	40,00 EUR
Marktkapitalisierung 30.06.2015	5,46 Mio. EUR

## 2. Konzernzwischenlagebericht

### 2.1 Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell)

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wurde 2007 von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Gruppe initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt sowie an anderen deutschen Börsen im Freiverkehr notiert. Seit dem 31. Dezember 2014 ist die Aktie im Segment Mittelstandsbörse an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG führt als Konzernobergesellschaft und geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der Tochtergesellschaften.

Die Tätigkeit des Konzerns ist auf den Erwerb, den Betrieb und die Veräußerung von Handelsschiffen ausgerichtet. Der Fokus liegt dabei auf moderner Containerschiffstonnage.

Das Geschäftsmodell der HCI HAMMONIA SHIPPING AG besteht darin, die Schiffe langfristig an bonitätsstarke Linienreedereien zu verchartern und/oder mit anderen Schiffen der jeweils gleichen Größenklasse die Einnahmen zu poolen, um die Erlöse gegen schwankende Charraten und mögliche Beschäftigungsausfälle abzusichern. Der Konzern erzielt somit im Wesentlichen Erträge aus dem Betrieb von Schiffen.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hatte zum 30. Juni 2015 zwölf Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU in Fahrt. Die Anteile an neun dieser Schiffgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei drei Schiffgesellschaften ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Mehrheitsgesellschafterin. Zusätzlich zu diesen zwölf Schiffen ist die Gesellschaft Minderheitsgesellschafterin bei einer weiteren Schiffgesellschaft. Am 7. Juli 2015 wurde ein Containerschiff der Größenklasse 2.500 TEU veräußert. Zu weiteren Informationen verweisen wir auf den Nachtragsbericht.

Als Führungsholding in der Form einer Aktiengesellschaft beteiligt sich die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an Schiffgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG, die ihrerseits die Eigentümer der jeweiligen Schiffe sind. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist ein reiner Asset-Holder, d.h. es sind keine Mitarbeiter in der Gesellschaft 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. Die Schiffgesellschaften stellen den Charterern der Schiffe, den Mietern, ein komplett ausgerüstetes, betriebsbereites und bemanntes Schiff zur Verfügung.

Die Fortführung der Geschäftstätigkeit ist im derzeitigen Marktumfeld im Wesentlichen von der Bewältigung der finanziellen Herausforderungen abhängig, die durch die anhaltende Schifffahrtskrise auch in der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bestehen.

Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Containerschiffsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Flotte ist es derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße darstellt.

## 2.2 Wirtschaftsbericht

### 2.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Für das Jahr 2015 wird nach Angaben des Internationale Währungsfonds (IWF) in seiner aktuellsten Ausgabe des World Economic Outlook aus Juli 2015 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,3% erwartet. Gegenüber der im Januar abgegebenen Prognose entspricht dies einem Rückgang von 0,2%-Punkten, der insbesondere auf Entwicklungen in Nordamerika, vornehmlich Einmaleffekte aufgrund des strengen Winters, zurückzuführen ist. Für das Welthandelsvolumen prognostiziert der IWF einen Zuwachs von 4,1% im Jahr 2015 und passt damit die im Januar getroffene Prognose leicht nach oben an.

Die internationale Containerschiffslotte umfasst nach Analystenangaben von Alphaliner 5.093 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 19,2 Mio. TEU (Stand: Juli 2015). Die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, hat sich im

Berichtszeitraum von 1,2% am Jahresanfang saisonbedingt zur Mitte des Jahres auf 1,6% erhöht, befindet sich aber somit weiterhin auf einem in Vergleich zu den Vorjahren niedrigen Niveau.

Auch für die kommenden Jahre sind weitere Schiffe projektiert. Das gesamt Orderbuch beträgt nach Angaben von Alphaliner aktuell 20,9% der fahrenden Flotte. Hervorzuheben ist, dass rund 87% des Orderbuches Schiffsklassen mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 7.500 TEU betreffen.

Die Nachfrageentwicklung nach Transportkapazitäten ist weiterhin positiv. Für das Jahr 2015 wird ein Wachstum von 5,1% (Clarkson Research Service Limited) bzw. 4,2% (Alphaliner) prognostiziert. Jedoch wird der Flottenzuwachs von 6,5% (Clarkson) bzw. 8,8% (Alphaliner) dieses Wachstum übersteigen.<sup>1)</sup> Dies und die Tatsache der bestehenden Überkapazitäten verhindern weiterhin eine nachhaltige Rückkehr des Marktes in sein Gleichgewicht.

Dies alles hat massiven Einfluss auf die Entwicklung der Frachtraten. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) startete mit einem Jahresanfangswert von rund 1.050 Punkten, ist seit dem aber stark unter Druck geraten und verzeichnete im Juni einen historischen Tiefststand um die 600 Punkte.

Bei den Charraten hingegen waren im ersten Halbjahr 2015 Zuwächse zu beobachten. Während der New ConTex-Charratenindex im vierten Quartal noch einen Durchschnittswert von 373 Punkten verzeichnete, stieg dieser im ersten Quartal 2015 auf 412 und im zweiten Quartal auf 551 Punkte. Diese Erholung der Charraten kommt jedoch für einen Großteil der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zu spät. Die nicht in langfristigen Festchartern fahrenden Schiffe haben rund sechs Jahre erlebt, in denen sie ihre Fremdverbindlichkeiten kaum reduzieren konnten und zum Teil auch die Zinsen nicht zahlen konnten.

## 2.2.2 Geschäftsverlauf

Zum Ende des Berichtszeitraums führen sieben Sub-Panamax-Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Peter Döhle 2.500 bis 2.800 TEU Einnahmepool. Dieser Pool umfasst derzeit 56 fahrende Schiffe. Die Nettopoolraten lagen im ersten Halbjahr 2015 bei rund 7.300 USD/Tag. Die Charrate für Neuabschlüsse am Spotmarkt lag für diesen Zeitraum bei rund 10.400 USD/Tag (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 – 2015). Der Pool bietet aber die Sicherheit eines kontinuierlichen Cashflows, der in einem derzeit schwachen Marktumfeld von entscheidender Bedeutung ist.

Die zwei Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU (davon eine Minderheitsbeteiligung) fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schiffahrts-KG. Dieser umfasste zum Ende des Berichtszeitraums 13 vergleichbare Schiffe. Die entsprechenden Poolraten lagen im ersten Halbjahr 2015 bei rund 8.200 USD/Tag. Die Charraten am Spotmarkt lagen in diesem Zeitraum bei rund 11.300 USD/Tag (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 – 2014).

Das MS „HAMMONIA PESCARA“ war bis zum 3. März 2015 an Nippon Yusen Kaisha („NYK“) zu einer Rate von 8.400 USD/Tag (brutto) verchartert. Mit Wirkung zum 12. März 2015 ist die Schiffsgesellschaft dem Peter Döhle 4.250 TEU-Pool beigetreten.

Die drei Post-Panamax Schiffe mit jeweils 7.800 TEU sind bis in das Jahr 2018 an die weltgrößte Container-Reederei A.P. Moeller-Maersk verchartert und haben planmäßig die vereinbarten Charrateinnahmen erwirtschaftet.

Für das MS „HAMMONIA POMERENIA“ ist am 5. Mai 2015 ein Vertrag zum Verkauf des Schiffes zu 12 Mio. USD abgeschlossen worden. Zum 30. Juni 2015 war das Schiff noch nicht an die Käufer übergeben worden. Wir verweisen diesbezüglich auf den Nachtragsbericht. Zudem wurde das Schiff im Mai in Amsterdam gedockt. Mit den Käufern wurde die Übernahme der Kosten bei Verkauf vereinbart.

Am 8. Mai 2015 gab es einen Zwischenfall auf dem MS „HAMMONIA DANIA“. Ein Fischernetz hat sich in der Kurbelwelle verfangen und diese beschädigt. Bevor das Schiff seine Weiterreise antreten konnte, musste das Schmieröl der Kurbelwelle komplett ausgetauscht werden. Im Anschluss konnte der Schaden an einem Liegeplatz behoben werden. Die derzeit geschätzten Kosten für die Reparaturarbeiten belaufen sich auf ca. 350 TUSD. Der Selbstbehalt (Franchise) der Versicherung beträgt 150 TUSD. Es sind rund sechs Off-hire Tage angefallen.

<sup>1)</sup>Die Unterschiede resultieren aus einer unterschiedlichen Definition der einzubeziehenden Schiffe und damit der Datenbasis der Analysten.

Bei dem MS „HAMMONIA HAFNIA“ wird in 2015 im Nachgang zu den anderen beiden 7.800 TEU Schiffen die Automationsanlage erneuert. Bis Ende des Jahres wird die Erneuerung abgeschlossen sein. Die Kosten belaufen sich auf 440 TEUR.

Im Ergebnis verlief der Schiffsbetrieb weitestgehend störungsfrei und die Charterer sind mit der technischen Performance der Schiffe sehr zufrieden.

## 2.2.3 Lage

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgte der Wechsel der Aktie vom Regulierten Markt in das Segment Mittelstandsbörse Deutschland an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg. Dadurch entfiel die Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach IFRS. Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 und der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2015 wurde entsprechend nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 290 ff. HGB sowie nach den ergänzenden Vorschriften des Aktiengesetzes aufgestellt. Aus diesem Grund ist die Vergleichbarkeit mit der Darstellung der Lage zuvor veröffentlichter Konzernabschlüsse und -zwischenabschlüsse gegebenenfalls nur in eingeschränktem Maße möglich. Sämtliche in der folgenden Darstellung aufgeführten Werte beziehen sich ausschließlich auf handelsrechtliche Angaben. Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage basiert auf den handelsrechtlichen Werten im Konzernabschluss, erfolgt jedoch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien.

### 2.2.3.1 Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich zum Stichtag 30. Juni 2015 im Vergleich zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2014, wie folgt dar:

in TEUR	30.06.2015	%	31.12.2014	%	Veränderung
<b>Aktiva</b>					
Anlagevermögen	263.237	90,9%	274.299	92,3%	-11.062
Umlaufvermögen	25.046	8,7%	20.505	6,9%	4.541
Rechnungsabgrenzungsposten	1.130	0,4%	2.268	0,8%	-1.138
<b>Bilanzsumme</b>	<b>289.413</b>	<b>100,0%</b>	<b>297.072</b>	<b>100,0%</b>	<b>-7.659</b>
<b>Passiva</b>					
Eigenkapital	-18.332	-6,3%	559	0,2%	-18.891
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	2.323	0,8%	2.323	0,8%	0
Rückstellungen	2.522	0,9%	2.821	0,9%	-299
Verbindlichkeiten	302.810	104,6%	291.299	98,1%	11.511
Rechnungsabgrenzungsposten	90	0,0%	70	0,0%	20
<b>Bilanzsumme</b>	<b>289.413</b>	<b>100,0%</b>	<b>297.072</b>	<b>100,0%</b>	<b>-7.659</b>

Auf der Aktivseite entfallen nahezu unverändert zum 31. Dezember 2014 rund 91% der Bilanzsumme auf das Anlagevermögen. Die Veränderung der langfristigen Vermögenswerte ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2014	274.299
planmäßige Abschreibungen	-10.979
Abgänge	-83
Stand 30. Juni 2015	263.237

Das Umlaufvermögen in Höhe von 25,0 Mio. EUR umfasst im Wesentlichen liquide Mittel (20,6 Mio. EUR). Des Weiteren enthält das Umlaufvermögen u.a. Vorräte (1,6 Mio. EUR), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (1,8 Mio. EUR) und sonstige Vermögensgegenstände (1,0 Mio. EUR).

Der Konzern weist zum 30. Juni 2015 ein negatives Konzerneigenkapital und damit eine bilanzielle Überschuldung von -18.332 TEUR aus. Das Konzerneigenkapital stellt eine reine Rechengröße dar. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer insolvenzrechtlichen Überschuldung können hieraus nicht abgeleitet werden, da hierfür stets auf das einzelne Unternehmen und nicht auf einen Konzernverbund abgestellt wird. Das Konzerneigenkapital verminderte sich durch den im 1. Halbjahr 2015 realisierten Konzernperiodenfehlbetrag. Das Konzerneigenkapital in Höhe von -18,3 Mio. EUR ergibt sich aus dem Saldo von 2,5 Mio. EUR konzernfremden Gesellschaftern zuzurechnendem Konzerneigenkapital und -20,8 Mio. EUR Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendem Konzerneigenkapital. Entsprechend verminderte sich die Konzerneigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr von 0,2% auf -6,3%. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2014	559
Konzernperiodenergebnis	-18.891
Stand 30. Juni 2015	-18.332

Die Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, welche die Schiffsfinanzierungen einschließlich abgegrenzter Zinsen der in Fahrt befindlichen Containerschiffe betreffen, in Höhe von 283,1 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 273,0 Mio. EUR). Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert aus der Aufwertung einzelner Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des EUR/USD-Kurses sowie aus der Stundung von anstehenden Zinszahlungen. Demgegenüber standen planmäßige Tilgungen. Die Verbindlichkeiten umfassen als weitere wesentliche Posten zwei als Fremdkapital ausgestaltete Genussrechte in unveränderter Höhe von insgesamt 12,4 Mio. EUR sowie ein Darlehen (einschließlich aufgelaufener Zinsen) eines nahstehenden Unternehmens von 3,6 Mio. EUR.

### 2.2.3.2 Finanzlage

#### Finanzierung

Aufgrund der andauernd herausfordernden Marktsituation wurden mit den finanzierenden Banken der Schiffsgesellschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG diverse Restrukturierungsbausteine bereits umgesetzt. Hierzu gehörten u.a. die Stundung von Tilgungen und die zeitlich befristete Aussetzung von Auflagen der Kreditverträge. Für das 3.100 TEU Schiff MS „SAXONIA“ haben Vorstand und Aufsichtsrat als Folge der Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich weiterer Tilgungsstundungen bereits einen Verkaufsbeschluss gefasst. Der Verkauf hat derzeit noch nicht stattgefunden, so dass das Schiff bis auf weiteres in der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG fährt.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ wurden Verhandlungen mit der finanzierenden Bank hinsichtlich der Stundung von bis zu zwölf Quartalsstilgungsraten und der Erhöhung des Betriebsmittelkredits um rund 1 Mio. EUR abgeschlossen.

Die negative Entwicklung des Containerschiffmarktes der letzten Jahre hat jedoch für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG noch weitreichendere Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht, insbesondere aufgrund der Situation der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe. Die Poolraten haben seit längerem nicht die Summe aus Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwand gedeckt, so dass trotz der in der Vergangenheit vereinbarten Tilgungsaussetzungen auf die Liquiditätsreserven des Konzerns zurückgegriffen werden musste bzw. fällige Zinsen nicht gezahlt werden konnten. Gleiches gilt für die Tilgungen, die ab dem vierten Quartal 2014 wieder regulär zu leisten gewesen wären. Der folglich sehr hohe Liquiditätsbedarf war realistischer Weise nicht durch eine ursprünglich angedachte Kapitalerhöhung zu decken gewesen.

Um den Bestand des Konzerns zu sichern, war eine konstruktive und in der Praxis umsetzbare Lösung mit den Banken zu vereinbaren, die von beiden Seiten substanzielle Zugeständnisse erfordert. Vor diesem Hintergrund wurden zahlreiche Gespräche bereits seit dem zweiten Quartal 2014 geführt. Der nicht durch den Schiffswert gedeckte Teil der Darlehen der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe, für dessen Rückführung die HCI HAMMONIA SHIPPING AG haftet, beläuft sich im aktuellen Marktumfeld auf einen hohen zweistelligen Millionenbereich. Ziel der Verhandlungen war daher eine weitgehende Enthftung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bezüglich der Verbindlichkeiten der sechs 2.500 TEU-Schiffsgesellschaften.

Im Zusammenhang mit der finanziellen Restrukturierung der Gesellschaft waren auch die Vereinbarungen mit den Inhabern von Genussrechten der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und mit der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG als Darlehensgeber eines Langfristdarlehens neu zu verhandeln. Folglich wurden alle Gläubiger der Holdinggesellschaft in die Restrukturierung mit einbezogen. Dies soll eine nachhaltige Restrukturierungslösung sicherstellen.

Bei den drei 7.800 TEU-Schiffsgesellschaften waren die Verichtsvereinbarungen hinsichtlich des möglichen Verstoßes bezüglich der Werterhaltungsklauseln zum 31. Dezember 2014 ausgelaufen. Hierzu befindet sich die Gesellschaft aktuell in finalen Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich einer Verlängerung der Verichtsvereinbarungen. Geplant ist eine automatische Verlängerungsklausel für die Verichtsvereinbarung aufzunehmen, die bei eintreten bestimmter Bedingungen greift. Die Fortführung der drei 7.800 TEU-Schiffsgesellschaften stellt den wesentlichen Zukunftswert der HCI HAMMONIA SHIPPING AG dar.

Im Ergebnis war mit den Finanzierungsgläubigern ein Restrukturierungskonzept entwickelt worden, das aus folgenden Elementen besteht:

1. Freigabe der Bürgschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG seitens der finanzierenden Banken der 2.500 TEU-Containerschiffe
2. Im Gegenzug Zahlungsverprechen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG in Höhe von 5,6 Mio. USD, zahlbar im Jahr 2018
3. Vorratsverkaufsbeschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG für die sechs 2.500 TEU-Containerschiffe. Die drei finanzierenden Banken dieser sechs Schiffe sind in dem Prozess die Konsortialfinanzierungen dergestalt aufzulösen, dass im Zuge von „Credit Swaps“ jedes Schiff von nur noch einem Institut finanziert wird. Die Fortführung der Schiffsgesellschaften bzw. der Verkauf der Schiffe wird dann jeweils bilateral mit der entsprechenden Bank abgestimmt.
4. Neustrukturierung der ausstehenden Genussrechtsverbindlichkeiten dergestalt, dass u.a. 50 % bzw. rund 6 Mio. EUR nur aus etwaigen späteren Ausschüttungen aus den Schiffsgesellschaften des MS „ANTOFAGASTA“ und des MS „HAMMONIA PESCARA“ zu bedienen sind.
5. Rangrücktritt der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und Zinsfreistellung des Langfristdarlehens.
6. Die Gläubiger vereinbaren eine Reihenfolge hinsichtlich der Bedienung der Verbindlichkeiten.
7. Die Gläubiger erhalten für ihre Zugeständnisse einen Besserungsschein in Höhe von max. 8 Mio. USD für den Fall, dass die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wieder dividendenfähig wird.
8. Alle wesentlichen Forderungen, die nach Umsetzung der Restrukturierung gegenüber der HCI HAMMONIA SHIPPING AG noch bestehen, werden bis Mitte 2018 gestundet.



Eine Absichtsvereinbarung (Letter of Intent bzw. „Lol“) zur Umsetzung dieser Restrukturierungsmaßnahmen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist am 16. Januar 2015 finalisiert worden. Zwischenzeitlich ist der Lol von allen Finanzierungspartnern unterzeichnet worden, die Unterschrift der letzten Vertragspartei ist am 9. April 2015 erfolgt. Die Restrukturierung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Entscheidungsgremien aller Vertragsparteien sowie einer für alle Parteien akzeptablen Vertragsdokumentation der verschiedenen Restrukturierungselemente.

Zum 30. Juni 2015 lagen die Bestätigungen, dass die Entscheidungsgremien dem Restrukturierungskonzept zugestimmt haben, aller Parteien noch nicht vor. Auch die Vertragsdokumentation der verschiedenen Restrukturierungselemente konnte noch nicht final abgestimmt werden.

Für das MS „HAMMONIA POMERENIA“ ist am 5. Mai 2015 ein Vertrag zum Verkauf des Schiffes zu 12 Mio. USD abgeschlossen worden. Die finanzierende Bank hatte in diesem Zusammenhang verbindlich zugesagt, das oben beschriebene Restrukturierungskonzept der Gesellschaft zu begleiten, falls auch alle anderen Parteien ihre Gremienvorbehalte aufheben. Zum 30. Juni 2015 war das Schiff noch nicht an die Käufer übergeben worden. Wir verweisen diesbezüglich auf den Nachtragsbericht.

## Liquidität

Die Entwicklung der Finanzlage des Konzerns wird mit Hilfe der Kapitalflussrechnung dargestellt. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

in TEUR	01.01. - 30.06.2015	01.01. - 30.06.2014	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	18.128	14.622	3.506
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	90	1	89
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-15.602	-14.393	-1.209
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	2.616	230	2.386
wechsellkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	1.343	128	1.215
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.618	15.960	658
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	20.577	16.318	4.259

Der im ersten Halbjahr 2015 ausgewiesene positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Erstattung von Investitionskosten.

Der negative Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert aus der Tilgung von Darlehen (11,7 Mio. EUR) und der Zahlung von Zinsen (4,4 Mio. EUR). Demgegenüber stehen Zuflüsse von 0,5 Mio. EUR aus der Valutierung von Betriebsmittelkrediten bei einzelnen Schiffahrtsgesellschaften. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wurde durch das Aussetzen von fälligen Zinsen auf Schiffshypothekendarlehen in Höhe von 2,7 Mio. EUR positiv beeinflusst.

Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelfonds zum 30. Juni 2015 gegenüber dem 31. Dezember 2014 um 4,0 Mio. EUR auf 20,6 Mio. EUR. Bei Zahlung der oben genannten zum Stichtag fälligen Zinsen wäre der Finanzmittelfonds um 2,7 Mio. EUR niedriger ausgefallen. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund von Beschränkungen in den Kreditverträgen von drei Schiffen in Summe umgerechnet 8,4 Mio. EUR lediglich auf Ebene der jeweiligen Schiffsgesellschaft frei verwendet dürfen.

### 2.2.3.3 Ertragslage

Die Ertragslage für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2015 stellt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt dar:

in TEUR	01.01. - 30.06.2015	01.01. - 30.06.2014	Veränderung
Umsatzerlöse	31.532	26.984	4.548
Schiffsbetriebskosten	-8.367	-7.200	-1.167
Personalkosten	-6.129	-5.724	-405
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>17.036</b>	<b>14.060</b>	<b>2.976</b>
sonstige betriebliche Erträge	3.145	10.308	-7.163
<i>davon Kurserträge</i>	1.922	611	1.311
sonstige betriebliche Aufwendungen	-20.752	-3.793	-16.959
<i>davon Kursaufwendungen</i>	-19.550	-1.828	-17.722
<b>Reedereiergebnis</b>	<b>-571</b>	<b>20.575</b>	<b>-21.146</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen			
Planmäßig	-10.979	-10.951	-28
Außerplanmäßig	0	-57.530	57.530
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>-11.550</b>	<b>-47.906</b>	<b>36.356</b>
Zinserträge	15	19	-4
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-6	0	-6
Zinsaufwendungen	-7.297	-7.106	-191
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>-18.838</b>	<b>-54.993</b>	<b>36.155</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-53	-35	-18
<b>Konzernperiodenergebnis</b>	<b>-18.891</b>	<b>-55.028</b>	<b>36.137</b>
<i>davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft</i>	-18.278	-50.014	31.736
<i>davon entfielen auf andere Gesellschafter</i>	-613	-5.014	4.401

Die Umsatzerlöse wurden aus der Vercharterung von zwölf Containerschiffen (Vorjahresvergleichszeitraum: zwölf Containerschiffe) erzielt. Bei den Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in drei Einnahmepools bzw. Vercharterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum im Wesentlichen unverändert. Das 2.500 TEU Containerschiff MS „HAMMONIA POMERENIA“ schied im Mai 2015 aus dem Peter Döhle 2.500 TEU Pool aus und fährt seitdem in Zeitcharter. Ferner ist das 4.250 TEU Containerschiff MS „HAMMONIA PESCARA“ im März 2015 dem Peter Döhle 4.250 TEU Pool beigetreten.

Der Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung des USD-Kurses im Verhältnis zum Euro. Demgegenüber standen Minderungen aus dem Auslaufen der vergleichsweise hohen langfristigen Zeitcharter des MS „HAMMONIA PESCARA“ und Abschluss einer Zeitcharter auf dem derzeit deutlich niedrigeren Marktniveau und dem anschließenden Beitritt in einen Einnahmepool.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt und die Versicherung der Schiffe. Die Aufwendungen haben sich u.a. aufgrund der Veränderung des Wechselkurses erhöht.

Die Aufwendungen für das Schiffspersonal haben sich ebenfalls im Wesentlichen aufgrund der Veränderung des Wechselkurses erhöht.

Nach Abzug der Schiffsbetriebskosten erhöhte sich das Schiffsbetriebsergebnis um 21% auf 17,0 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum deutlich vermindert. Ein wesentlicher Grund sind Sondereffekte im Vorjahresvergleichszeitraum. Diese betrafen die Auflösung von in der Konzernbilanz passivierten Unterschiedsbeträgen aus der Kapitalkonsolidierung. Die Unterschiedsbeträge resultierten u.a. aus der Aufdeckung von stillen Reserven im Rahmen der Erstkonsolidierung der 2.500 TEU Schifffahrtsgesellschaften. Aufgrund der in diesen Schifffahrtsgesellschaften entstandenen hohen Verluste wurden die diesen Schifffahrtsgesellschaften im Rahmen der HGB-Bilanzierung zugeordneten passiven Unterschiedsbeträge vollständig aufgelöst. Weitere Minderungen betreffen geringere Verkäufe von Treibstoffbeständen im Rahmen des Wechsels von Charterern. Aufgrund der Entwicklung des USD-Kurses im Verhältnis zum Euro haben sich die Kurserträge gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 17,0 Mio. EUR auf 20,8 Mio. EUR angestiegen. Wesentlicher Grund für den erheblichen Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist der Anstieg der Kursaufwendungen um 17,7 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Kursaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Aufwertung von USD-Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des USD im Verhältnis zum Euro. In den Vorjahren waren bei den Schifffahrtsgesellschaften in den in Euro aufgestellten Jahresabschlüssen im Einklang mit den Bilanzierungsregeln des HGB Bewertungseinheiten zwischen den USD-Schiffshypothekendarlehen und den in USD erzielten Charter- bzw. Pooleinnahmen der Containerschiffe gebildet worden, wodurch die Schiffshypothekendarlehen - sofern die Bewertungseinheiten als effektiv anzusehen waren - zu Einstandskursen bewertet wurden. Durch die erforderliche Restrukturierung der Darlehen einiger Schifffahrtsgesellschaften waren die Bewertungseinheiten bei diesen Gesellschaften nicht mehr effektiv und mussten beendet werden. Dies führte zu erheblichen Kursverlusten.

Die planmäßigen Abschreibungen blieben gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum nahezu unverändert.

Im Vorjahresvergleichszeitraum mussten hohe außerplanmäßige Abschreibungen auf die Schiffe des Konzerns vorgenommen werden. Die Erwartungen an eine langsame aber kontinuierliche Erholung der Charraten hatten sich etwa ab Mitte des ersten Halbjahres 2014 nicht erfüllt. Auch die Erwartungen an die mittelfristig erzielbaren Charraten bzw. Nettopoolraten hatten sich deutlich reduziert. Hinzu kam, dass im Zuge der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG davon ausgegangen werden musste, dass die Schiffe auch vor dem Ende ihrer maximalen technischen Nutzungsdauer veräußert werden müssten und potenzielle Erwerber von einer wirtschaftlichen Gesamtnutzungsdauer von nicht mehr als 25 Jahren ausgehen. Als Folge dieser Entwicklungen war eine erhebliche außerplanmäßige Abschreibung auf das bilanzierte Schiffsvermögen unvermeidbar. Insgesamt wurden deshalb Wertminderungen in Höhe von 57,5 Mio. EUR im Halbjahresabschluss des Vorjahres erfasst.

Die Zinsaufwendungen blieben gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum nahezu unverändert.

Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag liegt der Konzernfehlbetrag des Berichtszeitraumes bei -18,9 Mio. EUR, nach -55,0 Mio. EUR im Vorjahresvergleichszeitraum. Die auf andere Gesellschafter entfallenden Ergebnisanteile betreffen Minderheitsgesellschafter der Schifffahrtsgesellschaften sowie Minderheitsgesellschafter einer Komplementärgesellschaft.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist nach Umsetzung der aufgezeigten Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt als geordnet anzusehen.

### 2.2.3.4 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

#### Technische Verfügbarkeit der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Flotte im Berichtszeitraum

Theoretisch mögliche technische Verfügbarkeit in Tagen	2.172
Geplante technische Verfügbarkeit in Tagen	2.132
Ist-Verfügbarkeit in Tagen	2.141
Technisch bedingte Off-hire-Tage	31
Tage ohne Beschäftigung/ohne Pool	8
Technische Verfügbarkeit der Flotte	98,6%

Unter Berücksichtigung der technisch bedingten Off-Hire-Tage liegt die Einsatzbereitschaft der Flotte bei über 98%. Bereinigt um die Dockungszeiten des MS „HAMMONIA POMERENIA“ ergibt sich eine Einsatzbereitschaft von über 99%. Somit zeichnet sich die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG weiterhin durch eine sehr hohe technische Verfügbarkeit aus. Dieses Ergebnis spiegelt den technisch einwandfreien Zustand der Schiffe und den hohen Ausbildungsgrad der Mannschaften wider und ist auf die Leistungsfähigkeit der technischen Bereederung zurückzuführen.

## 2.3 Nachtragsbericht

Für das MS „HAMMONIA POMERENIA“ ist am 5. Mai 2015 ein Vertrag zum Verkauf des Schiffes zu 12 Mio. USD abgeschlossen worden. Die Übergabe des Schiffes an den Käufer erfolgte am 7. Juli 2015. Der Verkauf des Schiffes hat moderaten Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns. Mit dem Verkaufserlös konnte die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ihre Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 11,57 Mio. USD verringert werden. Das Anlagevermögen verringert sich um ca. 9,9 Mio. EUR. Der Verkauf verursacht einen geringfügigen Rückgang der Umsatzerlöse sowie eine geringfügige Abnahme des Schiffsbetriebsaufwands.

Zur Finanzierung der Dockung des MS „HAMMONIA HOLSATIA“ hat die Schiffsgesellschaft am 10. Juli 2015 einen Zwischenfinanzierungsvertrag über 0,4 Mio. USD mit der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG abgeschlossen.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem 30. Juni 2015 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben könnten.

## 2.4 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 eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den erwarteten Ergebnissen abweichen. Eine Gewähr können wir für diese Angaben daher nicht übernehmen.

Für die Entwicklung der Weltwirtschaft erwarten Experten eine sich fortsetzende Erholung. So prognostiziert der IWF für das Jahr 2015 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,3% für das Jahr 2015 und von 3,8% für das Jahr 2016. Die noch im Januar getätigten Prognosen wurden dabei jeweils leicht nach unten korrigiert. Auch bei dem für die Containerschiffahrt besonders relevanten Welthandelsvolumen werden steigende Wachstumsraten prognostiziert: 4,1% für das Jahr 2015 und 4,4% für 2016. Auch hier wurde die Prognose von Anfang des Jahres leicht eingetrübt.

Auch bei der weltweiten Nachfrage nach Containertransporten wird für die Jahre 2015 und 2016 eine steigende Wachstumsrate prognostiziert. Die Aussagen der Branchenexperten weichen zwar leicht voneinander ab, zeigen aber jeweils einen positiven Trend.<sup>1)</sup> Dementgegen steht jedoch das anhaltende Flottenwachstum. Ab dem Jahr 2016 gehen Experten von einer Verlangsamung des Wachstums der Containerschiffsflotte aus. Im Ergebnis sind eine nachhaltige Erholung der weltweiten Nachfrage sowie eine sich fortsetzende Verlangsamung der Schiffsbestellungen sind somit für die Herstellung eines langfristigen Marktgleichgewichts erforderlich.

Bezüglich der technischen Verfügbarkeit erwarten wir für das Gesamtjahr 2015 eine ähnlich hohe Einsatzbereitschaft der Flotte wie im Gesamtjahr 2014.

Die im zweiten Quartal zu beobachtende leichte Erholung der Chartermärkte wirkt sich tendenziell positiv auf die Einnahmesituation der Gesellschaft aus. Andererseits wirken sich die Veränderungen in der Zusammensetzung des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns auf die Prognose aus. Zum Einen wurde ein Kaufvertrag für das MS „HAMMONIA POMERENIA“ geschlossen. Sollte das in Kapitel 2.2 beschriebene Restrukturierungskonzept erfolgreich umgesetzt werden, erwarten wir im Zeitraum bis zum 30. September 2015 ferner den Abgang von zumindest vier weiteren 2.500 TEU Schiffen. Bei dem MS „SAXONIA“ rechnen wir nunmehr nicht mehr mit einem Verkauf in diesem Jahr. Weiterhin wirkt sich aus, dass das MS „HAMMONIA PESCARA“ noch bis Mai 2014 zu einer sehr auskömmlichen Rate verchartert war, jedoch im laufenden Jahr nur Einnahmen auf dem derzeitigen Marktniveau erzielt. Der Einnahmepool bietet jedoch eine Kontinuität für den Cashflow. Weiterhin rechnen wir für 2015 mit einem Wechselkurs von 1,15 USD je EUR und damit mit einem im Vergleich zu 2014 deutlich stärkeren USD-Jahresdurchschnittswechsellkurs. Daher erwarten wir für das Gesamtjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich höhere Umsatzerlöse für den HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern, die sich insbesondere aus dem starken USD-Wechselkurs ergeben.

Geringeren Schiffsbetriebskosten aufgrund der Reduzierung der Flotte stehen Mehrausgaben aufgrund von Dockungen und technischen Aufrüstungen sowie dem oben beschriebenen Wechselkurseffekt gegenüber. Daher prognostizieren wir für das Gesamtjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr moderat höhere Schiffsbetriebskosten. Per Saldo wird dies nach unseren Annahmen zu einem moderat höheren Schiffsbetriebsüberschuss führen. Die Zinsaufwendungen werden gegenüber dem Vorjahr auch aufgrund der Tilgungsleistungen und der kleineren Flotte erheblich sinken. Die planmäßigen Abschreibungen werden sich geringfügig reduzieren. Auf Basis des prognostizierten starken USD-Wechselkurses erwarten wir für das Gesamtjahr 2015 ein negatives Konzernergebnis aus dem ordentlichen Geschäft nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern zwischen 10,0 und 13,0 Mio. EUR. Darin bereits enthalten sind nicht liquiditätswirksame Kursverluste aus der Bewertung der Darlehen in Höhe von rund 8 Mio. EUR zum nächsten Bilanzstichtag. Weitere mögliche Sondereffekte im Rahmen der Restrukturierung sind hierbei ebenfalls noch nicht berücksichtigt. Die Holdinggesellschaft soll im Zuge der Restrukturierung nicht nur aus Eventualverbindlichkeiten gegen Ausgabe eines zukünftigen Zahlungsverprechens enthaftet werden, sondern es ist auch vorgesehen, dass Verbindlichkeiten der Gesellschaft dergestalt umstrukturiert werden, dass die Rückzahlungsverpflichtung von der Realisierung bestimmter Beteiligungserträge abhängig gemacht wird. In Abhängigkeit der Ausgestaltung der erwarteten Schiffverkäufe im Falle einer erfolgreichen Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes können diese mit außerordentlichen Verlusten einhergehen, da aktuell die Marktpreise der Schiffe deutlich niedriger als die Buch- bzw. Nutzungswerte der Schiffe sind. Gleichzeitig würde dies aber auch mit außerordentlichen Restrukturierungserträgen im Zuge von Restschuldenverzichten bei diesen Schiffverkäufen verbunden sein. Da die Konditionen der Verkäufe derzeit nicht bekannt sind, lassen sich diese außerordentlichen Effekte derzeit nicht seriös planen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2015 eine gegenüber dem Vorjahr geringfügige Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Zuge der in Verhandlung befindlichen Verzichtsvereinbarung hinsichtlich von Financial Covenants bei den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften Sondertilgungen aus der vorhandenen Liquidität dieser drei Schiffsgesellschaften vorgesehen sind. Des Weiteren gehen wir weiter davon aus, dass die Entscheidungsgremien der Gläubiger der Gesellschaft dem im Abschnitt „Finanzierung“ beschriebenen Restrukturierungskonzept noch zustimmen und dieses im laufenden Jahr umgesetzt werden kann. Die Gesellschaften der 2.500 TEU Schiffe und des MS „SAXONIA“ verhalten sich daher bis zu einem etwaigen Verkauf nahezu liquiditätsneutral. Die Schiffsbetriebskosten können aus den Einnahmen gedeckt werden und im Rahmen von sog. Stillhaltevereinbarungen mit den finanzierenden Banken müssen Zinsen nur insoweit geleistet werden, wie diese auch verdient werden. Positiv wirkt sich dagegen der deutlich stärker prognostizierte USD-Wechselkurs aus.

Der Bestand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und des Konzerns kann nur sichergestellt werden, wenn das im Letter of Intent mit den Gläubigern vereinbarte Restrukturierungskonzept noch umgesetzt wird. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit allen maßgeblichen Gläubigern geht der Vorstand derzeit davon aus, dass mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

<sup>1)</sup> Die Unterschiede resultieren aus einer unterschiedlichen Definition der einzubeziehenden Schiffe und damit der Datenbasis der Analysten.

## 2.5 Risikobericht

Ein systematisches und effizientes Risikomanagement stellt für den Vorstand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG eine sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe dar. Der Konzern verfügt über ein gut ausgebautes, DV-gestütztes Risikomanagementsystem. Die integralen Bestandteile des Systems sind sowohl die systematische Risikoidentifikation und Risikobewertung als auch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Begrenzung von Risiken. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Früherkennung bestandsgefährdender Risiken. Wesentliche Risiken resultieren aus dem Schiffsbetrieb, aus der Finanzierungstätigkeit, aus Wechselkursänderungen sowie aus der Rechtsform.

Zu den Grundsätzen des Risikomanagementsystems sowie den wesentlichen Risiken für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns wird auf den Geschäftsbericht 2014, Seite 21 ff. verwiesen.

Die Finanzierungsbedingungen der Schiffshypothekendarlehen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei der Verletzung bestimmter vertraglicher Auflagen haben die finanzierenden Banken die Möglichkeit, die Finanzierungsbedingungen nachzuverhandeln, bzw. das Recht, die Finanzierung fällig zu stellen. Zur Risikominimierung finden regelmäßig und frühzeitig aktive Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern statt.

Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich insbesondere dann materialisieren, wenn eine Schiffsgesellschaft den vereinbarten Schuldendienst nicht mehr leisten kann. Aufgrund der andauernd herausfordernden Marktsituation wurden mit den finanzierenden Banken der Schiffsgesellschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG diverse Restrukturierungsbausteine bereits umgesetzt.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ sind Verhandlungen mit der finanzierenden Bank hinsichtlich der Gewährung von Tilgungstundungen abgeschlossen worden. Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich aber noch materialisieren, da das Verhandlungsergebnis noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Entscheidungsgremien der Bank steht.

Für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG, insbesondere aufgrund der Situation der sechs 2.500 TEU-Containerschiffe, ein Restrukturierungskonzept erforderlich geworden, das im Wirtschaftsbericht im Abschnitt „Finanzierung“ näher beschrieben ist.

Das im Ergebnis mit den Finanzierungsgläubigern in einem Letter of Intent abgestimmte Restrukturierungskonzept steht insbesondere noch unter dem Vorbehalt der Zustimmungen der Entscheidungsgremien der Gläubiger, die zum 30. Juni 2015 noch nicht von allen Gläubigern vorlagen. Diese Zustimmungen sind erforderlich, um den Bestand des Konzerns zu sichern.

Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich auch dann materialisieren, wenn bestimmte vertragliche Auflagen verletzt werden. So sind bei den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften die Verichtsvereinbarungen hinsichtlich des möglichen Verstoßes bzgl. der Werterhaltungsklauseln zum 31. Dezember 2014 ausgelaufen. Die Verlängerung dieser Verichtsvereinbarungen ist Teil des Restrukturierungskonzeptes, da die Fortführung dieser drei Schiffsgesellschaften den wesentlichen Zukunftswert der HCI HAMMONIA SHIPPING AG darstellt. Die Verhandlungen bezüglich einer Verlängerung der Verichtsvereinbarungen bei der Werterhaltungsklausel befinden sich in der Endphase.

Eine Umsetzung des mit den finanzierenden Banken in dem Letter of Intent abgestimmten Restrukturierungskonzeptes ist Voraussetzung für die Unternehmensfortführung.

Seit dem 31. Dezember 2014 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ergeben.

## 2.6 Chancenbericht

Wesentliche Chancen bestehen in der Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte sowie in der Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes. Seit dem 31. Dezember 2014 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Chancensituation ergeben. Es wird auf den Geschäftsbericht 2014, Seite 23f., verwiesen.

### 3. Konzernzwischenabschluss

#### Konzernbilanz zum 30.06.2015

in TEUR	30.06.2015	31.12.2014
<b>Aktiva</b>		
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>263.237</b>	<b>274.299</b>
I. Sachanlagen		
Seeschiff	263.230	274.292
II. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0*	0*
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	7
<b>B. Umlaufvermögen</b>	<b>25.046</b>	<b>20.505</b>
I. Vorräte		
Bordbestände	1.580	1.368
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.770	1.110
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	163	355
3. Sonstige Vermögensgegenstände	956	1.054
III. Guthaben bei Kreditinstituten	20.577	16.618
<b>C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.130</b>	<b>2.268</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>289.413</b>	<b>297.072</b>

\*Angabe unter 500 EUR.

in TEUR	30.06.2015	31.12.2014
<b>Passiva</b>		
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>-18.332</b>	<b>559</b>
I. Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
II. Kapitalrücklage	20.410	20.410
III. Gewinnrücklage		
Gesetzliche Rücklage	5	5
IV. Konzern-Bilanzverlust	-54.838	-36.560
<i>Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital</i>	<i>-20.782</i>	<i>-2.504</i>
V. Anteile anderer Gesellschafter	2.450	3.063
<b>B. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung</b>	<b>2.323</b>	<b>2.323</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	<b>2.522</b>	<b>2.821</b>
1. Steuerrückstellungen	23	30
2. Sonstige Rückstellungen	2.499	2.791
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	<b>302.810</b>	<b>291.299</b>
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	283.055	272.984
2. Genusssrechtskapital	12.350	12.350
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.730	836
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.427	978
5. Sonstige Verbindlichkeiten	4.248	4.151
<b>E. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>90</b>	<b>70</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>289.413</b>	<b>297.072</b>



## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr 2015

in TEUR	1. Halbjahr 2015	1. Halbjahr 2014
1. Umsatzerlöse	31.532	26.984
2. Sonstige betriebliche Erträge	3.145	10.308
3. Schiffsbetriebsaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-1.245	-1.017
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-7.122	-6.183
4. Personalaufwand		
Heuern für fremde Seeleute	-6.129	-5.724
5. Abschreibungen		
auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-10.979	-68.481
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-20.752	-3.793
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15	19
8. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-6	0
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.297	-7.106
<b>10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-18.838</b>	<b>-54.993</b>
11. Steuern vom Einkommen und Ertrag	-53	-35
<b>12. Konzernperiodenfehlbetrag</b>	<b>-18.891</b>	<b>-55.028</b>
13. Anteile anderer Gesellschafter	613	5.014
14. Verlust-/Gewinnvortrag	-36.560	1.753
<b>15. Konzernbilanzverlust</b>	<b>-54.838</b>	<b>-48.261</b>

## Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	01.01. - 30.06.2015	01.01. - 30.06.2014
Konzernperiodenfehlbetrag	-18.891	-55.028
Planmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	10.985	10.926
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	0	57.555
Zunahme der Rückstellungen	-293	-245
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	17.725	-6.858
Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	93	1.161
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.197	36
Zinsaufwendungen	7.297	7.106
Zinserträge	-15	-19
Ertragsteuerertrag	53	35
Ertragsteuerzahlungen	-23	-47
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>18.128</b>	<b>14.622</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen anderen Gesellschaftern	82	0
Auszahlungen für Zugänge zum Konsolidierungskreis	0	-13
Erhaltene Zinsen	8	14
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>90</b>	<b>1</b>
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	455	375
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	-11.671	-8.872
Gezahlte Zinsen	-4.386	-5.487
Ausschüttungen an andere Gesellschafter	0	-409
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-15.602</b>	<b>-14.393</b>
<b>Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds</b>	<b>2.616</b>	<b>230</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.618	15.960
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.343	128
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>20.577</b>	<b>16.318</b>

## Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in TEUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- Bilanzverlust	Aktionären der HCI HAMMONIA SHIIPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
Stand 01.01.2014	13.641	74.532	5	1.753	89.931	10.541	100.472
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-50.014	-50.014	-5.014	-55.028
Ausschüttungen an andere Gesellschafter	0	0	0	0	0	-409	-409
Stand 30.06.2014	13.641	74.532	5	-48.261	39.917	5.118	45.035
Stand 01.01.2015	13.641	20.410	5	-36.560	-2.504	3.063	559
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-18.278	-18.278	-613	-18.891
Stand 30.06.2015	13.641	20.410	5	-54.838	-20.782	2.450	-18.332

## 4. Verkürzter Konzernanhang der HCI HAMMONIA SHIPPING AG für den Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2015

### Allgemeine Angaben

#### (1) Informationen zu Gesellschaft und Konzern

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit Firmensitz in der Burchardstraße 8, 20095 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98689 eingetragen.

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 13.641.400,00 EUR ist eingeteilt in 136.414 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG sowie ihre Tochterunternehmen (im Folgenden „HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern“) sind im Bereich der internationalen Seeschifffahrt tätig. Intention der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist es, sich als internationaler Anbieter auf dem Gebiet des Containerschiffcharter-Geschäftes zu positionieren. Dieses soll durch den Kauf und Betrieb von Seeschiffen, den Verkauf dieser Seeschiffe und den Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG realisiert werden. Zum Abschlussstichtag waren zwölf Tochtergesellschaften im Schiffsbetrieb tätig. Die von den Tochtergesellschaften betriebenen Seeschiffe sind in der weltweiten Fahrt eingesetzt.

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

#### (2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Konzernzwischenabschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zum 30. Juni 2015 wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

Die für den Konzernzwischenabschluss des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen unverändert den im Konzernabschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zum 31. Dezember 2014 dargestellten Methoden. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2015 ist daher im Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 zu lesen.

### Erläuterungen zur Konzernbilanz

#### (3) Eigenkapital

Die Veränderung der Eigenkapitalkomponenten ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt.

#### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital setzt sich zum Abschlussstichtag aus 136.414 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 100,00 EUR zusammen.

Die ordentliche Hauptversammlung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat am 19. Juni 2015 beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 18. Juni 2020 um bis zu insgesamt 6.820.700,00 EUR durch einmalige oder mehrmalige Ausgabe von neuen nennwertlosen Inhaberaktien (Stückaktien) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital).

Die neuen Aktien sind den Aktionären grundsätzlich zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch gemäß §§ 203 Abs. 1 Satz 1, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen,

- (1) für Spitzenbeträge, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben;
- (2) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt, der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten bzw. im Freiverkehr gehandelten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrages durch den Vorstand nicht wesentlich im Sinne der §§ 203 Abs. 1 und 2, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unterschreitet und der auf die Aktien, für die das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, insgesamt entfallende Betrag des Grundkapitals 10% nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Bei der Berechnung der 10%-Grenze ist der anteilige Betrag am Grundkapital abzusetzen, der auf Aktien entfällt, die unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von §186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert wurden;
- (3) soweit Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagenleistung zum Zweck der Durchführung von Unternehmenszusammenschlüssen oder des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Unternehmensbeteiligungen oder sonstiger Vermögensgegenstände, insbesondere von Seeschiffen oder Forderungen, durchgeführt werden.

Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital festzulegen.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

### (4) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

in TEUR	1. Halbjahr 2015	1. Halbjahr 2014
Poolcharter	10.904	7.594
Zeitcharter	20.628	19.390
	<b>31.532</b>	<b>26.984</b>

Die Containerschiffe sind in weltweiter Fahrt eingesetzt, weshalb keine Angaben hinsichtlich der geographischen Verteilung der Umsatzerlöse erfolgen.

### (5) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 3.145 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 10.308 TEUR) und beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Währungsumrechnung von 1.922 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 611 TEUR), Erstattungen von Charterern aus dem Ankauf von Treibstoffbeständen von 312 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 857 TEUR), übrige Erstattungen der Charterer von 367 (Vorjahresvergleichszeitraum: 207 TEUR), Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen von 384 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 184 TEUR) sowie Versicherungserstattungen von 26 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 312 TEUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahresvergleichszeitraumes betrafen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung passivischer Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung (8.061 TEUR).

### (6) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Aufwendungen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen betreffen den Verbrauch von Schmierstoffen von 1.149 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 942 TEUR) und Treibstoffen während Offhire-Zeiten bzw. beschäftigungsloser Zeiten von 96 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 75 TEUR).

### (7) Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten Reparatur- und Ausrüstungskosten von 3.763 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 3.167 TEUR), Bereederungsgebühren und Kommissionen von 1.525 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.380 TEUR), Aufwendungen für Versicherungen von 1.242 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.144 TEUR) und übrige Kosten des Schiffsbetriebs von 592 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 492 TEUR).

### (8) Personalaufwand

Die Personalaufwendungen betreffen unverändert zum Vorjahresvergleichszeitraum Heuern für fremde Seeleute.

### (9) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Der Posten betrifft im 1. Halbjahr 2015 ausschließlich planmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe von 10.979 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 10.938 TEUR). Im Vorjahresvergleichszeitraum waren in diesem Posten daneben außerplanmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe von 57.530 TEUR und Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Erstkonsolidierung zweier Komplementärgesellschaften von 13 TEUR enthalten.

### (10) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 20.752 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 3.793 TEUR) und beinhalten in Höhe von 19.550 TEUR Aufwendungen aus der Währungsumrechnung (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.828 TEUR). Diese betreffen im Wesentlichen Kursaufwendungen aus Schiffshypotheken. Im Übrigen umfasst der Posten Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen bei Chartererwechseln von 318 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 842 TEUR), Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten von 394 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 284 TEUR), Gebühren aus Service-, Controlling- und Verwaltungsleistungen von 50 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 441 TEUR), Forderungsverluste von 29 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 41 TEUR) sowie übrige Verwaltungskosten von 411 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 357 TEUR).

### (11) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen betreffen Zinsen auf Schiffshypothekendarlehen von 4.372 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 3.998 TEUR), Zinsen aus Zinssicherungsgeschäften von 2.017 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 2.149 TEUR), übrige Bankgebühren wie Restrukturierungsgebühren von 602 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 659 TEUR), Zinsen auf Genussrechte und übrige Darlehen von 301 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 294 TEUR) sowie sonstige Zinsen von 5 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 6 TEUR).

### Sonstige Angaben

#### (12) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus dem zwischen der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, und dem Mutterunternehmen bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag existieren sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 1,0 % p.a. auf Basis des Eigenkapitals. Zum 30. Juni 2015 entspräche dies einem Betrag in Höhe von 336 TEUR pro Jahr. Zwischen den Vertragsparteien wurde im ersten Halbjahr 2015 im Rahmen der Restrukturierung der Gesellschaft eine kommerzielle Einigung über die rückwirkende Aufhebung des Vertrages zum 31. Dezember 2014 erzielt.

Hamburg, den 17. August 2015



Dr. Karsten Liebing  
Vorstand



Jan Krutemeier  
Vorstand

## **HCI HAMMONIA SHIPPING AG**

Burchardstraße 8

D-20095 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-0

Fax: +49 (0) 40 88 88 1-44 11 10

[www.hci-hammonia-shipping.de](http://www.hci-hammonia-shipping.de)

E-Mail: [kontakt@hci-hammonia-shipping.de](mailto:kontakt@hci-hammonia-shipping.de)