HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Halbjahresfinanzbericht 2013

INHALTSVERZEICHNIS

Begrüßung **3**

Aktie **4**

Konzernzwischenlagebericht **6**

Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell) 6

Wirtschaftsbericht 7

- Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen 7
- Geschäftsverlauf 7
- Lage 10
- Nicht finanzielle Leistungsindikatoren 14

Nachtragsbericht 14

Prognose-, Chancen- und Risikobericht 14

- Prognosebericht 14
- Chancenbericht 15
- Risikobericht 16

Konzernzwischenabschluss **17**

Ausgewählte erläuternde Anhangangaben für den Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2013 **22**

Versicherung der gesetzlichen Vertreter **29**

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht **30**

Finanzkalender / Kontakt / Impressum / Disclaimer **31**

BEGRÜßUNG

Sehr geehrte Aktionäre und Geschäftsfreunde,

wie bereits im Bericht für das Geschäftsjahr 2012 dargestellt, ist im laufenden Jahr aufgrund der derzeit noch vorhandenen Überkapazitäten mit keiner nachhaltigen Erholung des Containerschiffsmarktes zu rechnen. Somit muss sich auch die HCI HAMMONIA SHIPPING AG weiterhin in einem herausfordernden Marktumfeld behaupten. Unser vorrangiges Ziel ist die Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit. Hierzu sind unterschiedliche Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich, die im Geschäftsbericht 2012 ausführlich dargestellt worden sind und bezüglicher derer im ersten Halbjahr 2013 weitere Fortschritte erzielt werden konnten.

Die sechs 2.500 TEU Containerschiffe benötigen weitere Tilgungsstundungen der finanzierenden Banken. Ein entsprechendes Term Sheet war mit den Banken bereits Ende des Jahres 2012 geschlossen worden. Zwischenzeitlich ist eine entsprechende Kreditvertragsdokumentation verhandelt und unterzeichnet worden. Voraussetzung für diese Tilgungsstundungen ist ein substanzieller Eigenkapitalbeitrag der HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Dieser soll überwiegend durch die Verwendung überschüssiger Liquidität der drei in langjährigen Festchartern fahrenden 7.800 TEU Schiffe erfolgen. Hierfür wiederum war eine Einigung mit deren finanzierenden Banken hinsichtlich der Aussetzung der sogenannten Werterhaltungsklausel in dem Kreditvertrag erforderlich. Darüber hinaus waren mit dem Bankenkonsortium der 7.800 TEU Schiffe für ein Schiff abweichende günstigere Konditionen abgestimmt worden, falls eine vereinbarte Sondertilgung geleistet wird. Diese sollte durch die Aufnahme von Vorzugskommanditkapital durch dritte Investoren auf Ebene der Schiffsgesellschaft ermöglicht werden. Auch hier ist im ersten Halbjahr 2013 die erfolgreiche Umsetzung erfolgt, die ein ganz wesentlicher Baustein für die Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gewesen ist. Unter dem Vorbehalt der Zustimmung ihrer Entscheidungsgremien haben die Banken auch für die beiden anderen 7.800 TEU Schiffe eine Verlängerung der Aussetzung der Werterhaltungsklausel bis Ende 2014 zugesagt.

Die Verhandlungen mit den finanzierenden Banken hinsichtlich weiterer erforderlicher Tilgungsstundungen bei den beiden 3.100 TEU Schiffe haben dagegen aufgrund der hohen Anzahl bereits gestundeter Quartalstilgungen dazu geführt, dass ein Verkauf dieser beiden Schiffe unumgänglich wird. Ziel ist es aber, dass dieser Verkauf nicht zu einer Belastung der Liquidität der HCI HAMMONIA SHIPPING AG führt. Vorbehaltlich der Gremienentscheidungen der finanzierenden Banken soll daher im Rahmen der Verkäufe die HCI HAMMONIA SHIPPING AG aus allen für diese beiden Schiffsgesellschaften gestellten Bürgschaften entlassen werden. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Verkauf der beiden Schiffe sind im ersten Halbjahr 2013 nicht liquiditätswirksame außerordentliche Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von rund 14 Mio. EUR in der Konzernbilanz der HCI HAMMONIA SHIPPING AG vorgenommen worden. Ohne Berücksichtigung dieser außerordentlichen Wertminderungen betrug der Konzernverlust im ersten Halbjahr rund 3 Mio. EUR (Vorjahr: -2,3 Mio. EUR). Dieses Ergebnis liegt zwar im Rahmen der Erwartungen, ist aber sicherlich nicht zufriedenstellend.

Um die Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG abzuschließen, steht neben den Veräußerungen der beiden 3.100 TEU Schiffe noch die Durchführung einer flankierenden Kapitalmaßnahme aus. Aufgrund der bisherigen Restrukturierungsvereinbarungen kann der Zeitpunkt hierfür nun aber flexibler in Abhängigkeit der Marktentwicklung gewählt werden. Mittel- bis langfristig stellen sich die Marktperspektiven durchaus positiv dar. Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass der Containerschiffsmarkt zu einem Gleichgewicht finden wird, so dass sich auch wieder Charterraten einstellen, die auskömmlich für die Schiffseigner sind. Der Weg zu diesem Gleichgewicht ist allerdings deutlich länger, als er von den Marktbeobachtern und auch von uns erwartet worden war. Mit den bereits eingeleiteten und den noch ausstehenden Maßnahmen sollen die Weichen dafür gestellt werden, dass Ihre Gesellschaft bestmöglich durch die schwierige Marktphase kommt, um im Anschluss an der erwarteten Markterholung partizipieren zu können.

Hamburg, den 19. August 2013

Dr. Karsten Liebing
Vorstand

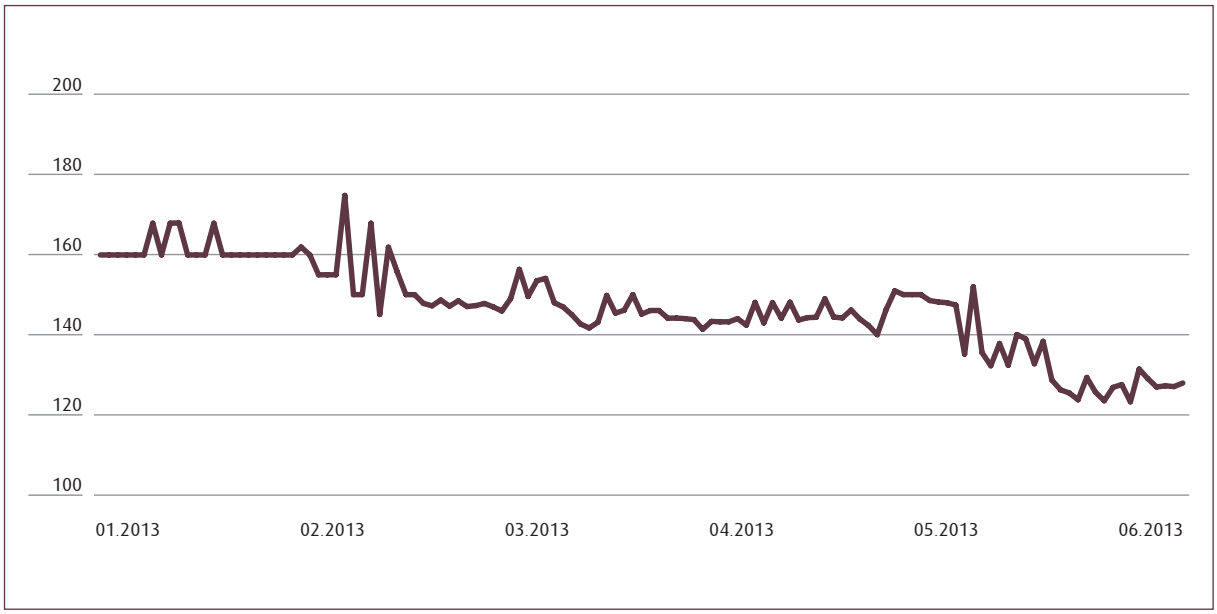
Jan Krutemeier
Vorstand

AKTIE

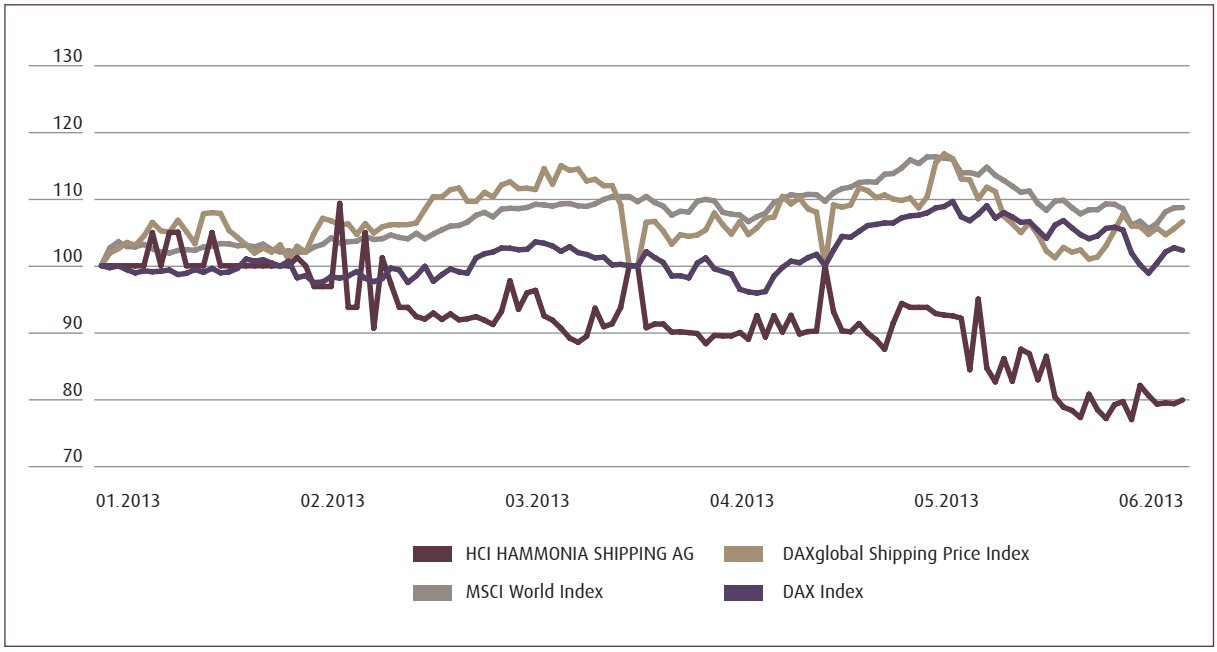
Zu Anfang des ersten Quartals 2013 konnte sich die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG etwas erholen und erreichte zwischenzeitlich ein Hoch bei 175,00 EUR. In der Folge notierte die Aktie leichter und erreichte kurzzeitig einen Stand von 123,00 EUR. Zum Ende des Berichtszeitraums lag der Kurs bei 127,73 EUR und somit rund 13 % unter 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 (02.01.2013 – 28.06.2013)	
Höchstkurs (11.02.2013)	175,00 EUR
Tiefstkurs (20.06.2013)	123,00 EUR
Anfangskurs (02.01.2013)	147,00 EUR
Schlusskurs (28.06.2013)	127,73 EUR
Marktkapitalisierung (28.06.2013)	17,42 Mio. EUR

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

I. Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell)

Das Unternehmenskonzept der HCI HAMMONIA SHIPPING AG 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 Charterraten und mögliche Beschäftigungsausfälle abzusichern.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im regulierten Markt sowie an anderen deutschen Börsen im Freiverkehr notiert.

Zum 30. Juni 2013 ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an insgesamt 16 Gesellschaften unmittelbar mit folgender Pflichteinlage gemäß jeweiligem Gesellschaftsvertrag beteiligt:

- MS „SAXONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (10.226 TEUR)
- MS „WESTPHALIA” Schiffahrts GmbH & Co. KG (10.226 TEUR)
- MS „HAMMONIA POMERENIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (11.126 TEUR)
- MS „HAMMONIA HOLSATIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (11.176 TEUR)
- MS „HAMMONIA MASSILIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (11.326 TEUR)
- MS „HAMMONIA TEUTONICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (11.226 TEUR)
- MS „HAMMONIA BAVARIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (11.726 TEUR)
- MS „HAMMONIA ROMA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (11.326 TEUR)
- MS „HAMMONIA FIONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (17.000 TEUR)
- MS „HAMMONIA DANIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (17.000 TEUR)
- MS „HAMMONIA HAFNIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (17.000 TEUR)
- MS „HAMMONIA PESCARA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (10.733 TEUR)
- FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG (7.429 TEUR)
- Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH (25 TEUR)
- Verwaltung HCI HAMMONIA Schiffahrts GmbH (25 TEUR)
- Verwaltung MS „HAMMONIA PESCARA“ GmbH (14 TEUR)

Die genannten Beteiligungen und die HCI HAMMONIA SHIPPING AG selbst bilden grundsätzlich den gesamten Konsolidierungskreis des Konzerns. Die Verwaltung MS „HAMMONIA PESCARA” GmbH hat die Stellung der persönlich haftenden Gesellschafterin (Komplementärin) in der MS „HAMMONIA PESCARA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. Die Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH hat die Stellung der persönlich haftenden Gesellschafterin (Komplementärin) in der FHH Fonds Nr. 40 MS „Antofagasta“ GmbH & Co. KG. Die Verwaltung HCI HAMMONIA Schiffahrts GmbH hat die Stellung der persönlich haftenden Gesellschafterin (Komplementärin) in den übrigen Kommanditgesellschaften.

Als Führungsholding in der Form einer börsennotierten Aktiengesellschaft beteiligt sich die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an Schiffsgesellschaften 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 sogenannte Bereederung. Die Schiffsgesellschaften stellen den Mietern der Schiffe, den Charterern, ein komplett ausgerüstetes, betriebsbereites und bemanntes Schiff zur Verfügung.

Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Working Capital je Schiff in die konsolidierte Rechnung einfließen. Die operative Steuerung des Konzerns erfolgt auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Schiffsflotte sowie der Chartereinnahmen pro Tag. Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Containerschiffsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße darstellt.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert in der aktuellen Ausgabe des World Economic Outlook vom Juli 2013 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,1 % für das Jahr 2013. Die Entwicklungs- und Schwellenländer sorgen mit einer erwarteten Wachstumsrate von 5,0 % weiterhin für positive Impulse, während das Wachstum der Industrieländer mit 1,2 % auf einem niedrigen Niveau verharrt.

Für das Welthandelsvolumen, das eine wesentliche Einflussgröße für die Containerschifffahrt darstellt, wird für das Jahr 2013 eine Zunahme von 3,1 % prognostiziert - im Vergleich dazu betrug der Vorjahreswert lediglich 2,5 %. Allerdings wird das starke Wachstum der davor liegenden Jahre bei Weitem nicht erreicht werden können. Für den Containerumschlag haben Analysten ihre Prognose von Anfang des Jahres deutlich reduziert – währen Anfang des Jahres noch eine Zunahme von 6,1 % prognostiziert wurde, gehen die Experten nunmehr lediglich von einem Wachstum von 4,7 % aus.

Die Nachfrageentwicklung nach Transportkapazitäten ist somit weiterhin positiv. Das verlangsamte Wachstum der Weltkonjunktur ist jedoch nicht ausreichend, um den Angebotsüberhang abzubauen.

Die weltweite Containerschiffsflotte umfasst nach Analystenangaben 4.968 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rund 16,9 Mio. TEU (Stand: Juli 2013). Saisonbedingt ist die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffsflotte, per 1. Juli auf 2,6 % gesunken. Jedoch besteht weiterhin ein signifikant hohes Orderbuch für Containerschiffe, welches sich auf rund 3,3 Mio. TEU bzw. 19,4 % der Flottenkapazität beläuft.

Ein positiver Trend ist in dem für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG relevanten Segment der Containerschiffe zwischen 2.000 und 3.000 TEU zu erkennen. Das Orderbuch in diesem Segment beträgt lediglich 4,7 % der bestehenden Flotte. Damit ist das Verhältnis von Tonnage im Orderbuch zur fahrenden Flotte deutlich geringer als im Gesamtmarkt. Dieser vergleichsweise geringe Tonnagezuwachs wird nach Analystenmeinungen in etwa der gleichen Größenordnung von Verschrottungen kompensiert.

Die Charterraten haben sich insgesamt leicht verbessert – so verzeichnet der Charterraten-Index New Contex dieses Jahr leicht bessere Werte als im Vorjahr. Das Niveau der Charterraten ist aber weiterhin auf einem Niveau, das nicht auskömmlich ist, um die Schiffsbetriebskosten und den vollen Kapitaldienst zu decken.

2. Geschäftsverlauf

Flotte

Die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG umfasst dreizehn moderne Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU.

Das MS „ANTOFAGASTA“ war seit Übernahme bis Ende Januar 2013 an A.P. Moeller-Maersk verchartert. Nach Beendigung der Charterlaufzeit lag das Schiff rund sieben Wochen auf. Am 10. März 2013 hat das Schiff eine fünf- bis achtmonatige Zeitcharter bei der Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd zu einer Rate von 6.600 USD/Tag brutto angetreten.

Zur Sicherstellung eines kontinuierlichen Cashflows hat die Schiffsgesellschaft einen Antrag zur Aufnahme in den Peter Döhle 2.500 bis 2.800 TEU Einnahmepool gestellt. Am 18. März 2013 hat der Poolmanager die Gesellschaft informiert, dass die Poolmitglieder der Aufnahme in den Einnahmepool zugestimmt haben, so dass zukünftig die Poolrate relevant für die Einnahmesituation des Schiffes ist. Da die aktuelle Charterrate zum Zeitpunkt des Poolbeitritts niedriger war als die Poolnettorate, hat die Schiffsgesellschaft eine einmalige Ausgleichszahlung in Höhe von rund 230 TUSD zu leisten, deren Restbetrag im August 2013 mit den Poolzahlungen verrechnet wird.

Einschließlich des MS „ANTOFAGASTA" fuhren zum Ende des Berichtszeitraums sieben Sub-Panamax-Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPINGA AG im Peter Döhle 2.500 bis 2.800 TEU Einnahmepool. Dieser Pool umfasst derzeit 61 fahrende Schiffe. Die Nettopoolraten lagen im ersten Halbjahr 2013 bei rund 7.500 USD/Tag. Die Charterrate am Spotmarkt lag für diesen Zeitraum ebenfalls bei rund 7.500 USD/Tag (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 – 2013), wobei bei diesem Index Bruttoraten, d.h. vor Abzug von Kommissionen, angegeben werden. Der Pool bietet die Sicherheit eines kontinuierlichen Cashflows, was in einem derzeitig schwachen Marktumfeld besonders wichtig ist: Brancheninformationen zufolge waren im ersten Halbjahr 2013 im Schnitt rund 8 % der Flotte im Segment zwischen 2.000 und 2.999 TEU ohne Beschäftigung.

Die zwei Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schiffahrts-KG. Dieser umfasste zum Ende des Berichtszeitraums 17 vergleichbare Schiffe. Die entsprechenden Poolraten lagen im ersten Halbjahr 2013 bei rund 7.100 USD/Tag. Die Charterraten am Spotmarkt lagen in diesem Zeitraum ebenfalls bei rund 7.200 USD/Tag (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 – 2013).

Die verbleibenden vier Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG-Flotte haben mehrjährige Zeitchartern mit namhaften Linienreedereien. So ist das MS „HAMMONIA PESCARA" mit 4.250 TEU bis Mitte 2014 an die United Arab Shipping Company („UASC") verchartert. Die UASC zählt zu den 20 größten Container-Linienreedereien weltweit. 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. Alle vier Schiffe mit Zeitchartern haben planmäßig die vereinbarten Chartereinnahmen erwirtschaftet.

Am 24. März 2013 ist auf dem MS „ANTOFAGASTA" auf der Route von Spanien nach Südamerika ein Feuer im Deckshaus ausgebrochen. Der Mannschaft ist es gelungen, das Feuer aus eigener Kraft zu löschen. Bei diesem tragischen Zwischenfall sind zwei Besatzungsmitglieder tödlich verunglückt. Die Reise nach Südamerika wurde daraufhin abgebrochen und das Schiff kehrte um und fuhr nach Las Palmas (Kanarische Inseln). Dort wurden die Schäden begutachtet und das Schiff instandgesetzt. Die Reparaturen wurden abgeschlossen und das MS „ANTOFAGASTA" trat am 24. Juni 2013 wieder ihren Dienst bei Hapag-Lloyd an. Die Reparaturaufwendungen werden nach derzeitigem Stand weitestgehend durch die erwarteten Versicherungsleistungen gedeckt.

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

Finanzierung

Die Marktentwicklung hat hinsichtlich der in Einnahmepools fahrenden Schiffe zu einem erneuten Restrukturierungsbedarf geführt. Für die sechs 2.500 TEU Containerschiffe wurde bereits im 4. Quartal 2012 ein Term Sheet bezüglich der Aussetzung von jeweils acht weiteren Quartalstilgungen – beginnend im 4. Quartal 2012 – unterzeichnet, nachdem auf Basis einer Vereinbarung vom Januar 2011 bereits jeweils vier Quartalstilgungen gestundet worden waren. Nachdem die Entscheidungsgremien der Banken sich mit dieser Finanzierung befasst hatten, konnte am 11. März 2013 ein Term Sheet ohne Gremienvorbehalt vereinbart werden. Am 31. Mai 2013 wurden die finalen Kreditverträge unterzeichnet.

Die neuerlichen Stundungen entsprechen einem Tilgungsvolumen zwischen 4,4 und 4,7 Mio. USD je Schiff bzw. 26,8 Mio. USD für die sechs Schiffe insgesamt. Der sofort zahlbare Eigenkapitalbeitrag der HCI HAMMONIA SHIPPING AG konnte im Zuge der Verhandlungen auf umgerechnet 0,5 Mio. USD je Schiff, d.h. insgesamt 3 Mio. USD, reduziert werden. Weitere Eigenkapitalbeiträge in Summe von 7 Mio. USD sind verteilt über die Laufzeit bis Ende 2015 einzubringen.

Die Einzahlungstermine tragen dem im Zeitablauf entstehenden Liquiditätsbedarf Rechnung, zugleich kann nun der Zeitpunkt der nach wie vor erforderlichen flankierenden Kapitalmaßnahme flexibler in Abhängigkeit der Marktentwicklung gewählt werden. Die Höhe der Marge ist unverändert gegenüber der Vereinbarung hinsichtlich der bereits in 2011 vereinbarten Tilgungsstundungen bzw. wurde hinsichtlich der Stundungstranchen reduziert. Im Gegenzug ist eine Restrukturierungsgebühr in Höhe von 0,95 Mio. USD je Schiff zu entrichten, die jedoch nur bei hinreichender Liquidität zahlbar wird, spätestens aber zum Ende der fest verzinsten Darlehenstranchen im Jahr 2020 bzw. 2021. Die Gesamtbelastung aus Gebühren und Marge entspricht damit dem aktuellen Marktniveau, die liquide Belastung konnte aber an die Erfordernisse der Schiffsgesellschaften angepasst werden. Im Rahmen dieses Konzeptes haftet die HCI HAMMONIA SHIPPING AG gesamtschuldnerisch für die Kreditverbindlichkeiten der sechs Einschiffsgesellschaften.

Da die finanzierenden Banken hinsichtlich der beiden 3.100 TEU Containerschiffe bereits jeweils acht Quartalstilgungen gestundet haben, waren die Verhandlungen bezüglich weiterer Tilgungsstundungen deutlich anspruchsvoller. Da die finanziellen Mittel der HCI HAMMONIA SHIPPING AG begrenzt sind, wäre ein Stundungsvolumen erforderlich gewesen, das letztlich die maximale Bereitschaft der finanzierenden Banken überschritten hat. Infolge dessen wird ein Verkauf dieser beiden Schiffe unumgänglich. Vorbehaltlich der Gremienentscheidungen der finanzierenden Banken soll im Rahmen der Verkäufe die HCI HAMMONIA SHIPPING AG aus allen für diese beiden Schiffsgesellschaften gestellten Bürgschaften entlassen werden. Aufgrund der erforderlichen Verkäufe sind im zweiten Quartal nicht liquiditätswirksame außerordentliche Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von rund 14 Mio. EUR in der Konzernbilanz der HCI HAMMONIA SHIPPING AG vorgenommen worden. Das operative Ergebnis der Gesellschaft verändert sich dagegen voraussichtlich im laufenden Geschäftsjahr nicht. Zudem sollte der Verkauf der Schiffe keinen wesentlichen Einfluss bzw. einen leicht positiven Effekt auf die Liquiditätssituation der Gesellschaft haben. Bei dem MS „WESTPHALIA“ ist eine Minderheitsbeteiligung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG an der Käufergesellschaft geplant, wodurch die Gesellschaft an einer möglichen Wert- und Markterholung partizipieren könnte.

Das Kreditvertragsaddendum hinsichtlich der Finanzierung der drei 7.800 TEU Containerschiffe, in dem eine Verlängerung der bestehenden Verzichtsvereinbarung hinsichtlich der „Loan-To-Value“-Klausel dokumentiert wird, ist am 10. Januar 2013 von allen Parteien unterzeichnet worden. Die LTV-Klausel verlangt, dass das Verhältnis von ausstehender Darlehensvaluta zum Schiffswert ohne Berücksichtigung des Chartervertrages einen bestimmten Schwellenwert nicht überschreitet. Aufgrund der gesunkenen Schiffspreise wurde diese Kreditvertragsbedingung verletzt. Die nunmehr geschlossene Verzichtsvereinbarung sieht eine erhöhte Marge sowie zusätzliche Tilgungen auf das Darlehen vor. Der vereinbarte Tilgungsplan wurde dabei so ausgestaltet, dass die Gesellschaften der langfristig beschäftigten 7.800 TEU Schiffe im Ergebnis einen Teil ihrer Liquidität zur Stützung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bzw. der in den Einnahmepools fahrenden Schiffe verwenden können. Die kontinuierliche Umsetzung dieser Vereinbarung setzt die erfolgreiche finanzielle Neuordnung des Gesamtunternehmens, d.h. die Restrukturierung der 2.500 TEU und der 3.100 TEU Schiffe sowie einen Beitrag der Eigenkapitalgeber der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, voraus.

Des Weiteren ist mit den finanzierenden Banken einer der drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften, der MS „HAMMONIA HAFNIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, am 28. März 2013 ein Nachtrag zum Kreditvertrag unterzeichnet worden, welcher die Aufnahme weiterer Gesellschafter in die Schiffsgesellschaft erlaubt. Auf Basis eines sogenannten Private Placement Memorandums haben durch die HCI Gruppe vermittelte Anleger insgesamt 8 Mio. EUR als Vorzugskommanditkapital in die Schiffsgesellschaft des MS „HAMMONIA HAFNIA“ investiert. Das Neukapital wurde vorrangig für eine Sondertilgung des Darlehens genutzt. Die finanzierenden Banken haben im Gegenzug substanzielle Zugeständnisse bei den Kreditvertragskonditionen gewährt. Das bedeutet im Gegensatz zu den Schwesterschiffen keine weiteren laufenden Sondertilgungen, eine geringere Zinsmarge sowie ein längeres Aussetzen der Werterhaltungsklausel (LTV-Klausel) bis Ende 2014. Diese Konditionen erlauben neben einer laufenden Ausschüttung für das Vorzugskommanditkapital auch substanzielle nachrangige Ausschüttungen an die HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Durch die Aufnahme des Vorzugskommanditkapitals vermindert sich der Kapitalanteil der HCI HAMMONIA SHIPPING AG an dieser Schiffsgesellschaft. Der Anteil konzernfremder Kommanditisten in der Konzernbilanz erhöht sich entsprechend. Nach dem IFRS-Regelwerk werden diese Minderheitenanteile als Fremdkapital und deren Ergebnisanteile als Zinsaufwendungen ausgewiesen. Der Verwässerung aus Sicht der HCI HAMMONIA SHIPPING AG-Aktionäre steht eine Verbesserung der Liquiditätssituation des Konzerns gegenüber. Aufgrund des erhöhten Liquiditätsbedarfs im Zuge der finanziellen Neuordnung der Flotte ist die Liquidität vorrangig zur Rentabilität zu erachten.

Zwischenzeitlich sind mit dem Bankenkonsortium Verhandlungen hinsichtlich der Verlängerung der Verzichtsvereinbarung hinsichtlich der „Loan-To-Value"-Klausel auch für die beiden anderen 7.800 TEU Schiffe über den 30. September 2013 hinaus aufgenommen worden. Unter dem Vorbehalt der Zustimmung ihrer Entscheidungsgremien haben die Banken eine Verlängerung der Verzichtsvereinbarung bis Ende 2014 zugesagt.

3. Lage

Ertragslage

Die Ertragslage für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2013 stellt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt dar:

in TEUR	01.01.–30.06.2013	01.01.–30.06.2012	Ergebnisveränderung
Umsatzerlöse	31.124	34.975	-3.851
Schiffsbetriebskosten	-14.091	-15.291	1.200
Schiffsbetriebsergebnis	**17.033**	**19.684**	**-2.651**
sonstige betriebliche Erträge	5.985	3.886	2.099
davon Kurserträge	*3.144*	*1.762*	*1.382*
sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.782	-3.645	-1.137
davon Kursaufwendungen	*-865*	*-1.080*	*215*
Reedereiergebnis	**18.236**	**19.925**	**-1.689**
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-12.294	-13.066	772
Wertminderungen (Impairment)	-14.058	0	-14.058
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**-8.116**	**6.859**	**-14.975**
Zinserträge	14	73	-59
Zinsaufwendungen	-8.405	-8.845	440
Ergebnis vor Gewinnanteilen konzernfremder Kommanditisten und Steuern	**-16.507**	**-1.913**	**-14.594**
Finanzaufwendungen aus Gewinnanteilen konzernfremder Kommanditisten	-611	-148	-463
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**-17.118**	**-2.061**	**-15.057**
Steuern vom Einkommen und Ertrag	88	-206	294
Konzernperiodenergebnis	**-17.030**	**-2.267**	**-14.763**
davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft	*-17.032*	*-2.270*	*-14.762*
davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile	*2*	*3*	*-1*

Für den Berichtszeitraum wurde mit einem durchschnittlichen USD/EUR-Wechselkurs von 1,3134 gerechnet (Vorjahreszeitraum: 1,2965).

Die Umsatzerlöse wurden unverändert aus der Vercharterung von dreizehn Containerschiffen erzielt. Bei zwölf Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in zwei Einnahmepools bzw. Vercharterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahreszeitraum unverändert. Das Anfang 2012 erworbene Containerschiff MS „ANTOFAGASTA" ist nach Auslaufen einer Zeitcharter einem Einnahmepool beigetreten.

Die Verminderung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum resultiert aus einer Reduzierung der Einnahmen der in Einnahmepools fahrenden Containerschiffe sowie dem Auslaufen der Zeitcharter des MS „ANTOFAGASTA".

Die Schiffsbetriebskosten enthalten die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt, die Versicherung der Schiffe und die Aufwendungen für das Schiffspersonal. Die Aufwendungen haben sich im Wesentlichen aufgrund der Veränderung des Wechselkurses vermindert. Die bisher unter diesem Posten ausgewiesenen Aufwendungen für den Ankauf von Treibstoffen im Rahmen von Chartererwechseln werden nunmehr unter dem Posten sonstige betriebliche Aufwendungen ausgewiesen. Der Vorjahresausweis wurde entsprechend angepasst. Aufwendungen für Treibstoffe fallen im Wesentlichen im Rahmen von Chartererwechseln und zum geringeren Teil im Rahmen von Off-Hire-Zeiten (Werftaufenthalte u.a.) an. Da es sich bei dem HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern um eine Charter-Reederei handelt, gehören die Treibstoffkosten nicht zum eigentlichen Schiffsbetrieb. Die Änderung des Ausweises bietet entsprechend einen besseren Einblick in die Ertragslage des Konzerns. Die Erträge aus dem Verkauf der Treibstoffe an die Charterer werden unverändert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert im Wesentlichen aus gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich höheren Kurserträgen. Die Kurserträge ergeben sich überwiegend aus der Bewertung von auf den japanischen Yen lautenden Darlehen, aus der bilanziellen Erfassung positiver Marktwerte von Devisentermingeschäften sowie aus der Stichtagsbewertung der übrigen Verbindlichkeiten (im Wesentlichen Kapitalanteile im Fremdbesitz). Daneben war ein Anstieg der Erlöse aus dem Verkauf von Treibstoffen aufgrund einer Zunahme der Chartererwechsel gegenüber dem Vergleichszeitraum zu verzeichnen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 1,1 Mio. EUR auf 4,8 Mio. EUR angestiegen. Die Zunahme der Aufwendungen beruht unter anderem auf der ergebniswirksamen Erfassung eines Swaps in Höhe von 0,6 Mio. EUR. Aufgrund der Sondertilgung eines Darlehens dient ein Swap nur noch teilweise der Absicherung der variablen Verzinsung eines Darlehens. Desweiteren erhöhten sich durch die Zunahme der Chartererwechsel die damit in Zusammenhang stehenden Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,8 Mio. EUR auf 1,8 Mio. EUR.

Das Reedereiergebnis hat sich aufgrund der Verminderung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vergleichszeitraum um 1,7 Mio. EUR vermindert.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich aufgrund der Veränderung des durchschnittlichen Wechselkurses bzw. aufgrund der verminderten Bemessungsgrundlagen durch die Vorjahreswertminderungen.

Verhandlungen mit den finanzierenden Banken der beiden 3.100 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG hinsichtlich weiterer Tilgungsstundungen haben ergeben, dass aufgrund der hohen Anzahl bereits gestundeter Quartalstilgungen, ein Verkauf der beiden Schiffe unumgänglich wird. Vorstand und Aufsichtsrat der HCI HAMMONIA SHIPPING AG haben einen entsprechenden Verkaufsbeschluss gefasst. Aufgrund der geplanten Veräußerung werden die beiden Containerschiffe als „zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen“ ausgewiesen und nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Aufgrund der Bewertung der Containerschiffe mit den erwarteten Nettoveräußerungspreisen wurden im Halbjahresabschluss Wertminderungen in Höhe von 14,1 Mio. EUR erfasst.

Die Zinsaufwendungen verminderten sich durch die fortschreitende Tilgung der Darlehen sowie aufgrund einer Veränderung der durchschnittlichen Wechselkurse.

Finanzlage

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.

in TEUR	01.01.–30.06.2013	01.01.–30.06.2012	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	7.089	10.962	-3.873
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	64	649	-585
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-10.202	-16.807	6.605
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-3.049	-5.196	2.147
wechselkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	-349	169	-518
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	20.327	27.585	-7.258
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.929	22.558	-5.629

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

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus der Erstattung von Investitionskosten. Der im Vorjahreszeitraum ausgewiesene positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit betraf im Wesentlichen den Nettozufluss an liquiden Mitteln aus der Erstkonsolidierung des MS „ANTOFAGASTA“ (Barkaufpreis abzüglich in den Konzern übernommene liquide Mittel).

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrifft neben der Tilgung von Darlehen (17,3 Mio. EUR) und der Inanspruchnahme eines Kontokorrentkredits (0,7 Mio. EUR). Einzahlungen konzernfremder Gesellschafter in das Kommanditkapital einer Tochtergesellschaft (6.804 TEUR) sowie Ausschüttungen an konzernfremde Kommanditisten (440 TEUR).

Insgesamt verminderte sich der Finanzmittelfonds zum 30. Juni 2013 gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 3,4 Mio. EUR auf 16,9 Mio. EUR.

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich zum Stichtag 30. Juni 2013 im Vergleich zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2012 wie folgt dar:

in TEUR	30.06.2013	in %	31.12.2012	in %	Veränderung
Vermögenswerte					
Langfristige Vermögenswerte	416.640	87 %	478.138	95 %	-61.498
Kurzfristige Vermögenswerte	63.072	13 %	27.588	5 %	35.484
Bilanzsumme	**479.712**	**100 %**	**505.726**	**100 %**	**-26.014**
Eigenkapital	**131.511**	**28 %**	**142.623**	**28 %**	**-11.112**
Schulden					
Langfristige Schulden	245.444	51 %	203.663	40 %	41.781
Kurzfristige Schulden	102.757	21 %	159.440	32 %	-56.683
Bilanzsumme	**479.712**	**100 %**	**505.726**	**100 %**	**-26.014**

Aufgrund eines Veräußerungsbeschlusses wurden zwei Containerschiffe (einschließlich der dazugehörigen Vorräte) in die kurzfristigen Vermögenswerte in einen gesonderten Posten mit der Bezeichnung „Zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen“ umgegliedert. Die Containerschiffe wurden mit ihrem voraussichtlichen Nettokaufpreis bewertet. Vor Allem durch die Umgliederung hat sich das langfristige Vermögen des Konzerns insgesamt um 61,5 Mio. EUR vermindert. Der Anteil an der Bilanzsumme verminderte sich von 95 % auf nunmehr 87 %. Die Veränderung der langfristigen Vermögenswerte ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR	
Stand 31. Dezember 2012	**478.138**
planmäßige Abschreibungen	-12.294
außerplanmäßige Abschreibungen	-14.058
Abgänge	-64
Umgliederungen	-39.296
Währungseinflüsse	4.214
Stand 30. Juni 2013	**416.640**

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich aufgrund der Umgliederung von zwei Containerschiffen aus dem langfristigen Vermögen um 35,5 Mio. EUR auf insgesamt 63,1 Mio. EUR. Sie umfassen neben dem zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögen (39,6 Mio. EUR) im Wesentlichen liquide Mittel (16,9 Mio. EUR). Des Weiteren umfassen die kurzfristigen Vermögenswerte unter anderem sonstige Vermögenswerte in Höhe von 4,0 Mio. EUR und Vorräte in Höhe von 1,4 Mio. EUR.

Aufgrund des im ersten Halbjahr 2013 erwirtschafteten Fehlbetrages hat sich das Eigenkapital des Konzerns um 11,1 Mio. EUR vermindert. Die Eigenkapitalquote beträgt unverändert 28 % der Bilanzsumme. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR	
Stand 31. Dezember 2012	**142.623**
Konzernperiodenergebnis	-17.030
Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	4.650
Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz	1.268
Stand 30. Juni 2013	**131.511**

Die langfristigen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen den langfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen der dreizehn in Fahrt befindlichen Containerschiffe, als Fremdkapital ausgestaltetes Genussrechtskapital sowie langfristige Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Die langfristigen Schulden verminderten sich durch die planmäßige Tilgung der Schiffshypothekendarlehen sowie wechselkursbedingt durch die Umrechnung der Abschlüsse der Tochtergesellschaften aus der funktionalen Währung US-Dollar in die Konzernwährung Euro. Zum 31. Dezember 2012 waren aus formalen Gründen aufgrund von IFRS-Vorschriften Teile der Schiffshypothekendarlehen von den langfristigen Schulden in die kurzfristigen Schulden umgegliedert worden, da noch keine rechtsgültigen Vereinbarungen hinsichtlich der Restrukturierung einzelner Schiffshypothekendarlehen vorlagen. Im ersten Halbjahr wurden für einen Teil der Schiffe die vorgenommenen Umgliederungen wieder zurückgenommen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen und Kontokorrentkredite sowie den kurzfristigen Teil der Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen u.a. Teile der Schiffshypothekendarlehen, die lediglich aus formalen Gründen aufgrund von IFRS-Vorschriften in der Vergangenheit aus den langfristigen Verbindlichkeiten in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert wurden, da abgeschlossene Waiver-Vereinbarungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag

auslaufen. Die Umgliederung erfolgte in Höhe der nicht durch die Schiffsbewertungen (auf charterfreier Basis) gedeckten Darlehensteile.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist nach Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt als geordnet anzusehen.

4. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Technische Verfügbarkeit der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Flotte im Berichtszeitraum

Theoretisch mögliche technische Verfügbarkeit in Tagen	2.353
Geplante technische Verfügbarkeit in Tagen	2.320
Ist-Verfügbarkeit in Tagen	2.260
Technisch bedingte Off-hire-Tage	93
Tage ohne Beschäftigung/ohne Pool	38
Technische Verfügbarkeit der Flotte	96,1 %

Unter Berücksichtigung der technisch bedingten Off-Hire-Tage liegt die Einsatzbereitschaft der Flotte bei über 96 %. Bereinigt um den Zwischenfall im Zusammenhang mit dem MS „ANTOFAGASTA“ und den daraus resultierenden langen Reparaturzeiten, ergibt sich eine Einsatzbereitschaft von über 99,9 %. 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.

III. Nachtragsbericht

Es sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des Jahres 2012 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben könnten.

IV. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

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 eintreffen oder weitere Risiken 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 auf das nach der Berichtsperiode folgende Jahr 2014.

Vor dem Hintergrund des stagnierenden Wachstums der Weltwirtschaft und des Welthandels ist für die Schifffahrt im laufenden Jahr keine nachhaltige Verbesserung zu erwarten. Für das Weltwirtschaftswachstum prognostiziert der Internationale Währungsfonds ein Wachstum von 3,1 % und für das Folgejahr 2014 von 3,8 %. Die Zunahme des Containerumschlags wird für die Jahre 2013 und 2014 mit 4,7 bzw. 6 % prognostiziert. Das Flottenwachstum dieser Jahre wird Analysten zufolge 6 bzw. 5 % betragen.

Das Wachstum der Flotte findet vornehmlich in den größeren Schiffsklassen, d.h. bei Schiffen größer als 7.500 TEU statt. Jedoch werden indirekt auch die kleineren Schiffsklassen durch den Kaskadeneffekt, d.h. die Verdrängung durch jeweils größere Containerschiffseinheiten, des hohen Orderbuchs bei den Großcontainerschiffen beeinflusst. Allerdings werden durch wirtschaftliche und technische Beschränkungen die negativen Einflüsse des Kaskadeneffekts begrenzt. Analysten gehen für die Größenklasse der Containerschiffe zwischen 2.000 und 4.000 TEU von positiven Entwicklungen bei den Charterraten im Laufe des Jahres 2014 aus.

Auf dem Gesamtmarkt der Containerschiffe wird der Abbau der bestehenden Überkapazitäten aufgrund der sich nur langsam erholenden Wachstumsdynamik der Nachfrage eine längere Zeit erfordern. Frühestens im Laufe des Jahres 2014 kann mit einer nachhaltigen Belebung der Charterraten gerechnet werden.

Mittel- bis langfristig stellen sich die Perspektiven für die Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG positiv dar. Kurzfristig rechnen wir jedoch nicht mit einer nachhaltigen Erholung der Containerschiffsmärkte und die sich nunmehr fast fünf Jahre hinziehende Krise wird auch noch über das Jahr 2013 in das Folgejahr wirken.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2013 werden sich aufgrund der niedrigeren Poolraten und den voraussichtlichen Verkäufen der beiden 3.100 TEU Schiffe im zweiten Halbjahr gegenüber dem Vorjahr geringfügig verringern. Bei geringfügig niedrigeren Kosten wird für das Jahr 2013 noch ein positives Ergebnis vor Zinsen und Sondereffekten erwirtschaftet, das Konzernergebnis (vor Sondereffekten) wird aber deutlich niedriger ausfallen und im niedrigen zweistelligen Millionenbereich liegen. Ein bereits bekannter Sondereffekt sind die nicht liquiditätswirksamen außerordentlichen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen im Zusammenhang mit dem beschlossenen Verkauf der beiden 3.100 TEU Schiffe in Höhe von rd. 14 Mio. EUR. Weitere nicht vorhersehbare Sondereffekte könnten das Ergebnis noch maßgeblich beeinflussen. Im ersten Halbjahr 2014 rechnen wir im Zuge der Erholung der Containerschiffsmärkte mit einer Stabilisierung der Umsatzentwicklung und einer Verbesserung der Ergebnisentwicklung.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2013 eine deutliche Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel aufgrund der wirtschaftlichen Lage der in Einnahmepools fahrenden Schiffe. Die aktuellen Poolraten decken nicht die Schiffsbetriebskosten und den vollen Zinsaufwand, so dass trotz weiterer Tilgungsaussetzungen auf die Liquiditätsreserven des Unternehmens zurückgegriffen werden muss. Trotz der Abnahme der liquiden Mittel rechnen wir für 2013 mit einer ausreichenden Liquidität, um die Betriebskosten und den Schuldendienst der nach Veräußerung der beiden 3.100 TEU Schiffe verbleibenden Schiffe der Gesellschaft unter Berücksichtigung der vereinbarten Tilgungsaussetzungen zu leisten. Im ersten Halbjahr 2014 rechnen wir in Abhängigkeit von der weiteren Marktentwicklung dagegen mit einer Stabilisierung der Liquiditätssituation. Um die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft sicherzustellen und Liquiditätsrisiken auszuschließen, die den Bestand des Konzerns gefährden könnten, hat das Management eine Reihe von Restrukturierungsmaßnahmen ergriffen und größtenteils bereits umgesetzt. Ausstehend sind im Wesentlichen die Umsetzung der Veräußerung der beiden 3.100 TEU Schiffe sowie eine Finanzierungsmaßnahme auf dem Kapitalmarkt, wie beispielsweise eine Kapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital. Letztere soll nach Abschluss der Restrukturierungsmaßnahmen auf Ebene der Schiffsgesellschaften und in Abhängigkeit der weiteren Marktentwicklung durchgeführt werden.

2. Chancenbericht

Die Schifffahrtsmärkte durchlaufen aktuell eine schwierige Marktphase, die angebotsseitig durch hohe Überkapazitäten und auf der Nachfrageseite von einem abgeschwächten Wachstum sowie von einem intensiven Wettbewerb um Marktanteile geprägt ist. Im Ergebnis hat dies in den vergangenen Jahren zu deutlich gesunkenen Charterraten geführt, von denen insbesondere die in Einnahmepools fahrenden Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG betroffen sind.

Diese Entwicklung wird auch von dem Aktienkurs der HCI HAMMONIA SHIPPING AG reflektiert. Seit Beginn des Jahres 2013 sank der Kurs von rund 150 EUR auf rund 130 EUR zum Ende der Berichtsperiode. Im Vorjahr 2012 wurde ein Höchststand von rund 460 EUR verzeichnet.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG geht mittel- bis langfristig von einer Konsolidierung des Containerschifffahrtsmarktes und in Folge dessen von einer Markterholung aus. Da das derzeit noch vorhandene Angebotswachstum im Containerschiffsmarkt vorrangig die großen Containerschiffe ab 7.500 TEU betrifft, bestehen mittelfristig Marktchancen vor allem

für kleine bis mittelgroße Containerschiffe. In dem Maße wie die Zulieferverkehre und die regionalen Dienste Südasiens und Afrikas wachsen, in denen Restriktionen in der Hafenstruktur eine Verdrängung durch Großcontainerschiffe auf absehbare Zeit einschränken, besteht insbesondere für die mit Kränen ausgestatteten Schiffe nachhaltiges Erholungspotenzial. Die in einem Einnahmepool fahrenden 2.500 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, die von der derzeitigen Marktsituation nachhaltig betroffen sind, weisen ein verhältnismäßig junges Alter auf und haben somit die Möglichkeit bei einer erfolgreichen Restrukturierung der Gesellschaft von einer Marktnormalisierung mittelfristig zu partizipieren.

3. 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 und der Börsennotierung.

Zu den Grundsätzen des Risikomanagementsystems sowie den wesentlichen Risiken für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns wird auf den Geschäftsbericht 2012, Seite 20 ff. verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2012 ergaben sich folgende wesentliche Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG: Die Verhandlungen mit den finanzierenden Banken der beiden 3.100 TEU Schiffe der HCI HAMMONIA SHIPPING AG haben ergeben, dass die Banken nicht bereit sind, den Schiffen die geforderten weiteren Tilgungsstundungen zu gewähren. Der HCI HAMMONIA SHIPPING AG stehen weder kurz- noch mittelfristig hinreichende finanzielle Mittel zum Weiterbetrieb der Schiffe zur Verfügung, so dass ein Verkauf der beiden Schiffe unumgänglich wird. Im Rahmen der Verkäufe soll die Gesellschaft aus für diese beiden Schiffsgesellschaften gestellten Bürgschaften entlassen werden. Bis zu einer entsprechenden Umsetzung resultiert hieraus ein im Vergleich zum Jahresabschluss 2012 erhöhtes Finanzierungrisiko für diese beiden Schiffe. Bei den anderen Schiffen der HCI HAMMONIA SHIPPING AG ist derzeit keine erhöhtes Finanzierungsrisiko festzustellen.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

Konzernbilanz

AKTIVA in TEUR	30.06.2013	31.12.2012
Sachanlagen	416.639	478.137
Finanzanlagen	1	1
Langfristige Vermögenswerte	**416.640**	**478.138**
Zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen	39.564	0
Vorräte	1.404	2.246
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.049	1.334
Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	136	609
Forderungen aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	21	34
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.824	1.207
Sonstige übrige Vermögenswerte	2.145	1.831
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.929	20.327
Kurzfristige Vermögenswerte	**63.072**	**27.588**
Bilanzsumme	**479.712**	**505.726**

PASSIVA in TEUR	30.06.2013	31.12.2012
Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
Kapitalrücklage	132.544	132.544
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-26.369	-9.337
Kumuliertes übriges Eigenkapital	11.356	5.438
Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	*131.172*	*142.286*
Nicht beherrschende Anteile	339	337
Eigenkapital	**131.511**	**142.623**
Finanzverbindlichkeiten	210.469	171.533
Genussrechtskapital	12.480	12.757
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	9.694	13.008
Kapitalanteile im Fremdbesitz	12.801	6.365
Langfristige Verbindlichkeiten	**245.444**	**203.663**
Finanzverbindlichkeiten	92.217	147.876
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.417	3.346
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	3.125	2.456
Verbindlichkeiten aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	110	247
Sonstige Verbindlichkeiten	714	784
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	4.174	4.731
Kurzfristige Verbindlichkeiten	**102.757**	**159.440**
Bilanzsumme	**479.712**	**505.726**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr 2013

in TEUR	1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012
Umsatzerlöse	31.124	34.975
Schiffsbetriebskosten	-14.091	-15.291
Schiffsbetriebsergebnis	**17.033**	**19.684**
Sonstige betriebliche Erträge	5.985	3.886
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.782	-3.645
Reedereiergebnis	**18.236**	**19.925**
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-12.294	-13.066
Wertminderungen (Impairment)	-14.058	0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**-8.116**	**6.859**
Zinserträge	14	73
Zinsaufwendungen	-8.405	-8.845
Gewinnanteile konzernfremder Kommanditisten	-611	-148
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**-17.118**	**-2.061**
Steuern vom Einkommen und Ertrag	88	-206
Konzernperiodenergebnis	**-17.030**	**-2.267**
davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG	*-17.032*	*-2.270*
davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile	*2*	*3*
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	-124,84	-16,62
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	-124,84	-16,62

Konzern-Gesamtergebnisrechnung erstes Halbjahr 2013

in TEUR	1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012
Konzernperiodenergebnis	**-17.030**	**-2.267**
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	1.268	5.039
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
Erfolgswirksame Änderung	3.128	3.137
Erfolgsneutrale Änderung	1.522	-3.320
	4.650	-183
Sonstiges Ergebnis in der Periode	**5.918**	**4.856**
Konzerngesamtergebnis	**-11.112**	**2.589**
davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG	*-11.114*	*2.586*
davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile	*2*	*3*

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal 2013

in TEUR	2. Quartal 2013	2. Quartal 2012
Umsatzerlöse	16.172	16.641
Schiffsbetriebskosten	-7.189	-7.986
Schiffsbetriebsergebnis	**8.983**	**8.655**
Sonstige betriebliche Erträge	3.016	1.474
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.489	-1.427
Reedereiergebnis	**9.510**	**8.702**
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.229	-6.603
Wertminderungen (Impairment)	-14.058	0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**-10.777**	**2.099**
Zinserträge	7	45
Zinsaufwendungen	-4.163	-4.347
Gewinnanteile konzernfremder Kommanditisten	-938	3
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**-15.871**	**-2.200**
Steuern vom Einkommen und Ertrag	117	-106
Konzernperiodenergebnis	**-15.754**	**-2.306**
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	-115,49	-16,90
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	-115,49	-16,90

Konzern-Gesamtergebnisrechnung zweites Quartal 2013

in TEUR	2. Quartal 2013	2. Quartal 2012
Konzernperiodenergebnis	**-15.754**	**-2.304**
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	-3.543	10.593
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
Erfolgswirksame Änderung	1.840	1.753
Erfolgsneutrale Änderung	1.095	-3.227
	2.935	-1.474
Sonstiges Ergebnis in der Periode	**-608**	**9.119**
Konzerngesamtergebnis	**-16.362**	**6.815**
davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG	*-16.363*	*6.814*
davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile	*1*	*1*

Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012
Konzernjahresüberschuss	-17.030	-2.268
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	26.352	13.066
Steueraufwand	88	206
Eliminierung des Finanzergebnisses	9.002	8.920
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	-2.150	-1.380
Zunahme des Working Capitals	265	1.308
Abnahme/Zunahme der Vorräte	586	-95
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	234	814
Abnahme der Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	474	88
Zunahme/Abnahme der übrigen Aktiva	-905	142
Abnahme/Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-695	242
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	648	1.000
Abnahme der sonstigen Passiva	-76	-883
Erstattete/Gezahlte Steuern	-212	-435
Gezahlte Zinsen	-9.240	-8.528
Erhaltene Zinsen	14	73
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	**7.089**	**10.962**
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	0	-28
Auszahlungen für Investitionen in Seeschiffe	0	-332
Erstattung von Investitionen in Seeschiffe	64	0
Nettozufluss aus der Erstkonsolidierung	0	1.009
Cash flow aus Investitionstätigkeit	**64**	**649**
Begebung Genussrecht	0	433
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	700	0
Einzahlungen von Kommanditkapital durch Konzernfremde Gesellschafter	6.804	0
Auschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-440	0
Tilgung von Darlehen	-17.266	-17.240
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	**-10.202**	**-16.807**
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	**-3.049**	**-5.196**
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	20.327	27.585
Wechselkursbedingte Änderungen	-349	169
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	**16.929**	**22.558**

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Bezahltes Eigenkapital		Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt Konzerneigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage		Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	Ausgleichsposten aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
Stand 01.01.2012	**13.641**	**132.544**	**12.884**	**-14.446**	**21.084**	**6.638**	**165.707**	**223**	**165.930**
Konzerngesamtergebnis									
Konzernperiodenergebnis	0	0	-2.270	0	0	0	-2.270	3	-2.267
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	5.039	5.039	5.039	0	5.039
Übrige Veränderungen	0	0	0	-183	0	-183	-183	0	-183
Stand 30.06.2012	**13.641**	**132.544**	**10.614**	**-14.629**	**26.123**	**11.494**	**168.293**	**226**	**168.519**
Stand 01.01.2013	**13.641**	**132.544**	**-9.337**	**-12.581**	**18.019**	**5.438**	**142.286**	**337**	**142.623**
Konzerngesamtergebnis									
Konzernperiodenergebnis	0	0	-17.032	0	0	0	-17.032	2	-17.030
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	1.268	1.268	1.268	0	1.268
Übrige Veränderungen	0	0	0	4.650	0	4.650	4.650	0	4.650
									0
Stand 30.06.2013	**13.641**	**132.544**	**-26.369**	**-7.931**	**19.287**	**11.356**	**131.172**	**339**	**131.511**

Ausgewählte erläuternde Anhangangaben für den Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2013

(1) Grundsätze der Rechnungslegung

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2013 wurde gemäß § 37w Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) - wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind - und dementsprechend in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 „Interim Financial Reporting" erstellt. Demzufolge enthält dieser Abschluss zum Zwischenbericht sämtliche Informationen und Anhangangaben, die gemäß den IFRS für einen verkürzten Zwischenabschluss erforderlich sind.

Die im verkürzten Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden basieren grundsätzlich auf denselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch dem Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012 zugrunde lagen. Ausnahmen bilden die seit dem Geschäftsjahr 2013 verpflichtend anzuwendenden neuen bzw. überarbeiteten Rechnungslegungsvorschriften. Aus der Anwendung dieser Verlautbarungen ergeben sich keine wesentlichen Einflüsse auf die Darstellung des Konzernzwischenabschlusses.

Im Rahmen der Erstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses zur Zwischenberichterstattung gemäß IAS 34 muss der Vorstand Beurteilungen und Schätzungen vornehmen sowie Annahmen treffen, die die Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen im Konzern und den Ausweis der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie der Erträge und Aufwendungen beeinflussen. Die tatsächlichen Beträge können von diesen Schätzungen abweichen. Die bisher im Geschäftsjahr 2013 erzielten Ergebnisse lassen nicht notwendigerweise Vorhersagen über die Entwicklung des weiteren Geschäftsverlaufs zu.

Die Bewertung aller Vermögenswerte und Schulden erfolgt nach den Grundsätzen der Unternehmensfortführung. Die Gliederung der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung entspricht dem Gesamtkostenverfahren.

Weitergehende Angaben zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden finden sich im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012, der die Grundlage für den vorliegenden Zwischenabschluss darstellt.

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

(2) Konsolidierung

(a) Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernzwischenabschluss sind neben der HCI HAMMONIA SHIPPING AG alle Tochterunternehmen einbezogen, bei denen die HCI HAMMONIA SHIPPING AG als oberstes und beherrschendes Mutterunternehmen direkt oder indirekt die Kontrolle im Sinne von IAS 27.13 ausübt.

(b) Konsolidierungskreis

Zum 30. Juni 2013 wurden neben dem Mutterunternehmen 16 (31. Dezember 2012: 16) Tochterunternehmen im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernzwischenabschluss einbezogen.

(3) Einflüsse von Wechselkursen

Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften ist der Zwischenabschluss in Euro (Darstellungswährung) aufgestellt. Die funktionale Währung im Sinne von IAS 21 der Schiffskommanditgesellschaften ist der US-Dollar (USD).

Die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden zum geltenden Währungskurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden zum Durchschnittskurs des jeweiligen Jahres umgerechnet. Eigenkapitalkomponenten der Tochterunternehmen werden zum

entsprechenden historischen Kurs bei Entstehung umgerechnet. Die aus der Umrechnung resultierenden Währungsdifferenzen werden als Ausgleichsposten für Währungsumrechnung innerhalb des Konzerneigenkapitals erfasst.

Für die Umrechnung der Fremdwährungsabschlüsse sowie bei der Bewertung von monetären USD-Posten bei Gesellschaften mit funktionaler Währung EUR wurden folgende Wechselkurse verwendet:

Fremdwährung für 1 EUR	Durchschnittskurs		Stichtagskurs	
	1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012	30.06.2013	31.12.2012
USD	1,3134	1,2965	1,3080	1,3194

Für in JPY valutierende Darlehen wurde bei der Bewertung zum 30. Juni 2013 ein Wechselkurs von 98,92 JPY/USD (31. Dezember 2012: 86,11 JPY/USD) verwendet.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(4) Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen des Konzerns betrifft zum 30. Juni 2013 die Buchwerte von elf Containerschiffen (31. Dezember 2012: dreizehn Containerschiffe). Das Sachanlagevermögen entwickelte sich im ersten Halbjahr 2013 wie folgt:

in TEUR	
Stand 31. Dezember 2012	**478.137**
Erstattungen	-64
planmäßige Abschreibungen	-12.294
außerplanmäßige Abschreibungen	-14.058
Umgliederungen in das kurzfristige Vermögen	-39.296
Währungseinflüsse	4.214
Stand 30. Juni 2013	**416.639**

Aufgrund der bestehenden Veräußerungsabsicht wurden zwei Containerschiffe mit dem Nettoveräußerungspreis bewertet und in den Posten zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen umgegliedert.

(5) Zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen

Vorstand und Aufsichtsrat haben als Folge der Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich weiterer Tilgungsstundungen den Verkauf von zwei Containerschiffen beschlossen. Die beiden Containerschiffe sollen innerhalb von zwölf Monaten veräußert werden. Aufgrund der bestehenden Veräußerungsabsicht werden die beiden Containerschiffe einschließlich der mit zu veräußernden Vorräte als zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen ausgewiesen (Veräußerungsgruppe). Die Bewertung der Containerschiffe erfolgt mit dem erwarteten Nettoveräußerungspreis (39.296 TEUR). Die Bewertung erforderte eine außerplanmäßige Abschreibung der beiden Containerschiffe in Höhe von insgesamt 14.058 TEUR, die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Wertminderungen (Impairment) erfasst wurde. Die Bewertung der Vorräte erfolgt unverändert mit ihren Anschaffungskosten (268 TEUR). Die Anschaffungskosten der Vorräte werden nach der FIFO-Methode ermittelt.

(6) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen gegenüber Einnahmepools und verschiedenen Linienreedereien. Aufgrund von Zahlungsschwierigkeiten bei einzelnen Linienreedereien wurden die Forderungen teilweise wertberichtigt. Zum 30. Juni 2013 sind die Forderungen in Höhe von brutto 2.317 TEUR in Höhe von 1.268 TEUR wertberichtigt worden. Die Wertberichtigungen haben sich gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2012 um 295 TEUR vermindert.

(7) Eigenkapital

(a) Gezeichnetes Kapital

Unverändert zum 31. Dezember 2012 setzt sich zum Stichtag des Konzernzwischenabschlusses das Grundkapital der Muttergesellschaft in Höhe von 13.641 TEUR aus 136.414 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 100,00 EUR zusammen.

(b) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklagen gem. § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB resultieren in Höhe von 13.636 TEUR aus Zuzahlungen im Rahmen einer im Jahr 2007 durchgeführten Kapitalerhöhung durch Ausgabe von 136.364 neuen Aktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Juni 2010 wurde der Ertrag aus der ordentlichen Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 122.772 TEUR in eine Kapitalrücklage im Sinne von § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

Gemäß IAS 32.37 wurde das zugegangene Eigenkapital um die Emissionskosten für die Eigenkapitalbeschaffung in Höhe von 3.864 TEUR gekürzt.

(8) Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Schiffshypothekendarlehen.

Der Konzern hat mit verschiedenen Kreditinstituten bezüglich der Finanzierung von insgesamt sechs Containerschiffen Vereinbarungen über die Stundung von jeweils acht Quartalstilgungen getroffen. Die von den Stundungsvereinbarungen betroffenen Schiffshypothekendarlehen beliefen sich zum 30. Juni 2013 auf insgesamt 122.213 TEUR. Entsprechend der getroffenen Vereinbarungen erfolgte der Ausweis der gestundeten Tilgungen unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die Kreditinstitute haben die Tilgungsstundungen zum Anlass genommen, die Kreditmargen für die Darlehen anzuheben. Zudem wurden Umgliederungen zum 31. Dezember 2012 von langfristigen Finanzverbindlichkeiten in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten auf Grund einer möglichen Verletzung der LTV-Klausel in den Darlehensverträgen für die oben genannten Schiffe in Höhe von 39,8 Mio. EUR zurückgenommen, da in den neuen Vereinbarungen mit den Banken die LTV-Klausel länger als ein Jahr ausgesetzt wird. Gegenläufig wurden zum Stichtag 16,3 Mio. EUR in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. Dies geschah im Zusammenhang mit der beschlossenen Veräußerung von zwei Schiffen. Hiernach werden die gesamten Beträge der Schiffshypothekendarlehen dieser beiden Schiffe in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Diese drei erläuterten Vorgänge erklären im Wesentlichen die deutlichen Verschiebungen in den langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten zum Stichtag.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

(9) Umsatzerlöse

Unter den Umsatzerlösen werden die Erlöse aus Zeitchartern der Seeschiffe des Konzerns ausgewiesen. Von den dreizehn Containerschiffen des Konzerns fahren neun (erstes Halbjahr 2012: acht) in Einnahmepools. Bei vier (erstes Halbjahr 2012: fünf) Containerschiffen bestehen mit Linienreedereien Charterverträge, die keinem Einnahmepool unterworfen sind. Die Struktur der Umsatzerlöse wird in der Segmentberichterstattung dargestellt.

(10) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge ergeben sich in den Vergleichszeiträumen wie folgt:

in TEUR	1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012
Kurserträge aus der Bewertung von Schiffshypothekendarlehen	1.901	714
Kurserträge aus der Bewertung von Forderungen/Verbindlichkeiten	902	700
Kurserträge aus Devisen	219	300
Übrige Kurserträge	122	48
Kurserträge insgesamt	**3.144**	**1.762**
Erstattungen von Charterern	470	258
Erlöse aus Treibstoffverkauf	1.805	1.039
Anpassung Wertberichtigung auf Forderungen	294	380
Vereinnahmung eines negativen Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung	0	107
Übrige	272	340
	5.985	**3.886**

Die Kurserträge aus der Bewertung von Schiffshypothekendarlehen betreffen Kurserträge aus der Bewertung und Tilgung von JPY-Darlehen, welche der Schiffsfinanzierung von zwei Containerschiffen dienen.

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich in den Vergleichszeiträumen wie folgt zusammen:

in TEUR	1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012
Kursaufwendungen aus der Bewertung von Schiffshypotheken	0	216
Kursaufwendungen aus der Bewertung von Forderungen/Verbindlichkeiten	737	550
Kursaufwendungen aus Devisen	30	211
Übrige Kursaufwendungen	98	103
Kursaufwendungen insgesamt	**865**	**1.080**
Forderungsverluste	59	0
Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen im Rahmen von Chartererwechseln	1.810	1.048
Gebühren aus Service-, Controlling- und Verwaltungsleistungen	735	826
Übrige Verwaltungskosten	1.313	691
	4.782	**3.645**

(12) Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte und verwässerte Ergebnis je Aktie bestimmt sich wie folgt:

in TEUR		1. Halbjahr 2013	1. Halbjahr 2012
Auf Anteilseigner des Mutterunternehmens entfallender Anteil am Konzernperiodenergebnis	TEUR	-17.032	-2.267
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	Stück	136.414	136.414
Auf Anteilseigner des Mutterunternehmens entfallender Anteil am Konzernperiodenergebnis je Aktie	EUR	-124,84	-16,62

Es bestanden in den dargestellten Perioden keine verwässernden Instrumente, so dass das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie entspricht.

(13) Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus operativer Tätigkeit, Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

Die Zahlungsmitteläquivalente betreffen Festgeldanlagen mit Ursprungslaufzeiten von wenigen Tagen.

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Die Cashflows aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode ermittelt.

In den Vergleichszeiträumen lagen jeweils keine wesentlichen zahlungsunwirksamen Transaktionen vor.

Als Folge einer Waiver-Vereinbarung mit einem Bankenkonsortium (vgl. Ziffer (43) (a) (iv) des Konzernanhangs 2012) wurde festgelegt, dass zwei Tochterunternehmen nur dann Liquiditätsausschüttungen an ihre Gesellschafter – und damit auch die HCI HAMMONIA SHIPPING AG als Mutterunternehmen – tätigen dürfen, wenn die Barbestände sowie die nicht gezogenen Kontokorrentkredite einen Betrag von jeweils 3.250 TUSD übersteigen. Den betroffenen Tochtergesellschaften stehen die Barbestände jeweils uneingeschränkt zur Verfügung. Von der Vereinbarung sind per 30. Juni 2013 insgesamt Zahlungsmittel in Höhe von 4.969 TEUR betroffen.

(14) Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Nach IFRS 8 sind die einzelnen Segmente des Konzerns nach dem sogenannten „management approach" abzugrenzen. Entscheidend ist dabei, für welche Segmente dem „chief operating decision maker", d.h. der verantwortlichen Unternehmensinstanz des Konzerns, separate Finanzinformationen zur Leistungsbeurteilung und Ressourcenallokation zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund einer Vielzahl von zustimmungsbedürftigen Geschäften – auch auf Ebene der Schiffskommanditgesellschaften – sind der Vorstand und der Aufsichtsrat der Muttergesellschaft gemeinschaftlich als verantwortliche Unternehmensinstanz anzusehen.

Vorstand und Aufsichtsrat erhalten regelmäßig Finanzinformationen auf konsolidierter Basis. Soll-Ist-Vergleiche werden ebenfalls auf konsolidierter Basis erstellt. Die Prognoserechnungen werden auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei lediglich die Veränderungen des Working Capital je Schiff einfließen. Separate Informationen zu den einzelnen Schiffen sind grundsätzlich nicht Gegenstand der regelmäßigen Berichterstattung an den Aufsichtsrat. Dies wird als nicht notwendig angesehen, da es sich bei dem Konzern um ein Ein-Produktunternehmen mit einem einheitlichen „Produktionsprozess" (Vercharterung von Containerschiffen an Linienreedereien) handelt. Die operative Steuerung des Konzerns erfolgt allein auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Flotte sowie der Chartereinnahmen je Tag. Deshalb hat die verantwortliche Unternehmensinstanz festgelegt, dass der Konzern lediglich aus einem operativen Segment besteht, über das Informationen an sie zu berichten sind. Als Ergebnis entfällt eine Segmentberichterstattung.

IFRS 8 schreibt auch für Konzerne, die nur aus einem Segment bestehen, Segmentangaben vor. Hierbei handelt es sich um folgende:

Aus der Vercharterung von Containerschiffen an externe Linienreedereien hat der Konzern im ersten Halbjahr 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 31.124 TEUR (erstes Halbjahr 2012: 34.975 TEUR) erzielt.

Unverändert gegenüber dem Vergleichszeitraum bestehen für sämtliche Schiffe des Konzerns jeweils separate Chartervereinbarungen mit Linienreedereien. Allerdings ist der Konzern mit neun (1. Halbjahr 2012: acht) Schiffen sogenannten Einnahmepools beigetreten. Hierbei werden die Einnahmen sämtlicher Poolmitglieder gepoolt und an die einzelnen Beteiligten ein Pooldurchschnitt weitergegeben. Die Pooleinnahme entspricht insofern nicht der mit den einzelnen Linienreedereien vereinbarten Charterrate. Im Ergebnis können für die in Einnahmepools fahrenden Schiffe keine länderspezifischen Angaben berichtet werden.

Drei (bis Anfang 2013: vier) nicht in Einnahmepools fahrende Containerschiffe sind an eine Linienreederei aus Dänemark verchartert. Hieraus wurden Umsatzerlöse in Höhe von 17.595 TEUR (im ersten Halbjahr 2012: 19.910 TEUR) erzielt. Dies entspricht 57 % (im ersten Halbjahr 2012: 57 %) der gesamten Umsatzerlöse. Ein weiteres Containerschiff ist an eine Linienreederei mit Firmensitz in Kuwait verchartert. Dabei wurden Umsatzerlöse in Höhe von 3.776 TEUR (im ersten Halbjahr 2012: 3.846 TEUR) erzielt, das sind 12 % (im ersten Halbjahr 2012: 11 %) der Umsatzerlöse.

Unverändert zum Vorjahr betreffen die Sachanlagen des Konzerns in Höhe von 416.639 TEUR (zum 31. Dezember 2012: 478.137 TEUR) ausschließlich Containerschiffe. Diese sind weltweit in wechselnden Fahrtgebieten eingesetzt. Die Besitzgesellschaften dieser Containerschiffe haben sämtlich ihren Sitz in dem Land, in dem das Mutterunternehmen seinen Sitz hat.

Sonstige Angaben

(15) 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 2013 ergibt sich ein Betrag in Höhe von 1.234 TEUR pro Jahr. Der Vertrag hat zum 30. Juni 2013 eine Restlaufzeit von 14 Jahren.

(16) Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Als nahestehende Personen und Unternehmen gemäß IAS 24 gelten für den HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern die Personen und Unternehmen, die den Konzern beherrschen bzw. einen maßgeblichen Einfluss auf diesen ausüben oder durch den Konzern beherrscht bzw. maßgeblich beeinflusst werden.

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und die mit ihr verbundenen Unternehmen, werden aufgrund ihrer Stellung als Vertragsreederin und geschäftsführende Kommanditistin der Schiffskommanditgesellschaften, als Vertragspartnerin des Servicevertrages sowie der Tatsache, dass einer ihrer Geschäftsführer sowie einer ihrer Prokuristen in Personalunion Vorstände der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sowie Geschäftsführer der Komplementärinnen der Schiffskommanditgesellschaften sind, als nahestehende Unternehmen definiert.

Des Weiteren stellen die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der HCI HAMMONIA SHIPPING AG sowie deren Tochterunternehmen nahestehende Personen und Unternehmen dar.

Neben den Geschäftsbeziehungen zu den in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen Tochterunternehmen bestanden die folgenden Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen.

(a) Beziehungen zur HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG

Im Vergleichszeitraum bestanden die folgenden Verbindlichkeiten und Aufwendungen gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG:

Bilanz (in TEUR)	**30.06.2013**	**31.12.2012**
Forderungen gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und mit ihr verbundenen Unternehmen	136	609
Verbindlichkeiten gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und mit ihr verbundenen Unternehmen	3.116	2.456

Gewinn- und Verlustrechnung (in TEUR)	**1. Halbjahr 2013**	**1. Halbjahr 2012**
Schiffsbetriebskosten (Bereederungsgebühren)	1.278	1.415
Sonstige betriebliche Aufwendungen (Servicegebühr)	735	825

(b) Beziehungen zu nahestehenden Personen

Im Vergleichszeitraum bestanden die folgenden Verbindlichkeiten und Aufwendungen gegenüber nahestehenden Personen:

Bilanz (in TEUR)	**30.06.2013**	**31.12.2012**
Verbindlichkeiten gegenüber Organen des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns	9	20

Gewinn- und Verlustrechnung (in TEUR)	**1. Halbjahr 2013**	**1. Halbjahr 2012**
Sonstige betriebliche Aufwendungen	9	9

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von 5.000,00 EUR für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrages. Daneben werden Auslagen, die mit der Aufsichtsratstätigkeit zusammenhängen sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das erste Halbjahr 2013 betragen 8.750,00 EUR (erstes Halbjahr 2012: 8.750,00 EUR).

Der Vorstand erhielt im ersten Halbjahr 2013 sowie im ersten Halbjahr 2012 keine Bezüge.

Des Weiteren wurden den oben genannten Personen keine Vorschüsse und Kredite gewährt sowie Haftungsverhältnisse zu Gunsten dieser Personen eingegangen.

Hamburg, den 19. August 2013

Dr. Karsten Liebing
Vorstand

Jan Krutemeier
Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Gesellschaft einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den Tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, den 19. August 2013

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Dr. Karsten Liebing
Vorstand

Jan Krutemeier
Vorstand

BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss - bestehend aus Konzern-Gewinn- und Ver-lustrechnung und Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzernka-pitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangsangaben - und den Konzernzwischenlagebericht der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Hamburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2013, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenbericht-erstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verant-wortung der gesetzlichen Vertreter der Muttergesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischen-lagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Kon-zernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festge-stellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichten anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Muttergesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Hamburg, den 19. August 2013

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Arp)	ppa. (Ulmer)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

Finanzkalender

26.04.2013 Veröffentlichung des Jahresfinanzberichts 2012

17.05.2013 Veröffentlichung der Zwischenmitteilung für das 1. Quartal 2013

14.06.2013 Hauptversammlung

29.08.2013 Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts 2013

15.11.2013 Veröffentlichung der Zwischenmitteilung für das 3. Quartal 2013

Kontakt

HCI HAMMONIA SHIPPING AG
Burchardstraße 8
D-20095 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-2106
Fax: +49 (0) 40 88 88 1-2249
www.hci-hammonia-shipping.de
e-mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de

Impressum

Herausgeber: HCI HAMMONIA SHIPPING AG · Burchardstraße 8 · D-20095 Hamburg
Gestaltung: HCI HAMMONIA SHIPPING AG · Burchardstraße 8 · D-20095 Hamburg

© HCI HAMMONIA SHIPPING AG, 2013

Disclaimer

Clarkson Research Servcies Limited

Clarkson Research Services Limited (CRSL) have not reviewed the context of any of the statistics or information contained in the commentaries and all statistics and information were obtained by HCI HAMMONIA SHIPPING AG from standard CRSL published sources. Furthermore, CRSL have not carried out any form of due diligence exercise on the information, as would be the case with finance raising documentation such as Initial Public Offering (IPOs) or Bond Placements. Therefore reliance on the statistics and information contained within the commentaries will be for the risk of the party relying on the information and CRSL does not accept any liability whatsoever for relying on the statistics or information.

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Burchardstraße 8
D-20095 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-2106
Fax: +49 (0) 40 88 88 1-2249
www.hci-hammonia-shipping.de
E-Mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de