

Halbjahresfinanzbericht

zum 30. Juni 2009 der Marenave Schifffahrts AG



Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.06.2009	30.06.2008
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	19.662	21.461
EBIT in Tsd. EUR	3.926	5.797
Umsatzrendite in %	2,66	17,53
EBIT-Marge in %	19,97	27,01
Ergebnis pro Aktie in EUR	3,48	25,07

	30.06.2009	31.12.2008
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	361.408	304.178
Eigenkapital	151.332	156.233
Eigenkapitalquote in %	41,87	51,36

	30.06.2009	30.06.2008
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	1	0
Personalaufwand in TEUR	24	0
Personalaufwandsquote in %	0,12	0

Inhalt

Das Unternehmen

- 5 Vorwort

Konzernentwicklung

- 7 Kursverlauf
8 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS

- 15 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
16 Konzern-Bilanz
17 Konzern-Kapitalflussrechnung
18 Konzern-Eigenkapitalentwicklung
19 Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss
- 26 Bilanzzeit
27 Impressum





Tobias König
Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG

Sehr geehrte Aktionäre,

auch wenn positive Konjunkturmeldungen derzeit langsam zunehmen, bestehen die auf der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 vom Vorstand beschriebenen Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf das Geschäftsumfeld der Marenave Schiffahrts AG im Kern unverändert fort. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen konnten wir das 1. Halbjahr 2009 mit einem soliden Ergebnis abschließen.

Dies ist in erheblichem Maße dem diversifizierten Tonnage-Portfolio der Marenave Schiffahrts AG zu verdanken, welches uns auch für die Zukunft zuversichtlich stimmt, diese Krisenzeiten unbeschadet zu überstehen und nach einer Erholung der Güterströme, deren Anzeichen sich mehren, wieder gestiegene Ergebnisse für Sie realisieren zu können.

Auf der zurück liegenden Hauptversammlung wurde erstmals die Ausschüttung einer Dividende beschlossen. Von dem handelsrechtlichen Bilanzgewinn in Höhe von EUR 9,2 Mio wurden EUR 3,1 Mio an die Aktionäre (EUR 20,00 je Aktie) ausgeschüttet. Der verbleibende Teil wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Außerdem wurde ein Aktiensplit im Verhältnis 1:10 beschlossen, der Mitte Juli 2009 bereits vollzogen wurde.

Während sich die Tankermärkte in den vergangenen Quartalen noch weitgehend robust und stabil gezeigt haben, konnten auch sie sich im zweiten Quartal 2009 den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise nicht mehr entziehen. Dies zeigt sich am Ergebnisbeitrag unserer Tanker, der zwar nach wie vor positiv ist, aber nicht mehr das Niveau des Jahres 2008 sowie auch nicht mehr das des ersten Quartals 2009 erreichen konnte.

Für stabile Erträge hat aber auch der Beitrag des Car Carriers MS „HÖEGH BERLIN“ gesorgt, der im März von der Firma Höegh Autoliners AS erworben wurde, so dass unser Schiffsportfolio um eine weitere Schiffsklasse ergänzt werden konnte. Wir freuen uns, dass wir mit der Firma Höegh einen erstklassigen Partner gewinnen konnten, der als langfristiger Bareboat Charterer des Schiffes für eine weitere Verstärkung der Einnahmen sorgen wird.

Mittelfristig werden auch unsere vier in China bestellten Supramax-Bulkcarrier mit ihren langfristigen und mit erstklassigen Charterern abgeschlossenen Charterverträgen die Ertragssituation weiter verbessern. Der Baufortschritt geht planmäßig voran, so dass die Schiffe in 2010 unsere Flotte erweitern werden.

Die Verunsicherung an den Frachtenmärkten ist nach wie vor vorhanden. Der ungebrochene Rohstoffhunger Chinas hat aber bereits wieder zu einem signifikanten Anstieg des Rateniveaus bei den Bulkern geführt. Für ein weiteres Absinken der Chartersraten im Container- und Tankerbereich dürfte kaum Raum sein. Wegen zunehmender Verschrottung von Alt-Tonnage sowie Stornierungen von Neubaufträgen gehen viele Marktexperten davon aus, dass aufgrund dieser Entwicklungen eine strukturelle Schwächung der Schifffahrtmärkte durch langfristige Überkapazitäten ausbleiben wird. Dass die globale Wirtschaft wieder Fahrt aufnehmen wird und sich in Folge dessen auch die Frachtenmärkte wieder erholen werden, steht außer Frage. Es mehren sich derzeit die Anzeichen, dass die ersten ordnungspolitischen Maßnahmen greifen, wodurch die Hoffnung genährt wird, dass sich bald wieder mehr Zuversicht bei den Marktteilnehmern und den Konsumenten einstellt.

Die Marenave Schiffahrts AG ist mit ihrem Tonnage-Portfolio nicht nur in einer guten Ausgangsposition, um in diesen schwierigen Zeiten zu bestehen, sondern auch, um von den Marktchancen, die sich bieten werden, langfristig profitieren zu können. Dies lässt uns - trotz der unverändert bestehenden Herausforderungen der kommenden Monate - optimistisch in die Zukunft blicken.

Ihr Tobias König



Kursverlauf

Marenave Kursdaten Angaben in Euro



Quelle: HSH Nordbank

Die Stimmung an den Börsen war in den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 sehr wechselhaft, wobei aber insbesondere im zweiten Quartal die Ergebnisse positiv ausfielen, da erste Konjunkturprogramme – vor allem in Fernost – zu fruchten scheinen und die expansive Geldpolitik der Notenbanken zudem zur Hausse an den Börsen beiträgt.

Im zweiten Quartal 2009 hat sich der Kursverlauf der Aktien der Marenave Schiffahrts AG dabei erneut durch seine Stabilität ausgezeichnet. Aufgrund dieser Wertbeständigkeit liegt eine gleichbleibend geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt vor und die Schwankungsbreite des Kurses der Marenave-Aktie ist unverändert auf niedrigem Niveau.

Der Höchstkurs des zweiten Quartals wurde an mehreren Tagen gestreut im Juni mit EUR 699 erreicht. Der bisherige Höchstkurs des Jahres 2009 liegt damit weiterhin bei EUR 735, der am 30. Januar erreicht wurde. Der Tiefstand der Aktie lag über mehrere Tage im Mai gestreut bei EUR 650.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das aktuelle Rating datiert auf den 2. Juni 2009 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Die Aktie wurde auf Halten eingestuft. Das Kursziel des Ratings wurde angesichts der schwächeren Tankermärkte von EUR 869 auf EUR 715 reduziert.

Im Juli 2009 wurde der auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2009 beschlossene Aktiensplit vollzogen. Danach wurde das Grundkapital im Verhältnis 1:10 in 1.500.500 Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 100 je Aktie neu eingeteilt.

Die Aktien der Marenave Schiffahrts AG werden im regulierten Markt der Börse Hamburg gehandelt. (WKN: A0H1GY, ISIN: DE000A0H1GY2, Börsenkürzel: M5S)

Konzern-Zwischenlagebericht

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG bietet als erste börsennotierte Schiffsbeteiligungs AG institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in zyklische Schifffahrtsmärkte zu investieren und dadurch ihr Portfolio zu diversifizieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schifffahrt - Container, Tanker und Bulker - seit Beginn des Vergleichszeitraumes genommen haben.

Die weltweit schwache konjunkturelle Entwicklung hat auch in der internationalen Seeschifffahrt zu deutlichen Rückgängen der nachgefragten Transportkapazitäten und in Folge dessen zu einem zum Teil sehr drastischen Einbruch der Frachtraten geführt. Nichtsdestotrotz ist es der Marenave Schifffahrts AG gelungen, auch in diesem schwierigen Marktumfeld ein solides Ergebnis für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2009 zu erwirtschaften. Im zweiten Quartal machte sich die deutliche Verunsicherung an den Frachtenmärkten auch erstmals am Ergebnisbeitrag des Tankersegmentes bemerkbar.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG im Jahr 2009 wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Container- und des Tankersegmentes anhält.

Tankschiffsmarkt

Der Ergebnisbeitrag des Tankersegmentes fiel im Vergleich zum Vergleichszeitraum des Vorjahres auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses um rund 19 % geringer aus. Nachdem im ersten Quartal 2009 noch befriedigende Charraten realisiert werden konnten, kam es insbesondere im April und Mai des Jahres 2009 zu einem signifikanten Charratenabfall. Der Juni 2009 zeigte bereits wieder eine leichte Erholung.

Die Konjunkturaussichten haben sich zum Ende des ersten Halbjahrs zwar wieder leicht aufgehellt, aber in Hinblick auf das gesamte erste Halbjahr 2009 ist die Nachfrage nach Transportkapazitäten insbesondere im Bereich des Tankschiffsmarktes deutlich zurückgegangen.

Erschwerend kam hinzu, dass die Händler von Rohöl und Ölprodukten auch weiterhin Schwierigkeiten hatten, von den Banken Akkreditive (abstrakte Zahlungsverprechen) zu erhalten. Diese Akkreditive sind ein wichtiges Instrument, um

den internationalen Handel von Öl und Ölprodukten schnell und sicher abzuwickeln.

Positiven Einfluss wird in der Zukunft die bevorstehende Ausmusterung der Einhüllentanker haben, dem jedoch auch ein gut gefülltes Orderbuch gegenübersteht. Auch wenn einige dieser Neubaufträge verschoben bzw. storniert werden, wird ein strukturell zufriedenstellendes Charratenniveau nur bei entsprechender Nachfrage nach Öl sowie Raffinerieprodukten zu erreichen sein. Die erstmalige Anhebung der Verbrauchsprognose für 2009 durch die Internationale Energieagentur IEA infolge der starken Ölnachfrage aus China und Indien sind hierfür erste gute Anzeichen.

Trotz der insgesamt negativen Entwicklungen war der Beitrag aus dem Betrieb unserer sechs Tanker im ersten Halbjahr 2009 positiv und trug maßgeblich zu dem soliden Gesamtergebnis bei.

Containerschiffsmarkt

Innerhalb der gesamten internationalen Handelsmarine profitierte die Containerschifffahrt in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels bzw. von der voranschreitenden Globalisierung. Die Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Seit dem zweiten Quartal des Jahres 2008 deutete sich eine Rezession an den weltweiten Gütermärkten und daraus resultierend eine reduzierte Nachfrage nach Transportkapazitäten an. Der Güterumschlag zwischen Fernost und Westeuropa hat seitdem die Konsumzurückhaltung und die gedrosselte industrielle Produktion deutlich zu spüren bekommen. Die verminderte Wachstumsprognose für die Wirtschaft der westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der Transpazifik- und der Transatlantikverkehre niedergeschlagen. Diese Situation wurde durch die anhaltende globale Finanzkrise nochmals verschärft, und die Charraten im Containerbereich haben aufgrund der vorherrschenden Verunsicherung im Laufe des ersten Halbjahrs 2009 weiter leicht nachgegeben, so dass nach Ansicht vieler Experten die Talsohle nun erreicht sein sollte.

Auch das Marktumfeld, in dem sich das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" bewegen, wird durch diese Entwicklung beeinflusst, und so konnte für das MS "CAPE FOX" nach der fristgemäßen Rücklieferung aus der letzten Beschäftigung im Herbst 2008 erst seit Anfang Juni wieder eine reguläre neue

Beschäftigung gefunden werden. Durch die für das MS "CAPE FRIO" und MS "CAPE FOX" gewählte Beschäftigungsart im HANSE Containership Pool konnte der Einnahmeausfall jedoch über den Pool kompensiert werden. Die Poolerlöse haben jedoch zum Ende des zweiten Quartals die Grenze der Schiffsbetriebskosten erreicht.

Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe wird aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feeder-tonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld erwartet. In der kurzen bis mittleren Frist wird es aus heutiger Sicht in allen Größenklassen schwierig sein, zufriedenstellende Raten zu erzielen. Auch unsere MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" leiden unter den Kaskadeneffekten, die die Beschäftigungsproblematik der großen Schiffseinheiten in das Feedersegment transportiert. Die deutliche Abwärtsdynamik des Jahres 2008 setzte sich auch bis zur Aufstellung dieses Berichtes fort. Für den weiteren Verlauf des Jahres 2009 wird keine spürbare Erholung – jedoch auch keine weitere wesentliche Verschlechterung – erwartet, wengleich Prognosen in einem von Unsicherheiten geprägten gesamtwirtschaftlichen Umfeld derzeit nahezu unmöglich sind.

Nach einer aktuellen Studie des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wird die Erholung an den Frachtenmärkten des Containerschiffmarktes von den kleinen Segmenten, in welchen sich die Containerschiffe der Marenave-Flotte befinden, ausgehen. Demnach werden hier früher als in größeren Segmenten steigende Charterraten zu erwarten sein dürfen.

Ein leicht positiver Effekt wird in der mittleren Frist dadurch erwartet, dass das Kapazitätswachstum voraussichtlich unter den noch vor wenigen Monaten prognostizierten Zahlen liegen wird (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu sehen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlaggeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich besteht die Tendenz zur Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung (sog. „slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Einheiten einzusetzen.

Trotz aller grundsätzlich langfristig optimistischen Nachfrageprognosen für die Schifffahrt sind temporäre Überkapazitäten wahrscheinlich. Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Überhänge zyklisch bedingt und somit als vorübergehend einzustufen sind. Somit vertreten auch wir die Prognose einer zyklischen Schwächephase in der Containerschifffahrt, die jedoch durch die Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt sein wird.

Der Containerschiffmarkt wird sich erst wieder nachhaltig erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine erhöhte Nachfrage von Transportkapazitäten sorgt und die bis dato aufliegenden Schiffe wieder Beschäftigung gefunden haben.

Bulkschiffmarkt

Die Frachtenmärkte im Bereich der trockenen Massengut-fahrt waren in den vergangenen Monaten durch eine starke Volatilität geprägt. Nach Höchstständen der Frachtraten zur Mitte des Jahres 2008 kam es im weiteren Verlauf des Jahres 2008 zu dramatischen Einbrüchen der Frachtraten. Nach einer Stagnation bzw. leichten Erholung auf niedrigem Niveau im ersten Quartal kam es im zweiten Quartal 2009 nun zu einer kräftigen Erholung, wonach das Fracht- und Chartersattenniveau somit wieder einen auskömmlichen Stand erreicht hat. Für diese Dynamik sorgten vor allem die großen Nachfrager in Fernost, welche durch staatliche Infrastrukturprogramme am frühesten die Auswirkungen der weltweiten Krise überwinden zu können scheinen. Die aktuellen Rahmenbedingungen im Segment Bulker haben sich nichtsdestotrotz auf kurze bis mittlere Frist deutlich verschlechtert, und durch den konjunkturellen Abwärtstrend in den USA und Europa befinden sich auch die Rohstoffpreise in einer starken Korrekturphase. Der große Druck auf die Raten, der für die mittlere Frist aus dem im historischen Vergleich sehr großen Orderbuch prognostiziert wurde, wird nach einhelliger Meinung jedoch deutlich geringer ausfallen, da ein bedeutender Teil der Schiffe aufgrund technischer, finanzieller und / oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder wahrscheinlich nicht gebaut werden wird. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit dem vergangenen Sommer weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, so dass es bereits bei einer Reihe von Werften durch Auftragsstornierungen zu existenzbedrohenden Liquiditätsgrenzen gekommen ist.

Für unsere vier Bulker Neubauten wurde der historisch hohe Frachtenmarkt genutzt, um langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abzuschließen. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt und ermöglichen damit eine Entzerrung hinsichtlich der Termine für eine Anschlussbeschäftigung.

Bezüglich der Bestellung von vier 57.000 tdw Bulkern wird des Weiteren auf den Prognosebericht verwiesen.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind mit TEUR 19.662 im 1. Halbjahr 2009 gegenüber der Vergleichsperiode des Jahres 2008 um TEUR 1.799 gesunken.

Bei der Analyse der Ertragslage des ersten Halbjahrs 2009 im Vergleich mit dem ersten Halbjahr des Vorjahres ist zu beachten, dass die Flotte in 2009 gewachsen ist. Der MT "MARE BALTIC" wurde im August 2008 übernommen und hat somit im ersten Halbjahr 2009 zusätzliche Erträge erwirtschaftet. Die Umsatzerlöse des MT "MARE BALTIC" betragen dabei TEUR 1.973, und der Anteil am Schiffsbetriebsergebnis betrug TEUR 1.017. Außerdem steuerte das MS „HÖEGH BERLIN“ durch seine Indienstnahme am 5. März 2009 erstmals Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 2.802 bei. Aufgrund der Bareboat-Vercharterung entsprechen bei dem MS „HÖEGH BERLIN“ die Umsatzerlöse dem Schiffsbetriebsergebnis.

Ohne diese zusätzlichen Umsatz- und Ergebnisbeiträge des MT "MARE BALTIC" und des MS „HÖEGH BERLIN“ wären die Umsatzerlöse um TEUR 6.574 niedriger ausgefallen, worin sich im Wesentlichen der Rückgang des Charteratenniveaus widerspiegelt.

Ein weiterer Grund für den Rückgang besteht darin, dass im ersten Halbjahr des Vorjahres deutlich mehr Umsatzerlöse aus der Beschäftigung am Spotmarkt (Reisecharter) erzielt wurden als in der aktuellen Zwischenberichtsperiode. Anders als bei Schiffen, die in Zeitcharter fahren, haben die am Spotmarkt beschäftigten Schiffe auch die Schiffsreisekosten bei gleichzeitig höheren Umsätzen zu tragen.

Vor allem wegen des verringerten Einsatzes am Spotmarkt gingen die Schiffsbetriebskosten – trotz vergrößerter Flotte – um 11,4 % auf TEUR 7.956 zurück.

Insgesamt wurde ein Rückgang des Schiffsbetriebsergebnisses um rund 6,2 % auf TEUR 11.706 verzeichnet.

Bei dem MT "MARE CARIBBEAN" fielen im ersten Halbjahr 18 Off-Hire-Tage im Rahmen der planmäßigen Klasedockung an.

Nachdem der MT "MARE ATLANTIC" bereits seit dem 31. Dezember 2008 in dem Scorpio Panamax Tanker Pool fährt, wird seit dem 8. Februar 2009 auch der MT "MARE PACIFIC" in diesem Pool eingesetzt.

Das Ergebnis unserer beiden Containerschiffe, dem MS "CAPE FOX" und dem MS "CAPE FRIO", war durch die rückläufigen Charterraten auf dem Containerschiffmarkt geprägt und befindet sich auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Erfreulich ist zwar, dass das MS "CAPE FOX" seit Anfang Juni 2009 eine neue Beschäftigung gefunden hat; dies hat jedoch nur geringe Auswirkungen auf die Ertragssituation, da die beiden Containerschiffe – unabhängig von der eigenen Beschäftigungssituation – Poolerlöse beziehen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind jeweils angestiegen, da im Vergleich

zum entsprechenden Zeitraum des Vorjahres in stärkerem Maße Kursgewinne und –verluste angefallen sind.

Die Abschreibungen nahmen mit TEUR 1.442 auf TEUR 6.986 zu. Neben den Abschreibungen auf die sich gegenüber dem Vergleichszeitraum neu in der Flotte befindlichen MT "MARE BALTIC" (TEUR 752) und dem MS „HÖEGH BERLIN“ (TEUR 1.062) wirkte sich hier gegenläufig eine im dritten Quartal des Jahres 2008 vorgenommene Änderung bzgl. der Schätzung der Nutzungsdauern von Seeschiffen von 20 Jahren auf 25 Jahre aus.

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 3.923 sind neben den Zinsen für die Darlehen zur Schiffsfinanzierung auch die Aufwendungen enthalten, die auf die Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 7 zurückzuführen sind. Bei den Zinserträgen von insgesamt TEUR 592 sind Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 571 enthalten.

Vermögenslage

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 361.408 entfallen TEUR 287.152 auf die fahrende Flotte, TEUR 59.640 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 716 im Bereich der langfristigen Vermögenswerte.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 11.586 dar, die sich gegenüber Ende 2008 um TEUR 23.878 verringert haben. Diese Verminderung ist im Wesentlichen durch eine investitionsbedingte Abnahme der flüssigen Mittel sowie den Eingang von zum 31. Dezember 2008 noch offener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen begründet.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. Juni 2009 auf TEUR 151.332. Gegenüber dem 31. Dezember 2008 bedeutet dieses eine Abnahme um TEUR 4.900. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf die im Juni 2009 für das Jahr 2008 gezahlte Dividende in Höhe von TEUR 3.001 zurückzuführen. Neben der Veränderung der aus der Entwicklung des USD resultierenden Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 2.421 wirkte sich gegenläufig das Konzernergebnis für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahrs 2009 in Höhe von TEUR 522 aus.

Die langfristigen Schulden resultieren im Wesentlichen aus Schiffshypothekendarlehen für die fünf Tanker MT "MARE AMBASSADOR", MT "MARE ACTION", MT "MARE ATLANTIC", MT "MARE PACIFIC", MT "MARE BALTIC" sowie die Containerschiffe MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO". Zudem wurde in 2008 mit der Inanspruchnahme der ersten Darlehenstranche zur Finanzierung des MS "MARE TRANSPORTER" begonnen. Im ersten Halbjahr 2009 gingen jeweils eine weitere Tranche für das MS "MARE TRANSPORTER" und das MS "MARE TRAVELLER" sowie zwei Raten für das MS "MARE TRADER" zu.

Auch für das MS „HÖEGH BERLIN“ erfolgte in 2009 die Auszahlung des Fremdfinanzierungsanteils. Für den MT “MARE CARIBBEAN“ wurde Anfang März 2009 ein erster Betrag des Schiffshypothekendarlehens in Anspruch genommen. Insgesamt – nach Abzug der planmäßig erfolgten Tilgungsleistungen – nahmen dadurch die Schulden aus der Schiffsfinanzierung um TEUR 64.424 zu.

Im Zusammenhang mit dem Baufortschritt der Supramax-Bulker wird es zu weiteren Teilzahlungen kommen, für die Fremdkapital aus bestehenden Zusagen in Anspruch genommen wird.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der operativen Tätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen geprägt durch den Mittelabfluss für vier Bauzeitraten der oben genannten Supramax-Bulker und dem Erwerb des MS “HÖEGH BERLIN“ in Höhe von insgesamt TEUR 101.254 (TUSD 129.602). Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 80.210 (TUSD 103.240). TEUR 15.930 (TUSD 20.000) sind davon sowohl bei den Investitionen in das Sachanlagevermögen als auch bei den Mittelzuflüssen aus der Finanzierungstätigkeit nicht liquiditätswirksam geflossen, sondern wurden im Zusammenhang mit dem Erwerb des MS „HÖEGH BERLIN“ über einen Seller's Credit verrechnet.

Auf der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 wurde erstmals die Ausschüttung einer Dividende beschlossen, die am 11. Juni 2009 zu Auszahlungen an die Aktionäre in Höhe von TEUR 3.001 führte.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Diesbezüglich verweisen wir auf den Risikobericht.

Das Finanzmanagement operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Mitarbeiter

Zum Stichtag 30. Juni 2009 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über einen Mitarbeiter. Im 3. Quartal 2009 erfolgt ein weiterer Aufbau des eigenen Mitarbeiterstamms, um dem gestiegenen Geschäftsumfang organisatorisch Rechnung zu tragen. Externe Dienstleistungen werden im Gegenzug reduziert.

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von EUR 15.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags. Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Nachtragsbericht

Es sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des ersten Halbjahrs 2009 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die ersten sechs Monate des Jahres 2009 haben könnten.

Chancen und Risiken

Risikobericht

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schifffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe. Daher werden im Folgenden die wesentlichen Risikopositionen – unter besonderer Berücksichtigung etwaiger Veränderungen seit der Veröffentlichung des letzten Risikoberichts – dokumentiert.

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb, dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzgeschäften des Unternehmens.

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die Kontrolle der Bereederer.

Risiken ergeben sich auch aus der Entwicklung der Charterratenhöhe. Bei einem geringen Niveau könnten diese gegebenenfalls nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung ausreichen. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgt ein diversifizierter Einsatz der Flotte in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus langfristiger Zeitcharter und kurzfristiger Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

Das Adressausfallrisiko wird bei unseren in Einnahmenpools fahrenden Schiffen bereits durch die damit verbundene Diversifizierung auch in Bezug auf die Bonität der verschiedenen Charterer erreicht.

Bei den Schiffen, die durch langfristige Charterverträge an einen Charterer gebundenen sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen. Diese Prüfung wird in der Regel jährlich wiederholt, sofern nicht Gründe für einen kürzeren Turnus gegeben sind.

Für die Finanzgeschäfte des Unternehmens erfolgt das Risikomanagement durch strikte Funktionstrennung von Geschäftsabschluss und Geschäftsdokumentation. Außerdem wird das Vier-Augen-Prinzip durchgängig angewendet sowie die währungskongruente Schiffsfinanzierung.

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schiffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es wurden auch bis zum Stichtag 30. Juni 2009 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen der Schiffshypothekendarlehensverträge zu begegnen. In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationssicherheit einerseits sowie Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Sämtliche abgeschlossenen Zinssatzswaps sind so ausgestaltet, dass die Schiffskommanditgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. Somit kompensiert ein möglicher Gewinn aus dieser Transaktion den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) bzw. ein Verlust den Effekt aus den sinkenden Zinsen aus dem Grundgeschäft.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft wird wesentlich durch den wirtschaftlichen Erfolg bestimmt, den die Schiffskommanditgesellschaften durch den Erwerb und den Betrieb der Investitionsobjekte sowie ggf. durch deren Veräußerung erzielen.

Eine Risikominderung aus der Vercharterung der Schiffe erfolgt durch den Einsatz unserer Schiffe in Einnahmenpools. Innerhalb dieser Pools erfolgt eine weitere Diversifikation dadurch, dass die Schiffe sowohl in Zeitcharter (Charterverträge über mehrere Monate bis hin zu mehreren Jahren) als auch in Reisecharter (Vercharterung für einzelne Reisen) eingesetzt werden.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der im zweiten Halbjahr 2008 übernommene MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Diese Art der Einnahmepoolung zeichnet sich durch eine Mischung aus Zeitcharter- und Spotmarktbeschäftigung aus, die eine Verstetigung der Chartereinnahmen mit sich bringt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht momentan aus 22 modernen Doppelhüllen Tankern der Handy-Size Klasse, und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Charter von Scorpio Commercial Management

S.A.M., Monaco, befrachtet. Seit dem 31. Dezember 2008 wird der MT "MARE ATLANTIC" und seit dem 8. Februar 2009 der MT "MARE PACIFIC" im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zurzeit eine Flotte von 18 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist seit Juni 2008 für zwei Jahre +/- 15 Tage an die ST Shipping and Transport PTE Ltd., Singapur verchartert.

Vertragsreeder aller Marenave-Tanker ist Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH.

Auch das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH gemanagt wird.

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe vermindern sich dadurch, dass neben Ankauf und Vercharterung der Schiffe ein Großteil der Schiffsbetriebskosten ebenfalls in der funktionalen Währung USD anfallen und abgerechnet werden. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinanzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen währungskongruent in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Der Erfolg der Marenave Schiffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und der Aufsichtsrat als auch die König & Cie. GmbH & Co. KG, mit der ein Service-, Beratungs- und Kooperationsvertrag abgeschlossen wurde, verfügen über ausgezeichnete Erfahrungen sowie Kontakte im Bereich der Schifffahrt. Auch die detaillierte Kenntnis über und der Zugang zu den aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche ist ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schiffahrts AG. Dieser Zugang wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbezie-

hungen einzelner Mitglieder des Managements sowie einzelner Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG vermittelt.

Bestandsgefährdungspotentiale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen nicht vor. Für die Anzahlungen der vier Bulkschiffsneubauten sowie für die im März 2009 bereits getätigte Investition wurden langfristige feste Finanzierungsverträge abgeschlossen.

Chancen der zukünftigen Entwicklung

Chancen der zukünftigen Entwicklung ergeben sich insbesondere aus der langfristig weiter steigenden Nachfrage nach Schiffstonnage, den starken Schwankungen der Charraten, sowie der Tatsache, dass die Marenave Schifffahrts AG über moderne Schiffe verfügt, die den hohen Anforderungen der Kunden, insbesondere im Hinblick auf die geltenden Sicherheitsstandards, gerecht werden.

Prognosebericht

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

Weiterhin ist zu beachten, dass selbst bei den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und Kapitalmarktexperten derzeit über den Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für den weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2009 sowie für das Jahr 2010 derzeit nicht für möglich hält. Unser Erfolg wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Containersegmentes anhält und wie schnell der Ratenverfall des zweiten Quartals 2009 auf den Tankermärkten wieder überwunden werden kann. Die Entwicklung seit Juni 2009 bis zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung zeigt bereits eine leichte Erholung.

Weitere neu aufzubauende Geschäftsfelder werden im Bereich der Bareboat-Vercharterung (nicht im Geltungsbereich der Tonnagebesteuerung) sowie der Ein- und Vercharterung von Schiffen gesehen, ohne dass an diesen selbst Eigentum erworben wird. Durch den Erwerb des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ im März 2009 wurde mit dem operativen Aufbau des Segmentes Bareboat-Vercharterung begonnen. Aufgrund des sehr opportunistischen Charakters dieser Geschäftsfelder kann der zukünftige Ergebnisbeitrag derzeit nicht geschätzt werden.

Aus den vier am 5. November 2007 von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragenen Schiffsbauverträgen ergeben sich für die unten genannten Neubauten die folgenden gemäß Bauverträgen voraussichtlichen Ablieferungstermine:

Ablieferungstermine

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER"	30.12.2009
MS "MARE TRADER"	30.4.2010
MS "MARE TRAVELLER"	31.8.2010
MS "MARE TRACER"	30.12.2010
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Für das MS "MARE TRANSPORTER" wurde am 24. März 2009 die Zahlung der dritten Bauzeitenrate in Höhe von USD 8.286.300,00 vorgenommen. Für das MS "MARE TRADER" erfolgte mit Valuta 20. Januar 2009 die Zahlung der zweiten Bauzeitenrate und mit Valuta 10. Juni 2009 die Zahlung der dritten Bauzeitenrate in Höhe von jeweils USD 8.286.300,00. Auch für das MS "MARE TRAVELLER" wurde die zweite Bauzeitenrate über USD 8.286.300,00 am 20. Mai 2009 zur Auszahlung gebracht. Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der bestellten Vierer-Serie werden weitere Anzahlungen für die bestellten Bulkerneubauten zu leisten sein, so dass es in den verbleibenden zwei Quartalen des Jahres 2009 zu einem Liquiditätsabfluss aus den Bauzeitenraten in Höhe von USD 39.778.425,00 (und in 2010 in Höhe von USD 44.758.575,00) kommen wird. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen.

Aufgrund des großen Interesses der Geschäftsbanken an dem Geschäftsmodell der Marenave sind wir zuversichtlich, auch in Zukunft gemeinsam mit unseren Bankpartnern renditestarke Projekte realisieren zu können.

Solange die abwartende Haltung der Marktteilnehmer eine Rückkehr zu den „normalen“ Güterströmen verhindert, ist im kurzfristigen Bereich eine Erholung der Charraten unwahrscheinlich.

Hamburg, 28. August 2009
Marenave Schifffahrts AG, Vorstand



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Umsatzerlöse	14	19.662.142,99	21.460.705,40
Schiffsbetriebskosten	15	-7.955.804,11	-8.980.313,57
Schiffsbetriebsergebnis		11.706.338,88	12.480.391,83
Personalaufwendungen		-23.965,54	0,00
Sonstige betriebliche Erträge	16	936.602,88	53.001,59
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-1.706.776,77	-1.193.061,34
Reedereiüberschuss		10.912.199,45	11.340.332,08
Abschreibungen auf Sachanlagen	18	-6.985.987,12	-5.543.813,80
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		592.074,05	374.274,81
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19	-3.923.438,74	-2.391.036,08
Ergebnis vor Ertragsteuern		594.847,64	3.779.757,01
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag		-2.208,21	-10.569,14
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag		-70.389,00	-7.900,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag		-72.597,21	-18.469,14
Konzernerfolg		522.250,43	3.761.287,87
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		3,48	25,07
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		3,48	25,07

Aufstellung des im Konzerneigenkapital erfassten Ergebnisses in EUR

	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Konzerngewinn	522.250,43	3.761.287,87
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	-2.421.343,86	-9.065.554,23
Konzerngesamtergebnis	-1.899.093,43	-5.304.266,36

Konzern-Bilanz

Konzern- Bilanz in EUR

	Abschnitt Notes	30.06.2009	31.12.2008
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	8	346.794.669,95	265.765.854,39
Ausleihungen		716.168,36	712.428,51
Derivate	9	145.709,62	0,00
Aktive latente Steuern		2.165.605,00	2.235.994,00
		349.822.152,93	268.714.276,90
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte		533.324,03	999.040,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	2.759.546,88	7.866.334,84
Derivate	9	16.777,29	0,00
Sonstige finanzielle Forderungen		1.236.916,72	1.237.403,73
Sonstige Vermögenswerte		517.641,39	1.213.095,53
		5.064.206,31	11.315.874,36
Zahlungsmittel		6.521.460,66	24.147.486,90
Bilanzsumme		361.407.819,90	304.177.638,16
Eigenkapital			
Grundkapital/gezeichnetes Kapital		150.050.000,00	150.050.000,00
Rücklagen		-2.045.492,03	-2.045.492,03
Währungsumrechnungsdifferenzen		-9.827.277,95	-7.405.934,09
Konzernbilanzergebnis (kum.)		13.155.184,33	15.633.933,90
		151.332.414,35	156.232.507,78
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	11	189.264.543,14	130.453.818,93
Derivate	9	468.731,61	996.202,55
Kapitalanteile im Fremdbesitz		164.000,00	164.000,00
		189.897.274,75	131.614.021,48
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	11	16.381.782,51	10.769.686,75
Derivate	9	1.843.480,45	1.759.739,86
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12	1.029.235,49	2.572.739,94
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		217.741,18	276.590,50
Sonstige Verbindlichkeiten		705.891,17	952.351,85
		20.178.130,80	16.331.108,90
Summe Schulden		210.075.405,55	147.945.130,38
Bilanzsumme		361.407.819,90	304.177.638,16

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	13.888	4.595
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-101.254	-26.488
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	67.964	22.025
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-19.402	132
+ / - wechsellkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.775	-624
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	24.148	9.339
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	6.521	8.847
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode		
+ Zahlungsmittel	6.521	9.152
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0	-305
Finanzmittelfonds	6.521	8.847

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

Konzern- Eigenkapitalentwicklung in EUR

	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
Stand 1. Januar 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-15.944.934,25	5.812.518,68	137.394.757,57
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-9.065.554,23	3.761.287,87	-5.304.266,36
Stand 30. Juni 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-25.010.488,48	9.573.806,55	132.090.491,21
Stand 1. Januar 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-7.405.934,09	15.633.933,90	156.232.507,78
Dividendenzahlungen an die Aktionäre	0,00	0,00	0,00	-3.001.000,00	-3.001.000,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-2.421.343,86	522.250,43	-1.899.093,43
Stand 30. Juni 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-9.827.277,95	13.155.184,33	151.332.414,35

Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Informationen zum Unternehmen

Der Konzern-Zwischenabschluss wurde vom Mutterunternehmen des Marenave-Konzerns, der Marenave Schifffahrts AG, Axel-Springer-Platz 3, Hamburg, Deutschland, aufgestellt. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 96057 eingetragen.

Der Konzern ist im Bereich der internationalen Schifffahrt als internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage, durch den Kauf und Betrieb von Seeschiffen, den Verkauf der Seeschiffe und den Abschluss von Charterverträgen tätig.

2. Grundlagen und Methoden des Konzern-Zwischenabschlusses

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss für den Zeitraum Januar bis Juni 2009 wurde nach den Vorschriften des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) aufgestellt. Ihm liegen die International Financial Reporting Standards (IFRS) zu Grunde, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

In Einklang mit den Regelungen des IAS 34 wurde der Berichtsumfang gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008 verkürzt. Der Konzern-Zwischenabschluss ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2008 zu lesen.

Der Konzern-Zwischenabschluss wird in Euro (EUR), der Darstellungswährung veröffentlicht. Sofern keine andere Angabe erfolgt, sind Betragsangaben im Anhang auf Tausend (TEUR) gerundet. Funktionale Währung des Konzerns ist der US-Dollar.

Der Konzern-Zwischenabschluss wurde vom Vorstand am 28. August 2009 aufgestellt.

3. Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Genauso wie zum 31. Dezember 2008 – jedoch noch nicht wie zum 30. Juni 2008 – erfolgte für den vorliegenden Abschluss der Ausweis der Aufwendungen, die durch Steuern aufgrund der pauschalen Gewinnermittlung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) verursacht werden, nicht mehr unter den laufenden Ertragsteueraufwendungen, sondern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Die Vorjahresangaben für den Zeitraum vom 1. Januar 2008 bis 30. Juni 2008 wurden entsprechend angepasst, was zu einer Umgliederung in Höhe von TEUR 95 führte.

Für die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden ansonsten grundsätzlich die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2008 angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert übernommen.

Folgende Änderungen des IFRS-Regelwerks waren dabei jedoch erstmals im 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 2009 anzuwenden:

- Überarbeitung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“: Aus IAS 1 (revised 2007), der erstmals für am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnende Berichtsperioden anzuwenden ist, ergibt sich zunächst die Verpflichtung zu einer separaten Darstellung von solchen Eigenkapitalveränderungen, die aus Transaktionen mit den Anteilseignern in ihrer Eigenschaft als Anteilseigner resultieren, und anderen Veränderungen des Eigenkapitals. Zudem wurde eine Gesamtergebnisrechnung als neuer Bestandteil des Konzern-Zwischenabschlusses eingeführt, in welcher sämtliche erfolgswirksam erfassten Ertrags- und Aufwandsposten sowie alle erfolgsneutral erfassten Ergebnisbestandteile entweder in einer einzigen Aufstellung oder in zwei miteinander verbundenen Aufstellungen dargestellt werden. Die Marenave Schifffahrts AG hat sich für den Ansatz zweier miteinander verbundenen Aufstellungen entschieden. Außer auf die Form der Darstellung hat die erstmalige Anwendung dieses Standards keine materiellen Auswirkungen – insbesondere nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.
- Überarbeitung von IAS 23 „Fremdkapitalkosten“: Der überarbeitete IAS 23 wurde im April 2007 veröffentlicht und ist erstmals in der Berichtsperiode anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnt. Der überarbeitete Standard schreibt die Aktivierung sämtlicher Fremdkapitalkosten vor, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zugerechnet werden können. Der Konzern hat bereits in 2008 das bislang in IAS 23.10 f. vorgesehene Wahlrecht zur Aktivierung von Fremdkapitalkosten ausgeübt. Deshalb sind durch die nun verpflichtende Aktivierung von Fremdkapitalkosten keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vorhanden.

- Änderung von IFRS 2 – Ausübungsbedingungen und Annullierungen: Diese Änderung ist ebenfalls erstmalig für ab dem 1. Januar 2009 beginnende Berichtsperioden anzuwenden. Da in dem Marenave-Konzern kein Unternehmen aktienbasierte Vergütungen im Sinne des IFRS 2 gewährt, hat die Änderung dieses Standards keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.
- Änderung von IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ und IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ – Kündbare Finanzinstrumente und bei Liquidation entstehende Verpflichtungen: Diese Änderungen, die erstmals am oder ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden sind, sehen begrenzte Ausnahmeregelungen vor, wonach kündbare Finanzinstrumente als Eigenkapital zu klassifizieren sind, sofern sie bestimmte Kriterien erfüllen. Die Anwendung der geänderten Standards hat keine Auswirkungen auf die bislang im Fremdkapital ausgewiesenen Anteile anderer Gesellschafter an Tochterunternehmen. Bei diesen handelt es sich um die Beteiligung von Minderheitskommanditisten an den Objekt-Kommanditgesellschaften.
- Verbesserungen der IFRS 2008: Der IASB hat im Mai 2008 erstmals einen Sammelstandard mit Änderungen in verschiedenen IFRS veröffentlicht. Das primäre Ziel war es, Inkonsistenzen zu beseitigen und eine Klarstellung einzelner Regelungen zu erreichen. Die Übergangsregelungen werden pro geänderten Standard vorgegeben. Anwendungszeitpunkt der Änderungen ist größtenteils der 1. Januar 2009. Mangels Relevanz werden aus der Anwendung der geänderten IFRS keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- Änderungen des IFRS 1 und IAS 27 – Anschaffungskosten einer Beteiligung an einem Tochterunternehmen, gemeinschaftlich geführtem Unternehmen oder assoziierten Unternehmen: Die erstmals zum 1. Januar 2009 anzuwendenden Änderungen haben mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“: Der im März 2009 von der EU anerkannte IFRIC 12 hat – da der Konzern keine Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen tätigt – mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 13 „Kundentreueprogramme“: Der erstmals für das Geschäftsjahr 2009 verpflichtend anzuwendende IFRIC 13 hat keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss, da der Konzern derzeit keine Kundentreueprogramme aufgelegt hat.
- IFRIC 15 „Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien“: Die erstmals zum 1. Januar 2009 anzuwendenden



Änderungen haben mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

- IFRIC 16 „Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“: Die im Juni 2009 erfolgte Übernahme des IFRIC 16 durch die EU hat mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS waren für das 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 2009 noch nicht verpflichtend anzuwenden und wurden vom Konzern auch nicht vorzeitig angewendet:

- Neufassung des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und Änderungen des IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ – „Business Combinations Phase II“: Die ab dem 1. Juli 2009 anzuwendenden Änderungen beziehen sich auf die Kapitalkonsolidierung und die Bilanzierung von Geschäfts- und Firmenwerten. Die überarbeitete Version von IFRS 3 ist im Wesentlichen prospektiv anzuwenden. Abhängig von Art und Umfang künftiger Transaktionen ergeben sich aus den Änderungen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.
- Neufassung des IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRS“: Die überarbeitete Fassung von IFRS 1 tritt (bei unveränderter Übernahme durch die EU) für Unternehmen, die erst-

malig die IFRS anwenden, für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Mangels Relevanz werden aus der neugefassten Version des IFRS 1 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

- Verbesserungen der IFRS 2009: Der IASB hat im April 2009 seinen zweiten jährlich erscheinenden Sammelstandard zur Vornahme kleinerer Änderungen an verschiedenen IFRS veröffentlicht. Ein Großteil der Änderungen ist – bei unveränderter Übernahme durch die EU – erstmals rückwirkend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Mangels Relevanz werden aus der Anwendung der geänderten IFRS keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- Änderungen des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ – Zulässige Grundgeschäfte im Rahmen von Sicherungsbeziehungen: Diese Änderungen sind – bei unveränderter Übernahme durch die EU – anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Auswirkungen auf den Konzernabschluss werden mangels Relevanz nicht erwartet.
- Änderungen des IFRS 2 – Aktienbasierte Vergütungstransaktionen mit Barausgleich im Konzern: Im Juni 2009 hat das IASB Änderungen zu IFRS 2 herausgegeben, mit denen die Bilanzierung von in bar erfüllten anteilsbasierten Ver-



gütungen im Konzern klargestellt wird. Datum des Inkrafttretens für die Änderungen sind Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Sie sind rückwirkend anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Mangels Relevanz werden Auswirkungen auf den Konzernabschluss nicht erwartet.

- IFRIC 17 „Sachauschüttungen an Eigentümer“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU prospektiv anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 17 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- IFRIC 18 „Übertragungen von Vermögenswerten von Kunden“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU prospektiv anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 18 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

Folgende Änderungen des IFRS-Regelwerkes, die grundsätzlich erstmalig im 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 2009 anzuwenden gewesen wären, wurden noch nicht angewendet, da

die Anerkennung durch die EU (Endorsement) noch nicht erfolgt ist. Eine Anwendung hätte keine materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss gehabt.

- Änderung von IFRS 7 – Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten
- Änderungen des IFRIC 9 und IAS 39 – Eingebettete Derivate: Die Änderungen fordern für den Fall, dass ein Unternehmen einen strukturierten (zusammengesetzten) Vertrag aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ umwidmen will, eine Neubeurteilung, ob ein eingebettetes Derivat von seinem Basisvertrag zu trennen ist.

4. Saisoneinflüsse auf die Geschäftstätigkeit

Es sind keine wesentlichen saisonalen Einflüsse auf die Geschäftstätigkeit zu verzeichnen.

5. Dividenden

Die Marenave Schifffahrts AG hat im Geschäftsjahr 2008 einen Jahresüberschuss im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von TEUR 9.547 erzielt. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Geschäftsjahr 2007 in Höhe von

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2009 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Auto- liner	übrige Segmente	Zwischen- summe	Konsoli- dierung	Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	0	14.974	1.886	0	2.802	0	19.662	0	19.662
Intersegmentäre Umsatzerlöse	185	0	0	0	0	30	215	-215	0
	185	14.974	1.886	0	2.802	30	19.877	-215	19.662
Segmentergebnis	185	8.476	428	0	2.802	30	11.921	-215	11.706
Personalaufwendungen									-24
sonstige betriebliche Erträge									937
sonstige betriebliche Aufwendungen									-1.707
Reedereiüberschuss									10.912
Abschreibungen auf Sachanlagen									-6.986
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge									592
Zinsen und ähnliche Aufwendungen									-3.923
Ergebnis vor Ertragsteuern									595
Segmentvermögen 30. Juni 2009	156.478	201.038	35.753	59.863	67.575	242	520.949	-159.541	361.408
Segmentschulden 30. Juni 2009	3.214	117.143	24.477	30.257	41.255	11	216.357	-6.282	210.075
Segmentinvestitionen* 1. Halbjahr 2009	0	509	0	25.078	75.667	0	101.254	0	101.254

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

TEUR 137 und der Einstellung in die gesetzliche Rücklage in Höhe von TEUR 477 ergibt sich im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 9.207.

Die Hauptversammlung hat am 10. Juni 2009 beschlossen, aus dem genannten Bilanzgewinn einen Betrag von EUR 20,00 je Aktie (insgesamt TEUR 3.001) an die Aktionäre als Dividende auszuschütten. Der verbleibende Betrag in Höhe von TEUR 6.206 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

6. Veränderungen im Konsolidierungskreis

Im ersten Halbjahr 2009 ergaben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis.

7. Segmentangaben

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze der Segmentberichterstattung entsprechen den im Konzern-Zwischenabschluss zur Anwendung kommenden Grundsätzen, wie sie im letzten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008 erläutert worden sind. Dies gilt auch für Transaktionen zwischen den operativen Segmenten. Das Management trifft seine Entscheidungen über Ressourcenallokation und die Beurteilung der Segmentperformance auf Basis des Segmentergebnisses. Das Segmentergebnis ist definiert als Schiffsbetriebsergebnis

und enthält somit neben den Umsatzerlösen ausschließlich die Schiffsbetriebskosten (u.a. für Bereederungsgebühren, Heuern und Schmierstoffe). Im Segmentergebnis sind u.a. nicht enthalten: Finanzierungskosten, Zinserträge, Aufwendungen für Ertragsteuern.

8. Sachanlagen

Sachanlagen in TEUR

	30.06.2009	31.12.2008
Seeschiffe	284.974	227.446
Drydocking	2.178	2.011
Technische Anlagen und Maschinen	287.152	229.457
andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2	1
geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	59.640	36.308
	346.794	265.766

Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen die vier bestellten Bulkschiffsneubauten, die ab Ende 2009 ausgeliefert werden.

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2008 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Auto- liner	übrige Segmente	Zwischen- summe	Konsoli- dierung	Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	0	18.159	3.302	0	0	0	21.461	0	21.461
Intersegmentäre Umsatzerlöse	110	0	0	0	0	28	138	-138	0
	110	18.159	3.302	0		28	21.599	-138	21.461
Segmentergebnis	110	10.457	2.023	0		28	12.618	-138	12.480
Personalaufwendungen									0
sonstige betriebliche Erträge									53
sonstige betriebliche Aufwendungen									-1.193
Reedereiüberschuss									11.340
Abschreibungen auf Sachanlagen									-5.544
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge									374
Zinsen und ähnliche Aufwendungen									-2.391
Ergebnis vor Ertragsteuern									3.779
Segmentvermögen 31. Dezember 2008	142.747	225.814	38.372	36.375	0	257	443.565	-139.387	304.178
Segmentsschulden 31. Dezember 2008	904	114.631	25.847	6.236	0	44	147.662	283	147.945
Segmentinvestitionen* 1. Halbjahr 2008	0	95	0	26.393	0	0	26.488	0	26.488

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

9. Derivate

	Nominal- betrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	30. Jun. 2009 Marktwert EUR	31. Dez. 2008 Marktwert EUR
MT "MARE AMBASSADOR"	10.000.000	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	-241.781,54	-345.561,29
MT "MARE ACTION"	10.000.000	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	-241.781,54	-345.561,29
MT "MARE ATLANTIC"	7.000.000	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	-276.774,97	-299.546,38
MT "MARE PACIFIC"	7.000.000	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	-276.774,97	-299.546,38
MT "MARE AMBASSADOR"	10.000.000	25. Jan. 2008	8. Feb. 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	-99.596,09	-97.423,25
MT "MARE ACTION"	10.000.000	25. Jan. 2008	8. Feb. 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	-99.596,09	-97.423,25
MT "MARE ATLANTIC"	5.000.000	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	-51.392,90	-57.234,81
MT "MARE PACIFIC"	5.000.000	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	-51.392,90	-57.234,81
MS "MARE FOX"	3.000.000	25. Jan. 2008	30. März 2010	2,68%	3-Monats USD/LIBOR	-30.851,00	-37.171,84
MS "MARE FOX"	4.437.500	30. Sep. 2008	30. Sep. 2010	3,29%	3-Monats USD/LIBOR	-89.897,57	-105.056,10
MT "MARE ATLANTIC"	2.787.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-43.331,41	-62.637,93
MT "MARE PACIFIC"	2.787.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-43.331,41	-62.637,93
MT "MARE ATLANTIC"	7.187.500	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	-146.352,35	-164.499,22
MT "MARE PACIFIC"	7.187.500	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	-146.352,35	-164.499,22
MS "MARE FRIO"	6.321.875	16. Sep. 2008	28. Nov. 2011	3,47%	3-Monats USD/LIBOR	-159.275,82	-191.426,54
MS "MARE FRIO"	7.437.500	16. Sep. 2008	26. Nov. 2010	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-175.210,61	-189.977,49
MS "MARE FOX"	5.919.740	30. Sep. 2008	30. Sep. 2011	3,46%	3-Monats USD/LIBOR	-138.518,53	-178.504,68
MS MARE BERLIN	39.000.000	05. Jun. 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	162.486,91	0,00
Gesamt	150.066.615					-2.149.725,15	-2.755.942,41
					davon kurzfristige Schulden	-1.843.480,45	-1.759.739,86
					davon langfristige Schulden	-468.731,61	-996.202,55
					davon kurzfristige Vermögensgegenstände	16.777,29	0,00
					davon langfristige Vermögensgegenstände	145.709,62	0,00
						-2.149.725,15	-2.755.942,41

10. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Der Rückgang der Forderungen in Höhe von insgesamt TEUR 5.106 resultiert im Wesentlichen aus dem Eingang von per 31. Dezember 2008 aktivierten aber noch nicht abgerechneten Forderungen aus Reisecharter der MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG sowie der MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG.

11. Schiffshypothekendarlehen

Im 1. Halbjahr 2009 wurden Darlehen für die Bulkerneubauten entsprechend den Zahlungsterminen der Bauzeitrauen in Anspruch genommen. Einschließlich weiterer abgerufener Nebenkosten wurden dadurch insgesamt TEUR 25.591 (TUSD 34.613) neue Darlehen in Anspruch genommen.

Für die Anschaffung des MS „HÖEGH BERLIN“ wurden Fremdmittel in Höhe von TEUR 47.790 (TUSD 60.000) aufgenommen.

Außerdem wurde für den MT "MARE CARIBBEAN" Anfang März ein erster Betrag des Schiffshypothekendarlehens in Höhe von TEUR 6.839 (TUSD 8.627) ausgezahlt.

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2009 hat der Konzern Tilgungen i.H.v. TEUR 6.246 (TUSD 8.371; bewertet mit dem Kurs am Tilgungszeitpunkt) geleistet.

12. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen vor allem Verbindlichkeiten aus dem Schiffsbetrieb. Sie haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr und sind nicht

verzinslich. Der Rückgang der Verbindlichkeiten korrespondiert im Wesentlichen mit der Abnahme der Forderungen auf der Aktivseite.

13. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Entwicklung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Schiffbauverträgen stellt sich wie folgt dar:

	TUSD	TEUR
31.12.2008	117.682	
Zahlungen 1. HJ 2009	-33.145	
30.06.2009	84.537	59.811
31.12.2007	167.400	
Zahlungen 1. HJ 2008	-41.432	
30.06.2008	125.968	79.909

Die Bewertung der TUSD-Beträge in TEUR erfolgt zum jeweiligen Bilanzstichtagskurs (1,4134 zum 30.06.2009; 1,5764 zum 30.06.2008).

14. Umsatzerlöse

	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Angaben in TEUR		
Zeitcharter mit Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	15.425	9.102
Bareboat-Charter	2.802	0
Reisecharter	1.435	8.063
Zeitcharter (fixed rate time charter)	0	4.296
	19.662	21.461

15. Schiffsbetriebskosten

	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Angaben in TEUR		
Bereederungsgebühren, Kommissionen	1.182	1.359
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	927	2.454
Schiffspersonalkosten	3.343	2.255
sonstige Schiffsbetriebskosten	2.504	2.913
	7.956	8.981

16. Sonstige betriebliche Erträge

	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Angaben in TEUR		
Kursgewinne	887	20
Übrige	50	33
	937	53

17. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2008
Angaben in TEUR		
Dienstleistungsvergütung	740	571
Kursverluste (Währungen, Derivate)	444	59
Abschluss- und Prüfungskosten	89	103
Rechts- und Beratungskosten	84	88
Tonnagesteuer	7	95
Übrige	343	277
	1.707	1.193

18. Abschreibungen auf Sachanlagen

Ursächlich für die Erhöhung der Abschreibungen auf Sachanlagen im Vergleich zum ersten Halbjahr des Jahres 2008 ist der Zugang von zwei Schiffen seit dem zweiten Halbjahr 2008. Gegenläufig wirkte sich die Verlängerung der geschätzten Nutzungsdauern von 20 auf 25 Jahren aus, die erstmals in der zweiten Jahreshälfte 2008 vorgenommen wurde.

19. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Ursächlich für die Erhöhung des Zinsaufwands im Vergleich zum ersten Halbjahr des Jahres 2008 ist die Aufnahme von zusätzlichen Darlehen im Verlauf des Jahres 2008 und 2009.

20. Beziehungen zu nahe stehenden Personen

Im Vergleich zum 31. Dezember 2008 haben sich keine Veränderungen ergeben.

21. Prüferische Durchsicht bzw. Prüfung des Zwischenabschlusses

Gemäß § 37w Abs. 5 WpHG wird darauf hingewiesen, dass der Zwischenabschluss weder einer prüferischen Durchsicht noch einer Prüfung entsprechend § 317 HGB unterzogen wurde.

22. Wesentliche Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode

Es sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des ersten Halbjahrs 2009 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die ersten sechs Monate des Jahres 2009 haben könnten.

Hamburg, den 28. August 2009



Tobias König



Jörn Meyer

Bilanzeid

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

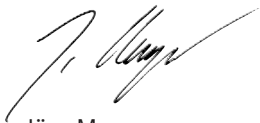
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf 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 28. August 2009

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2009
Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg

Ansprechpartner

Bernd Raddatz
Telefon +49.40.28 41 93-0
Telefax +49.40.28 41 93-297

E-Mail: info@marenave.com
www.marenave.com

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY
ISIN DE000A0H1GY2

Bildnachweis

Panthermedia, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: August 2009



Marenave Schiffahrts AG | Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | www.marenave.com | info@marenave.com