

HALBJAHRESFINANZBERICHT 2014

HCI HAMMONIA SHIPPING AG



Inhaltsverzeichnis

1. Aktie	3
2. Konzernzwischenlagebericht	5
<hr/>	
2.1 Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell)	5
2.2 Wirtschaftsbericht	6
2.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	6
2.2.2 Geschäftsverlauf	6
2.2.3 Lage	7
2.3 Nachtragsbericht	13
2.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	13
2.4.1 Prognosebericht	13
2.4.2 Risikobericht	15
2.4.3 Chancenbericht	15
<hr/>	
3. Konzernzwischenabschluss	16
4. Ausgewählte erläuternde Anhangangaben für den Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2014	21
5. Versicherung der gesetzlichen Vertreter	30
6. Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	31

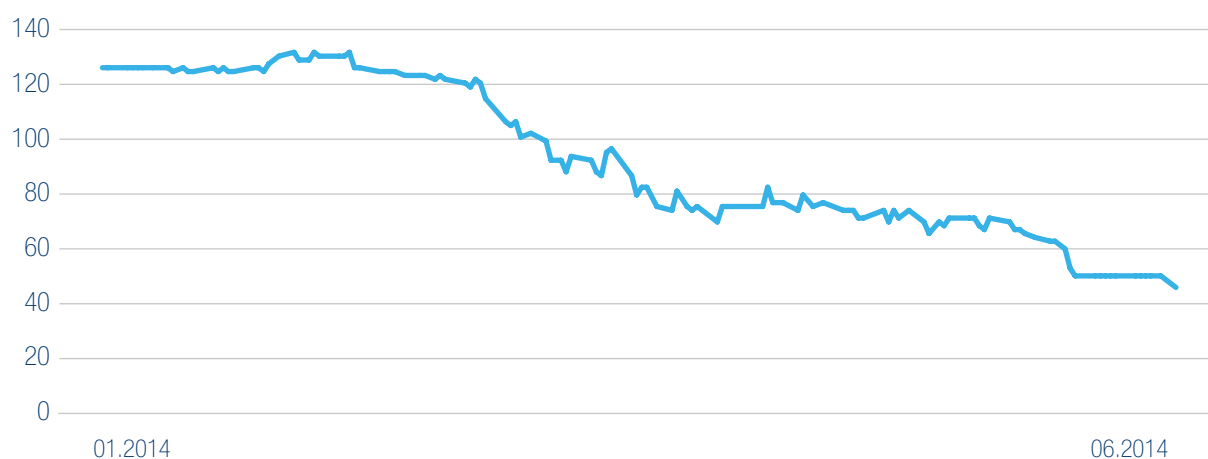
3

Aktie

Zu Anfang des ersten Quartals 2014 konnte sich die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG etwas erholen und erreichte zwischenzeitlich ein Hoch bei 132,50 EUR. In der Folge notierte die Aktie leichter und erreichte zum Ende des Berichtszeitraums einen Stand von 45,00 EUR und notierte somit rund 64 % 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.

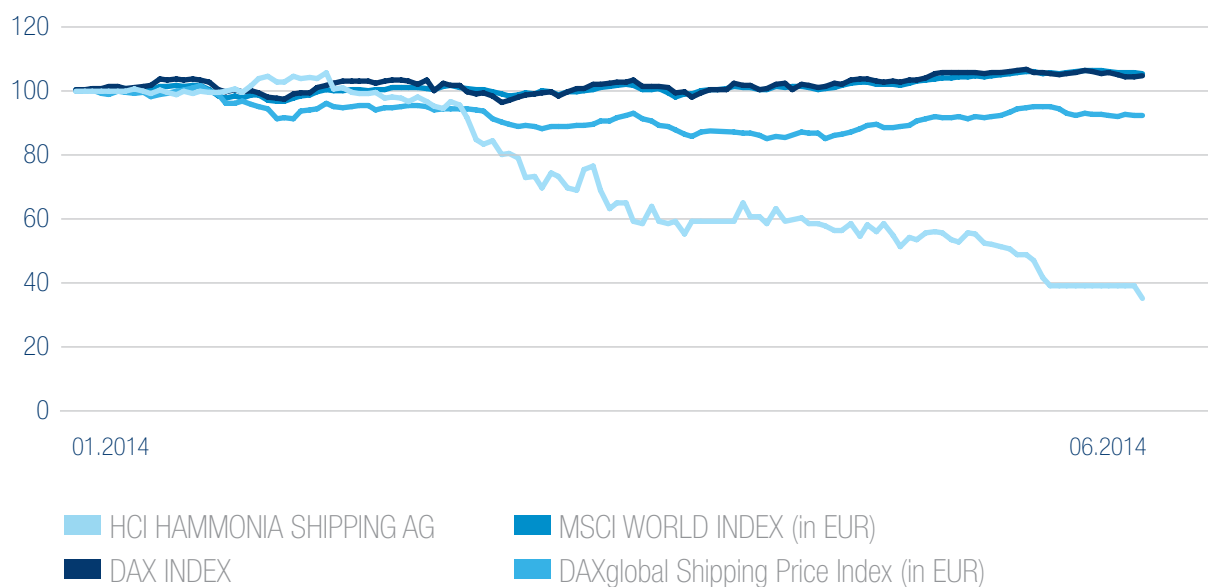
Kursentwicklung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG (in EUR)



4

Aktie

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



Basisdaten zur HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie

WKN / ISIN
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg
Aktiengattung
Aktienanzahl
Aktienkurs (02.01.2014 – 30.06.2014)
Höchstkurs 12.02.2014
Tiefstkurs 30.06.2014
Anfangskurs 02.01.2014
Schlusskurs 30.06.2014
Marktkapitalisierung 30.06.2014

A0MPF5 / DE000A0MPF55
HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
136.414 Stück
132,50 EUR
45,00 EUR
125,50 EUR
45,00 EUR
6,14 Mio. EUR

Konzernzwischenlagebericht

2.1 Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell)

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wurde 2007 von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG initiiert. Am 27. November 2007 erfolgte der Börsengang. Als börsennotierte Schiffsbeteiligungsgesellschaft wird die HCI HAMMONIA SHIPPING AG in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft geführt und ist an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt sowie an anderen deutschen Börsen im Freiverkehr notiert.

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 Charterraten und mögliche Beschäftigungsausfälle abzusichern.

Der Konzern erzielt somit im Wesentlichen Erträge aus dem Betrieb von Schiffen. Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG führt als Konzernobergesellschaft und geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der jeweiligen Tochtergesellschaften.

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hatte zum 30. Juni 2014 zwölf Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU in Fahrt. Die Anteile an neun dieser Schiffsgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei drei Schiffsgesellschaften ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Mehrheitsgesellschafterin. Zusätzlich zu diesen zwölf Schiffen ist die Gesellschaft Minderheitsgesellschafterin bei einer weiteren Schiffsgesellschaft.

Für das MS „SAXONIA“ haben Vorstand und Aufsichtsrat als Folge der Verhandlungen mit den finanzierenden Banken bezüglich weiterer Tilgungsstundungen einen Verkaufsbeschluss gefasst. Der Verkauf hat derzeit noch nicht stattgefunden, so dass die Schiffsgesellschaft weiterhin im Konsolidierungskreis der HCI HAMMONIA SHIPPING AG enthalten ist.

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 Schiffsgesellschaften 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. Der mittel- bis langfristige Erfolg wird zudem von dem Zugang zu attraktiven Investitionsobjekten beeinflusst. Dies wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbeziehungen des Vorstands und des Bereederers, der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, die Branchenkenntnis der HCI Gruppe und den guten Zugang zu den Chartermärkten der Peter Döhle Schifffahrts-KG unterstützt, die für die Beschäftigung der Schiffe sorgt und zugleich als Poolmanager fungiert.

Die Steuerung des Unternehmens basiert auf einem einheitlichen und methodischen Vorgehen. Dabei werden unterschiedliche finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren in den Fokus gestellt. Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Working Capitals je Schiff in die konsolidierte Betrachtung 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 Flotte ist es derzeit oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit im Konzern und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße darstellt. Die technische Verfügbarkeit der Flotte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG stellt einen entscheidenden nicht finanziellen Leistungsindikator dar.

Konzernzwischenlagebericht

2.2 Wirtschaftsbericht

2.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

In seiner aktuellsten Ausgabe des World Economic Outlook aus Juli 2014 prognostiziert der Internationale Währungsfonds (IWF) ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,4 % für das Jahr 2014, während noch im April von einer um 0,3%-Punkte höheren Wachstumsrate¹⁾ ausgegangen worden war. Als Gründe für die Senkung der Prognose gibt der IWF insbesondere temporäre Faktoren an, so dass die zukünftigen Wachstumsraten nicht nach unten korrigiert wurden.

Auch bei dem für die Containerschifffahrt bedeutenden Welthandelsvolumen hat der IWF die Wachstumsprognosen für das Jahr 2014 leicht gesenkt. Der korrigierte Wert von 4,0 % liegt jedoch immer noch deutlich über dem Vorjahreswert von 3,1 %.

Die weltweite Containerschiffsflotte beträgt nach Analystenangaben 4.985 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rund 17,8 Mio. TEU (Stand: Juli 2014). Die Kapazität der aufliegenden Schiffe ist seit Anfang des Jahres auf 1,4 % in Bezug auf die Gesamtkapazität gesunken. Hierbei handelt es sich sowohl um eine saisonbedingte Verbesserung als auch um eine positive Entwicklung im Vergleich zum Vorjahreswert von 2,6 %. Aus Sicht der HCI HAMMONIA SHIPPING AG wird diese erfreuliche Tendenz durch die Tatsache getrübt, dass der Rückgang der aufliegenden Schiffe hauptsächlich bei den großen Linienreedereien stattgefunden hat.

Trotz der bestehenden Überkapazitäten wurde auch im ersten Halbjahr 2014 eine Vielzahl von Schiffen bestellt: 95 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 650.000 TEU, dies entspricht fast 4,0 % der fahrenden Flotte.

Die Nachfrageentwicklung nach Transportkapazitäten ist weiterhin positiv. Aufgrund der bestehenden Überkapazitäten und des gut gefüllten Orderbuchs ist der Containerschiffmarkt jedoch weiterhin von einem Marktgleichgewicht entfernt.

Die bestehenden Überkapazitäten sowie der intensive Wettbewerb der großen Linienreedereien um Marktanteile begrenzen aber wie auch schon in der Vergangenheit die Erhöhung der Frachtraten. So waren beim Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) innerhalb des ersten Halbjahres 2014 zwar temporäre Anstiege zu verzeichnen, die Werte zum Ende des Berichtszeitraums lagen aber wieder auf dem Niveau von Anfang des Jahres.

Auch bei den Charterraten haben sich in den ersten sechs Monaten keine wesentlichen Änderungen ergeben. So befindet sich der New ConTex-Charterratenindex – von wenigen kleinen Schwankungen abgesehen – weiterhin auf dem Niveau des Jahresanfangs. Nach wie vor reichen die Charterraten meist nicht aus, um die Schiffsbetriebskosten und den vollen Kapitaldienst zu decken.

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 59 fahrende Schiffe. Die Nettopoolraten lagen im ersten Halbjahr 2014 bei rund 7.000 USD/Tag. Die Charterrate für Neuabschlüsse am Spotmarkt lag für diesen Zeitraum bei rund 7.900 USD/Tag (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 – 2014). Der Pool bietet aber die Sicherheit eines kontinuierlichen Cashflows, der in einem derzeit schwachen Marktumfeld besonders wichtig ist, da eine kontinuierliche Beschäftigung der Schiffe nicht sichergestellt werden kann.

Die zwei Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU (davon eine Minderheitsbeteiligung) fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schifffahrts-KG. Dieser umfasste zum Ende des Berichtszeitraums 16 vergleichbare Schiffe. Die entsprechenden Poolraten lagen im ersten Halbjahr 2014 bei rund 6.800 USD/Tag. Die Charterraten am Spotmarkt lagen in diesem Zeitraum bei rund 7.800 USD/Tag (HAMBURG INDEX©, Containership T/C-Rates, Results 1999 – 2014).

¹⁾ Es erfolgte eine Neuberechnung der Kaufkraftparität, so dass sich geringfügige Abweichungen der zuvor berichteten Werte ergeben haben.

Konzernzwischenlagebericht

Das MS „HAMMONIA PESCARA“ war bis Ende Mai 2014 an die United Arab Shipping Company („UASC“) zu einer sehr auskömmlichen Rate verchartert. Nach einer Wartezeit von 22 Tagen erhielt das Schiff bis August 2014 eine kurze Charter bei Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K-Line“) auf dem derzeit niedrigen Charterrateniveau.

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 Chartereinnahmen erwirtschaftet.

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

2.2.3 Lage 2.2.3.1 Ertragslage

Die Ertragslage für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2014 stellt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt dar:

in TEUR	01.01. - 30.06.2014	01.01. - 30.06.2013	Ergebnis- veränderung
Umsatzerlöse	26.988	31.124	-4.136
Schiffsbetriebskosten	-12.822	-14.091	1.269
Schiffsbetriebsergebnis	14.166	17.033	-2.867
sonstige betriebliche Erträge	2.185	6.116	-3.931
<i>davon Kurserträge</i>	<i>631</i>	<i>3.144</i>	<i>-2.513</i>
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.537	-4.822	2.285
<i>davon Kursaufwendungen</i>	<i>-526</i>	<i>-865</i>	<i>339</i>
Reedereiergebnis	13.814	18.327	-4.513
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-11.449	-12.294	845
Wertminderungen (Impairment)	-68.121	-14.058	-54.063
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-65.756	-8.025	-57.731
Zinserträge	19	14	5
Zinsaufwendungen	-7.226	-8.405	1.179
Aufwendungen aus Verlustübernahme von assoziierten Unternehmen	-136	0	-136
Ergebnis vor Gewinnanteilen konzernfremder Kommanditisten und Steuern	-73.099	-16.416	-56.683
Ergebnisanteile konzernfremder Kommanditisten	4.078	-611	4.689
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-69.021	-17.027	-51.994
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-3	-3	0
Konzernperiodenergebnis	-69.024	-17.030	-51.994
<i>davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft</i>	<i>-69.027</i>	<i>-17.032</i>	<i>-51.995</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>

Konzernzwischenlagebericht

Für den Berichtszeitraum wurde mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 1,3703 USD je EUR gerechnet (Vergleichszeitraum: 1,3134).

Die Umsatzerlöse wurden aus der Vercharterung von zwölf Containerschiffen (Vergleichszeitraum: dreizehn Containerschiffe) erzielt. Bei den zwölf im Konzern verbliebenen Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in zwei Einnahmepools bzw. Vercharterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Wesentlichen unverändert.

Die Verminderung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- Veräußerung des MS „WESTPHALIA“ im Oktober 2013
- Auslaufen der auskömmlichen Zeitcharter des MS „ANTOFAGASTA“ und Wechsel in den Peter Döhle 2.500 TEU Pool
- Auslaufen der vergleichsweise hohen Zeitcharter des MS „HAMMONIA PESCARA“ und Abschluss einer Zeitcharter auf dem derzeit deutlich niedrigeren Marktniveau
- Sinken der Poolraten für die 2.500 und 3.100 TEU-Schiffe
- Veränderung des durchschnittlichen Wechselkurses

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 des Verkaufs des MS „WESTPHALIA“ sowie aufgrund der Veränderung der durchschnittlichen Wechselkurse vermindert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich vermindert. Ein wesentlicher Grund sind die gegenüber dem Vorjahreszeitraum erheblich gesunkenen Kurserträge. Die Kurserträge ergeben sich überwiegend aus der Bewertung von auf den japanischen Yen lautenden Darlehen sowie aus der Stichtagsbewertung der übrigen Verbindlichkeiten (im Wesentlichen Kapitalanteile im Fremdbesitz). Vermindert haben sich insbesondere die Kurserträge aus der Bewertung der auf den japanischen Yen lautenden Darlehen. Daneben war eine Reduzierung der Erlöse aus dem Verkauf von Treibstoffen aufgrund einer Abnahme der Chartererwechsel gegenüber dem Vergleichszeitraum zu verzeichnen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 2,3 Mio. EUR auf 2,5 Mio. EUR vermindert. Die Verminderung beruht u.a. auf weniger Chartererwechseln als im Vorjahr und die damit verbundene Abnahme der damit in Zusammenhang stehenden Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen. Des Weiteren war der Vorjahresbetrag von der ergebniswirksamen Erfassung eines Swaps beeinflusst worden. Außerdem verminderte sich der Posten durch eine Reduzierung der Verwaltungskosten (Servicegebühren).

Das Reedereiergebnis hat sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 4,5 Mio. EUR vermindert.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs des MS „WESTPHALIA“.

Die noch zum vorhergehenden Bilanzstichtag gehegten Erwartungen an eine langsame aber kontinuierliche Erholung der Charraten haben sich etwa ab Mitte des ersten Halbjahres 2014 nicht erfüllt. Auch die Erwartungen an die mittelfristig erzielbaren Charraten bzw. Nettopoolraten haben sich inzwischen deutlich reduziert. Hinzu kommt, dass im Zuge der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG davon ausgegangen werden muss, dass die Schiffe auch vor dem Ende ihrer maximalen technischen Nutzungsdauer veräußert werden müssen und potenzielle Erwerber derzeit 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 68,1 Mio. EUR im Halbjahresabschluss erfasst.

Die Zinsaufwendungen verminderten sich durch die fortschreitende Tilgung der Darlehen sowie aufgrund des Verkaufs des MS „WESTPHALIA“.

Konzernzwischenlagebericht

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme von assoziierten Unternehmen betreffen das finanzielle Engagement an der MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“.

Bei verschiedenen Tochtergesellschaften des Konzerns in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG haben konzernfremde Gesellschafter erhebliche Kommanditanteile. Nach den IFRS-Vorschriften sind Veränderungen dieser Fremdanteile ergebniswirksam zu erfassen. Durch bei diesen Gesellschaften auch im HGB-Abschluss entstandene Verluste haben sich die entsprechenden Fremdanteile erheblich vermindert. Als Resultat waren Erträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter der Position „Ergebnisanteile konzernfremder Kommanditisten“ zu erfassen.

Abweichend von der bisherigen Ausweispraxis wurden Aufwendungen bzw. Erträge aus Gewerbesteuer, die aus dem Betrieb von Handelsschiffen resultieren nicht mehr gesondert als Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen, sondern unter den Konzernabschlussposten sonstige betriebliche Aufwendungen bzw. sonstige betriebliche Erträge erfasst. Hintergrund für die Ausweisänderung ist die teilweise pauschale Ermittlung der Gewerbesteuer (sogenannte „Tonnagesteuer“).

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 gehören u.a. die Stundung von Tilgungen und das Aussetzen 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 fährt.

Für das 2.800 TEU Schiff MS „ANTOFAGASTA“ sind Verhandlungen mit der finanzierenden Bank hinsichtlich der Gewährung von Tilgungsstundungen aufgenommen worden. Die negative Entwicklung des Containerschiffmarktes erfordert jedoch noch weitere weitreichende Restrukturierungsmaßnahmen. Die aktuellen Poolraten decken nicht die Schiffsbetriebskosten und den vollen Zinsaufwand, so dass trotz der vereinbarten Tilgungsaussetzungen auf die Liquiditätsreserven des Konzerns zurückgegriffen werden muss bzw. fällige Zinsen teilweise nicht gezahlt werden. Ab dem vierten Quartal 2014 sind zudem bei den sechs 2.500 TEU Schiffen die Tilgungen wieder regulär zu leisten, was mit einer verstärkten Liquiditätsbelastung einhergeht. Es war bislang vorgesehen, dass die bereits mit den finanzierenden Banken vereinbarten Restrukturierungsvereinbarungen noch durch eine Finanzierungsmaßnahme, wie beispielsweise eine Kapitalerhöhung aus dem genehmigten Kapital oder die Begebung weiterer Genussrechte, flankiert werden muss. Die von den Linienreedereien initiierten massiven Neubaubestellungen der letzten 18 Monate haben aber dazu geführt, dass eine nachhaltige Markterholung in den nächsten zwölf Monaten nicht mehr erwartet werden kann. Insbesondere mit Blick auf 2015, in dem bei allen Schiffen wieder der volle Schuldendienst zu leisten ist, ist der zukünftige Liquiditätsbedarf so deutlich gestiegen, dass dieser realistischer Weise auch in Anbetracht der derzeitigen Marktsituation nicht durch eine Kapitalerhöhung gedeckt werden kann.

Vor diesem Hintergrund sind weitere Gespräche insbesondere hinsichtlich des Liquiditätsbedarfs der sechs 2.500 TEU-Schiffsgesellschaften geführt worden. Um den Bestand des Konzerns zu sichern, ist eine konstruktive und in der Praxis umsetzbare Lösung mit den Banken zu vereinbaren, die von beiden Seiten substanzielle Zugeständnisse erfordert. Um eine derartige Lösung zu erarbeiten, ist am 9. Mai 2014 einer externen Beratungsgesellschaft ein Mandat erteilt worden, um die Verhandlungen mit den Banken zu flankieren und zu moderieren. Mögliche Lösungen der aktuellen Liquiditätsprobleme sind entweder weitreichende Zugeständnisse der finanzierenden Banken bei den betroffenen Schiffsgesellschaften (Zins- und Tilgungsstundungen) oder ein Verkauf einzelner Schiffe gegen weitgehende Enthftung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG für die Verbindlichkeiten dieser Schiffsgesellschaften, wobei Kompensationen zu verhandeln sind. Im Zusammenhang mit der finanziellen Restrukturierung der Gesellschaft sind auch die Vereinbarungen mit den Inhabern von Genussrechten der HCI HAMMONIA SHIPPING AG neu zu verhandeln, um eine Gleichbehandlung der Gläubiger der Gesellschaft sicherzustellen.

Konzernzwischenlagebericht

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.

in TEUR	01.01. - 30.06.2014	01.01. - 30.06.2013	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	9.499	7.089	2.410
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	0	64	-64
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-8.822	-10.202	1.380
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	677	-3.049	3.726
wechselkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	-319	-349	30
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	15.960	20.327	-4.367
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.318	16.929	-611

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Dieser wurde durch das Aussetzen von fälligen Zinsen auf Schiffshypothekendarlehen in Höhe von 1,6 Mio. EUR positiv beeinflusst. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund von Beschränkungen in den Kreditverträgen von drei Schiffen in Summe umgerechnet 5,5 Mio. EUR nur auf Ebene der jeweiligen Schiffsgesellschaft frei verwendet werden dürfen.

Der im Vergleichszeitraum ausgewiesene positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultierte aus der Erstattung von Investitionskosten.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrifft neben der Tilgung von Darlehen und Genussrechten (8,8 Mio. EUR) und der weiteren Inanspruchnahme eines Darlehens (0,4 Mio. EUR) Ausschüttungen an konzernfremde Kommanditisten bzw. Gesellschafter einer Komplementärgesellschaft (0,4 Mio. EUR).

Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelfonds zum 30. Juni 2014 gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 0,4 Mio. EUR auf 16,3 Mio. EUR. Bei Zahlung der oben genannten zum Stichtag fälligen Zinsen wäre der Finanzmittelfonds um 1,6 Mio. EUR niedriger ausgefallen.

Konzernzwischenlagebericht

2.2.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich zum Stichtag 30. Juni 2014 im Vergleich zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2013, wie folgt dar:

in TEUR	30.06.2014	%	31.12.2013	%	Veränderung
Vermögenswerte					
Langfristige Vermögenswerte	304.848	93%	362.137	90%	-57.289
Kurzfristige Vermögenswerte	21.755	7%	41.433	10%	-19.678
Bilanzsumme	326.603	100%	403.570	100%	-76.967
Eigenkapital	33.963	10%	100.956	25%	-66.993
Schulden					
Langfristige Schulden	84.502	26%	229.260	57%	-144.758
Kurzfristige Schulden	208.138	64%	73.354	18%	134.784
Bilanzsumme	326.603	100%	403.570	100%	-76.967

Die langfristigen Vermögenswerte haben sich im Wesentlichen durch außerplanmäßige und planmäßige Abschreibungen vermindert. Aufgrund eines Veräußerungsbeschlusses wurden im Vorjahr zwei Containerschiffe aus den langfristigen Vermögenswerten in die kurzfristigen Vermögenswerte in einen gesonderten Posten mit der Bezeichnung „Zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen“ umgegliedert. Ein Containerschiff wurde im Herbst 2013 veräußert. Bei dem weiteren Containerschiff ist die Veräußerung bisher nicht erfolgt. Da die Veräußerung innerhalb eines Jahres nicht erfolgt ist, musste nach den IFRS-Vorschriften das zweite Containerschiff deshalb wieder in die langfristigen Vermögenswerte zurückgegliedert werden. Insgesamt haben sich die langfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Vorjahr um 57,3 Mio. EUR vermindert. Der Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich geringfügig von 90 % auf nunmehr 93 %. Die Veränderung der langfristigen Vermögenswerte ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2013	362.137
planmäßige Abschreibungen	-11.449
außerplanmäßige Abschreibungen	-68.121
Umgliederungen	19.022
Währungseinflüsse	3.388
Sonstige Veränderungen	-129
Stand 30. Juni 2014	304.848

Die kurzfristigen Vermögenswerte verminderten sich aufgrund der Umgliederung von einem Containerschiff in das langfristige Vermögen um 19,7 Mio. EUR auf insgesamt 21,8 Mio. EUR. Sie umfassen im Wesentlichen liquide Mittel (16,3 Mio. EUR). Des Weiteren umfassen die kurzfristigen Vermögenswerte unter anderem sonstige Vermögenswerte in Höhe von 2,8 Mio. EUR und Vorräte in Höhe von 1,3 Mio. EUR.

Konzernzwischenlagebericht

Aufgrund des im ersten Halbjahr 2014 erwirtschafteten Fehlbetrages hat sich das Eigenkapital des Konzerns um 67,0 Mio. EUR vermindert. Die Eigenkapitalquote beträgt nunmehr 10 % der Bilanzsumme. Die absolute Veränderung des Eigenkapitals ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2013	100.956
Konzernperiodenergebnis	-69.024
Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflow-Hedges	1.278
Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz	882
Ausschüttung an konzernfremde Gesellschafter	-129
Stand 30. Juni 2014	33.963

Die langfristigen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen den langfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen der zwölf 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. Zum 30. Juni 2014 wurden aus formalen Gründen aufgrund von IFRS-Rechnungslegungsvorschriften Teile der Schiffshypothekendarlehen in Höhe von 118 Mio. EUR von den langfristigen Schulden in die kurzfristigen Schulden umgegliedert, da noch keine rechtsgültigen Vereinbarungen hinsichtlich der Restrukturierung einzelner Schiffshypothekendarlehen vorlagen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen und Kontokorrentkredite sowie den kurzfristigen Teil der Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten. Hierin enthalten ist auch das Schiffshypothekendarlehen des zu veräußernden 3.100 TEU Schiffes, für das ein Verkaufsbeschluss gefasst worden war. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten betreffen u.a. auch Teile der Schiffshypothekendarlehen, die lediglich aus formalen Gründen aufgrund von IFRS-Vorschriften aus den langfristigen Verbindlichkeiten in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert wurden, da noch keine rechtsgültigen Restrukturierungsvereinbarungen vorlagen.

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

Konzernzwischenlagebericht

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	2.142
Ist-Verfügbarkeit in Tagen	2.134
Technisch bedingte Off-Hire-Tage	38
Tage ohne Beschäftigung/ohne Pool	22
Technische Verfügbarkeit der Flotte	98,2 %

Unter Berücksichtigung der technisch bedingten Off-Hire-Tage liegt die Einsatzbereitschaft der Flotte bei über 98 %. Bereinigt um den Zwischenfall im Zusammenhang mit dem MS „ANTOFAGASTA“ und den daraus resultierenden langen Reparaturzeiten, ergibt sich eine Einsatzbereitschaft von rund 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.

2.3 Nachtragsbericht

Das Management der HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat gemeinsam mit der externen Beratungsgesellschaft ein Restrukturierungskonzept erarbeitet. Dieses wurde den finanzierenden Banken der 2.500 TEU-Schiffsgesellschaften sowie den Inhabern der Genussrechte der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Juli 2014 vorgestellt. Auf Basis der vorliegenden Rückmeldungen erarbeitet das Management mit den externen Beratern derzeit ein überarbeitetes Restrukturierungskonzept.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem 30. Juni 2014 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben könnten.

2.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

2.4.1 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 unternehmensspezifischen Prognosen beziehen sich auf das laufende Jahr.

Für die Entwicklung der Weltwirtschaft erwarten Experten eine sich fortsetzende Erholung. So prognostiziert der IWF für das Jahr 2014 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,4 % für das Jahr 2014 und von 4,0 % für das Jahr 2015. Auch beim für

Konzernzwischenlagebericht

die Containerschifffahrt besonders relevanten Welthandelsvolumen werden steigende Wachstumsraten prognostiziert: 4,0% für 2014 und 5,3% für 2015.

Aufgrund des steigenden Welthandelsvolumens wird auch bei der weltweiten Nachfrage nach Containertransporten für die Jahre 2014 und 2015 eine steigende Wachstumsrate erwartet. Die Aussagen der Branchenexperten weichen zwar leicht voneinander ab, zeigen aber jeweils einen positiven Trend. Dämpfend für eine Erholung des Containerschiffmarktes wirkt sich jedoch das anhaltende Flottenwachstum aus. Experten gehen hier von bis zum Jahr 2015 wachsenden Steigerungsraten aus. Eine nachhaltige Erholung der weltweiten Nachfrage ist somit für die Herstellung eines langfristigen Marktgleichgewichts erforderlich. Eine weiterhin hohe Anzahl an Verschrottungen könnte den Tonnagezuwachs in den kommenden Jahren zumindest etwas verringern.

Da die Chartermärkte im laufenden Jahr unter Druck bleiben werden, erwarten wir für die in Einnahmepools fahrenden Schiffe im Jahr 2014 Umsatzerlöse leicht unterhalb des Niveaus des vergangenen Jahres. Ferner wird die Gesellschaft des MS „WESTPHALIA NOVA“ aufgrund der Minderheitsbeteiligung nur noch nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, während wir hinsichtlich des MS „SAXONIA“ nunmehr bis zum Ende des Jahres einen Verkauf des Schiffes erwarten. Das MS „HAMMONIA PESCARA“ war bis Ende Mai 2014 zu einer sehr auskömmlichen Rate verchartert. Seitdem wird das Schiff in jeweils kurzen Zeitchartern auf dem derzeitigen niedrigen Marktniveau beschäftigt. Daher erwarten wir insgesamt für das Gesamtjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr deutlich sinkende Umsatzerlöse für den Konzern der HCI HAMMONIA SHIPPING AG. Mit der Reduzierung der in die Vollkonsolidierung einbezogenen Schiffsgesellschaften erwarten wir für das Gesamtjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr zwar deutlich reduzierte Schiffsbetriebskosten, die in absoluten Zahlen aber geringere Rückgänge als auf der Einnahmenseite ausmachen. Per Saldo rechnen wir folglich mit einem deutlich verminderten Schiffsbetriebsüberschuss. Die Zinsaufwendungen werden gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Tilgungsleistungen einerseits und der kleineren Flotte andererseits erheblich sinken. Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir derzeit von einem Wert auf Vorjahresniveau aus, da wir einen Verkauf des MS „SAXONIA“ nun erst bis zum Ende des Jahres 2014 erwarten. Wie in der Ertragslage beschrieben, haben wir im ersten Halbjahr außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von rund 68 Mio. EUR vorgenommen, welche der Marktsituation und den Verhandlungen mit den Banken in Bezug auf die Restrukturierung der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften nach derzeitigem Kenntnisstand Rechnung tragen. Auf das mögliche Erfordernis dieser Wertberichtigungen hatten wir bereits im Prognosebericht des Geschäftsberichts 2013 hingewiesen.

Aufgrund des starken Euro im ersten Halbjahr rechnen wir für das Gesamtjahr 2014 konservativ mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 1,37 USD je EUR und damit mit einem im Vergleich zu 2013 geringfügig schwächeren USD-Jahresdurchschnittswechselkurs. Auf dieser Basis erwarten wir für das Gesamtjahr 2014 ein negatives Konzernergebnis nach planmäßigen Abschreibungen, Zinsen und Steuern zwischen 6 und 9 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der Impairments des ersten Halbjahres führt dies zu einem erwarteten Konzernperiodenverlust von 74 bis 77 Mio. EUR. Dabei können in Abhängigkeit der Verhandlungsergebnisse mit den Banken weitere Verluste durch außerordentliche Wertberichtigungen entstehen. Vor allem kann dies vor dem Hintergrund der aktuell deutlich niedrigeren Marktpreise in Relation zu den Buch- bzw. Nutzungswerten der Schiffe notwendig werden.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2014 aufgrund der wirtschaftlichen Lage der in Einnahmepools fahrenden Schiffe eine gegenüber dem Vorjahr starke Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Die aktuellen Poolraten decken nicht die Schiffsbetriebskosten und den vollen Zinsaufwand, so dass trotz der vereinbarten Tilgungsaussetzungen auf die Liquiditätsreserven des Konzerns zurückgegriffen werden muss. Ab dem vierten Quartal 2014 wären bei den sechs 2.500 TEU Schiffsgesellschaften die Tilgungsleistungen zudem wieder regulär zu leisten. Die Holdinggesellschaft verfügt nicht über die liquiden Mittel, um über Einlagen in die Tochtergesellschaften den Schuldendienst sicherzustellen. Daher ist dieser bei den sieben 2.500 bis 2.800 TEU Schiffsgesellschaften bis auf weiteres zunächst ausgesetzt worden. Vor dem Hintergrund der laufenden Verhandlungen dulden die finanzierenden Banken derzeit die Nichtleistung der vereinbarten Schuldendienstleistungen. Der Bestand des Konzerns kann nur sichergestellt werden, wenn eine in Verhandlung befindliche, konstruktive und in der Praxis umsetzbare Restrukturierungslösung zeitnah mit den Banken vereinbart werden kann.

Konzernzwischenlagebericht

2.4.2 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 2013, Seite 23 ff., verwiesen.

Seit dem 31. Dezember 2013 ergaben sich folgende wesentliche Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG: Die anhaltende Krise am Containerschiffmarkt hat die Eintrittswahrscheinlichkeit der Finanzierungsrisiken erhöht. Hierbei sind insbesondere das Finanzierungsänderungsrisiko und die damit einhergehende Bestandsgefährdung zu nennen. Eine einvernehmliche Lösung mit den finanzierenden Banken hinsichtlich einer erneuten Restrukturierung der Schiffsfinanzierungen und der Genussrechtsverbindlichkeiten ist Voraussetzung für die Unternehmensfortführung.

2.4.3 Chancenbericht

Die Schifffahrtsmärkte durchlaufen weiterhin eine schwierige Marktphase, die angebotsseitig durch hohe Überkapazitäten und auf der Nachfrageseite von einem vergleichsweise moderaten 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.

Wesentliche Chancen bestehen in der Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte sowie in der Notierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG Aktie. Seit dem 31. Dezember 2013 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Chancensituation ergeben. Es wird auf den Geschäftsbericht 2013, Seite 27f., verwiesen.

Konzernzwischenabschluss

Konzernbilanz

in TEUR

30.06.2014

31.12.2013

Aktiva

Sachanlagen	304.840	362.000
Finanzanlagen	1	1
Anteile an assoziierten Unternehmen	7	7
Sonstige langfristige Forderungen	0	129
Langfristige Vermögenswerte	304.848	362.137
Zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen	0	19.022
Vorräte	1.299	1.382
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.015	1.487
Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	211	712
Forderungen aus Ertragsteuern	75	31
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	948	1.296
Sonstige übrige Vermögenswerte	1.881	1.543
Forderungen aus Finanzderivaten	8	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.318	15.960
Kurzfristige Vermögenswerte	21.755	41.433
Bilanzsumme	326.603	403.570

Passiva

Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
Kapitalrücklage	70.667	70.667
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-58.545	10.482
Kumuliertes übriges Eigenkapital	8.177	6.017
<i>Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital</i>	<i>33.940</i>	<i>100.807</i>
<i>Nicht beherrschende Anteile</i>	<i>23</i>	<i>149</i>
Eigenkapital	33.963	100.956
Finanzverbindlichkeiten	58.061	197.164
Genussrechtskapital	12.225	12.503
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	3.465	3.096
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	5.721	7.203
Kapitalanteile im Fremdbesitz	5.030	9.294
Langfristige Verbindlichkeiten	84.502	229.260
Finanzverbindlichkeiten	199.172	64.651
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.918	2.878
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	520	457
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	1	1
Sonstige Verbindlichkeiten	667	893
Verbindlichkeiten aus Finanzderivaten	4.860	4.474
Kurzfristige Verbindlichkeiten	208.138	73.354
Bilanzsumme	326.603	403.570

Konzernzwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr 2014

in TEUR

01.01.-30.06.2014 01.01.-30.06.2013

Umsatzerlöse	26.988	31.124
Schiffsbetriebskosten	-12.822	-14.091
Schiffsbetriebsergebnis	14.166	17.033
Sonstige betriebliche Erträge	2.185	6.116
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.537	-4.822
Reedereiergebnis	13.814	18.327
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-11.449	-12.294
Wertminderungen (Impairment)	-68.121	-14.058
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-65.756	-8.025
Zinserträge	19	14
Zinsaufwendungen	-7.226	-8.405
Aufwendungen aus Verlustübernahme von assoziierten Unternehmen	-136	0
Ergebnisanteile konzernfremder Kommanditisten	4.078	-611
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-69.021	-17.027
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-3	-3
Konzernperiodenergebnis	-69.024	-17.030
<i>davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG</i>	<i>-69.027</i>	<i>-17.032</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>3</i>	<i>2</i>
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	-506,01	-124,84
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	-506,01	-124,84

Konzern-Gesamtergebnisrechnung erstes Halbjahr 2014

in TEUR

01.01.-30.06.2014 01.01.-30.06.2013

Konzernperiodenergebnis	-69.024	-17.030
<i>Zu reklassifizierende Ergebnisse:</i>		
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	882	1.268
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
-Erfolgswirksame Änderung	2.147	3.128
-Erfolgsneutrale Änderung	-869	1.522
	1.278	4.650
Sonstiges Ergebnis in der Periode	2.160	5.918
Konzerngesamtergebnis	-66.864	-11.112
<i>davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG</i>	<i>-66.867</i>	<i>-11.114</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>3</i>	<i>2</i>

Konzernzwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal 2014

in TEUR

01.04.-30.06.2014 01.04.-30.06.2013

Umsatzerlöse	12.990	16.172
Schiffsbetriebskosten	-6.280	-7.189
Schiffsbetriebsergebnis	6.710	8.983
Sonstige betriebliche Erträge	1.401	3.146
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.553	-2.501
Reedereiergebnis	6.558	9.628
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.636	-6.229
Wertminderungen (Impairment)	-68.121	-14.058
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-68.199	-10.659
Zinserträge	8	7
Zinsaufwendungen	-3.640	-4.163
Aufwendungen aus Verlustübernahme von assoziierten Unternehmen	-5	0
Ergebnisanteile konzernfremder Kommanditisten	5.064	-938
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-66.772	-15.753
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1	-1
Konzernperiodenergebnis	-66.773	-15.754
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in EUR	-489,49	-115,49
Ergebnis je Aktie (verwässert) in EUR	-489,49	-115,49

Konzern-Gesamtergebnisrechnung zweites Quartal 2014

in TEUR

01.04.-30.06.2014 01.04.-30.06.2013

Konzernperiodenergebnis	-66.773	-15.754
<i>Zu reklassifizierende Ergebnisse:</i>		
Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse von Tochterunternehmen	117	-3.543
Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten bei einer Absicherung von Zahlungsströmen		
Erfolgswirksame Änderung	1.069	1.840
Erfolgsneutrale Änderung	174	1.095
	1.243	2.935
Sonstiges Ergebnis in der Periode	1.360	-608
Konzerngesamtergebnis	-65.413	-16.362
<i>davon entfielen auf Aktionäre der HCI HAMMONIA SHIPPING AG</i>	<i>-65.414</i>	<i>-16.363</i>
<i>davon entfielen auf nicht beherrschende Anteile</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

Konzernzwischenabschluss

Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR

01.01.-30.06.2014 01.01.-30.06.2013

Konzernperiodenergebnis	-69.024	-17.030
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	79.610	26.352
Steueraufwand	3	-3
Eliminierung des Finanzergebnisses	3.129	9.002
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	35	-2.150
Zunahme des Working Capitals	1.143	114
Abnahme der Vorräte	95	586
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	443	234
Abnahme der Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen	503	474
Abnahme/Zunahme der übrigen Aktiva	37	-919
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	261	-695
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen	37	648
Abnahme der sonstigen Passiva	-232	-213
Erstattete/Gezahlte Steuern	-46	30
Gezahlte Zinsen	-5.370	-9.240
Erhaltene Zinsen	19	14
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	9.499	7.089
Erstattung von Investitionen in Seeschiffe	0	64
Cash flow aus Investitionstätigkeit	0	64
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	375	700
Einzahlungen von Kommanditkapital durch Konzernfremde Gesellschafter	0	6.804
Auschüttungen an konzernfremde Gesellschafter	-409	-440
Tilgung von Darlehen	-8.788	-17.266
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	-8.822	-10.202
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	677	-3.049
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	15.960	20.327
Wechselkursbedingte Änderungen	-319	-349
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.318	16.929

Konzernzwischenabschluss

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Bezahltes Eigenkapital		Erwirtschaf- tetes Konzern Eigenkapital	Kumuliertes sonstiges Konzernergebnis			Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Nicht be- herrschende Anteile	Gesamt Konzern- Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage		Zeitwertänderung von Derivaten in Cashflowhedges	Ausgleichs- posten aus der Umrechnung von Fremwährungs- abschlüssen	Kumuliertes sonstiges Konzern- ergebnis			
Stand 01.01.2013	13.641	132.544	-9.337	-12.581	18.019	5.438	142.286	337	142.623
Konzerngesamt- ergebnis									
Konzernperiodenergebnis	0	0	-17.032	0	0	0	-17.032	2	-17.030
Währungsumrech- nungsdifferenzen	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
Stand 30.06.2013	13.641	132.544	-26.369	-7.931	19.287	11.356	131.172	339	131.511
Stand 01.01.2014	13.641	70.667	10.482	-5.991	12.008	6.017	100.807	149	100.956
Konzerngesamt- ergebnis									
Konzernperiodenergebnis	0	0	-69.027	0	0	0	-69.027	3	-69.024
Währungsumrech- nungsdifferenzen	0	0	0	0	882	882	882	0	882
Ausschüttungen	0	0	0	0	0	0	0	-129	-129
Übrige Veränderungen	0	0	0	1.278	0	1.278	1.278	0	1.278
Stand 30.06.2014	13.641	70.667	-58.545	-4.713	12.890	8.177	33.940	23	33.963

Ausgewählte erläuternde Anhangangaben für den Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2014

(1) Grundsätze der Rechnungslegung

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2014 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 2013 zugrunde lagen. Ausnahmen bilden die seit dem Geschäftsjahr 2014 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 2014 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 2013, 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 des IFRS 10 ausübt.

(b) Konsolidierungskreis

Zum 30. Juni 2014 wurden neben dem Mutterunternehmen 18 (31. Dezember 2013: 16) Tochterunternehmen im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernzwischenabschluss einbezogen. Im ersten Halbjahr 2014 wurden zwei Komplementärgesellschaften erstmals in den Konzernabschluss einbezogen. Die Erstkonsolidierung der beiden Gesellschaften hatte nur geringfügige Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

(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).

Konzernanhang

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	
	01.01.- 30.06.2014	01.01.- 30.06.2013	30.06.2014	31.12.2013
USD	1,3703	1,3134	1,3658	1,3791

Für in JPY valutierende Darlehen wurde bei der Bewertung zum 30. Juni 2014 ein Wechselkurs von 101,36 JPY/USD (31. Dezember 2013: 104,94 JPY/USD) verwendet.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(4) Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen des Konzerns betrifft zum 30. Juni 2014 die Buchwerte von zwölf Containerschiffen (31. Dezember 2013: elf Containerschiffe). Das Sachanlagevermögen entwickelte sich im ersten Halbjahr 2014 wie folgt:

in TEUR

Stand 31. Dezember 2013	362.000
planmäßige Abschreibungen	-11.449
außerplanmäßige Abschreibungen	-68.121
Umgliederungen aus dem kurzfristigen Vermögen	19.022
Währungseinflüsse	3.388
Stand 30. Juni 2014	304.840

Aufgrund der bestehenden Veräußerungsabsicht waren im Vorjahr zwei Containerschiffe mit dem Nettoveräußerungspreis bewertet und in den Posten zur Veräußerung bestimmtes langfristiges Vermögen umgegliedert worden. Im Herbst 2013 wurde ein Containerschiff veräußert. Da beim zweiten Containerschiff innerhalb von zwölf Monaten keine Veräußerung erfolgte, musste aufgrund der IFRS-Vorschriften das Containerschiff aus dem Sonderposten in das Sachanlagevermögen zurückgegliedert werden.

Die Bestimmung der Nutzungsdauer wird unter Beachtung der voraussichtlichen physischen Abnutzung, der technischen Veralterung sowie rechtlicher und vertraglicher Beschränkungen vorgenommen. Die in den letzten Jahren zu beobachtende Verschrottung immer

Konzernanhang

jüngerer Tonnage hat gezeigt, dass bei Containerschiffen wirtschaftlich von einer maximalen Nutzungsdauer von 25 Jahren auszugehen ist. Da sich im Rahmen von möglicherweise erforderlichen Schiffsverkäufen im erzielbaren Verkaufspreis auch der Ertragswert und damit die Lebensdauer widerspiegeln, die andere Marktteilnehmer einem Schiff beimessen, hat der Vorstand entschieden, auch für gebraucht erworbene Containerschiffe die wirtschaftliche Gesamt-Nutzungsdauer der Schiffe konzerneinheitlich auf 25 Jahre festzulegen. Mit der Änderung der Nutzungsdauer war zugleich eine Kürzung des Prognosezeitraums bei der Ermittlung des Nutzungswertes, der zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe herangezogen wurde, verbunden.

Die noch zum vorhergehenden Bilanzstichtag gehegten Erwartungen an eine kontinuierliche Erholung der Charraten haben sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres nicht erfüllt. Auch die Erwartungen an mittelfristig erzielbare Charraten bzw. Nettopoolraten haben sich inzwischen deutlich reduziert. Aufgrund dieser Entwicklung wurde die Werthaltigkeit der Containerschiffe mit Hilfe von Werthaltigkeitstests überprüft.

Beim Werthaltigkeitstest wird der erzielbare Betrag der Seeschiffe bestimmt. Dieser ist definiert als der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Verkaufskosten (Nettoveräußerungswert) einerseits und Nutzungswert andererseits. Aufgrund der seit Mitte 2008 beobachtbaren Verwerfungen an den An- und Verkaufsmärkten für Containerschiffe, ist davon auszugehen, dass die am Markt zu beobachtenden Transaktionen zu Preisen abgewickelt werden, die deutlich unter den Nutzungswerten liegen. Insgesamt wurde deshalb von der Konzernleitung der Nutzungswert als der erzielbare Betrag bestimmt. Wertbestimmende Faktoren des Nutzungswertes sind die künftigen Cashflows aus der künftigen Nutzung der zu bewertenden Vermögenswerte, die Diskontierungssätze sowie die Wachstumsrate. Ein Vergleich von Nutzungswert und Konzernbuchwert ergab bei verschiedenen Containerschiffen das Erfordernis außerplanmäßiger Abschreibungen in Höhe von insgesamt 68.121 TEUR, wobei ein wesentlicher Teil auf der Verkürzung der wirtschaftlichen Gesamtnutzungsdauer beruht.

Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Unternehmensbewertungsmodells ermittelt, das auf der unternehmensinternen Sicht aufbaut. Grundlage ist eine operative Cashflow-Planung, die auf der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung des Impairment-Tests gültigen Planung bis zum Jahr 2018 basiert. Die Planung wurde unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Vergangenheit sowie der Erwartungen hinsichtlich der zukünftigen Marktentwicklung für die einzelnen Schiffstypen aufgestellt. Die Schiffsbetriebskosten wurden vom Vertragsreeder auf Basis der Erfahrungen der Vergangenheit geschätzt. Die Erwartungen des Poolmanagers sowie Veröffentlichungen externer Charterbroker bilden die Grundlage für die Prognose der Zeitchartern. Hierbei wurde sich im Wesentlichen auf die Prognose eines großen Charterbrokers gestützt, die für die Jahre 2014 und 2015 den sogenannten "negative outlook" des Poolmanagers widerspiegelt. Für die Jahre 2016 bis 2018 wurde von einer linear verlaufenden, sukzessiven Markterholung ausgegangen. Im Jahr 2018 wurde auf die für den jeweiligen Schiffstyp historisch durchschnittlich erzielte Rate abgestellt (preisbereinigter 10-Jahresdurchschnitt abzüglich eines angemessenen Krisenabschlags). Aufgrund der Charratenentwicklung im ersten Halbjahr 2014 sowie der insgesamt inzwischen zurückhaltenderen Erwartungen an eine zügige Erholung der relevanten Charrtermärkte liegen die angenommenen Charraten - insbesondere auch für den Zeitraum nach der Detailplanungsphase - unter den bisherigen Annahmen.

Aufgrund der krisenbedingten niedrigen Basis wurde für den Detailplanungszeitraum (2014 bis 2018) von einer mehr als 100%-igen Steigerung der Charraten ausgegangen. Die erwarteten Entwicklungen der Charraten und der Schiffsbetriebskosten für die einzelnen Schiffstypen auf Basis der vom Reeder antizipierten Steigerungen bilden die Grundlage für die Entwicklung der erwarteten Cashflows bis zum Ende der Detailplanungsphase der jeweiligen Schiffe. Die Wachstumsrate, die zur Extrapolation der Cashflow-Prognosen jenseits der Detailplanungsphase benutzt wird, beträgt für die Charrateinnahmen und für die Schiffsbetriebskosten einheitlich 2,5 % p.a.

Der Cashflow unterliegt Schwankungen, da er von zahlreichen Faktoren, wie z.B. der Entwicklung der Weltwirtschaft, dem Bedarf an Transportleistungen und der Verfügbarkeit alternativer Transportkapazitäten und deren Kosten abhängig ist.

Die prognostizierten Free Cashflows stehen zur Bedienung der Fremdkapitalgeber sowie zur Eigenkapitalverzinsung zur Verfügung und werden mit dem gewogenen Kapitalkostensatz $wacc$ (weighted average cost of capital) diskontiert, welcher die Sichtweise des Marktes widerspiegelt. Durch die Verwendung eines gewogenen Kapitalkostensatzes als Diskontierungssatz werden neben der aktuellen Kapitalstruktur der Beta-Faktor sowie die Marktrisikoprämie berücksichtigt. Der Beta-Faktor wurde auf der Grundlage einer Peergroup-Analyse berücksichtigt. Bei der Marktrisikoprämie wurde auf Stellungnahmen des Instituts der Wirtschaftsprüfer

Konzernanhang

in Deutschland e.V. (IDW) zurückgegriffen. Im Ergebnis wurden den Werthaltigkeitstests je nach erwarteter Restnutzungsdauer des jeweiligen Seeschiffs und unter Berücksichtigung der individuell erwarteten Free Cashflows gewogene Kapitalkostensätze zwischen 7,15 % und 7,26 % zugrunde gelegt.

(5) 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 2014 sind die Forderungen in Höhe von brutto 1.481 TEUR in Höhe von 467 TEUR wertberichtigt worden. Die Wertberichtigungen haben sich gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2013 um 4 TEUR vermindert.

(6) Eigenkapital (a) Gezeichnetes Kapital

Unverändert zum 31. Dezember 2013 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.

Zur Deckung des Bilanzverlustes der HCI HAMMONIA SHIPPING AG war der Kapitalrücklage im Sinne von § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB im Geschäftsjahr 2013 ein Betrag von 61.877 TEUR entnommen und mit dem Posten „Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital“ verrechnet worden.

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

(7) Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Schiffshypothekendarlehen.

Der Konzern hatte Anfang 2013 mit verschiedenen Kreditinstituten bezüglich der Finanzierung von insgesamt sechs Containerschiffen Vereinbarungen über die Stundung von jeweils acht Quartalsstilgungen getroffen. Die von den Stundungsvereinbarungen betroffenen Schiffshypothekendarlehen beliefen sich zum 30. Juni 2014 auf insgesamt 118.153 TEUR. Der Konzern hat mit diesen finanzierenden Kreditinstituten Verhandlungen für eine Restrukturierung der Darlehensverhältnisse aufgenommen. Die Leistung des Kapitalsdienstes wurde inzwischen ausgesetzt, wodurch den Banken ein vertragliches Kündigungsrecht zusteht. Aufgrund dessen wurden die betroffenen Schiffshypothekendarlehen vollständig in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Weiterhin wurden 14.790 TEUR auf Grunde der absehbaren Verletzung von Loan To-Value-Klauseln in einem Darlehensvertrag, nach dem Auslauf von Waiververeinbarungen zum 31. Dezember 2014, in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Hierdurch kam es insgesamt zu einer deutlichen Verschiebung von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten zum Stichtag.

Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

Unter den Umsatzerlösen werden die Erlöse aus Zeitchartern der Seeschiffe des Konzerns ausgewiesen. Von den zwölf Containerschiffen des Konzerns fahren neun (erstes Halbjahr 2013: neun) in Einnahmepools. Bei vier (erstes Halbjahr 2013: vier) Containerschiffen bestehen mit Linienreedereien Charterverträge, die keinem Einnahmepool unterworfen sind. Die Struktur der Umsatzerlöse wird in der Segmentberichterstattung dargestellt.

(9) Sonstige betriebliche Erträge

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

in TEUR	01.01. - 30.06.2014	01.01. - 30.06.2013
Kurserträge aus der Bewertung von Schiffshypothekendarlehen	159	1.901
Kurserträge aus der Bewertung von Forderungen/Verbindlichkeiten	387	902
Kurserträge aus Devisen	27	219
Übrige Kurserträge	58	122
Kurserträge insgesamt	631	3.144
Erstattungen von Charterern	199	470
Erlöse aus Treibstoffverkauf	855	1.805
Anpassung Wertberichtigung auf Forderungen	7	294
Versicherungserstattungen	313	94
Übrige	180	309
	2.185	6.116

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

Konzernanhang

(10) Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

in TEUR	01.01. - 30.06.2014	01.01. - 30.06.2013
Kursaufwendungen aus der Bewertung von Schiffshypotheken	219	0
Kursaufwendungen aus der Bewertung von Forderungen/Verbindlichkeiten	221	737
Kursaufwendungen aus Devisen	22	30
Übrige Kursaufwendungen	64	98
Kursaufwendungen insgesamt	526	865
Forderungsverluste	40	59
Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen im Rahmen von Chartererwechseln	840	1.810
Gebühren aus Service-, Controlling- und Verwaltungsleistungen	441	735
Verluste aus Swappeschäften	0	559
Übrige Verwaltungskosten	690	794
	2.537	4.822

(11) Ergebnis je Aktie

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

in TEUR		01.01. - 30.06.2014	01.01. - 30.06.2013
Auf Anteilseigner des Mutterunternehmens entfallender Anteil am Konzernperiodenergebnis	TEUR	-69.027	-17.032
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	Stück	136.414	136.414
Auf Anteilseigner des Mutterunternehmens entfallender Anteil am Konzernperiodenergebnis je Aktie	EUR	-506,01	-124,84

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

(12) Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung

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

Die Zahlungsmitteläquivalente betreffen Festgeldanlagen mit Ursprungslaufzeiten von wenigen Tagen.

Konzernanhang

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 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. Eine weitere Tochtergesellschaft unterliegt gemäß deren Darlehensvertrag ähnlichen Beschränkungen in Höhe von 1.000 TUSD. Den betroffenen Tochtergesellschaften stehen die Barbestände jeweils uneingeschränkt zur Verfügung. Von der Vereinbarung sind per 30. Juni 2014 insgesamt Zahlungsmittel in Höhe von 7.500 TUSD bzw. 5.491 TEUR betroffen.

(13) 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 2014 Umsatzerlöse in Höhe von 26.988 TEUR (erstes Halbjahr 2013: 31.124 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 2013: neun) 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 Chatterrate. Im Ergebnis können für die in Einnahmepools fahrenden Schiffe keine länderspezifischen Angaben berichtet werden.

Drei nicht in Einnahmepools fahrende Containerschiffe sind an eine Linienreederei aus Dänemark verchartert. Hieraus wurden Umsatzerlöse in Höhe von 16.342 TEUR (im ersten Halbjahr 2013: 17.595 TEUR) erzielt. Dies entspricht 61 % (im ersten Halbjahr 2013: 57 %) der gesamten Umsatzerlöse. Ein weiteres Containerschiff war im ersten Halbjahr an eine weitere Linienreederei mit Sitz in Kuwait verchartert. Dabei wurden Umsatzerlöse in Höhe von 2.980 TEUR (im ersten Halbjahr 2013: 3.776 TEUR) erzielt, das sind 11 % (im ersten Halbjahr 2013: 12 %) der Umsatzerlöse.

Unverändert zum Vorjahr betreffen die Sachanlagen des Konzerns in Höhe von 304.840 TEUR (zum 31. Dezember 2013: 362.000 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.

Konzernanhang

Sonstige Angaben

(14) 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 2014 ergibt sich ein Betrag in Höhe von 404 TEUR pro Jahr. Der Vertrag hat zum 30. Juni 2014 eine Restlaufzeit von 13 Jahren.

(15) 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 wesentlichen Komplementärinnen der Schiffskommanditgesellschaften sind, als nahestehende Unternehmen definiert.

Die assoziierten Unternehmen MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG sowie deren Komplementärin die Verwaltung MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ GmbH stellen für den HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern ebenfalls nahestehende Unternehmen dar.

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.

Konzernanhang

(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)	30.06.2014	31.12.2013
Forderungen gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und mit ihr verbundenen Unternehmen	185	686
Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG	3.465	3.096
Laufende Verbindlichkeiten gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und mit ihr verbundenen Unternehmen	511	441

Gewinn- und Verlustrechnung (in TEUR)	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013
Schiffsbetriebskosten (Bereederungsgebühren)	1.160	1.278
Schiffsbetriebskosten (Crewpulleistungen)	5.721	6.183
Sonstige betriebliche Aufwendungen (Servicegebühr)	441	735

(b) Beziehungen zur „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG

Ende Oktober 2013 hatte der HCI HAMMONIA SHIPPING Konzern das 3.100 TEU Containerschiff MS „WESTPHALIA“ an die MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG veräußert. Der Kaufpreis betrug 25.700 TUSD. Aus der Abwicklung des Schiffverkaufs verblieben zum 30. Juni 2014 Forderungen gegenüber dem assoziierten Unternehmen in Höhe von 26 TEUR (31. Dezember 2013: 26 TEUR).

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG hat der MS „HAMMONIA WESTPHALIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 335 TUSD / 243 TEUR gewährt. Die Laufzeit des Darlehens ist an die Laufzeit des Schiffshypothekendarlehens des assoziierten Unternehmens gebunden. Der Zinssatz beträgt 4,0% p.a.. Zum 30. Juni 2014 belief sich der Darlehenswert einschließlich aufgelaufener Zinsen auf 344 TUSD / 252 TEUR (31. Dezember 2013: 337 TUSD / 245 TEUR).

Konzernanhang / Versicherung der gesetzlichen Vertreter

(c) Beziehungen zu nahestehenden Personen

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

Bilanz in TEUR	30.06.2014	31.12.2013
Verbindlichkeiten gegenüber Organen des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns	9	17
Gewinn- und Verlustrechnung (in TEUR)	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013
Sonstige betriebliche Aufwendungen	9	0

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 Aufsichtsrats Tätigkeit zusammenhängen sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das erste Halbjahr 2014 betragen 8.750,00 EUR (erstes Halbjahr 2013: 8.750,00 EUR).

Der Vorstand erhielt im ersten Halbjahr 2014 sowie im ersten Halbjahr 2013 keine Bezüge.

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

5. 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 15. August 2014



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



Jan Krutemeier
Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss - bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzernkapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben - und den Konzernzwischenlagebericht der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, Hamburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2014, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Muttergesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten 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 Konzernzwischenlageberichte 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.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen im Konzernzwischenlagebericht hin. Dort wird unter 2.4.1 Prognosebericht nach näheren Erläuterungen zusammenfassend ausgeführt, dass der Bestand des Konzerns (und der Gesellschaft) nur sichergestellt werden kann, wenn eine in Verhandlung befindliche, konstruktive und in der Praxis umsetzbare Restrukturierungslösung mit den Banken zeitnah vereinbart werden kann.

Hamburg, den 19. August 2014

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dr. Tecklenburg)
Wirtschaftsprüfer

ppa. (Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

HCI HAMMONIA SHIPPING AG

Burchardstraße 8

D-20095 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 88 88 1-2106

Fax: +49 (0) 40 88 88 44-2106

www.hci-hammonia-shipping.de

E-Mail: kontakt@hci-hammonia-shipping.de