

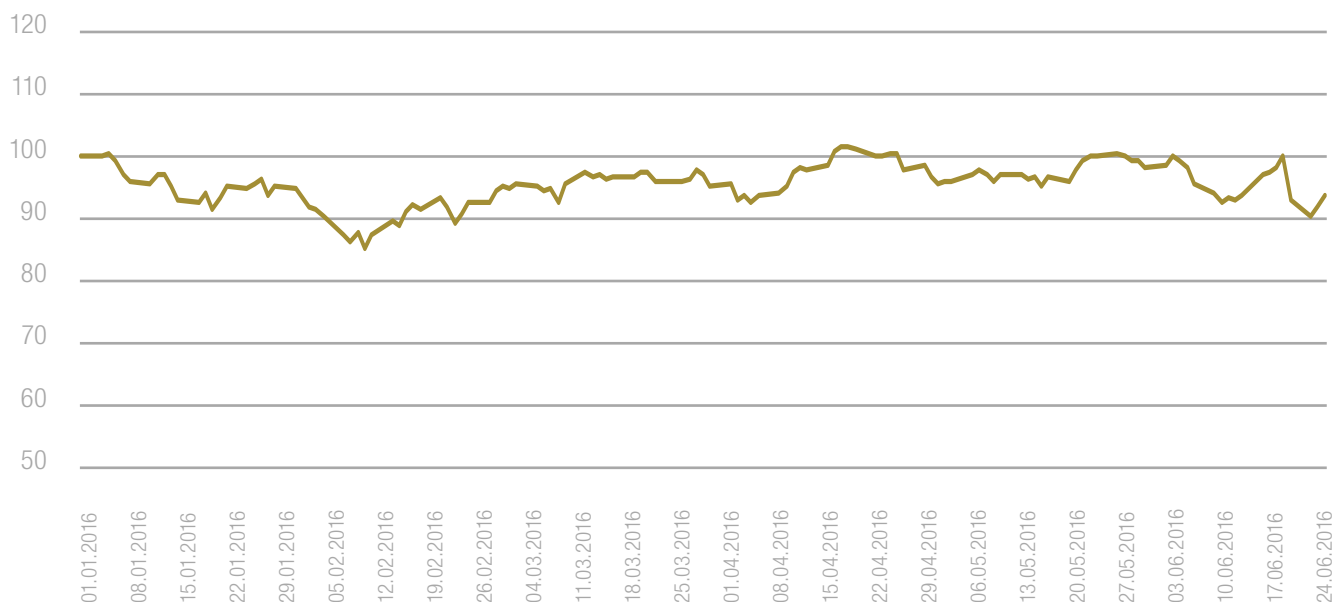
# HCI HAMMONIA SHIPPING AG

HALBJAHRESBERICHT 2016

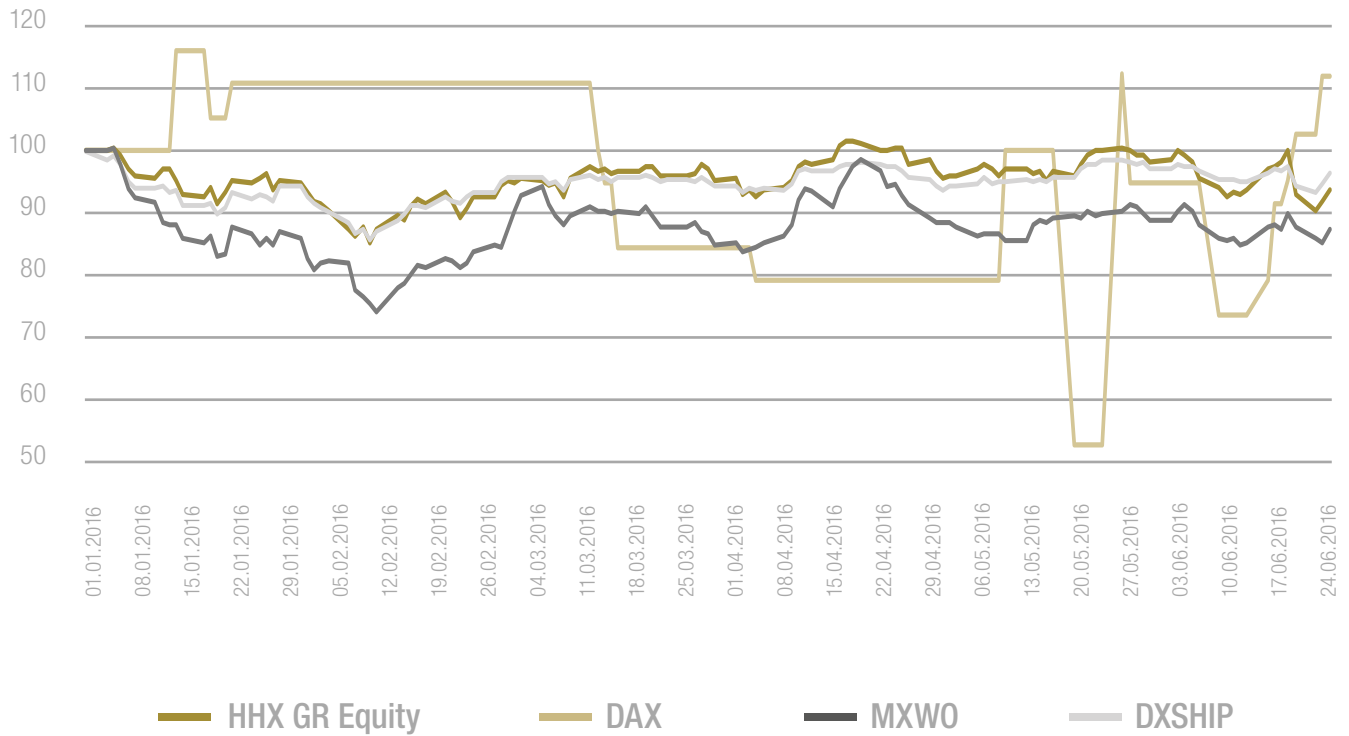
**1.****Aktie**

Auch im 1. Halbjahr 2016 hat sich die Aktie der HCI HAMMONIA SHIPPING AG bei geringen Umsätzen auf niedrigem Niveau mit deutlicher Volatilität bewegt. Insgesamt war in der Berichtsperiode ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Am 30.06.2016 notierte die Aktie bei 22,30 EUR und somit rund 23 % 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 (04.01.2016 – 30.06.2016)	
Höchstkurs 04.01.2016	29,00 EUR
Tiefstkurs 23.05.2016	10,00 EUR
Anfangskurs 04.01.2016	29,00 EUR
Schlusskurs 30.06.2016	22,30 EUR
Marktkapitalisierung 30.06.2016	3,0 Mio. EUR

## 2.

# Konzernzwischenlagebericht

## 2.1 Grundlagen des Unternehmens (Geschäftsmodell)

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG wurde im Jahr 2007 von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG (jetzt Ernst Russ AG) initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die HCI HAMMONIA SHIPPING AG an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt notiert. Seit dem 31. Dezember 2014 ist die Aktie im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

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

Die Tätigkeit des Konzerns ist auf den Erwerb, den Betrieb und die Veräußerung von Handelsschiffen ausgerichtet. Der Fokus liegt dabei auf moderner Containerschiffstonnage. Das Geschäftsmodell der HCI HAMMONIA SHIPPING AG und ihrer Tochtergesellschaften 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.

Der Konzern hatte zum 30. Juni 2016 sieben Containerschiffe mit einer Größe von 2.500 bis 7.800 TEU in Fahrt. Die Anteile an vier dieser Schiffsgesellschaften werden fast ausschließlich von der HCI HAMMONIA SHIPPING AG gehalten. Bei drei Schiffsgesellschaften ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Mehrheitsgesellschafterin. Bei einer weiteren Schiffsgesellschaft ist die HCI HAMMONIA SHIPPING AG Minderheitsgesellschafterin.

Als Führungsholding in der Form einer 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 Mietern der Schiffe, den Charterern, ein komplett ausgerüstetes, betriebsbereites und bemanntes Schiff zur Verfügung.

Nach Umsetzung der Restrukturierung der HCI HAMMONIA SHIPPING AG im Geschäftsjahr 2015 konnte die Gesellschaft von Existenz bedrohenden Eventualverbindlichkeiten für die Finanzierungen verschiedener Schiffsgesellschaften enthaftet werden. Der derzeitige wesentliche wirtschaftliche Wert der Gesellschaft besteht in den Beteiligungen an drei 7.800 TEU Schiffen.

## 2.2 Wirtschaftsbericht

### 2.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Für das Jahr 2016 wird nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) in seiner aktuellsten Ausgabe des World Economic Outlook aus Juli 2016 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,1% erwartet. Gegenüber der im April abgegebenen Prognose entspricht dies einem Rückgang von 0,1%-Punkten, der insbesondere auf die Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen des anstehenden Brexits zurückzuführen ist. Für das Welthandelsvolumen prognostiziert der IWF einen Zuwachs von 2,7% im Jahr 2016 und damit wie auch in 2015 erneut ein unterproportionales Wachstum im Vergleich zum Weltwirtschaftswachstum.

Die internationale Containerschiffsflotte umfasst nach Analystenangaben von Alphaliner 5.167 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 20,3 Mio. TEU (Stand: Juli 2016). Die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, hat sich im Berichtszeitraum von 6,8% am Jahresanfang zur Mitte des Jahres auf 4,6% reduziert.

Auch für die kommenden Jahre haben die internationalen Linienreeder weitere Schiffsneubauten projiziert.

Das gesamte Orderbuch beträgt nach Angaben von Alphaliner aktuell 17,5% der fahrenden Flotte. Hervorzuheben ist, dass rund 82% des Orderbuches Schiffsklassen mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 TEU betreffen.

Die Nachfrageentwicklung nach Transportkapazitäten hat sich im Laufe des letzten Jahres deutlich abgekühlt, was neben dem hohen Flottenwachstum zu einer weiteren deutlichen Reduzierung der Charraten geführt hat. Für das Jahr 2016 liegen recht unterschiedliche Prognosen für die weitere Nachfrageentwicklung vor. Während Alphasiner weiterhin nur ein Wachstum von 1,3% erwartet, prognostiziert Clarksons ein wieder anziehendes Wachstum von 3,8%. Der Flottenzuwachs wird zwischen 2,4 und 3,6% erwartet, so dass noch nicht absehbar ist, ob sich im laufenden Jahr die Überkapazitäten weiter drastisch erhöhen werden oder leicht reduziert werden können. Ein nachhaltiger Abbau der bestehenden Überkapazitäten ist aber in keinem Fall zu erwarten und somit auch keine Rückkehr des Marktes in ein Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage.

Die Charraten sind daher auf ein äußerst niedriges nicht auskömmliches Niveau gefallen. Im Juni 2016 lagen die Charraten für jene Schiffe zwischen 1.000 und 6.000 TEU, die Beschäftigung finden konnten, bei 5.000 bis 7.300 USD/Tag. Diese Raten erlauben den Schiffseignern die Schiffsbetriebskosten (teils nicht vollständig) zu decken, ein substanzialer Deckungsbeitrag für den Schuldendienst ist nicht möglich.

## 2.2.2 Geschäftsverlauf

Zum Ende des Berichtszeitraums fuhr ein Schiff der Sub-Panamax-Klasse mit einer Größe von 2.800 TEU in dem „2.500 TEU Plus“ - Einnahmepool der Peter Döhle Schiffs-KG. In diesem Pool waren zum Ende des Berichtszeitraums insgesamt 46 Schiffsgesellschaften Mitglied. Für diese lagen die Poolraten im 1. Halbjahr 2016 auf Basis von vorläufigen Zahlen durchschnittlich bei rund 5.090 USD/Tag netto (zum Vergleich: 1. Halbjahr 2015: rd. 7.300 USD/Tag). Die Charrate für Neuabschlüsse am Spotmarkt lag im Berichtszeitraum bei rd. 6.000 USD/Tag brutto für jene Schiffe, die eine neue Beschäftigung finden konnten.

Das 2.500 TEU Containerschiff MS „HAMMONIA ROMA“ ist Ende April 2016 aus dem vorgenannten Einnahmepool im Zusammenhang mit dem anstehenden Verkauf des Schiffes und in Abstimmung mit der finanzierenden Bank ausgeschieden. Nach einer erfolgreichen Dockung hat das Schiff eine Charter bei der Maersk Line A/S für mindestens 46 Monate angetreten.

Die beiden Schiffe der Panamax-Klasse mit einer Größe von 3.100 TEU (davon eine Minderheitsbeteiligung) fahren ebenfalls in einem Einnahmepool der Peter Döhle Schiffs-KG. Dieser umfasste im Berichtszeitraum 13 Schiffe. Die entsprechenden Poolraten lagen im 1. Halbjahr 2016 bei durchschnittlich rund 5.700 USD/Tag netto (zum Vergleich: 1. Halbjahr 2015: rd. 8.200 USD/Tag). Die Marktraten für Neuabschlüsse am Spotmarkt lagen im Berichtszeitraum bei ca. 5.750 USD/Tag brutto.

Das 4.250 TEU Panamax Containerschiff MS „HAMMONIA PESCARA“ ist Mitglied in dem Peter Döhle 4.200 TEU Pool, der insgesamt 17 Schiffe umfasst. Die Poolrate lag im Durchschnitt des 1. Halbjahres 2016 bei rd. 5.500 USD/Tag netto (zum Vergleich 1. Halbjahr 2015: 12.100 USD/Tag). Die Marktraten für Neuabschlüsse am Spotmarkt lagen im Berichtszeitraum bei rd. 5.500 USD/Tag brutto.

Die drei Post-Panamax Schiffe mit jeweils 7.800 TEU sind bis in das Jahr 2018 an die weltgrößte Container-Reederei Maersk Line A/S verchartert und erwirtschafteten planmäßig die vereinbarten Charrateinnahmen von 41.300 USD/Tag brutto.

Bei der HAMMONIA FIONIA ist im Mai 2016 ein Ölleck am Stevenrohr aufgetreten, das gedichtet werden musste. Die Reparatur- sowie die sonstigen Kosten liegen bei rd. 620 Tsd. USD. Die Geschäftsführung der Schiffsgesellschaft geht davon aus, dass es sich um ein versichertes Ereignis handelt. Allerdings verbleibt ein Selbstbehalt von 160 Tsd. USD bei der Schiffsgesellschaft. Zudem sind sieben Off Hire Tage für die Reparatur angefallen. Da die Charrateausfallversicherung erst ab dem 15. Tag einspringt, ist der Gesellschaft somit ein Einnahmeausfall von rd. 290 Tsd. USD entstanden.

## 2.2.3 Lage

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage basiert auf den handelsrechtlichen Werten im Konzernabschluss, erfolgt jedoch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien.

### 2.2.3.1 Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich zum Stichtag 30. Juni 2016 im Vergleich zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2015, wie folgt dar:

in TEUR	30.06.2016	%	31.12.2015	%	Veränderung
<b>Aktiva</b>					
Anlagevermögen	141.180	90,0%	149.508	88,5%	-8.328
Umlaufvermögen	14.918	9,5%	19.002	11,2%	-4.084
Rechnungsabgrenzungsposten	797	0,5%	471	0,3%	326
<b>Bilanzsumme</b>	<b>156.895</b>	<b>100,0%</b>	<b>168.981</b>	<b>100,0%</b>	<b>-12.086</b>
<b>Passiva</b>					
Eigenkapital	487	0,3%	1.864	1,1%	-1.377
Unterschiedsbetrag aus					
der Kapitalkonsolidierung	2.080	1,3%	2.080	1,2%	0
Rückstellungen	6.570	4,2%	6.887	4,1%	-317
Verbindlichkeiten	147.757	94,2%	158.150	93,6%	-10.393
Rechnungsabgrenzungsposten	1	0,0%	0	0,0%	1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>156.895</b>	<b>100,0%</b>	<b>168.981</b>	<b>100,0%</b>	<b>-12.086</b>

Auf der Aktivseite entfallen nahezu unverändert zum 31. Dezember 2015 rund 90% der Bilanzsumme auf das Anlagevermögen. Das Anlagevermögen verminderte sich im ersten Halbjahr 2016 durch die planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 8,3 Mio EUR.

Das Umlaufvermögen in Höhe von 14,9 Mio. EUR umfasst im Wesentlichen liquide Mittel (13,0 Mio. EUR). Des Weiteren enthält das Umlaufvermögen u.a. Vorräte (0,8 Mio. EUR), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (0,5 Mio. EUR) und sonstige Vermögensgegenstände (0,5 Mio. EUR).

Das Konzerneigenkapital verminderte sich durch den im 1. Halbjahr 2016 realisierten Konzernperiodenfehlbetrag in Höhe von 1,4 Mio. EUR. Das Konzerneigenkapital in Höhe von 0,5 Mio. EUR ergibt sich aus dem Saldo von 9,5 Mio. EUR Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendem Konzerneigenkapital und von -9,0 Mio. EUR konzernfremden Gesellschaftern zuzurechnendem Konzerneigenkapital. Die Konzerneigenkapitalquote verminderte sich gegenüber dem Vorjahr von 1,1 % auf 0,3 %.

Die Verbindlichkeiten umfassen in Höhe von 135,4 Mio. EUR (31. Dezember 2015):

146,0 Mio. EUR) im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, welche die Schiffsfianzierungen einschließlich abgegrenzter Zinsen der in Fahrt befindlichen Containerschiffe betreffen. Die Verminderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert im Wesentlichen aus planmäßigen Tilgungen sowie aus der Abwertung einzelner Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des EUR/USD-Kurses. Die Verbindlichkeiten umfassen als weitere wesentliche Posten zwei als Fremdkapital ausgestaltete Genussrechte in unveränderter Höhe von insgesamt 6,2 Mio. EUR sowie ein Darlehen (einschließlich aufgelaufener Zinsen) eines nahstehenden Unternehmens von 3,5 Mio. EUR.

### 2.2.3.2 Finanzlage

#### Finanzierung

Die nun bereits acht Jahre andauernde Krise des Containerschiffmarktes hat für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG weitreichende Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich gemacht. Im August 2015 konnte nach langen Verhandlungen mit den finanzierenden Banken ein umfangreiches Restrukturierungskonzept vereinbart werden. Im Ergebnis ist die HCI HAMMONIA

SHIPPING AG aus einem großen Teil ihrer finanziellen Verpflichtungen entlassen worden und alle wesentlichen verbleibenden Forderungen werden bis Mitte 2018 gestundet. Die Fortführung der drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften ist wesentlicher Bestandteil des Fortführungskonzeptes der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, da der Restwert dieser drei Schiffe am Ende der aktuellen Charters Anfang 2018 den wesentlichen Zukunftswert der HCI HAMMONIA SHIPPING AG darstellt.

Die anderen verbleibenden Schiffe sind wirtschaftlich für die Gesellschaft von untergeordneter Bedeutung. Sie kann aus diesen Schiffen keine nennenswerten Zuflüsse mehr erwarten. Das Schicksal dieser Schiffsgesellschaften stellt zugleich kein Risiko für den Bestand der HCI HAMMONIA SHIPPING AG mehr da.

#### Liquidität

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

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

in TEUR	1.1.– 30.6.2016	1.1.– 30.6.2015	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	8.375	18.128	-9.753
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	3	90	-87
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-12.150	-15.602	3.452
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-3.772	2.616	-6.388
wechsellkursbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	-43	1.343	-1.386
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.829	16.618	211
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	13.014	20.577	-7.563

Der negative Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert aus der Tilgung von Darlehen (9,3 Mio. EUR) und der Zahlung von Zinsen (3,3 Mio. EUR). Demgegenüber stehen Zuflüsse von 0,4 Mio. EUR aus der Valutierung von Betriebsmittelkrediten bei einer Schifffahrtsgesellschaft.

Insgesamt verminderte sich der Finanzmittelfonds zum 30. Juni 2016 gegenüber dem 31. Dezember 2015 um

3,8 Mio. EUR auf 13,0 Mio. EUR. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund von Beschränkungen in den Kreditverträgen oder aufgrund der wirtschaftlichen Situation die Liquidität in den Schiffsgesellschaften nicht für den Konzern frei verfügbar ist und lediglich für die jeweilige Schiffsgesellschaft zur Verfügung steht. Die Liquidität der Holdinggesellschaft betrug zum 30.06.2016 rd. 2,8 Mio EUR.

### 2.2.3.3 Ertragslage

Die Ertragslage für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2016 stellt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt dar:

in TEUR	1.1.– 30.6.2016	1.1.– 30.6.2015	Veränderung
Umsatzerlöse	24.279	31.532	-7.253
Schiffsbetriebskosten	-7.305	-8.367	1.062
Personalkosten	-3.846	-6.129	2.283
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>13.128</b>	<b>17.036</b>	<b>-3.908</b>
sonstige betriebliche Erträge	3.379	3.145	234
<i>davon Kurserträge</i>	<i>3.016</i>	<i>1.922</i>	<i>1.094</i>
sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.996	-20.752	14.756
<i>davon Kursaufwendungen</i>	<i>-4.514</i>	<i>-19.550</i>	<i>15.036</i>
<b>Reedereiergebnis</b>	<b>10.511</b>	<b>-571</b>	<b>11.082</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen			
Planmäßig	-8.328	-10.979	2.651
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>2.183</b>	<b>-11.550</b>	<b>13.733</b>
Zinserträge	10	15	-5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-7	-6	-1
Zinsaufwendungen	-3.529	-7.297	3.768
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>-1.343</b>	<b>-18.838</b>	<b>17.495</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-34	-53	19
<b>Konzernperiodenergebnis</b>	<b>-1.377</b>	<b>-18.891</b>	<b>17.514</b>
<i>davon entfielen auf Aktionäre der Muttergesellschaft</i>	<i>-1.466</i>	<i>-18.278</i>	<i>16.812</i>
<i>davon entfielen auf andere Gesellschafter</i>	<i>89</i>	<i>-613</i>	<i>702</i>



Die Umsatzerlöse sind mit denjenigen des Vorjahresvergleichszeitraumes aufgrund der erstmaligen Anwendung der Vorschriften des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) nur bedingt vergleichbar. Sie enthalten abweichend vom Vorjahresvergleichszeitraum nunmehr auch Erstattungen der Charterer in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR, die bisher im Posten sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen wurden. Wären die neuen Ausweisvorschriften bereits im Vorjahr angewendet worden, hätten die Umsatzerlöse im Vorjahresvergleichszeitraum 32,2 Mio. EUR betragen.

Die Umsatzerlöse wurden aus der Vercharterung von sieben Containerschiffen (Vorjahresvergleichszeitraum: zwölf Containerschiffe) erzielt. Bei den Containerschiffen blieben die Beschäftigungskonzepte (Mitgliedschaft in drei Einnahmepools bzw. Vercharterung an bonitätsstarke Linienreedereien ohne Poolmitgliedschaft) gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum im Wesentlichen unverändert. Im Rahmen von Umstrukturierungsmaßnahmen hat der Konzern im 2. Halbjahr 2015 insgesamt fünf 2.500 TEU Containerschiffe veräußert. Ferner ist das 2.500 TEU Containerschiff MS „HAMMONIA ROMA“ zum 30. April 2016 in Zusammenhang mit einem bevorstehenden Verkauf aus dem Peter Döhle 2.500 TEU Pool ausgeschieden und fährt seitdem in Zeitcharter.

Die Umsatzerlöse haben sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs von fünf Containerschiffen vermindert. Weitere Minderungen resultieren aus geringeren Einnahmen der in verschiedenen Einnahmepools fahrenden Containerschiffe.

Die Schiffsbetriebskosten enthalten die Aufwendungen für den Schiffsunterhalt und die Versicherung der Schiffe. Die Aufwendungen haben sich u.a. aufgrund der Veräußerung von fünf Containerschiffen vermindert. Steigerungen ergaben sich durch die Dockung eines Containerschiffes im Rahmen der Klassenerneuerung.

Die Aufwendungen für das Schiffspersonal haben sich ebenfalls im Wesentlichen aufgrund der Veräußerung von fünf Containerschiffen vermindert.

Nach Abzug der Schiffsbetriebskosten verminderte sich das Schiffsbetriebsergebnis um 23 % auf 13,1 Mio. EUR.

Der Betrag der sonstigen betrieblichen Erträge blieb trotz der unter den Umsatzerlösen dargestellten Ausweisänderung gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum nahezu unverändert. Erhöhungen bei den Kurserträgen aufgrund der Entwicklung des USD-Kurses im Verhältnis zum Euro standen Minderungen durch die Ausweisänderung gegenüber.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 14,8 Mio. EUR auf 6,0 Mio. EUR vermindert. Wesentlicher Grund für die erhebliche Verminderung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind die um 15,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Kursaufwendungen. Die vergleichsweise hohen Kursaufwendungen des Vorjahresvergleichszeitraumes resultierten im Wesentlichen aus der Aufwertung von USD-Schiffshypothekendarlehen aufgrund der Entwicklung des USD im Verhältnis zum Euro. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen in Höhe von 0,7 Mio. EUR außergewöhnliche Aufwendungen in Form der erwarteten Kosten der Abwicklung einer Schifffahrtsgesellschaft. Im Übrigen umfasst der Posten diverse Verwaltungskosten der einzelnen Gesellschaften des Konzerns.

Die planmäßigen Abschreibungen haben sich gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum aufgrund der Veräußerung von fünf Containerschiffen sowie aufgrund von im Vorjahr bei einem Containerschiff vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen vermindert.

Die Zinsaufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum im Wesentlichen ebenfalls aufgrund der Veräußerung von fünf Containerschiffen vermindert. Weitere Minderungen resultieren aus der fortschreitenden Tilgung der Schiffshypothekendarlehen bei drei Containerschiffen.

Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag liegt der Konzernfehlbetrag des Berichtszeitraumes bei -1,4 Mio. EUR, nach -18,9 Mio. EUR im Vorjahresvergleichszeitraum. Die auf andere Gesellschafter entfallenden Ergebnisanteile betreffen Minderheitsgesellschafter der Schifffahrtsgesellschaften sowie Minderheitsgesellschafter einer Komplementärgesellschaft.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist insgesamt als geordnet anzusehen.

### 2.2.3.4 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

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

Theoretisch mögliche technische Verfügbarkeit in Tagen	1.274
Geplante technische Verfügbarkeit in Tagen	1.256
Ist-Verfügbarkeit in Tagen	1.251
Technisch bedingte Off-hire-Tage	23,34
Tage ohne Beschäftigung/ohne Pool	25
Technische Verfügbarkeit der Flotte	98,2 %

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

## 2.3 Nachtragsbericht

Für das MS „HAMMONIA PESCARA“ ist am 20./25.7.2016 ein Nachtrag zum Kreditvertrag mit der finanzierenden Bank geschlossen worden. Dieser beinhaltet Stundungs- und Verzichtskomponenten hinsichtlich des Schuldendienstes und ermöglicht eine Fortführung der Schiffsgesellschaft über das laufende Geschäftsjahr hinaus. Für den weiteren Betrieb ist eine nachhaltige Markterholung aber unerlässlich.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem 30. Juni 2016 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben könnten.

## 2.4 Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen worden sind. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den erwarteten Ergebnissen abweichen. Eine Gewähr können wir für diese Angaben daher nicht übernehmen.

Für die Entwicklung der Weltwirtschaft erwarten Experten eine Verzögerung hinsichtlich der erwarteten Erholung. So prognostiziert der IWF für das Jahr 2016 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,1% und von 3,4% für das Jahr 2017. Die im April getätigten Prognosen wurden dabei jeweils leicht um 0,1 % - Punkte nach unten korrigiert. Bei dem für die Containerschifffahrt besonders relevanten Welthandelsvolumen wird für 2016 mit einer Rate von 2,7 % erneut nur ein unterproportionales Wachstum prognostiziert. Erst in 2017 wird mit 3,9% wieder eine Wachstumsrate vorhergesagt, die über dem erwarteten Weltwirtschaftswachstum liegt.

Hinsichtlich der Entwicklung der weltweiten Nachfrage nach Containertransporten weichen die Prognosen der Branchenexperten für 2016 und 2017 deutlich voneinander ab, zeigen aber jeweils einen positiven Trend. Dementgegen steht aber in jedem Fall das anhaltende hohe Flottenwachstum. Im Ergebnis erscheint ein nachhaltiger Abbau der Überkapazitäten bis 2017 noch nicht möglich zu sein. Damit dies in 2018 gelingt, bedarf es einer deutlichen Erholung der weltweiten Nachfrage sowie einer disziplinierten Zurückhaltung der Reeder hinsichtlich weiterer Tonnagebestellungen.

Bezüglich der technischen Verfügbarkeit erwarten wir für das Gesamtjahr 2016 eine ähnlich hohe Einsatzbereitschaft der Flotte wie im Gesamtjahr 2015.

Wir erwarten für die in Einnahmepools fahrenden Schiffe im laufenden Geschäftsjahr einen deutlichen Rückgang der Einnahmen. Hinsichtlich des MS „HAMMONIA ROMA“ erwarten wir nunmehr einen Verkauf etwa zum Ende des dritten Quartals, so dass sich nach dem Verkauf von fünf Schiffen in 2015 die Zusammensetzung des Konzerns im Laufe des Geschäftsjahrs 2016 erneut ändern wird. Dagegen erwarten wir jetzt, dass der Verkauf des MS „SAXONIA“ aufgrund von Verzögerungen im Entscheidungsprozess der finanzierenden Bank erst Anfang 2017 erfolgen wird. Hinsichtlich des MS „HAMMONIA PESCARA“ gehen wir aufgrund der Vereinbarung mit der Bank davon aus, dass das Schiff bis auf Weiteres in der Flotte verbleibt. Aufgrund der kleineren Flotte im Vergleich zum Vorjahr erwarten wir für das Gesamtjahr 2016 insgesamt einerseits deutlich sinkende Umsatzerlöse für den Konzern der HCI HAMMONIA SHIPPING AG, andererseits auch deutlich reduzierte Schiffsbetriebskosten. Per Saldo rechnen wir mit einem deutlich höheren Reedereiergebnis. Die Zinsaufwendungen werden gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Tilgungsleistungen einerseits und vor allem wegen der kleineren Flotte andererseits erheblich sinken. Gleiches gilt für die planmäßigen Abschreibungen. Weiterhin rechnen wir für 2016 mit einem Wechselkurs von 1,13 USD/EUR und damit mit einem im Vergleich zu 2015 nur leicht schwächeren USD-Jahresdurchschnittswchselkurs. Auf dieser Basis erwarten wir für das Gesamtjahr 2016 ein negatives Konzernergebnis aus dem ordentlichen Geschäft nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern zwischen - 2,0 und - 4,0 Mio. EUR. Darin sind bereits rd. 6 Mio EUR nicht liquiditätswirksame Kursverluste aus Darlehenstilgungen enthalten. Weitere nicht planbare Sondereffekte, wie zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Verkauf weiterer Schiffe, sind dagegen nicht berücksichtigt.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation sehen wir für das Jahr 2016 eine gegenüber dem Vorjahr starke Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Zuge der Liquidation der Schiffsgesellschaften, welche ihre Schiffe bereits veräußert haben, verbleibende Barmittel für die Abwicklungskosten verwendet werden bzw. eine etwaige Restliquidität an die jeweilige Bank als außerordentliche Tilgung zu verwenden ist. Dies gilt auch für die Schiffsgesellschaft der „HAMMONIA ROMA“, die voraussichtlich im laufenden Jahr verkauft wird.

Wir erwarten, dass die Holdinggesellschaft, die HCI HAMMONIA SHIPPING AG, nur aus den drei 7.800

TEU-Schiffsgesellschaften, die langjährige auskömmliche Chartern mit dem Marktführer Maersk aufweisen, Beteiligungserträge generieren wird. Da die Ertragslage der Holdinggesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr von außerordentlichen Wertberichtigungen gekennzeichnet gewesen ist, erwarten wir im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigende Erträge und damit insgesamt einen positiven Jahresüberschuss für 2016 zwischen 1 und 3 Mio. EUR, wobei bereits rd. 6 Mio EUR nicht liquiditätswirksame Kursverluste aus Darlehenstilgungen auf Ebene der Schiffsgesellschaften berücksichtigt sind, jedoch keine weiteren nicht planbaren Sondereffekte.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation erwarten wir für das Jahr 2016 im Einklang mit dem Restrukturierungskonzept keine Zuflüsse von liquiden Mitteln bei der Holdinggesellschaft. Im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit einer deutlichen Abnahme der verfügbaren liquiden Mittel. Zugleich gehen wir aber davon aus, dass durch die Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand des Konzerns gesichert sind, so dass mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

## 2.5 Risikobericht

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

Zu den Grundsätzen des Risikomanagementsystems sowie den wesentlichen Risiken für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns wird auf den Geschäftsbericht 2015, Seite 19 ff. verwiesen.

Die Finanzierungskonditionen der Schiffshypothekendarlehen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei der Verletzung bestimmter vertraglicher Auflagen haben die finanzierenden Banken die Möglichkeit, die Finanzierungskonditionen nachzuverhandeln, bzw. das Recht,

die Finanzierung fällig zu stellen. Zur Risikominimierung finden regelmäßig und frühzeitig aktive Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern statt. Das Finanzierungsänderungsrisiko kann sich insbesondere dann materialisieren, wenn eine Schiffsgesellschaft den vereinbarten Schuldendienst nicht mehr leisten kann. Aufgrund der andauernd herausfordernden Marktsituation waren mit den finanzierenden Banken der Schiffsgesellschaften der HCI HAMMONIA SHIPPING AG diverse Restrukturierungsbausteine bereits umgesetzt worden. Insbesondere aufgrund der Situation der ursprünglich sechs 2.500 TEU-Containerschiffe ist für den Konzern ein umfassendes Restrukturierungskonzept erforderlich geworden, das im August 2015 verbindlich vereinbart werden konnte und das im Wirtschaftsbericht des Geschäftsberichts 2015 im Abschnitt „Finanzierung“ näher beschrieben worden ist.

Nach Umsetzung der Restrukturierungskonzeptes ist der derzeitige wesentliche wirtschaftliche Wert der Gesellschaft die Beteiligungen an den drei 7.800 TEU Schiffsgesellschaften. Die drei 7.800 TEU Containerschiffe, MS „HAMMONIA FIONIA“, MS „HAMMONIA DANIA“ und MS „HAMMONIA HAFNIA“ sind von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S fest eingechartert. Die Charterverträge laufen noch bis mindestens Mitte Februar 2018. Wertbestimmend für die Gesellschaft ist, ob sich der Containerschiffmarkt wie erwartet bis dahin erholt und der Wert dieser Schiffe daher auch von einer auskömmlichen Beschäftigung determiniert wird und nicht nur von dem Schrottwert der Schiffe.

Seit dem 31. Dezember 2015 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Risikobewertung für die HCI HAMMONIA SHIPPING AG ergeben.

## 2.6 Chancenbericht

Wesentliche Chancen bestehen in der Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte. Seit dem 31. Dezember 2015 haben sich keine wesentlichen Änderungen bezüglich der Chancensituation ergeben. Es wird auf den Geschäftsbericht 2015, Seite 22 verwiesen.

**3.****Konzernzwischenabschluss****Konzernbilanz zum 30.6.2016**

<b>AKTIVA</b> in TEUR	<b>30.6.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>141.180</b>	<b>149.508</b>
I. Sachanlagen		
Seeschiff	141.173	149.501
II. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	7	7
<b>B. Umlaufvermögen</b>	<b>14.918</b>	<b>19.002</b>
I. Vorräte		
1. Bordbestände	804	949
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	510	573
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	143	150
3. Sonstige Vermögensgegenstände	447	501
III. Guthaben bei Kreditinstituten	13.014	16.829
<b>C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>797</b>	<b>471</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>156.895</b>	<b>168.981</b>

**PASSIVA**

in TEUR

	30.6.2015	31.12.2015
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>487</b>	<b>1.864</b>
I. Gezeichnetes Kapital	13.641	13.641
II. Kapitalrücklage	20.410	20.410
III. Gewinnrücklage – Gesetzliche Rücklage	5	5
IV. Konzernbilanzverlust	-24.575	-23.109
Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	9.481	10.947
V. Anteile anderer Gesellschafter	-8.994	-9.083
<b>B. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung</b>	<b>2.080</b>	<b>2.080</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	<b>6.570</b>	<b>6.887</b>
1. Steuerrückstellungen	13	33
2. Sonstige Rückstellungen	6.557	6.854
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	<b>147.757</b>	<b>158.150</b>
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	135.355	145.964
2. Genussrechtskapital	6.175	6.175
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.041	961
4. Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	951	759
5. Sonstige Verbindlichkeiten	4.235	4.291
<b>E. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1</b>	<b>70</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>156.895</b>	<b>168.981</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2015
1. Umsatzerlöse	24.279	31.532
2. Sonstige betriebliche Erträge	3.379	3.145
3. Schiffsbetriebsaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-916	-1.245
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-6.389	-7.122
4. Personalaufwand		
Heuern für fremde Seeleute	-3.846	-6.129
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-8.328	-10.979
6. Sonstige Betriebliche Aufwendungen	-5.996	-20.752
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10	15
8. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-7	-6
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.529	-7.297
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-1.343	-18.838
11. Steuern vom Einkommen und Ertrag	-34	-53
12. Konzernperiodenergebnis	-1.377	-18.891
13. Anteile anderer Gesellschafter	-89	613
14. Gewinn-/Verlustvortrag	-23.109	-36.560
15. Konzernbilanzverlust	-24.575	-54.838

## Konzernkapitalflussrechnung

in TEUR	1.1. – 30.6.2016	1.1. – 30.6.2015
Konzernjahresfehlbetrag	-1.377	-18.891
Planmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	8.328	10.985
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	7	0
Zunahme der Rückstellungen	-298	-293
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-1.996	17.725
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-37	93
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	226	1.197
Zinsaufwendungen	3.529	7.297
Zinserträge	-10	-15
Ertragsteueraufwand/-ertrag	34	53
Ertragsteuerzahlungen	-31	-23
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	8.375	18.128
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	82
Erhaltene Zinsen	3	8
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	3	90
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	386	455
Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	-9.277	-11.671
Gezahlte Zinsen	-3.259	-4.386
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-12.150	-15.602
Zahlungsmittelwirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-3.772	2.616
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.829	16.618
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-43	1.343
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	13.014	20.577



## Entwicklung des Konzerneigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- bilanzverlust	Aktionären der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zuzuordnendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
<b>Stand 01.01.2015</b>	13.641	20.410	5	-36.560	-2.504	3.063	559
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-18.278	-18.278	-613	-18.891
<b>Stand 30.6.2015</b>	13.641	20.410	5	-54.838	20.782	2.450	-18.332
<b>Stand 01.01.2016</b>	13.641	20.410	5	-23.109	10.947	-9.083	1.864
Konzernperiodenergebnis	0	0	0	-1.466	1.466	89	-1.377
<b>Stand 30.6.2016</b>	13.641	20.410	5	-24.575	9.481	-8.994	487

## 4.

# Verkürzter Konzernanhang der HCI Hammonia Shipping AG für den Konzernzwischenabschluss zum 30.6.2016

## Allgemeine Angaben

### (1) Informationen zu Gesellschaft und Konzern

Die HCI HAMMONIA SHIPPING AG mit Firmensitz in der Elbchaussee 370, 22609 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98689 eingetragen.

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

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

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

### (2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Konzernzwischenabschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zum 30. Juni 2016 wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

Die für den Konzernzwischenabschluss des HCI HAMMONIA SHIPPING Konzerns angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen unverändert den im Konzernabschluss der HCI HAMMONIA SHIPPING AG zum 31. Dezember 2015 dargestellten Methoden. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2016 ist daher im Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 zu lesen.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### (3) Eigenkapital

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

#### **Gezeichnetes Kapital**

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

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

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

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

- (1) für Spitzenbeträge, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben;
- (2) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt, der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten bzw. im Freiverkehr gehandelten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrages durch den Vorstand nicht wesentlich im Sinne der §§ 203 Abs. 1 und 2, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unterschreitet und der auf die Aktien, für die das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, insgesamt entfallende Betrag des Grundkapitals 10 % nicht übersteigt, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Bei der Berechnung der

10 %-Grenze ist der anteilige Betrag am Grundkapital abzusetzen, der auf Aktien entfällt, die unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von §186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert wurden;

- (3) soweit Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagenleistung zum Zweck der Durchführung von Unternehmenszusammenschlüssen oder des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Unternehmensbeteiligungen oder sonstiger Vermögensgegenstände, insbesondere von Schiffen oder Forderungen, durchgeführt werden.

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

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

### (4) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

in TEUR	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2015
Poolcharter	3.538	10.904
Zeitcharter	20.259	20.628
Erstattungen von Charterern	482	0
	<b>24.279</b>	<b>31.532</b>

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) ist der Betrag der Umsatzerlöse des ersten Halbjahres 2016 nur bedingt mit dem Vorjahresbetrag vergleichbar. Bei Anwendung der neuen Erlösdefinition auf den Vorjahresbetrag hätte sich ein im Vorjahr ein Umsatz von 32.211 TEUR ergeben.

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

### (5) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 3.379 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 3.145 TEUR) und beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Währungsumrechnung von 3.016 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.922 TEUR), Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen von 161 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 384 TEUR) sowie Versicherungserstattungen von 121 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 26 TEUR). Der Betrag des Vorjahresvergleichszeitraums enthielt darüber hinaus Erstattungen von Charterer von 679 TEUR, die mit der Anwendung des BilRUG nunmehr unter den Umsatzerlösen ausgewiesen werden.

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

Die Aufwendungen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen betreffen den Verbrauch von Schmierstoffen von 846 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.149 TEUR) und Treibstoffen während Offhire-Zeiten bzw. beschäftigungsloser Zeiten von 70 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 96 TEUR).

### (7) Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten Reparatur- und Ausrüstungskosten von 3.934 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 3.763 TEUR), Bereederungsgebühren und Kommissionen von 1.215 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.525 TEUR), Aufwendungen für Versicherungen von 791 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 1.242 TEUR) und übrige Kosten des Schiffsbetriebs von 449 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 592 TEUR).

### (8) Personalaufwand

Die Personalaufwendungen betreffen unverändert zum Vorjahresvergleichszeitraum Heuern für fremde Seeleute.

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

Der Posten betrifft wie im Vorjahresvergleichszeitraum ausschließlich planmäßige Abschreibungen auf Containerschiffe von 8.328 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 10.979 TEUR).

### (10) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 5.996 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 20.752 TEUR) und beinhalten in Höhe von 4.514 TEUR Aufwendungen aus der Währungsumrechnung (Vorjahresvergleichszeitraum: 19.550 TEUR). Diese betreffen im Wesentlichen Kursaufwendungen aus Schiffshypothesen. Der Posten enthält in Höhe von 656 TEUR außergewöhnliche Aufwendungen in Form einer Zuführung zur Rückstellung für erwarteten Kosten der Abwicklung einer Schifffahrtsgesellschaft aufgrund der bevorstehenden Veräußerung deren Containerschiffes. Im Übrigen betrifft der Posten Aufwendungen aus dem Ankauf von Treibstoffen bei Chartererwechseln von 177 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 318 TEUR), Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten von 133 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 394 TEUR), Zuführung zu Rückstellungen für drohende Verluste aus Zinssatzswaps von 112 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum 3 TEUR), Gebühren aus Service-, Controlling- und Verwaltungsleistungen von 51 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 50 TEUR), Forderungsverluste von 18 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 29 TEUR) sowie übrige Verwaltungskosten von 335 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 408 TEUR).

### (11) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen betreffen Zinsen auf Schiffshypothekendarlehen von 2.406 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 4.372 TEUR), Zinsen aus Zinssicherungsgeschäften von 1.064 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 2.017 TEUR), übrige Bankgebühren wie Restrukturierungsgebühren von 53 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 602 TEUR), sonstige Zinsen von 6 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 5 TEUR) sowie Zinsen auf Genussrechte und übrige Darlehen von 0 TEUR (Vorjahresvergleichszeitraum: 301 TEUR).

## Sonstige Angaben

### (12) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus mit verschiedenen Dienstleistern bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsverträgen bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 102 TEUR pro Jahr. Die Verträge haben eine Restlaufzeit zum Bilanzstichtag von 2,5 Jahren. Zum Abschlussstichtag beträgt die Summe der finanziellen Verpflichtungen deshalb insgesamt 255 TEUR.

Im Rahmen einer mit verschiedenen Kreditinstituten abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarung hat die Muttergesellschaft des Konzerns folgende Besserungsscheine vereinbart:

- Im Falle einer Dividendenzahlung der Muttergesellschaft erhalten die beiden Genussrechtsinhaber einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal USD 4.000.000,00
- Im Falle einer Dividendenzahlung der Muttergesellschaft erhalten drei weitere Kreditinstitute einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal USD 4.000.000,00
- Im Falle des Erhalts von Ausschüttungen aus zwei Tochter-Schiffahrtsgesellschaften erhalten die beiden Genussrechtsinhaber jeweils maximal einen Betrag in Höhe der jeweils ausstehenden Beträge (zum 31. Dezember 2015 insgesamt maximal EUR 6.175.000,00; sogenannte schiffsbezogene Besserungsscheine)

Hamburg, den 19. August 2016



**Dr. Karsten Liebing**  
Vorstand



**Jan Krutemeier**  
Vorstand

## **HCI HAMMONIA SHIPPING AG**

Elbchaussee 370

D-22609 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 381 08 631

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

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

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