

Zwischenbericht

zum 30. September 2009

der Marenave Schiffahrts AG



M



Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.09.2009	30.09.2008
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	26.709	34.747
EBIT in Tsd. EUR	3.562	11.709
Umsatzrendite in %	-7,46	24,00
EBIT-Marge in %	13,34	33,70
Ergebnis pro Aktie in EUR ¹⁾	-1,33	5,56

	30.09.2009	31.12.2008
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	349.084	304.178
Eigenkapital	143.666	156.233
Eigenkapitalquote in %	41,16	51,36

	30.09.2009	30.09.2008
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	7	0
Personalaufwand in TEUR	139	0
Personalaufwandsquote in %	0,52	0

1) Im Juli 2009 wurde der von der Hauptversammlung beschlossene Aktiensplit im Verhältnis 1:10 durchgeführt. Danach bestanden 1.500.500 Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 100,00 je Aktie. Das Ergebnis je Aktie für die Vergleichsperiode 1. Januar bis 30. September 2008 wurde gemäß IAS 33.64 rückwirkend berichtigt.

Inhalt

Das Unternehmen

- 5 Vorwort

Konzernentwicklung

- 6 Kursverlauf
- 7 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS

- 15 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
 - 16 Konzern-Bilanz
 - 17 Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 18 Konzern-Eigenkapitalentwicklung
-
- 19 Impressum





Tobias König
Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG

Sehr geehrte Aktionäre,

auch wenn die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise noch nicht vorbei ist und unsere Geschäfte auch in 2010 noch beeinträchtigt werden, mehren sich die guten Nachrichten und die Talsohle scheint durchschritten.

Hauptmotor für den wirtschaftlichen Aufschwung bleibt China, welches mit milliardenschweren Konjunkturprogrammen und ungebrochenen Bedarf an Rohstoffen in diesem Jahr ein Wirtschaftswachstum um mindestens sieben Prozent erwarten lässt. Doch nicht nur in den Schwellenländern, sondern auch in der westlichen Welt scheint sich langsam eine Trendwende abzuzeichnen.

Insbesondere steigende Auftragsvolumina und Exporte tragen zu einer Verbesserung der Zukunftsaussichten für die internationale Seeschifffahrt bei. Die sich bessernden Rahmenbedingungen schlagen sich in Abhängigkeit von dem spezifischen Schifffahrtssegment unterschiedlich nieder.

Im Bereich der Containerschifffahrt wird die steigende Nachfrage momentan noch von dem großen Tonnageangebot überkompensiert.

Nach wie vor sind für die nächsten Jahre keine Neubestellungen zu vermelden. Aufgrund der schlechten Ertragslage wurden bereits in diesem Jahr mehr Schiffe verschrottet als in den fünf vergangenen Jahren zusammen. Den Abwrackungen stehen jedoch Ablieferungen in erheblichem – bisher noch nicht dagewesenem – Umfang gegenüber. Insbesondere im Bereich der Großcontainerschiffe sind erhebliche Zuwächse zu erwarten, wogegen sich in den Feederschiffs-Klassen, in die die Marenave investiert hat, eher eine Unterdeckung abzeichnet. Die nächsten 12 Monate werden zeigen, inwieweit Stornierungen für Entlastung sorgen können. Ein nachhaltiger Anstieg des Charratenniveaus wird sich vor Ende des Jahres 2010 kaum einstellen können.

Die zur Marenave-Flotte gehörenden beiden Containerfeeder werden dabei möglicherweise eher profitieren als Schiffe größerer Klassen, da die Flotte bei den großen Schiffen jünger

und die Anzahl von Neubestellungen höher als bei kleinen Schiffsklassen ist.

In der Bulkschifffahrt geht es unverändert aufwärts, wofür vor allem die Eisenerzimporte Chinas sorgen. Die von uns bestellten Bulker, die jeweils mit einer langfristigen und renditestarken Beschäftigung mit erstklassigen Charterern ausgestattet sind, erwartet somit ein erfreulicheres Marktumfeld.

Nach Einschätzungen der Bauaufsicht auf der chinesischen Werft wird sich die Ablieferung der einzelnen Schiffe jedoch jeweils um wenige Monate verschieben. Die Bulker werden ab dem Jahr 2010 sukzessive zu einer Verstärkung der Einnahmen- und Ertragsituation führen.

Der Tankermarkt war schon immer saisonalen Schwankungen unterworfen. Die nicht zufriedenstellenden Ergebnisbeiträge der Marenave-Tanker seit dem zweiten Quartal des aktuellen Jahres waren zudem durch eine konjunkturell bedingt geringere Nachfrage nach Öl verursacht. Außerdem kamen viele Neubauten zur Ablieferung. Die für die nahe Zukunft anstehende Ausmusterung der Einhüllen-Tanker („Phasing Out“) wird aber positive Auswirkungen auf die Balance zwischen Angebot und Nachfrage haben.

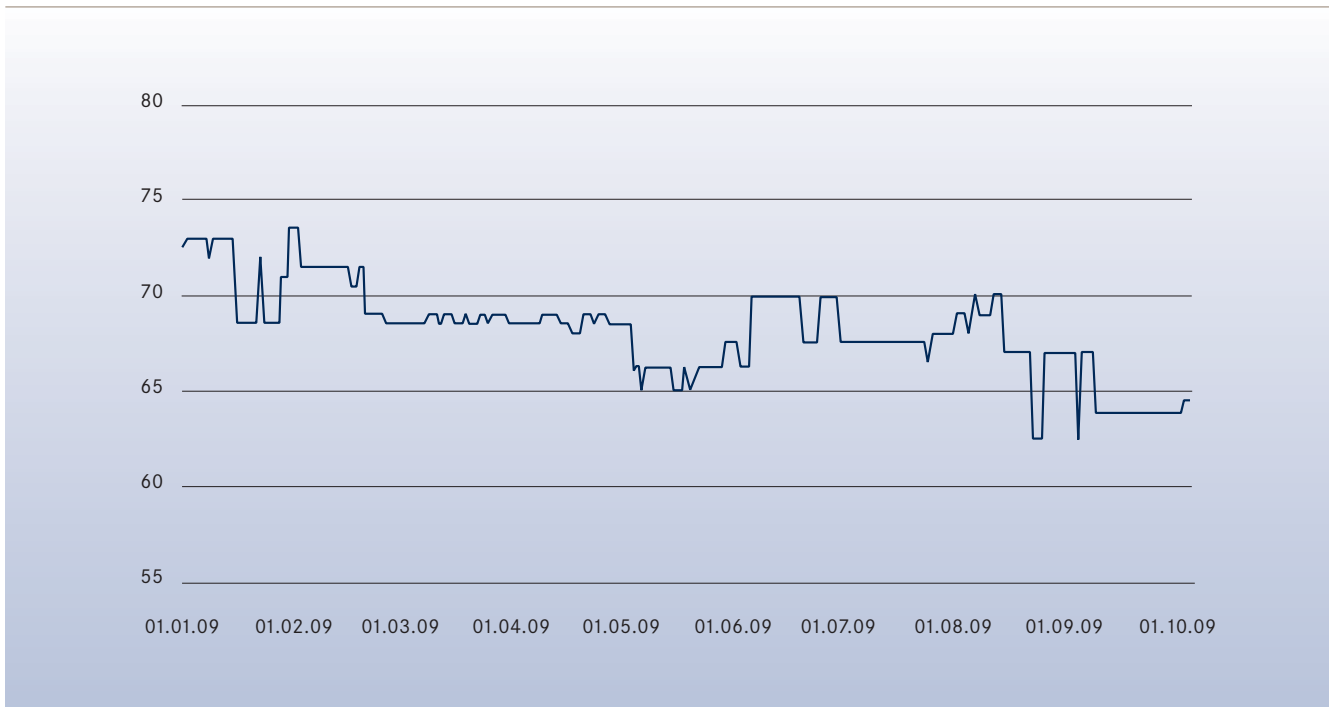
Vor allem aufgrund der aktuellen Schwächephase des Tankermarktes rutschte das Konzernergebnis für die ersten neun Monate des Jahres 2009 in den negativen Bereich.

Durch eine konsequente Weiterverfolgung einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Diversifikations-Strategie sind wir zuversichtlich, die stürmischen Zeiten weitgehend unbeschadet zu überstehen und zusammen mit unseren Geschäftspartnern und Ihnen als unseren Aktionären gestärkt aus der Krise hervorzugehen.

Ihr Tobias König

Kursverlauf

Marenave Kursdaten Angaben in Euro



Quelle: HSH Nordbank

Nachdem die Stimmung an den Börsen besonders im ersten Quartal des Jahres 2009 noch sehr wechselhaft war, führte eine sich insgesamt verbessernde Stimmung an den meisten Börsen zu steigenden Kursen. Hier machten sich die ersten Konjunkturprogramme – vor allem in Fernost – bemerkbar, welche durch die expansive Geldpolitik der Notenbanken unterstützt wurden. Nach Meinung vieler Experten ist damit die Talsohle der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise durchschritten, wenngleich auch auf niedrigem Niveau.

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 100,00 je Aktie neu eingeteilt.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG zeichnen sich dabei grundsätzlich durch eine Wertbeständigkeit und eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt aus. In einem von Unsicherheiten über die weltweite Wirtschaftsentwicklung – und insbesondere über die internationa-

le Krise der Schifffahrt – geprägten Umfeld musste jedoch auch die Marenave Aktie Kursabschläge hinnehmen.

Der Höchstkurs des dritten Quartals wurde an mehreren Tagen gestreut im August mit EUR 70 erreicht. Der bisherige Höchstkurs des Jahres 2009 liegt damit weiterhin bei EUR 73,50 (entsprechend EUR 735 vor dem Aktiensplit), der am 30. Januar erreicht wurde. Der Tiefstand der Aktie lag über mehrere Tage um den Monatswechsel von August auf September gestreut bei EUR 62,50.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das aktuelle Rating datiert auf den 10. September 2009 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Die Aktie wurde auf Halten eingestuft. Das Kursziel des Ratings wurde auf Sicht von 12 Monaten von EUR 71,50 auf EUR 70,60 gesenkt.

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.

Durch die anhaltende Verunsicherung auf den weltweiten Handels- und Finanzierungsmärkten befinden sich die nachgefragten Transportkapazitäten auf einem niedrigen Niveau und in Folge dessen konnten sich die Frachtraten nicht von ihren historischen Tiefstständen des Jahres 2009 erholen. Das dritte Quartal war geprägt von einem Überangebot an Tonnage sowie einer geringen Nachfrage im Tanker- und Containersegment, wodurch die Ergebnisbeiträge aus diesem Segment im 3. Quartal geringer als zuvor ausgefallen sind.

Vor diesem Hintergrund ist auch das Konzernergebnis der Marenave AG im dritten Quartal und damit auch insgesamt für die ersten drei Quartale negativ ausgefallen.

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

Tankschiffmarkt

Der Ergebnisbeitrag des Tankersegmentes fiel im Vergleich zum Vergleichszeitraum des Vorjahres auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses um rund 40 % geringer aus. Während im Gesamtverlauf des 1. Halbjahres 2009 noch befriedigende Charraten realisiert werden konnten, ist das 2. Halbjahr mit durchgängig schwachen Raten gestartet. Das gesamte Tankersegment litt unter einer schwachen Nachfrage, und nur Teilbereiche konnten sich zwischenzeitlich positiv absetzen. Die Konjunkturaussichten haben sich in den vergangenen Monaten zwar wieder aufgehellt, aber wie lange es dauern wird, bis sich die mittlerweile fast einhellig etablierte Expertenmeinung hinsichtlich einer baldigen konjunkturellen Erholung durchsetzt, ist aufgrund der vielen Sondereffekte kaum prognostizierbar.

Neben der erwarteten Verbesserung der konjunkturellen Rahmenbedingungen wird sich ein positiver Effekt für das Tankersegment durch das verlangsamte Flottenwachstum auswirken. Positiv wirkt sich hierbei aus, dass im kommenden Jahr die Frist für die Ausmusterung der Einhüllentanker ausläuft, viele Neubaufträge bereits storniert wurden oder noch storniert werden sowie dass ein deutlich breiter gestaffeltes Ablieferungsprofil vorliegt, das durch eine Vielzahl von verschobenen Ablieferungen entstanden ist. Die Entwicklung dieses Sektors wird davon abhängen, ob sich die Erholung der globalen Wirtschaft fortsetzt, wann das Tonnageangebot wieder mit der Nachfrage korrespondiert und wie sich die Transportwege bzw. die Transport-Distanzen entwickeln.

Trotz des insgesamt schwachen Marktumfeldes war der Beitrag aus dem Betrieb der Tanker auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses im bisherigen Geschäftsjahr 2009 mit USD 10,2 Mio deutlich positiv.

Containerschiffmarkt

Innerhalb der gesamten internationalen Handelsmarine profitierte die Containerschiffahrt 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. Die Verwerfungen an den weltweiten Gütermärkten führte zu einer reduzierten Nachfrage nach Transportkapazitäten besonders für den Güterumschlag zwischen Fernost und Westeuropa. Diese verminderte Nachfrage in den westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der wichtigen Transpazifik- und Transatlantikverkehre niedergeschlagen.

Das Marktumfeld, in dem sich das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" bewegen, konnte sich im 3. Quartal leicht positiv von den anderen Größenklassen im Containersektor abheben und es wurde – zwar immer noch auf einem unbefriedigenden Rateniveau – eine deutlich erhöhte Aktivität festgestellt. Durch die für das MS "CAPE FRIO" und MS "CAPE FOX" gewählte Beschäftigungsart im HANSE Containership Pool konnten lange Zeit Einnahmen erzielt werden, die über dem jeweils herrschenden Marktniveau lagen und durch die beschriebene Belegung des Marktes für Feedertonnage (unter 2.000 TEU) haben wir dort derzeit wieder nahezu Vollbeschäftigung.

Die derzeitige Entwicklung bestätigt die Einschätzung, dass es für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feedertonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld geben wird und wir folgen der Einschätzung vieler Analysten, dass wir besonders in diesem Sektor auch schon in der kurzen bis mittleren Frist eine Erholung feststellen können.

Auch in diesem Segment wird ausgehend von dem langsameren Wachstum – in unserem Sub-Segment wird sogar von einem stagnierenden bis negativen Wachstum ausgegangen – eine positive Entwicklung erwartet (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 selbst bei einer verminderten wirtschaftlichen Aktivität 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 die temporären Überkapazitäten offensichtlich geworden. 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 ist. Der Containerschiffahrtsmarkt wird sich auf breiter Front 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

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 zu einer kräftigen Erholung, wonach das Fracht- und Charteratenniveau somit wieder einen auskömmlichen Stand erreicht hat. Diese Entwicklung hat sich im 3. Quartal fortgesetzt. Diese Dynamik wird vor allem durch die großen Nachfrager in Fernost getrieben, welche durch staatliche Infrastrukturprogramme am frühesten die Auswirkungen der weltweiten Krise überwinden zu können scheinen. Die Aussichten für das Segment Bulker sind nichtsdestotrotz auf kurze bis mittlere Frist grundsätzlich unklar, und aufgrund der Unsicherheit hinsichtlich der konjunk-

turellen Entwicklungen in den USA und Europa tendieren die Rohstoffpreise uneinheitlich. Darüber hinaus befinden sich die wichtigen Rohstoff-Handelsmärkte derzeit in einer Umbruchphase, in deren Folge mit einer stärkeren Volatilität des Ratenniveaus gerechnet wird. Der große Druck auf die Raten, der aus dem im historischen Vergleich sehr großen Orderbuch prognostiziert wurde, ist deutlich gelindert worden, da ein bedeutender Teil der Schiffe aufgrund technischer, finanzieller und / oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder wahrscheinlich im bisherigen Verlauf des Jahres 2009 nicht gebaut wurde. Diese für den Markt positive Entwicklung wird sich nach einhelliger Meinung auch im kommenden Jahr fortsetzen. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit dem vergangenen Sommer weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, und es wird aller Voraussicht nach aufgrund der angespannten Bilanzsituation vieler schiffsfinanzierender Banken und Reeder in naher Zukunft auch keine Neuverträge geben. Durch diese Entwicklung ist es bereits bei einer Reihe von Werften zu existenzbedrohenden Liquiditätseingängen gekommen, und es wird für diesen Sektor – insbesondere im asiatischen Raum – eine Konsolidierungswelle erwartet.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, an deren Ende sich das Ratenniveau nachhaltig erholt haben sollte. 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 26.709 in den ersten neun Monaten des Jahres 2009 gegenüber der Vergleichsperiode des Jahres 2008 um TEUR 8.038 gesunken.

Bei der Analyse der Ertragslage der ersten neun Monate des Jahres 2009 im Vergleich mit dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres ist zu beachten, dass die Flotte in 2009 gewachsen ist. Der MT „MARE BALTIC“ wurde im August 2008 übernommen und hat somit in 2009 deutlich länger Erträge beigetragen als noch in 2008. Die Umsatzerlöse des MT „MARE BALTIC“ betragen dabei bis Ende September 2009 TEUR 2.609 (bis Ende September 2008 TEUR 713), und der Anteil am Schiffsbetriebsergebnis betrug TEUR 1.229. Außerdem steuerte das MS „HÖEGH BERLIN“ durch seine Indienstnahme am 5. März 2009 erstmals Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 4.870 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 14.804 niedriger ausgefallen. Hätte sich der USD/EUR-Wechselkurs nicht durchschnittlich von 1,522 in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 auf 1,365 für die ersten neun Monate des Jahres 2009 verändert, wäre der Ergebnismrückgang nochmals um ca. EUR 2,0 Mio höher ausgefallen. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen durch zwei Effekte begründet:

Erstens wurden in den ersten neun Monaten des Vorjahres deutlich mehr Umsatzerlöse aus der Beschäftigung am Spotmarkt (Reisecharter) erzielt 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 knapp 23 % auf TEUR 11.309 zurück.

Insgesamt wurde so ein Rückgang des Schiffsbetriebsergebnisses um rund 23 % auf TEUR 15.400 verzeichnet.

Der zweite – und hauptsächliche Grund – für die Umsatz- und damit auch Ergebnisverringerung besteht jedoch in dem Rückgang des Charterrateniveaus, welches insbesondere im Tankersegment, welches derzeit noch die dominante Rolle innerhalb der Marenave-Flotte innehat, seit dem zweiten Quartal empfindliche Rückgänge zu verzeichnen hatte.

Bei dem MT "MARE CARIBBEAN" fielen im ersten Halbjahr 18 Off-Hire-Tage im Rahmen der planmäßigen Klasedockung an. Im dritten Quartal waren weitere 24 Off-Hire-Tage im Zusammenhang mit einem Defekt an der Pumpensteuerung zu verzeichnen. Die Schäden werden bis auf die Selbstbeteiligung in Höhe von TUSD 70 direkt von der Versicherung ersetzt, und auch der Einnahmeausfall ist im Wesentlichen von der Loss-of-Hire-Versicherung gedeckt.

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.

Personalaufwendungen werden entgegen der Vergleichsperiode mit TEUR 139 ausgewiesen, was auf den Aufbau des eigenen Mitarbeiterstamms zurückzuführen ist; gegenläufig wurden externe Dienstleistungen eingespart. Den Personalaufwendungen stehen gestiegene sonstige betriebliche Erträge – welche vor allem Kursgewinne enthalten – sowie gesunkene sonstige betriebliche Aufwendungen gegenüber.

Die Abschreibungen nahmen um TEUR 3.870 auf TEUR 10.495 zu. Neben den Abschreibungen auf die sich gegenüber dem Vergleichszeitraum neu in der Flotte befindlichen MT "MARE BALTIC" (TEUR 1.102 in 2009 gegenüber TEUR 223 in den ersten neun Monaten des Jahres 2008) und dem MS „HÖEGH BERLIN“ (TEUR 1.813) wirkte sich hier vor allem die Änderung des Wechselkurses USD/EUR sowie eine zum 31. Dezember 2008 vorgenommene Anpassung der Schrottwerte aus.

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 6.117 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 235 zurückzuführen sind. Bei den Zinserträgen von insgesamt TEUR 658 sind Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 626 enthalten.

Nach Berücksichtigung der latenten und anderen Steuern wurde insgesamt ein negatives Konzernergebnis von TEUR 1.993 verzeichnet (Vorjahresperiode: positives Ergebnis in Höhe von TEUR 8.338).

Vermögenslage

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 349.084 entfallen TEUR 273.764 auf die fahrende Flotte, TEUR 63.500 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 698 im Bereich der langfristigen Vermögenswerte.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 8.977 dar, die sich gegenüber Ende 2008 um TEUR 26.487 verringert haben. Diese Verminderung ist im Wesentlichen durch eine investitionsbedingte Abnahme der flüssigen Mittel begründet.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. September 2009 auf TEUR 143.666. Gegenüber dem 31. Dezember 2008 bedeutet dieses eine Abnahme um TEUR 12.567, was auf drei Ursachen zurückzuführen ist. Mit TEUR 7.573 ist die aus der Entwicklung des USD resultierende Währungsumrechnungsumlage hauptverantwortlich. Zudem ist die Abweichung auf die im Juni 2009 für das Jahr 2008 gezahlte Dividende in Höhe von TEUR 3.001 zurückzuführen. Außerdem wirkte sich das negative Konzernergebnis für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2009 in Höhe von TEUR -1.993 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 bisherigen Verlauf des Jahres 2009 gingen jeweils eine weitere Tranche für das MS "MARE TRANSPORTER", das MS "MARE TRAVELLER", das MS "MARE TRACER" 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 59.689 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 fünf Bauzeitraten der oben genannten Supramax-Bulker und dem Erwerb des MS „HÖEGH BERLIN“ in Höhe von insgesamt TEUR 107.201 (TUSD 138.286). Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 86.233 (TUSD 112.016). 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.

Aufgrund der aktuell schwierigen Marktsituation erzielen die Schiffe der Marenave-Flotte derzeit teilweise nur Einnahmen, die neben der Deckung der operativen Kosten nicht auch noch die Bedienung des vollständigen Kapitaldienstes erlauben. Durch die Nutzung interner Liquiditätsreserven konnten bis-

her noch alle Tilgungen und Zinsverpflichtungen plangemäß erbracht werden.

Die Zuführung weiterer liquider Mittel durch Inanspruchnahme grundsätzlich zugesagter Darlehensbeträge ist im derzeitigen Marktumfeld mit Unsicherheit behaftet. Die Darlehensverträge sehen als Voraussetzung die Einhaltung gewisser Kennzahlen („Loan-to-value-Ratio“) vor. Aufgrund des aktuell schwierigen Marktumfelds sind derzeit auch die von den Banken herangezogenen Marktwerte der Schiffe – deren Ermittlung sich nicht zwingend an der für Bilanzierungsfragen relevanten langfristigen Ertragskraft orientiert, sondern von Zufälligkeiten einzelner Notverkäufe in Krisenzeiten beeinflusst sein können – in Mitleidenschaft gezogen, so dass die Einhaltung der Financial Covenants für die in Fahrt befindlichen Schiffe problematisch ist.

Wir stehen in engem Kontakt mit unserer Hausbank, um gemeinsam die Marktentwicklung zu beobachten und zu klären, ob und in welcher Weise Mittel zur Verfügung gestellt werden können, um auch weiterhin allen Verpflichtungen plangemäß nachzukommen.

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

Im 3. Quartal 2009 erfolgte – wie bereits im Halbjahresfinanzbericht 2009 beschrieben – ein weiterer Aufbau des eigenen Mitarbeiterstamms, um dem gestiegenen Geschäftsumfang organisatorisch Rechnung zu tragen. Zum Stichtag 30. September 2009 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über insgesamt sieben Mitarbeiter. Externe Dienstleistungen wurden 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 dritten Quartals 2009 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die ersten neun 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 Charratenhöhe. 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 Schifffahrts 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. September 2009 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen der Schiffshypothekendarle-

hensverträge 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 23 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 19 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.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus der Fähigkeit, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben (sog. „covenants“). Diese sehen als wesentlichen Punkt die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-value-Ratio“ vor. Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff – sowie insgesamt für alle in Fahrt befindlichen Schiffe – zu

keinem Zeitpunkt einen festgelegten Prozentsatz des Marktwertes der als Sicherheit für die Darlehen stehenden Schiffe überschreiten darf. Die Einhaltung dieser Kennzahl kann insbesondere in Krisenzeiten problematisch sein, da dies regelmäßig zum Teil stark gesunkene Marktwerte der Schiffe nach sich zieht.

Im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge hat die darlehensgebende Bank verschiedene Rechte. Dies kann sich in einer Anhebung der Marge ausdrücken, wofür im Gegenzug auf die Ausübung weiterer möglicher Rechte aus dem Bruch der Darlehensvoraussetzung temporär verzichtet wird (sog. „waiver fee“), was entsprechende Auswirkungen auf die Ertragslage hätte.

Außerdem wäre die Bank bei Vorliegen der Voraussetzungen berechtigt, Teile des Darlehens fällig zu stellen, damit danach die geforderte „loan-to-value-Ratio“ wieder erreicht wäre. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu bestandsgefährdenden Ausmaßen führen.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts 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 Schifffahrts AG. Dieser Zugang wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbeziehungen 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 derzeit nicht vor. Die weitere Entwicklung wird vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch und laufend überprüft. 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 sich bei den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und Kapitalmarktexperten ein positives Stimmungsbild zu verfestigen scheint. Die positiven Anzeichen lassen die Hoffnung auf ein baldiges Ende der Krise entstehen. Nichtsdestotrotz sind die Prognosen sowie die konkreten Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Marenave mit – insbesondere zeitlich – großer Unsicherheit behaftet. Der Vorstand hält aus diesen Gründen eine verlässliche Prognose für das Jahr 2010 derzeit nicht für möglich. Für das gesamte Geschäftsjahr 2009 ist von einem negativen Konzernergebnis auszugehen. Unser Erfolg wird maßgeblich davon abhängen, wie sich die Gesamtwirtschaft entwickelt und wie schnell durch das resultierende Nachfragewachstum die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Container- und des Tankersegmentes überwunden wird.

Durch den Erwerb des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ im März 2009 wurde mit dem operativen Aufbau des Segmentes Bareboat-Vercharterung begonnen, welches planmäßig einen konstanten und erfreulichen Ergebnisbeitrag liefert.

Für unsere vier Bulker-Neubauten ergeben sich gemäß jeweiligem Bauvertrag die in untenstehender Tabelle aufgeführten ursprünglich avisierten Ablieferungstermine. Diese werden

sich aber voraussichtlich jeweils um einige Monate verschieben. Die Verschiebung ist unter anderem dem Umstand geschuldet, dass einige Schiffe aus der Werft-Produktion durch die Insolvenz eines Kunden nicht planmäßig fertig gestellt werden konnten und der gesamte Arbeitsablauf der Werft neu geordnet werden musste. Die voraussichtlichen Verschiebungen befinden sich innerhalb des Zeitrahmens, der gemäß Bauverträgen noch nicht zur Kündigung der Bauverträge berechtigt. Gleiches gilt für die abgeschlossenen Charterverträge. Die finanziellen Auswirkungen stellen sich wie folgt dar: Für jeden Tag verspäteter Ablieferung verschieben sich die gefixten Netto-Umsatzerlöse in Höhe von USD 25.600 netto pro Tag (für MS „Mare Transporter“ und MS „Mare Trader“) bzw. USD 23.937 netto pro Tag (für MS „Mare Traveller“ und MS „Mare Tracer“). Auf der anderen Seite entfallen bzw. verschieben sich die entsprechenden Schiffsbetriebskosten, Zinsen, Abschreibungen usw., und ab dem 31. Tag Verspätung ist die Bauwerft je Schiff zur Zahlung einer Kompensation bis zu einer Höhe von USD 8.000 pro Tag verpflichtet.

Ablieferungstermine

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw
Ablieferungen (ursprünglich 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 die vier Bulker-Neubauten wurden im Jahr 2009 bisher bis zum Ende des dritten Quartals dem Baufortschritt entsprechend Bauzeitraten in Höhe von insgesamt TUSD 41.431,5 gezahlt. Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der Vierer-Serie werden weitere TUSD 76.250,7 zur Auszahlung kommen. 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, 18. November 2009
Marenave Schifffahrts AG, Vorstand



0
4
2
3M
8
6
4
2
2M
8
6
4
2
1M

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.01. - 30.09.2009	01.01. - 30.09.2008
Umsatzerlöse	26.708.989,63	34.747.328,05
Schiffsbetriebskosten	-11.309.038,60	-14.664.490,31
Schiffsbetriebsergebnis	15.399.951,03	20.082.837,74
Personalaufwendungen	-138.835,84	0,00
Sonstige betriebliche Erträge	718.544,84	190.754,49
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.921.741,58	-1.939.563,42
Reedereiüberschuss	14.057.918,45	18.334.028,81
Abschreibungen auf Sachanlagen	-10.495.501,36	-6.624.616,63
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	658.462,44	506.875,50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6.116.990,32	-3.886.406,98
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.896.110,79	8.329.880,70
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-3.252,90	-20.980,40
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-93.311,00	29.300,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-96.563,90	8.319,60
Konzernergebnis	-1.992.674,69	8.338.200,30
Ergebnis je Aktie ¹⁾		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-1,33	5,56
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-1,33	5,56

1) Im Juli 2009 wurde der von der Hauptversammlung beschlossene Aktiensplit im Verhältnis 1:10 durchgeführt. Danach bestanden 1.500.500 Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 100,00 je Aktie. Das Ergebnis je Aktie für die Vergleichsperiode 1. Januar bis 30. September 2008 wurde gemäß IAS 33.64 rückwirkend berichtigt.

Aufstellung des im Konzerneigenkapital erfassten Ergebnisses in EUR

	01.01. - 30.09.2009	01.01. - 30.09.2008
Konzernergebnis	-1.992.674,69	8.338.200,30
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	-7.572.536,00	4.594.016,08
Konzerngesamtergebnis	-9.565.210,69	12.932.216,38

Konzern-Bilanz

Konzern-Bilanz in EUR

	30.09.2009	31.12.2008
Vermögenswerte		
Langfristige Vermögenswerte		
Sachanlagen	337.266.233,82	265.765.854,39
Ausleihungen	698.357,69	712.428,51
Aktive latente Steuern	2.142.683,00	2.235.994,00
	340.107.274,51	268.714.276,90
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	522.051,60	999.040,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.076.164,02	7.866.334,84
Sonstige finanzielle Forderungen	807.253,74	1.237.403,73
Sonstige Vermögenswerte	810.906,06	1.213.095,53
	4.216.375,42	11.315.874,36
Zahlungsmittel	4.760.798,21	24.147.486,900
Bilanzsumme	349.084.448,14	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	-14.978.470,09	-7.405.934,09
Konzernbilanzergebnis (kum.)	10.640.259,21	15.633.933,90
	143.666.297,09	156.232.507,78
Schulden		
Langfristige Schulden		
Schiffshypothekendarlehen	185.923.603,85	130.453.818,93
Derivate	211.954,70	996.202,55
Kapitalanteile im Fremdbesitz	164.000,00	164.000,00
	186.299.558,55	131.614.021,48
Kurzfristige Schulden		
Schiffshypothekendarlehen	14.988.480,42	10.769.686,75
Derivate	2.016.325,44	1.759.739,86
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.186.795,62	2.572.739,94
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	209.031,63	276.590,50
Sonstige Verbindlichkeiten	717.959,39	952.351,85
	19.118.592,50	16.331.108,90
Summe Schulden	205.418.151,05	147.945.130,38
Bilanzsumme	349.084.448,14	304.177.638,16

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01. - 30.09.2009	01.01. - 30.09.2008
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	18.281	14.662
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-107.201	-66.839
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	67.733	49.579
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-21.187	-2.598
+ / - wechsellkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.801	139
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	24.148	9.339
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	4.761	6.880
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode		
+ Zahlungsmittel	4.761	7.590
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0	-710
= Finanzmittelfonds	4.761	6.880

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	4.594.016,08	8.338.200,30	12.932.216,38
Stand 30. September 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-11.350.918,17	14.150.718,98	150.326.973,95
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	-7.572.536,00	-1.992.674,69	-9.565.210,69
Stand 30. September 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-14.978.470,09	10.640.259,21	143.666.297,09

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

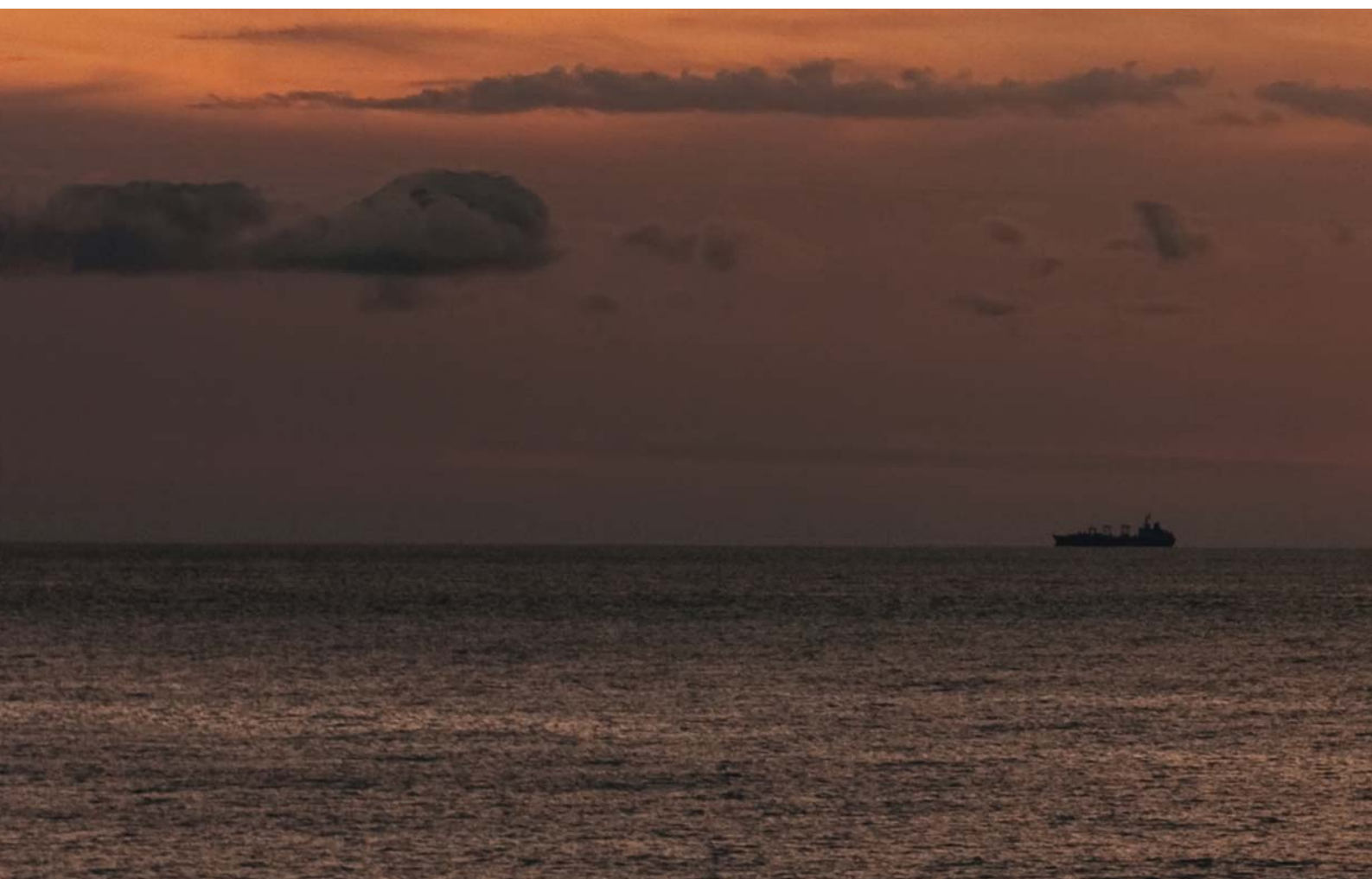
Bildnachweis

Panthermedia, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: November 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