



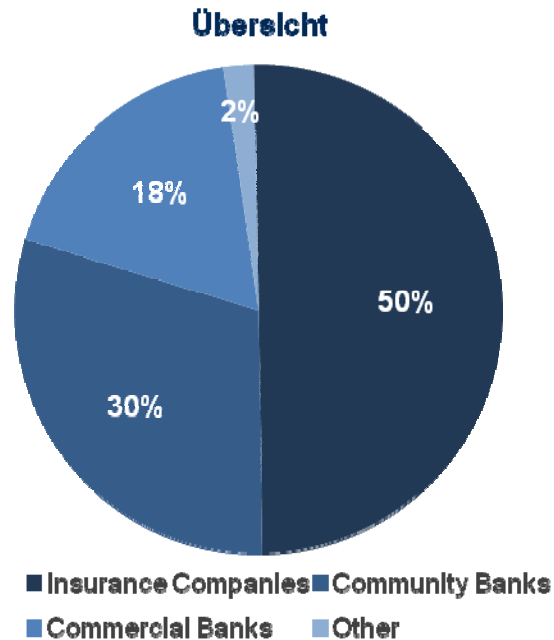
MARENAVE SCHIFFAHRTS AG

**Ordentliche Hauptversammlung 2013
am 14. Juni 2013 um 10.00 Uhr
im
Marriott Hotel, Hamburg**

- ES GILT DAS GESPROCHENE WORT -

1. **Einleitung**
2. Das Marktumfeld
3. Aktuelle Themen
4. Der Kursverlauf
5. Jahresabschluss 2012
6. Zum Q1-2013
7. Finanzierungsstatus
8. Marktchancen

Die Investorenstruktur



Investitionskriterien für institutionelle Investoren

- Inflationsschutz
- Geringe Korrelation zu anderen Asset Klassen
- Risikostreuung
- Investments zwischen EUR 10-40 Mio.
- Flexible Haltedauer
- Open-End Struktur

Hauptgesellschafter



Flotte

Schiff	Typ	Baujahr	Größe	Einheit
Fox	Container-Feeder	2003	1,200	TEU
Frio	Container-Feeder	2003	1,200	TEU
Action	Handysize-Product-Tanker	2005	37,467	DWT
Ambassador	Handysize-Product-Tanker	2005	37,371	DWT
Baltic	Handysize-Product-Tanker	2008	38,500	DWT
Caribbean	Handymax-Product-Tanker (MR)	2004	46,700	DWT
Atlantic	Panamax-Product-Tanker	2001	73,000	DWT
Pacific	Panamax-Product-Tanker	2001	73,000	DWT
Berlin	Car Carrier	2005	7,800	CEU
Transporter	Supramax-Bulker	2010	57,000	DWT
Trader	Supramax-Bulker	2010	57,000	DWT
Tracer	Supramax-Bulker	2011	57,000	DWT
Traveller	Supramax-Bulker	2011	57,000	DWT

Aktuell 13 Schiffe in der Flotte:

- Zwei 1.200 TEU - Containerschiffe
- Sechs Tanker, drei Handysize-, ein Handymax- und zwei Panamax-Produktentanker
- Vier Supramax-Massengutfrachter (Zeitcharter-Verträge bis max. 2016)
- Ein Autotransporter (BBC bis 2019)

In Pools

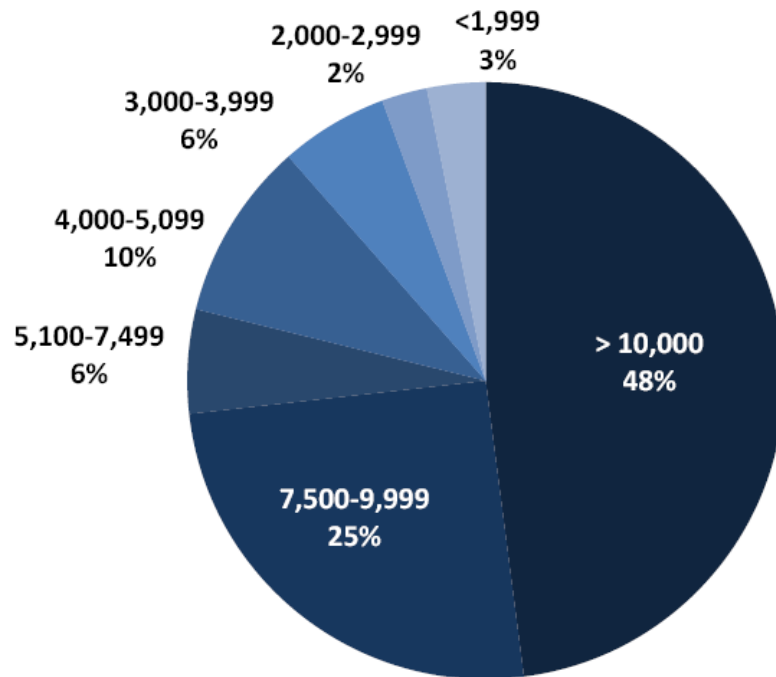


1. Einleitung
2. **Das Marktumfeld**
3. Aktuelle Themen
4. Der Kursverlauf
5. Jahresabschluss 2012
6. Zum Q1-2013
7. Finanzierungsstatus
8. Marktchancen

Containerschifffahrt

Entwicklungen in der Containerschifffahrt: Die Zukunft wird bestimmt durch die „Mega-Carrier“

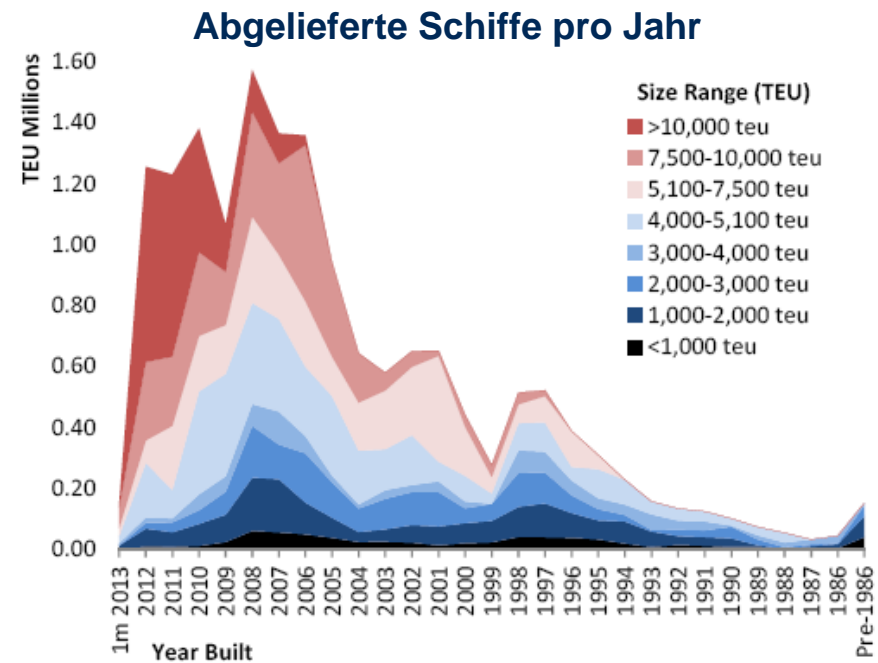
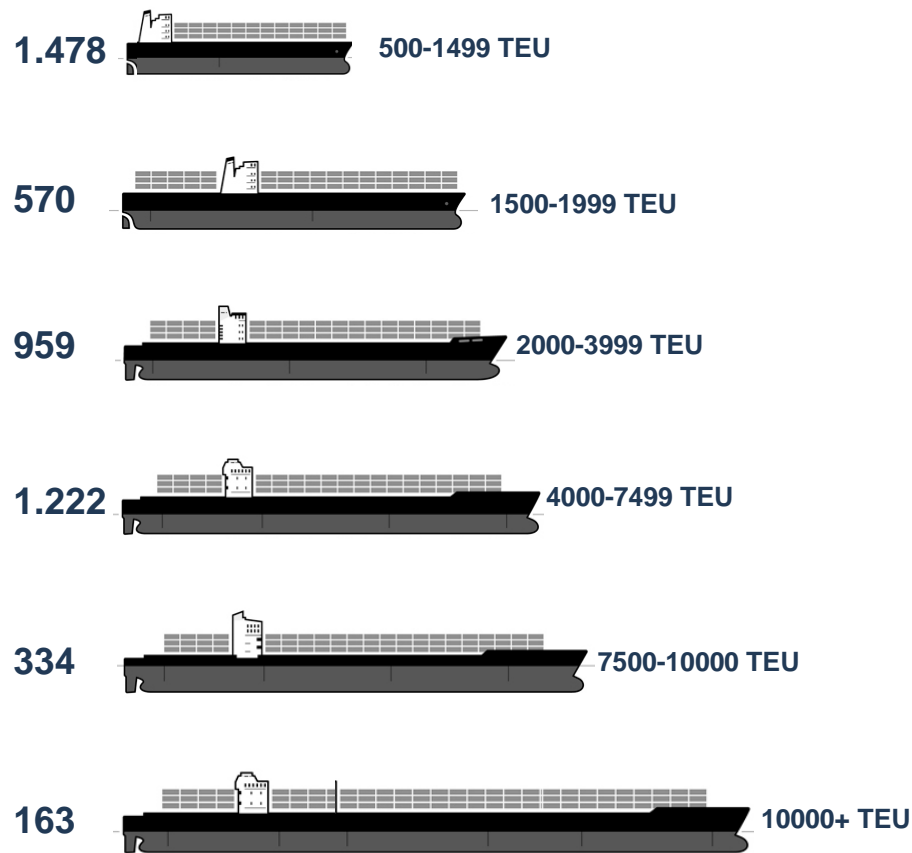
Orderbuch nach Schiffsgröße



- Schiffsgrößen werden weiter wachsen
- In 2011 hat A.P Möller-Maersk 20 Einheiten der "Triple E Klasse" bestellt
 - ca. 18.000 TEU
 - ca. 400 Meter lang
 - Preis ca. US\$ 190 Mio.
- Letzte Aktivitäten in diesem Größensegment:
 - United Arab Shipping Co.
 - 5 x 18.000 TEU Einheit zu US\$ 149 Mio.
 - Kaufpreisrückgang um ca. -22% im Vergleich zu 2011
 - CMA CGM
 - 3 x 16.000 TEU Einheit zu US\$ 145 Mio.

Quelle: Alphaliner, HSH Research, Lloyd's List

Überblick

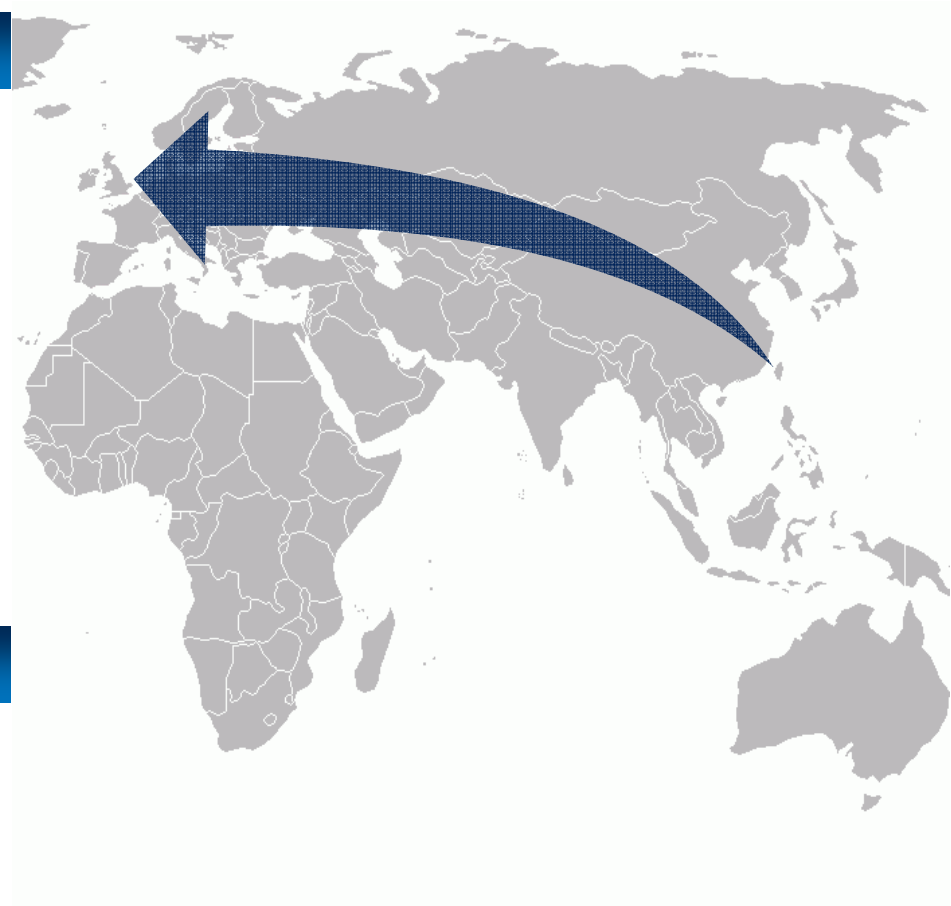


- Welt-Container-Flotte: ca. 5.000 Schiffe
- Starkes Kapazitätswachstum im Mega-Carrier-Segment (10.000 TEU+)
- Tonnageknappheit für kleine Schiffe absehbar
- Positive Wachstumsprognosen

Quelle: Alphaliner

Mega-Carrier

- Mega-Carrier verbinden internationale Handelszentren, z.B. Shanghai, Los Angeles, Singapur und Hamburg
- Aus physischen und wirtschaftlichen Gründen können sie nur wenige Häfen anlaufen
- Erzeugt Bedarf zur interregionalen Weiterverteilung



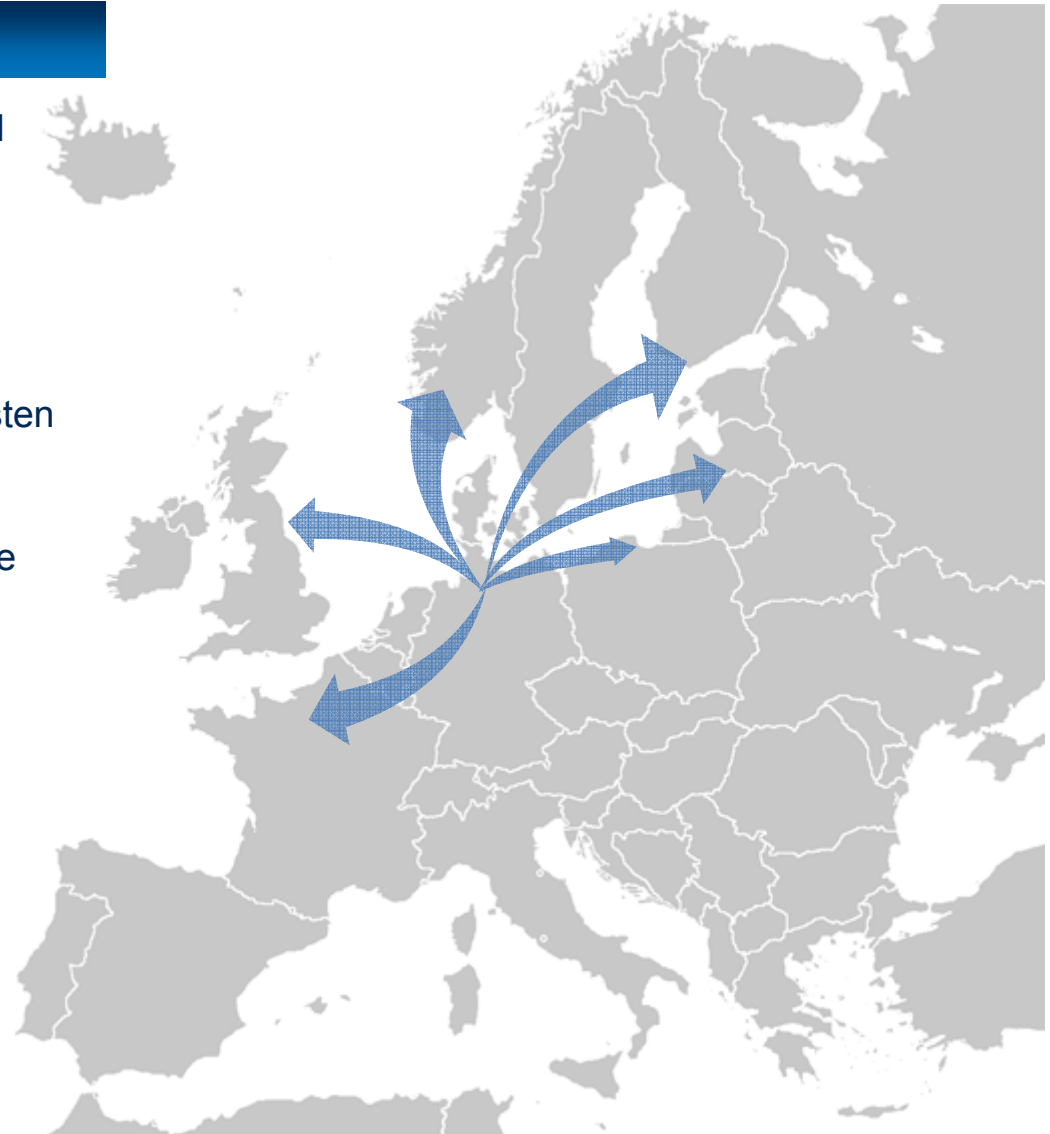
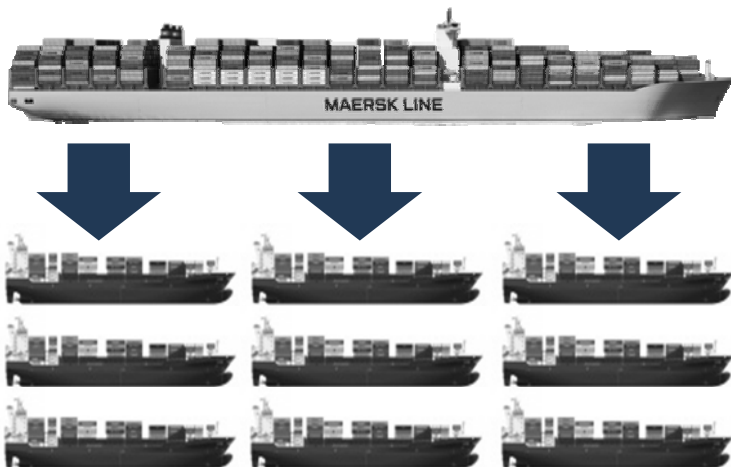
Entwicklung des ostasiatischen Exportvolumens



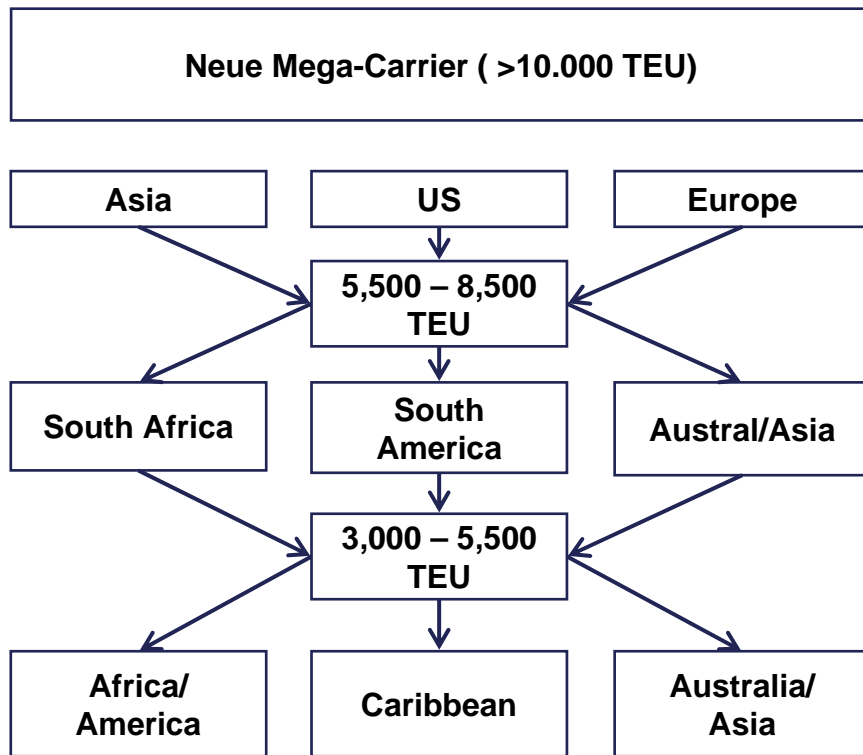
Quelle: Clarksons Research

Feederschiffe

- Feeder dienen als Bindeglied zwischen Groß- und Regionalhäfen
- Feederschifffahrt ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch effizienter als LKW und Bahn
- Als wettbewerbsfähige Transportalternative entlasten sie Schiene und Straße
- Feeder und Mega-Carrier arbeiten einander zu, sie sind keine Konkurrenten



Beispielhafter Kaskadeneffekt



Physikalische Schranken

Kommerzielle Schranken

Feeder-Segment

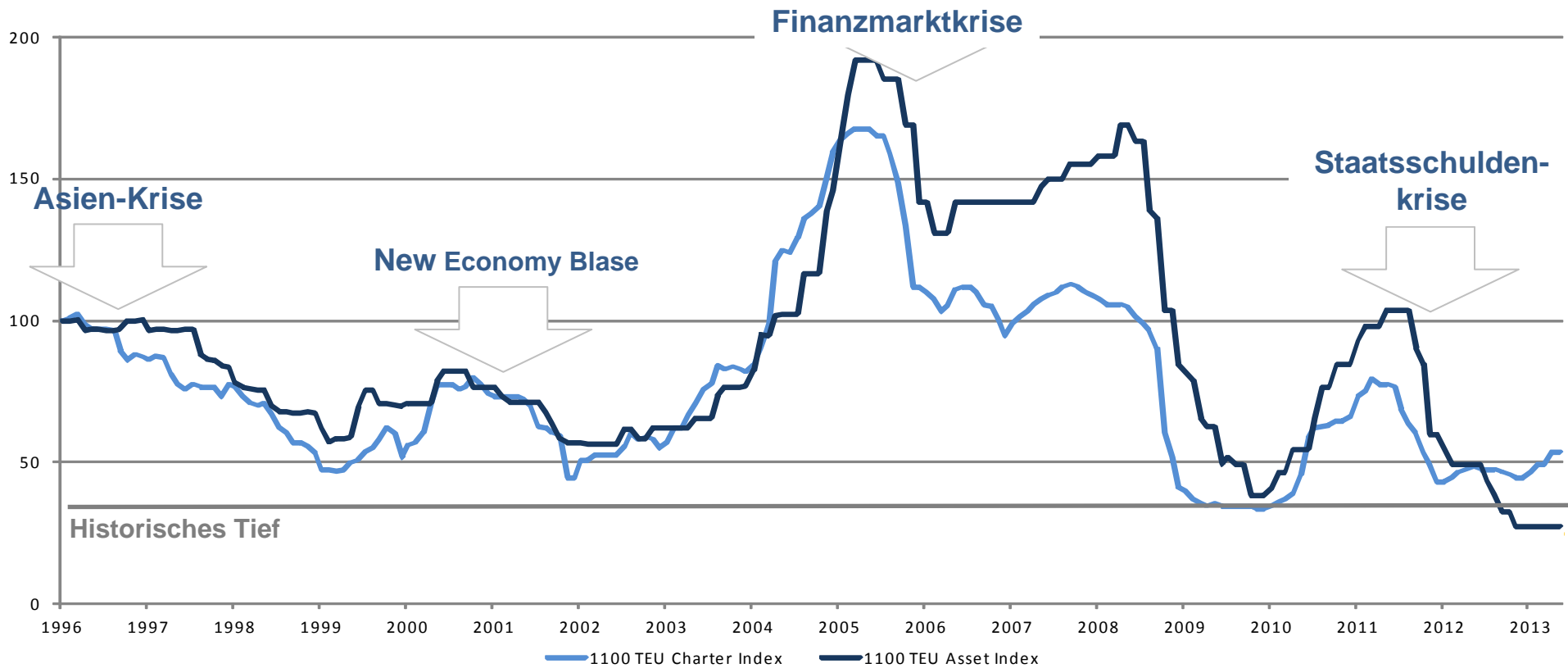
Quelle: Howe Robinson

Kapazitätsüberschuss in TEU

Trade	East/West	North/South	Other
2011	518.433	-220.626	-302.218
2012	657.722	-130.526	-367.429
2013	752.914	60.612	-268.353

- Der durch wachsende Schiffsgrößen bedingte Verdängungseffekt ist primär auf den Langstrecken zu beobachten
- Zunehmende Auswirkungen auf Feederverkehre, die nach und nach umstrukturiert werden.

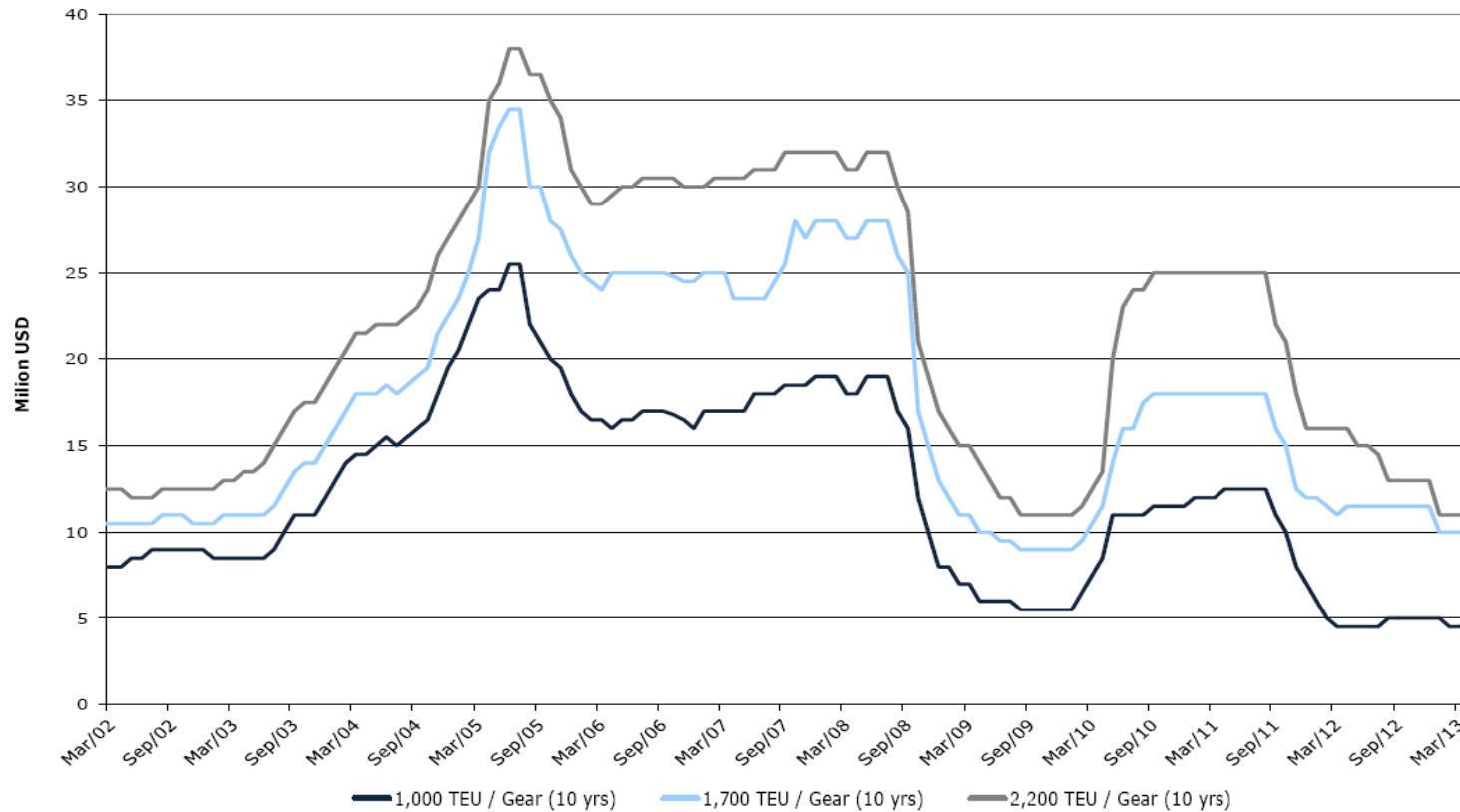
Containerschiffmarkt: Das aktuelle Marktniveau im gesamtwirtschaftlichen Kontext



- Mit Ausnahme der Jahre 2007-2008 besteht eine Korrelation von Asset-Preisen und Charterraten
- Für 2013 wird von Marktteilnehmern eine leichte Erholung der Charterraten und Assetwerten erwartet

Quelle: Clarksons Research

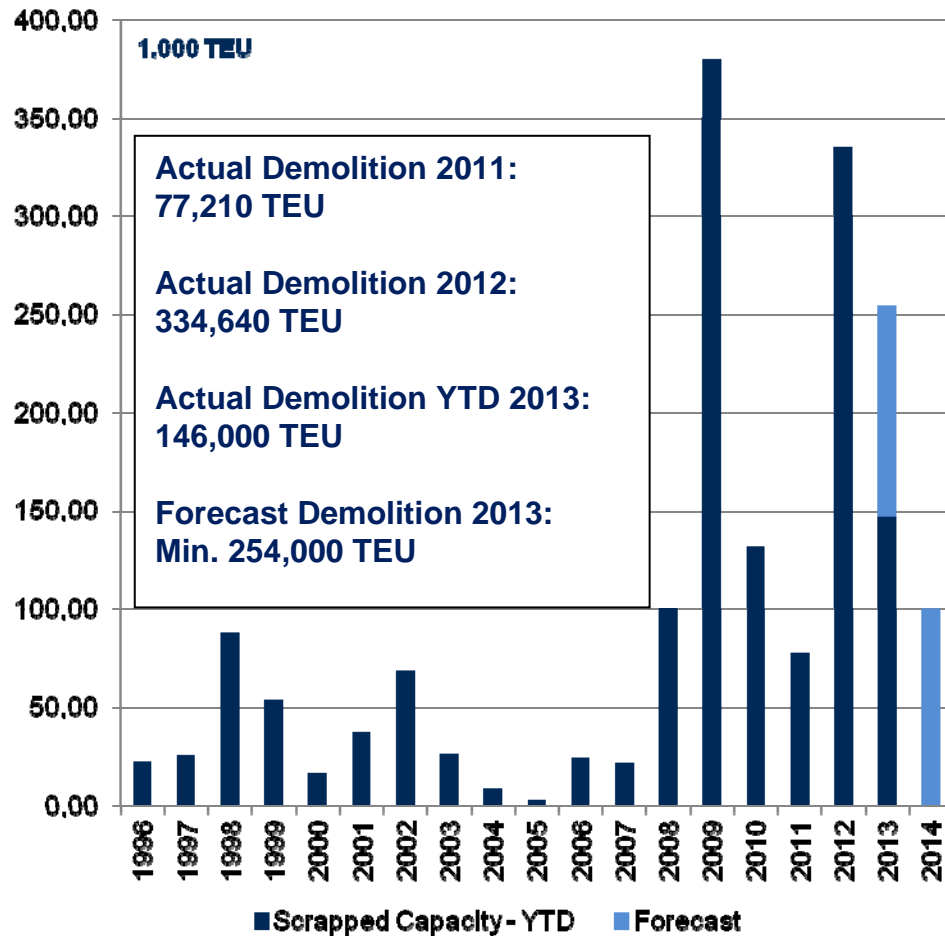
Schiffspreise (10-Jahre alte Feeder)



- Schwankungen in den Asset-Preisen waren in den letzten vier Jahren unüblich stark
- Bodenbildung scheint bei historischen Tiefstwerten erreicht ⇒ Aufholpotential ist derzeit groß

Quelle: Maersk Broker

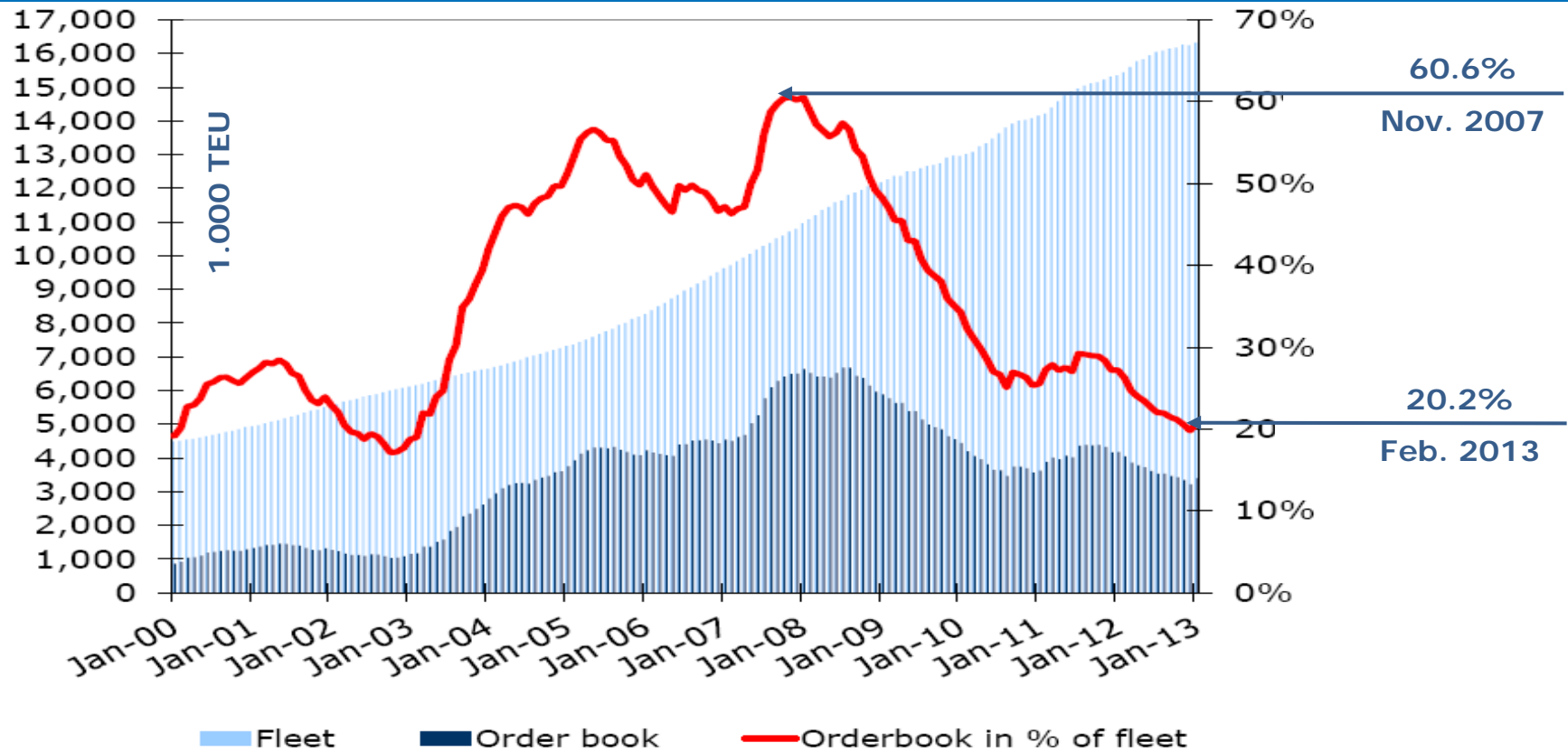
Verschrottung im Verlauf der Jahre



- Hohe Aktivität seit Ausbruch der Krise
- Verschrottungsaktivitäten bleiben auf einem hohen Niveau
- Die Krise seit 2008/09 hat gezeigt, dass der Markt schnell auf veränderte Rahmenbedingungen durch Verschrottung und verzögerte Ablieferung reagieren kann

Quelle: Maersk Broker, Clarksons Research

Containerschifffahrt: Anteil des Orderbuchs an der Gesamtflotte



- Inzwischen bewegt sich der Anteil des Orderbuchs an der Gesamtflotte auf dem Niveau von 2002/2003
- Nach dem Boom zwischen 2004 und 2007 ist eine Normalisierung der Verhältnisse abzusehen

Quelle: Maersk Broker

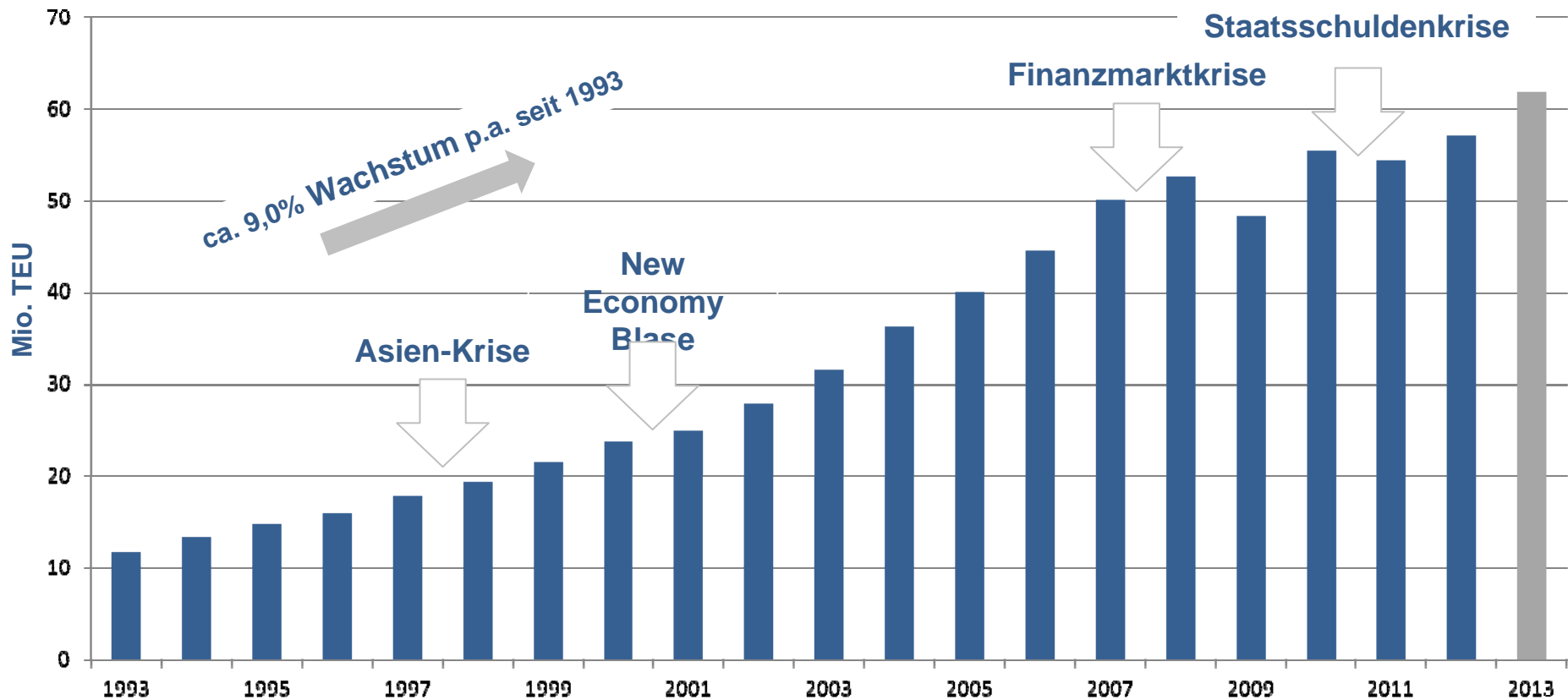
Containerschiffmarkt: Kapazitätsprognose

	2013								2014				2015	2016	2017
	Fleet 1/1	No. of vessels	Deliveries	Order book	Scrappings	Scrappings (ROY)	Fleet 31/12	Capacity Growth	Order book	Estimated Scrappings	Fleet 31/12	Capacity Growth	Order book	Order book	Order book
0-200 TEU	12	100	0	0	0	5	7	-41.7%	0	1	6	-14.3%	0.32	0	0
200-649 TEU	180	416	0	1	3	40	138	-22.3%	0	14	124	-10.1%	0	0	0
650-899 TEU	313	414	2	2	2	18	297	-5.1%	1	8	291	-2.2%	0	0	0
900-1,299 TEU	763	710	5	13	10	40	732	-4.1%	17	17	732	0.0%	10	0	0
1,300-1,999 TEU	1,192	725	14	49	35	65	1,155	-3.1%	22	18	1,159	0.4%	0	0	0
2,000-2,999 TEU	1,718	673	8	40	18	67	1,681	-2.1%	30	20	1,691	0.6%	16	0	0
3,000-3,949 TEU	1,013	291	18	110	65	15	1,060	4.7%	23	7	1,076	1.5%	45	11	0
3,950-5,199 TEU	3,375	751	59	197	13	4	3,613	7.1%	62	15	3,660	1.3%	35	5	0
5,200-6,999 TEU	2,652	437	47	99	0	0	2,799	5.5%	48	0	2,847	1.7%	34	0	0
7,000-8,999 TEU	2,193	268	108	162	0	0	2,463	12.3%	154	0	2,617	6.3%	25	0	0
9,000-10,999 TEU	1,052	110	45	191	0	0	1,289	22.5%	365	0	1,653	28.3%	93	9	0
11,000+ TEU	1,781	134	138	340	0	0	2,258	26.8%	542	0	2,800	24.0%	279	50	0
Total	16,244	5,029	444	1,204	146	254	17,492	7.7%	1,265	100	18,657	6.7%	537	76	0

- Kleine Größenklassen weisen einen negativen Kapazitätszuwachs auf
- Eine stark expandierende Mega-Carrier-Flotte steht einer stagnierenden Feeder-Flotte gegenüber
- Verschrottung auf hohem Niveau, weiterer Anstieg erwartet, insbesondere in den Sub-Panamax-Klassen

Quelle: Maersk Broker

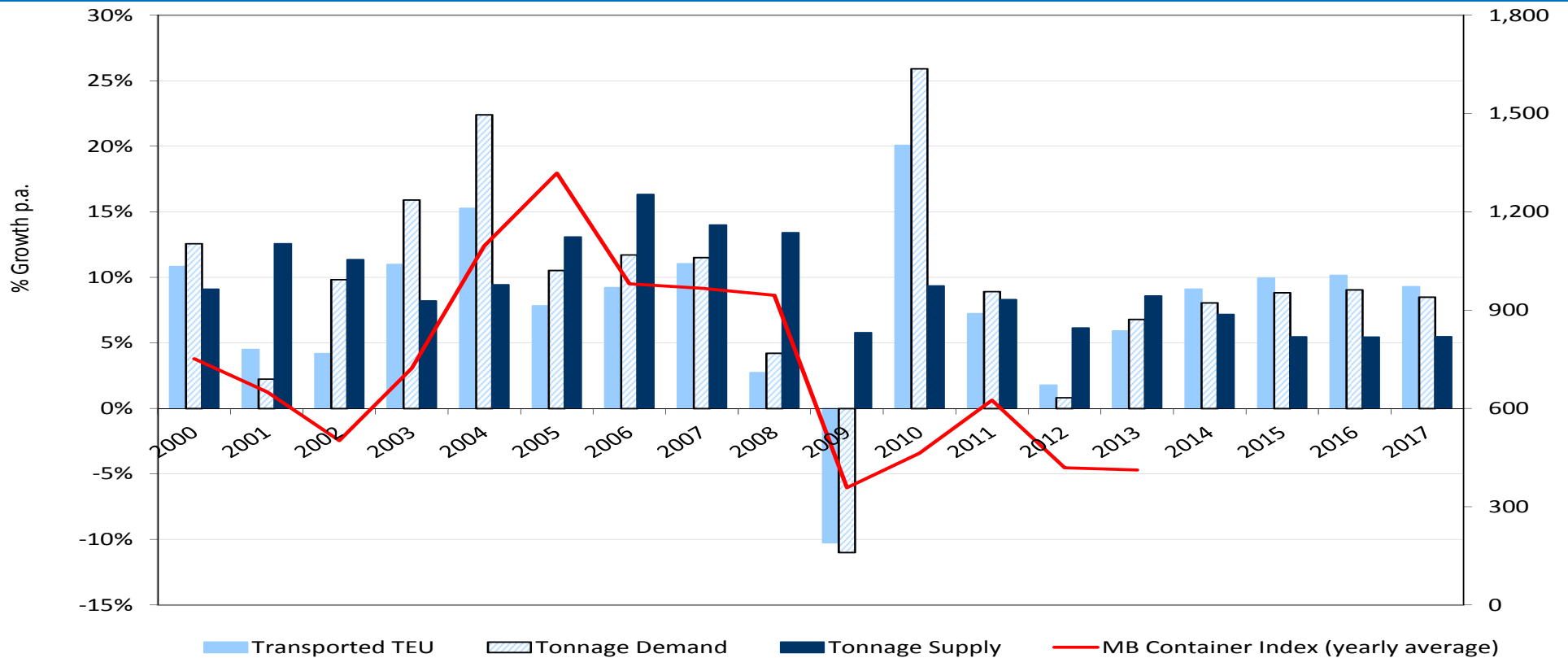
Containerschiffmarkt: Weltcontainerumschlag



- Das weltweite Wachstum des Containerumschlags zeigt einen Aufwärtstrend, der von Wirtschaftskrisen nur in geringem Umfang beeinflusst wird

Quelle: Hamburger Hafen, Clarksons Research

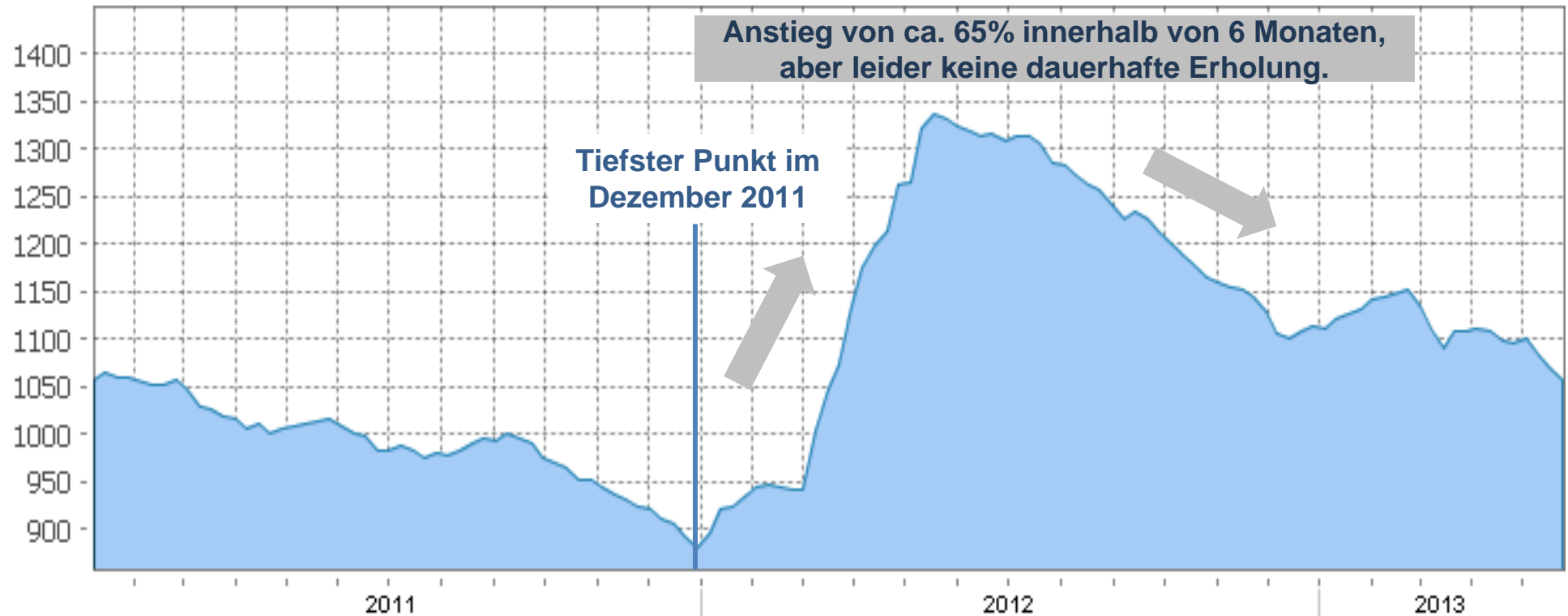
Containerschiffmarkt: Vergleich jährliches Angebots- und Nachfragewachstum



- Die Wachstumsrate der Containernachfrage ist höher als das Flottenwachstum
- Mittelfristig absorbiert dieser Trend die bestehenden Überkapazitäten und kann in einigen Segmenten sogar zu einem Nachfrageüberhang führen

Quelle: Maersk Broker

Containerschiffmarkt: Box-Raten (Shanghai Containerized Freight Index)



- Zuletzt war im Februar 2012 ein starker Anstieg der Box-Raten auf den Langstrecken zu beobachten
- In der Regel folgen die Charraten den Frachtraten und die Asset-Preise den Charraten
- Der Kampf um Marktanteile unter den großen Reedereien scheint vorerst beendet

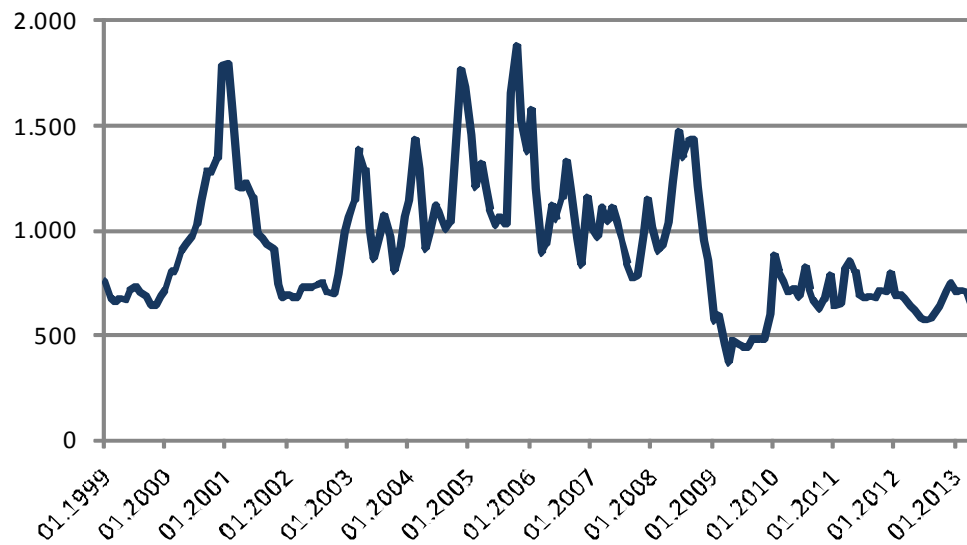
Quelle: Shanghai Shipping Exchange

Produkten-Tanker-Schifffahrt

Produktentankermarkt

- Politische Unruhen in der Suez-Region führen zu Verunsicherung an den Ölhandels- und Transportmärkten
- Piraterie ist weiterhin eine ernsthafte Bedrohung für die Schifffahrt
- Drastische Erhöhung der Bunkerkosten belastet die Einnahmen der Tanker

Baltic Exchange Clean Tanker Index

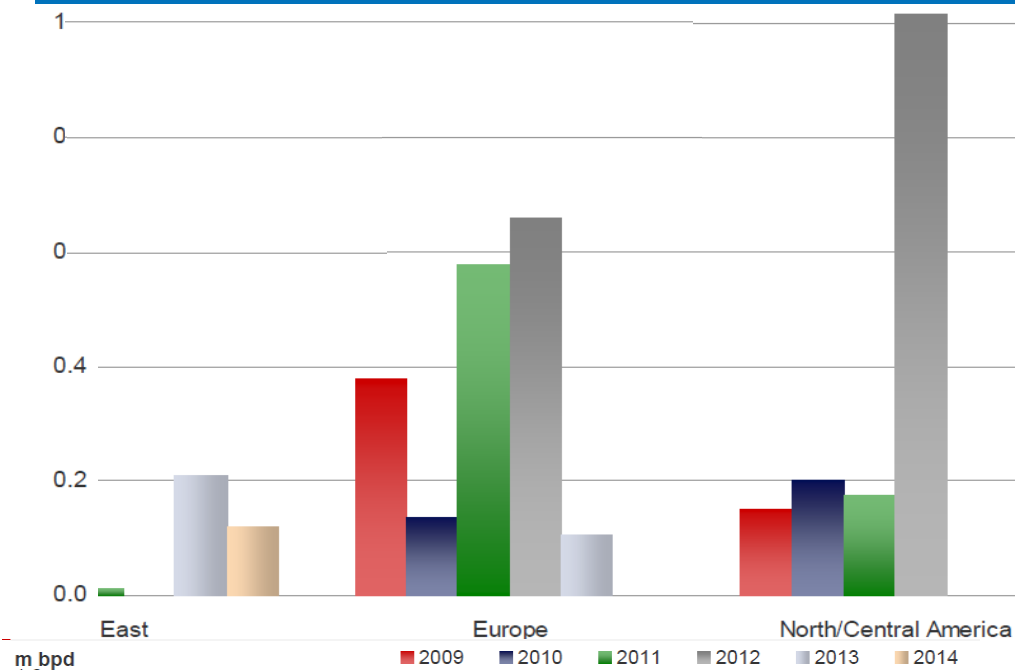


Quelle: Clarksons Research , IEA.

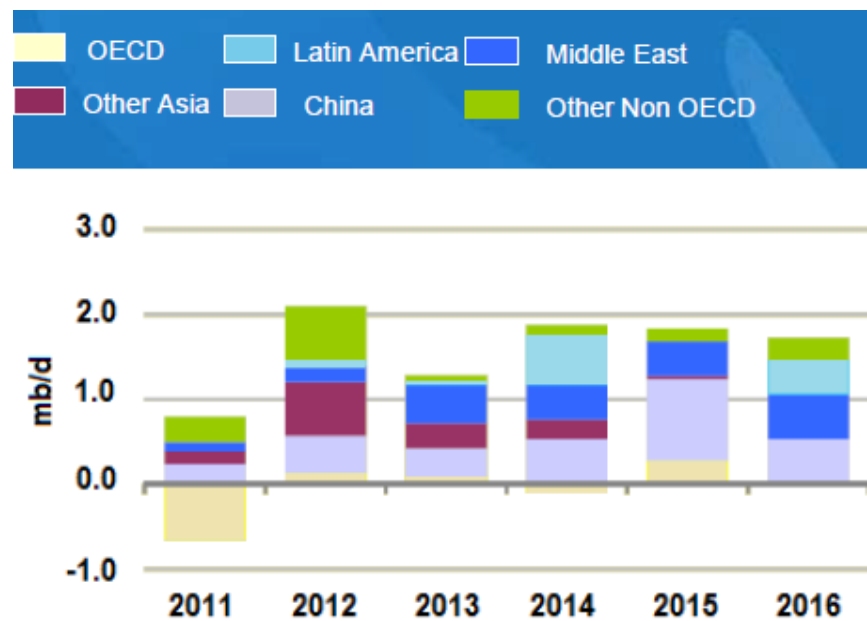
Produktentankermarkt: Die regionale Verschiebung der Raffineriekapazitäten

- Moderne, konkurrenzfähige Raffinerien im Mittleren Osten, Indien und China revolutionieren den Handel
- Produktentanker fahren heute weltweit, nicht mehr nur in regionalen Märkten
- Steigende Tonnenmeilennachfrage trifft auf eine gut ausgelastete Produktentanker Flotte

Raffinerieschließungen

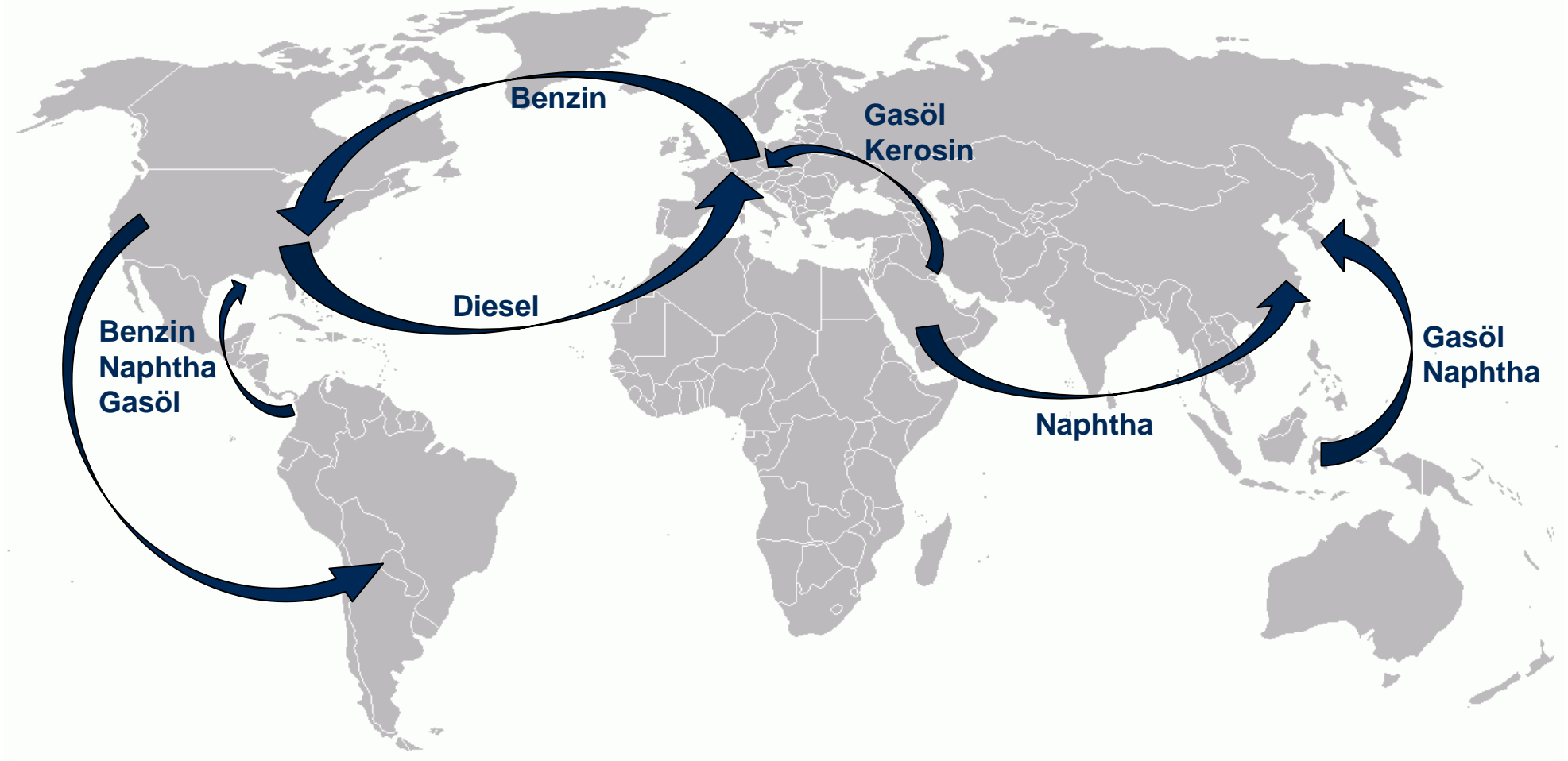


Raffinerieneubau



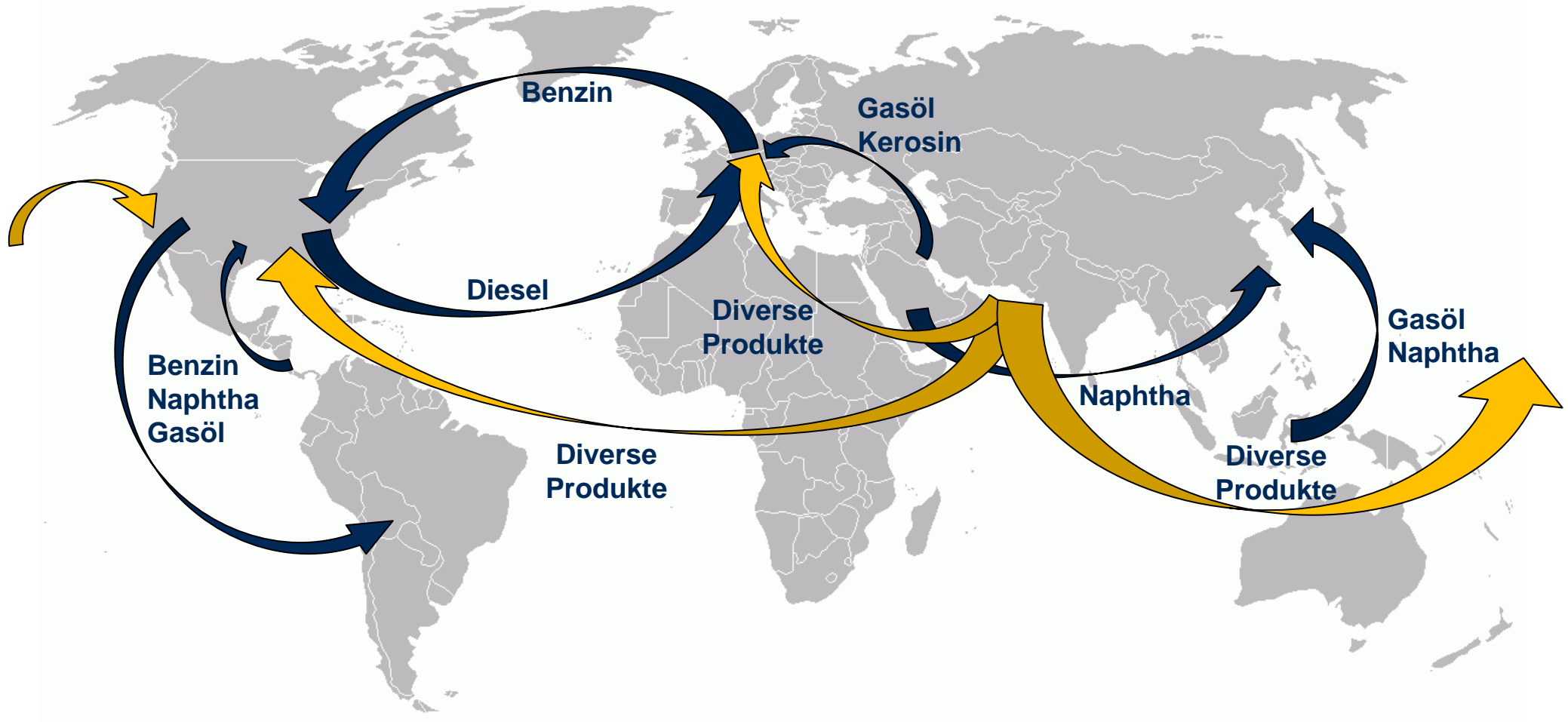
Quelle: ICAP Shipping, IEA

Produktentankermärkte früher : Klassisches Handelsmuster für Ölprodukte



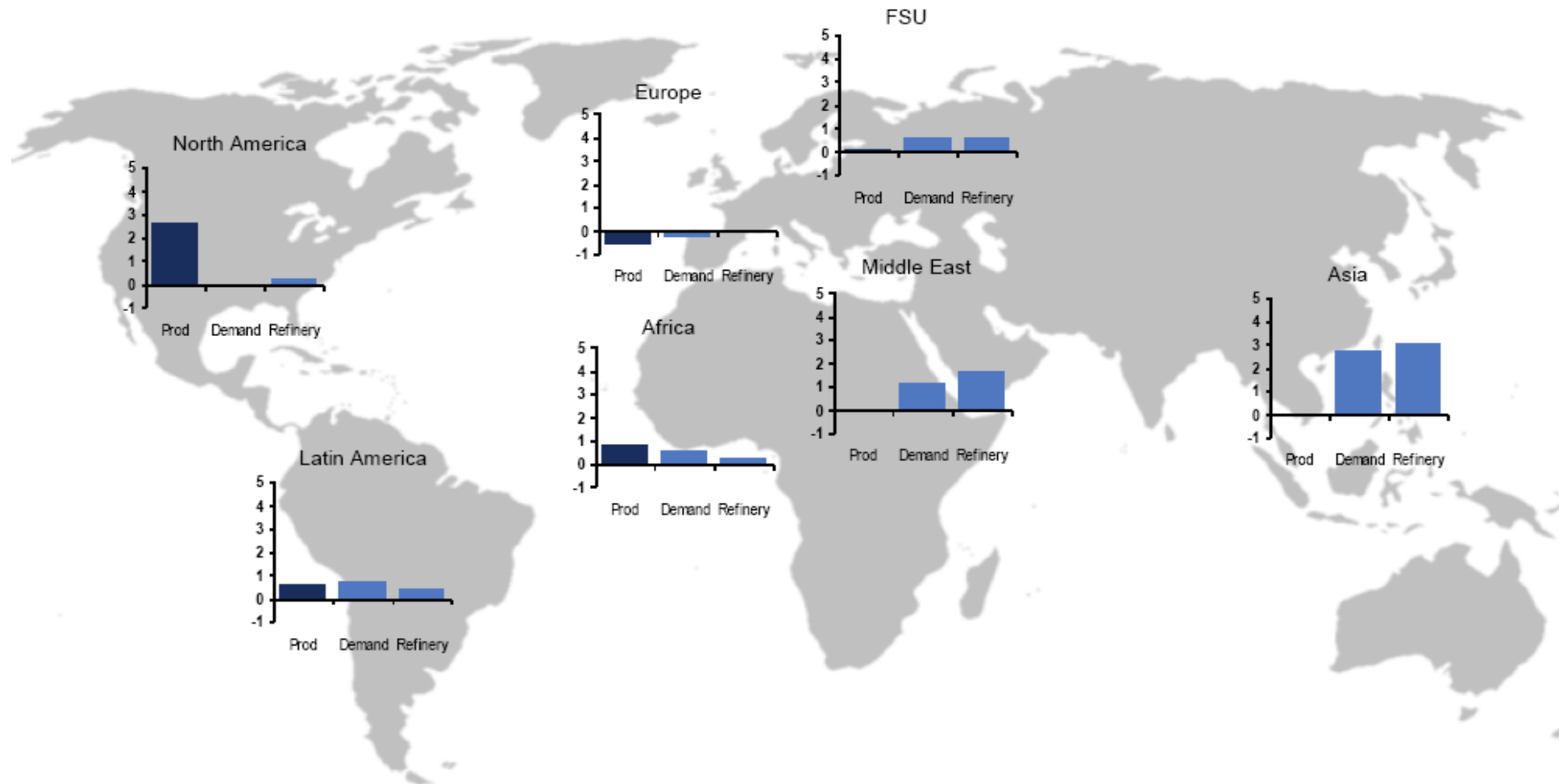
Quelle: Navios Shipping

Produktentankermärkte heute: Die Effekte neuer Raffineriekapazitäten auf den Produktenhandel



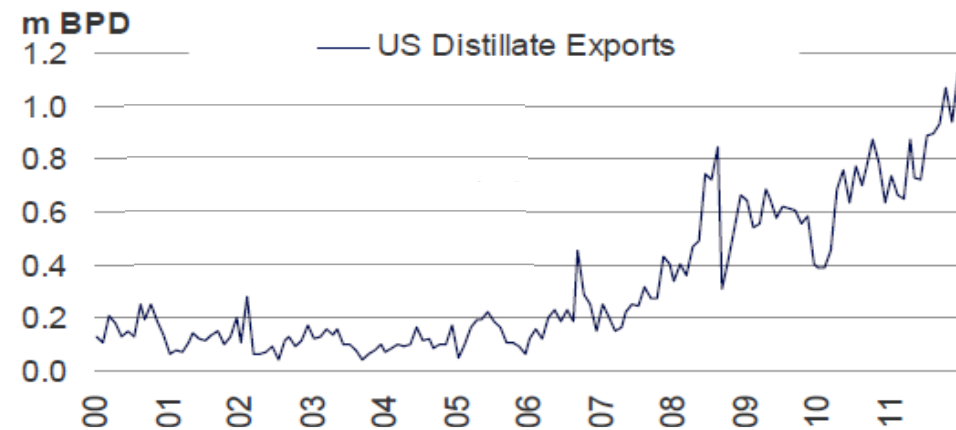
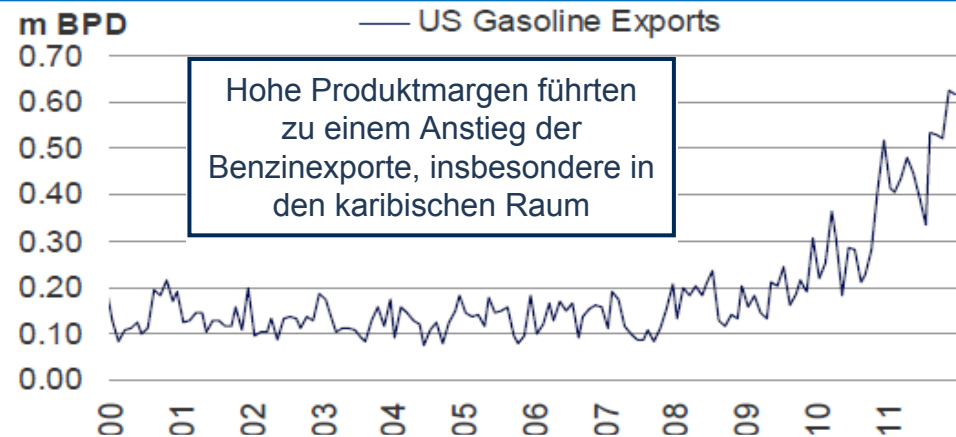
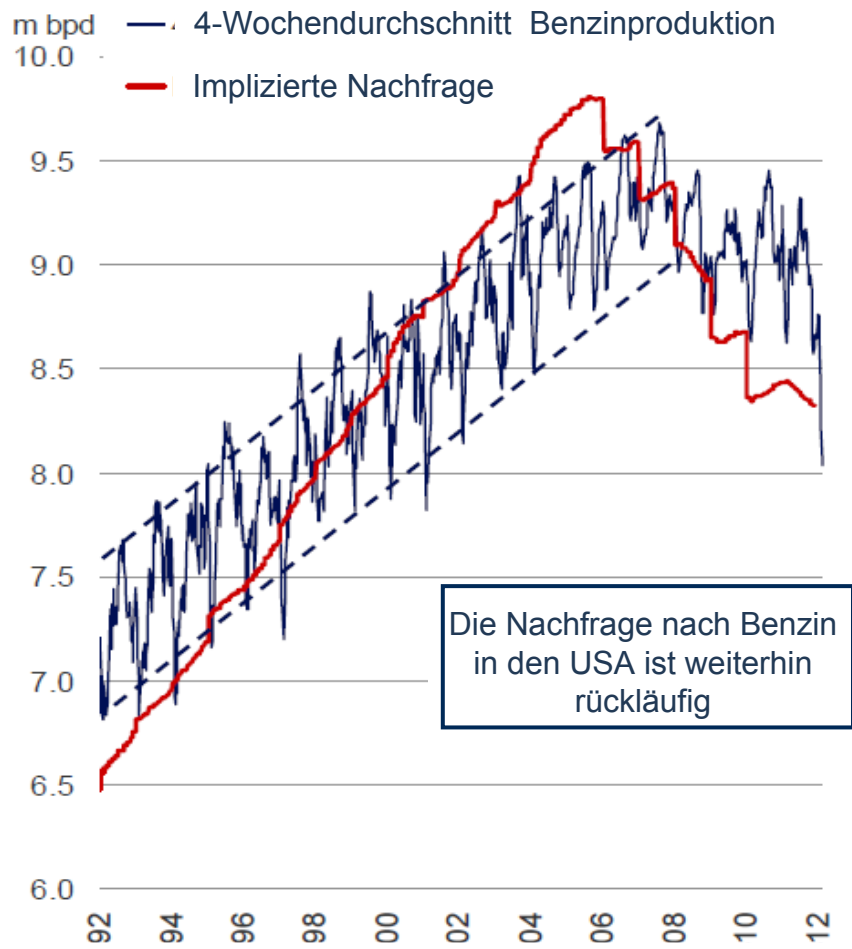
Quelle: Navios Shipping

Welt-Öl-Produktion, -Nachfrage und Raffineriekapazitäten 2012-2016



Quelle: Banchemo Costa

Der US-Markt im Wandel: Shale Oil und Shale Gas Boom



Quelle: ICAP Shipping

Flottenentwicklung Handysize (27-45k dwt)

	2013								2014				Order Book		
	Current Fleet	Delivered YTD	Scrapped YTD	Delivery Backlog from 2012	Deliveries ROY (scheduled)	Scrapping ROY (forecast)	Fleet end-year	Fleet Growth	Deliveries (scheduled)	Scrapping (forecast)	Fleet end-year (forecast)	Fleet Growth (forecast)	Deliveries 2015 (scheduled)	Deliveries 2016 (scheduled)	Current Order Book in % of the fleet
0-5,000 dwt	4,390	7	0	1	134	0	4,525	3.2%	1	0	4,526	0.0%	2	0	3.1%
5,001-10,000 dwt	1,529	5	2	0	108	222	1,415	-7.3%	14	9	1,420	0.4%	3	0	8.2%
10,001-15,000 dwt	663	1	0	0	17	33	647	-2.3%	3	0	650	0.5%	0	0	3.0%
15,001-20,000 dwt	542	1	3	0	24	39	527	-3.1%	3	3	527	0.0%	0	0	5.0%
20,001-25,000 dwt	93	0	0	1	2	9	87	-6.5%	1	0	88	1.1%	0	0	4.3%
Total ≤25,000 dwt	7,217	14	5	2	285	303	7,201	-0.1%	22	12	7,211	-0.1%	5	0	4.4%
25,001-40,000 dwt	679	0	2	0	15	30	664	-2.5%	8	22	650	-2.1%	3	4	4.4%
40,001-60,000 dwt	1,299	14	2	3	75	23	1,354	5.1%	90	19	1,425	5.2%	24	7	16.0%
60,001-80,000 dwt	339	0	0	1	11	3	348	2.7%	6	2	352	1.1%	0	0	5.3%
80,001+ dwt	231	3	0	0	5	4	232	1.8%	7	4	235	1.3%	0	0	5.2%
Total >25,000 dwt	2,548	17	4	4	106	60	2,598	2.5%	111	47	2,662	2.5%	27	11	10.5%

- Kleine Größenklassen (Handysize 25-45k dwt) weisen einen negativen Kapazitätswachstum auf
- Verschrottungen in diesem Segment auf hohem Niveau, weiterer Anstieg für 2013 erwartet
- 2014 wird ebenfalls ein negatives Flottenwachstum erwartet

Quelle: Maersk Broker

Flottenentwicklung Medium Range Tanker (45-55k dwt)

	2013								2014				Order Book		
	Current Fleet	Delivered YTD	Scrapped YTD	Delivery Backlog from 2012	Deliveries ROY (scheduled)	Scrapping ROY (forecast)	Fleet end-year	Fleet Growth	Deliveries (scheduled)	Scrapping (forecast)	Fleet end-year (forecast)	Fleet Growth (forecast)	Deliveries 2015 (scheduled)	Deliveries 2016 (scheduled)	Current Order Book in % of the fleet
0-5,000 dwt	4,390	7	0	1	134	0	4,525	3.2%	1	0	4,526	0.0%	2	0	3.1%
5,001-10,000 dwt	1,529	5	2	0	108	222	1,415	-7.3%	14	9	1,420	0.4%	3	0	8.2%
10,001-15,000 dwt	663	1	0	0	17	33	647	-2.3%	3	0	650	0.5%	0	0	3.0%
15,001-20,000 dwt	542	1	3	0	24	39	527	-3.1%	3	3	527	0.0%	0	0	5.0%
20,001-25,000 dwt	93	0	0	1	2	9	87	-6.5%	1	0	88	1.1%	0	0	4.3%
Total ≤25,000 dwt	7,217	14	5	2	285	303	7,201	-0.1%	22	12	7,211	0.1%	5	0	4.4%
25,001-40,000 dwt	679	0	2	0	15	30	664	-2.5%	8	22	650	-2.1%	3	4	4.4%
40,001-60,000 dwt	1,299	14	2	3	75	23	1,354	5.1%	90	19	1,425	5.2%	24	7	16.0%
60,001-80,000 dwt	339	0	0	1	11	3	348	2.7%	6	2	352	1.1%	0	0	5.3%
80,001+ dwt	231	3	0	0	5	4	232	1.8%	7	4	235	1.3%	0	0	5.2%
Total >25,000 dwt	2,548	17	4	4	106	60	2,598	2.5%	111	47	2,662	2.5%	27	11	10.5%

- Medium Range Tanker mit Kapazitätswachstum von 5,1 % in 2013
- Stabiles Flottenwachstum von 5.2% in 2014 erwartet

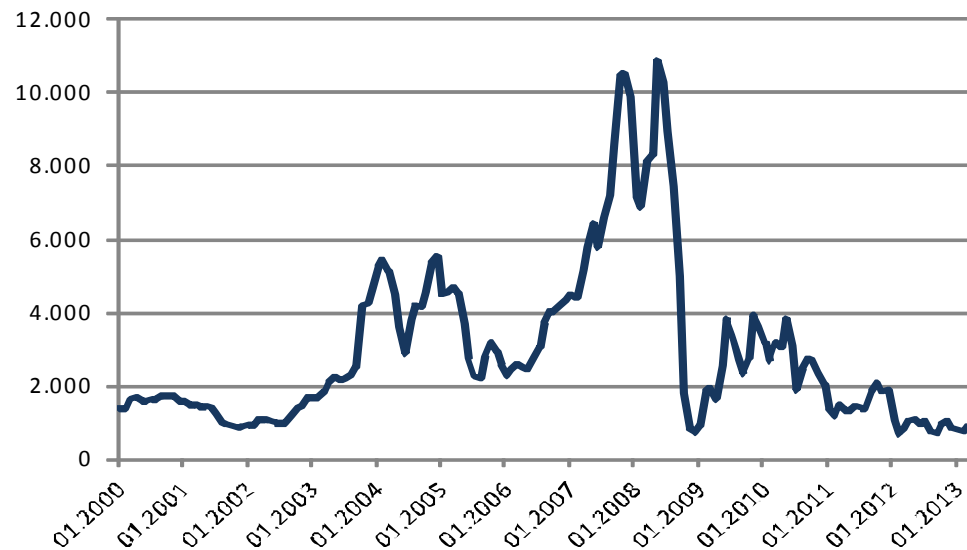
Quelle: Maersk Broker

Bulk-Schifffahrt

Dry-Bulk Markt

- 2012 war wieder ein schweres Jahr für Reeder
- 2013 nicht wesentlich besser, die Charraten sind unbefriedigend
- Es wird eine Weile dauern, bis die Tonnageflut abgebaut ist.
- Aber der Boden ist erreicht worden.

Baltic Exchange Dry Index



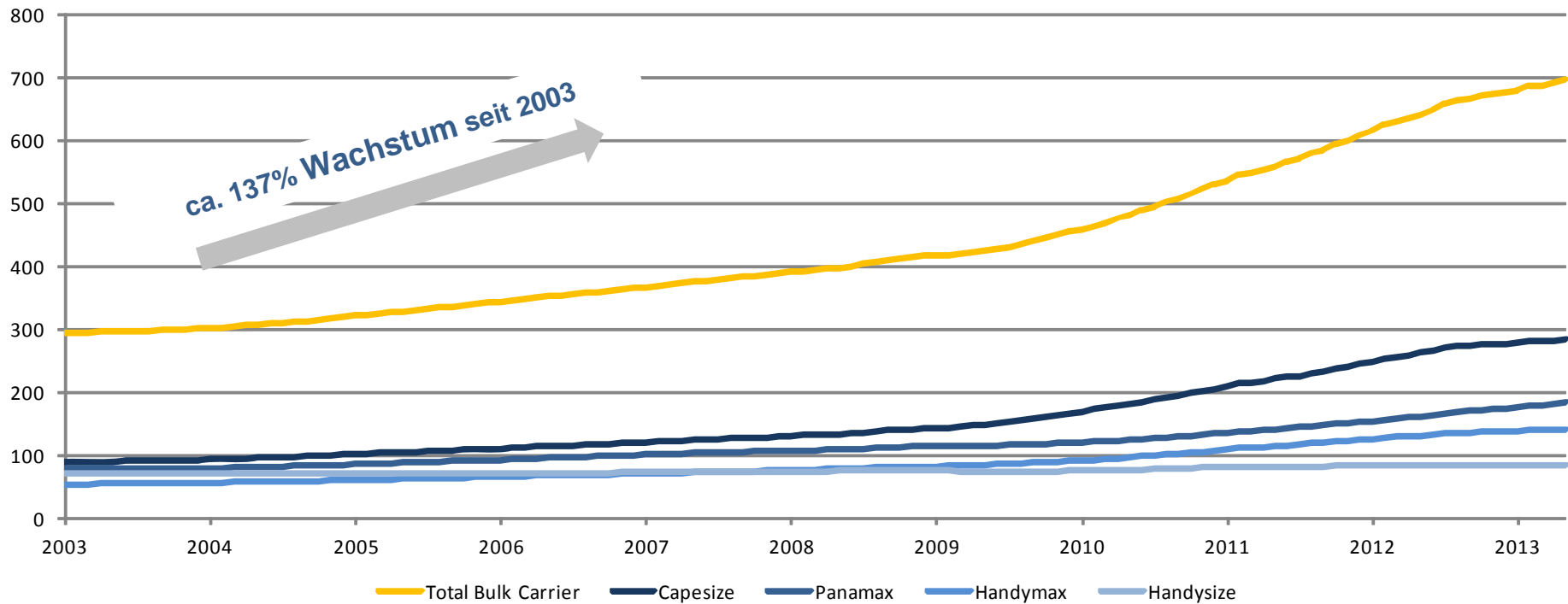
Quelle: Clarksons Research , IEA.

Orderbuch

- Bulker Flotte: 9.490 Einheiten mit einer Größe von über 20.000 dwt.
- Das Orderbuch für Bulk Carrier umfasst 1.522 Einheiten
- Erneut hohe Verschrottungsaktivitäten mit 217 Einheiten bis Juni 2013

Orderbook in % of Fleet, per Segment - No. of Vessels				Orderbook in % of Fleet, per Segment - Capacity			
Fleet >20,000 dwt	Current Orderbook	Current Fleet	Orderbook in % of Fleet	Fleet >20,000 dwt	Current Orderbook	Current Fleet	Orderbook in % of Fleet
20-39,999 dwt	425	2,927	14.5%	20-39,999 dwt	14,228,450	88,548,179	16.1%
40-49,999 dwt	67	900	7.4%	40-49,999 dwt	3,179,303	40,800,068	7.8%
50-59,999 dwt	253	1,818	13.9%	50-59,999 dwt	14,086,703	100,689,771	14.0%
60-84,999 dwt	530	1,963	27.0%	60-84,999 dwt	40,151,329	146,807,465	27.3%
85-99,999 dwt	50	360	13.9%	85-99,999 dwt	4,672,800	33,155,027	14.1%
100-129,999 dwt	20	119	16.8%	100-129,999 dwt	2,250,600	13,548,008	16.6%
130-219,999 dwt	144	1,218	11.8%	130-219,999 dwt	27,619,656	215,718,107	12.8%
220,000+ dwt	33	185	17.8%	220,000+ dwt	10,223,360	53,553,291	19.1%
Total Fleet	1,522	9,490	16.0%	Total Fleet	116,412,201	692,819,916	16.8%

Flottenentwicklung - in Mio. DWT



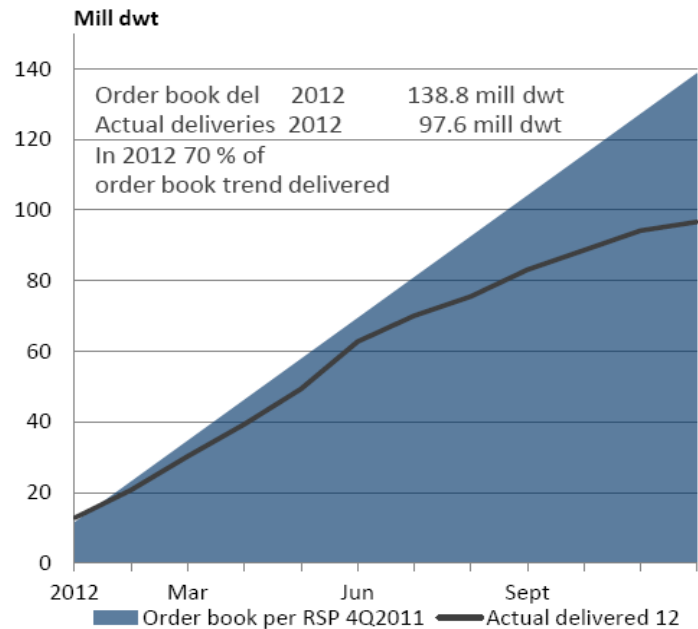
- Bulker Flotte im Mai 2013: 696,83 Mio. dwt
- In den letzten 10 Jahren erfolgte ein Flottenwachstum von ca. 137%.

Quelle: Clarksons Research

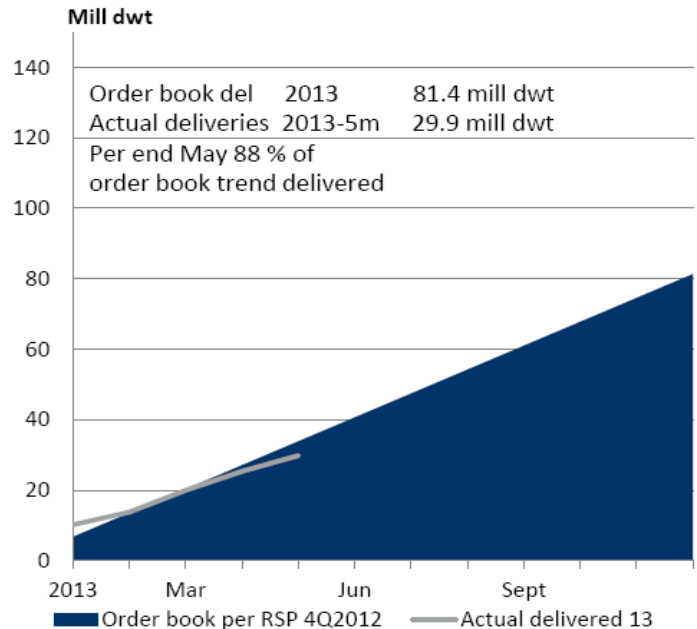
Verspätete Ablieferungen, Slippage

- Die nach wie vor angespannte Marktlage ist in erster Linie auf ein Überangebot von Tonnage zurückzuführen.
- Trotz hoher Anzahl von Stornierungen, Abwrackungen und Verschiebung von Neubauten übersteigt das Tonnageangebot noch immer die Nachfrage
- Tatsächliche Ablieferungen jedoch deutlich unter den Erwartungen, erwartetes Wachstum bei rund 10-12%

Prognostizierte und tatsächliche Fertigstellungen 2012

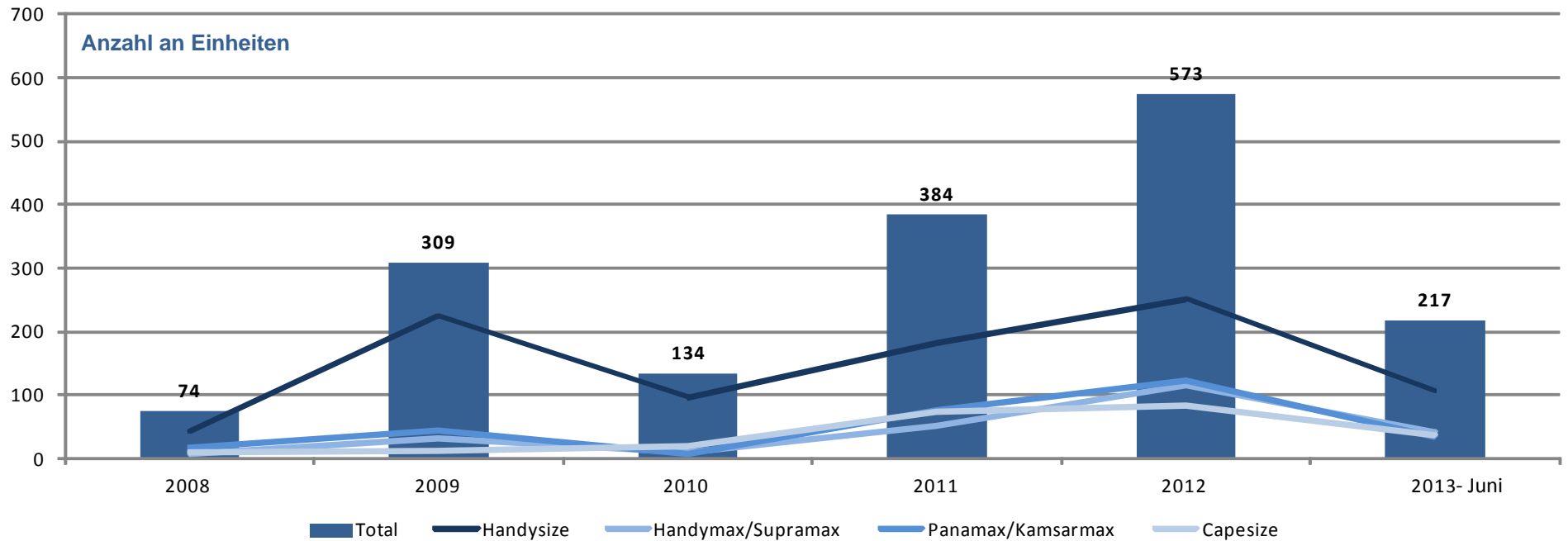


Prognostizierte und tatsächliche Fertigstellungen 2013



Quelle: RS Platou

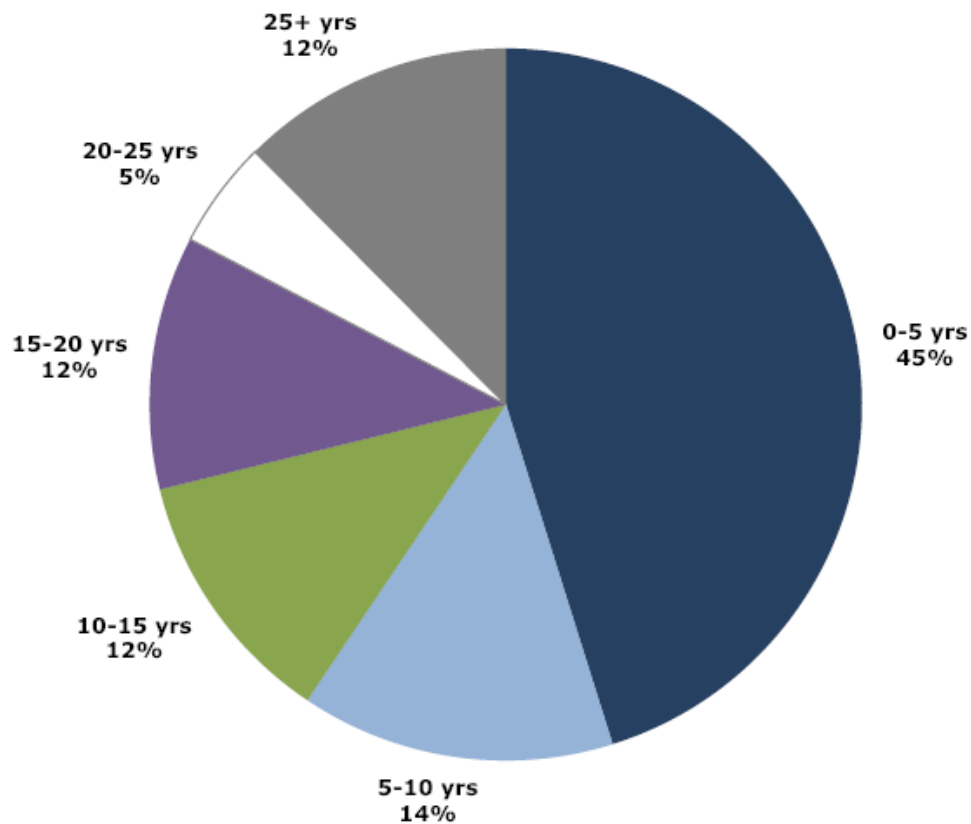
Verschrottung



- Hohes Verschrottungsniveau seit Beginn der Krise mit durchschnittlich 282 Einheiten p.a. seit 2008
- Stärkstes Verschrottungsniveau im Handysize Segment mit 251 Einheiten im Jahr 2012
- Auch 2013 wird eine hohe Verschrottungsaktivität erwartet mit derzeit 217 Einheiten (Juni 2013)

Quelle: Maersk Broker, Seasure Green Report

Altersprofil



- 12% der Gesamtflotte ist ≥ 25 Jahre
- Ca. 17% der Flotte ist ≥ 20 Jahre
- Das Durchschnittsalter der Gesamtflotte beträgt ca. 10,3 Jahre
- Bei konsequenter Abwrackung von alt-Tonnage kann das Orderbuch vollständig kompensiert werden.
- Die große Frage bleibt: welchen Wahrheitsgehalt hat das Orderbuch?

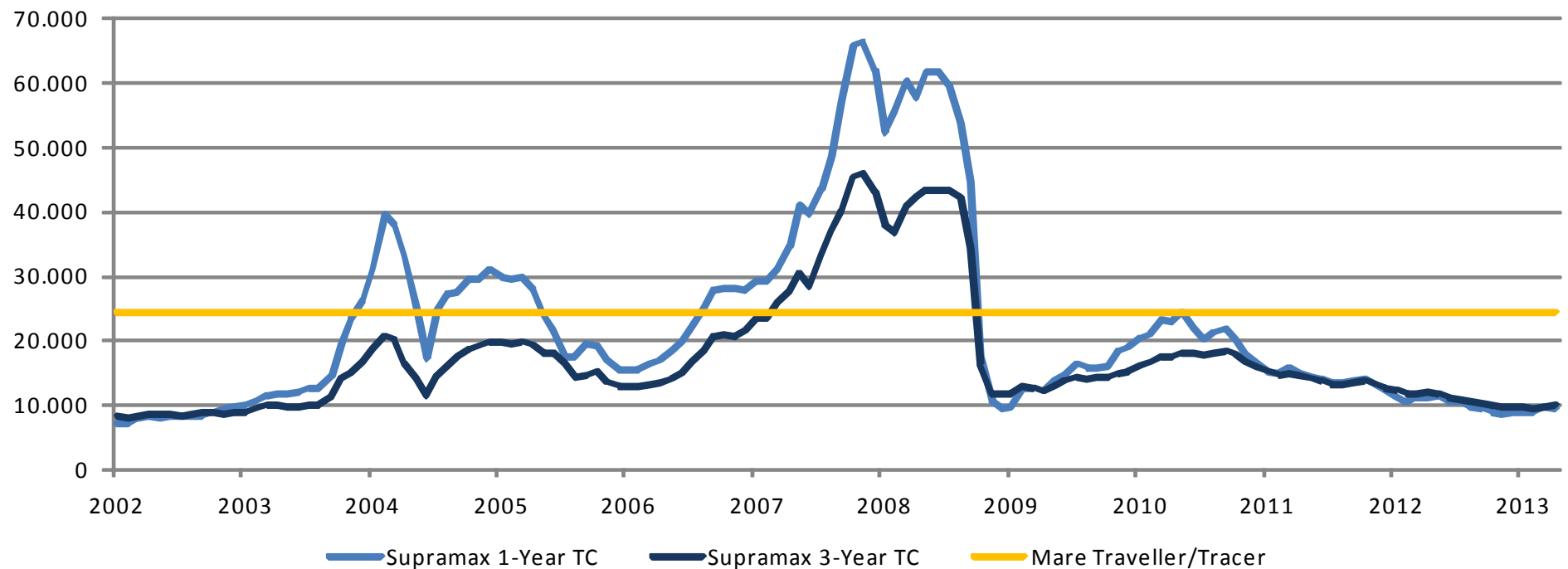
Entwicklung der Indikatoren

- Das aktuelle Tonnageangebot stellt unverändert eine Belastung dar, die die folgenden – grundsätzlich robusten – Nachfrageindikatoren derzeit noch überkompensiert

■ Chinesische Eisenerzimporte 2012:	745 Mio.	Tonnen (+8,5%)
■ Chinesische Eisenerzimporte Q1 2013:	187 Mio.	Tonnen (-0,4%)
■ Chinesische Stahlproduktion 2012:	708,8 Mio.	Tonnen (+3,7%)
■ Chinesische Stahlproduktion Q1 2013:	66,3 Mio.	Tonnen (+7,7%)
■ Chinesische Kohleimporte 2012:	289 Mio.	Tonnen (+29,6%)
■ Chinesische Eisenerzproduktion 2012:	1,2 Mrd.	Tonnen (+1,0%)
■ Chinesische Stahlexporte 2012:	55,8 Mio.	Tonnen (+14%)
■ Chinesische Stahlexporte Q1 2013:	14,44 Mio.	Tonnen in (+18.9%)

Marenave Flotte

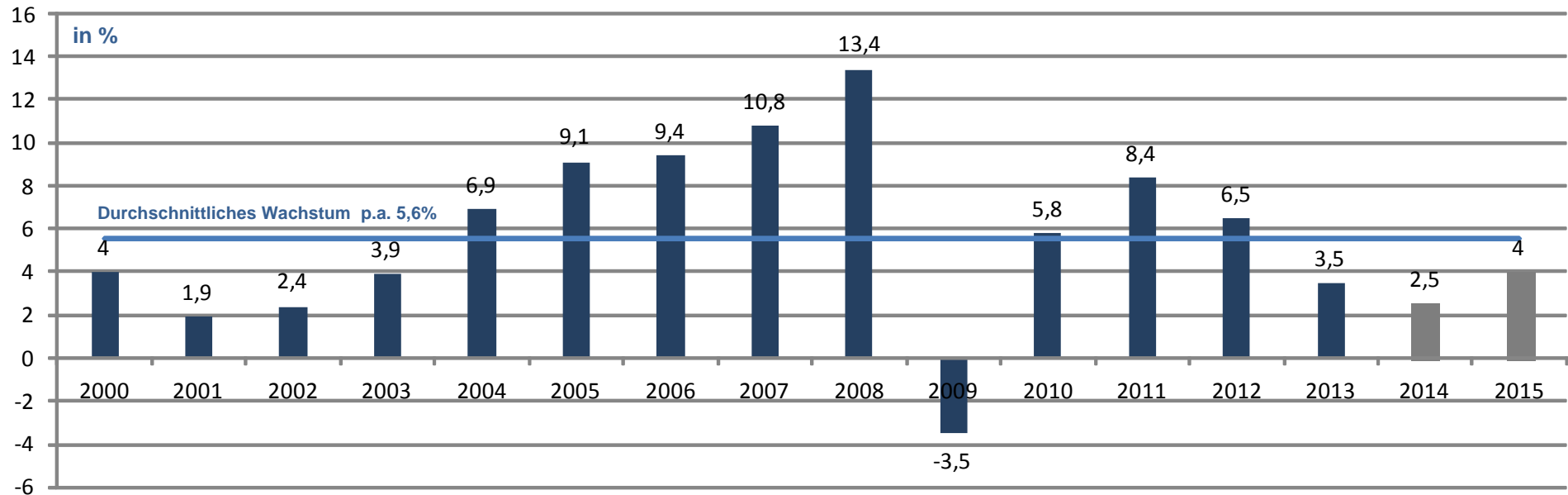
- Die Marenave Bulker profitieren von den mit langem Vorlauf abgeschlossenenen, langfristigen Charterverträgen mit erstklassigen Charterern
- Periodische Staffelung der Laufzeiten ermöglicht Entzerrung hinsichtlich der Anschlussbeschäftigung



Quelle: Clarksons Research

Car Carrier

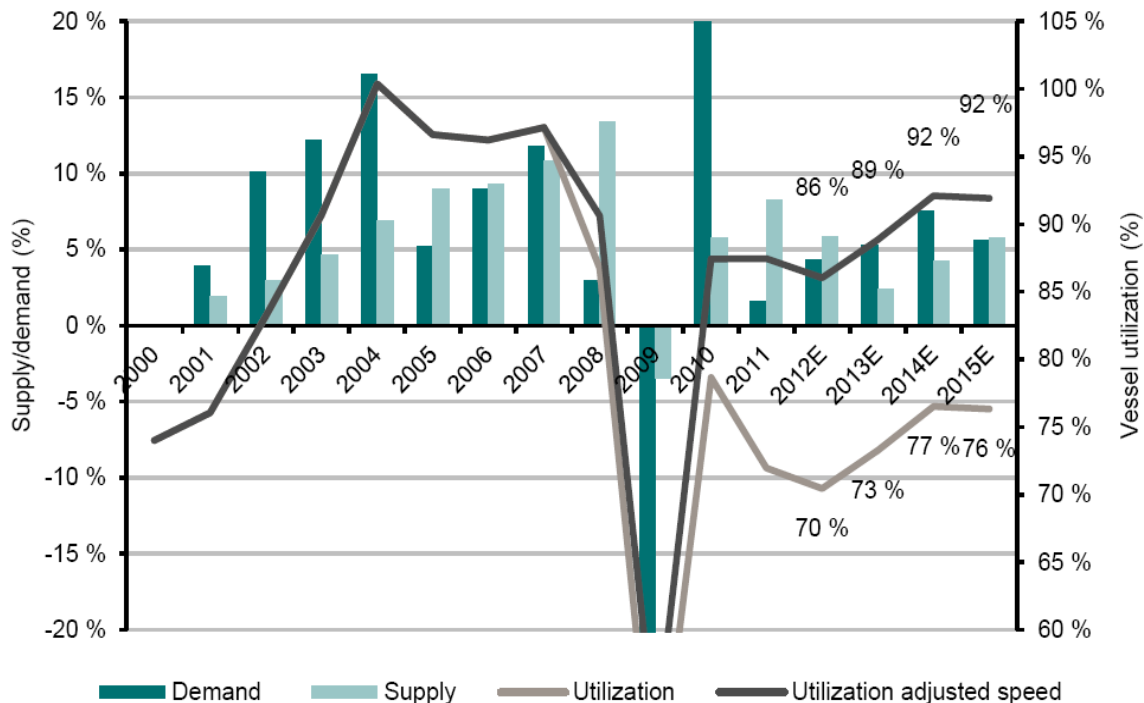
Flottenwachstum 2000 - 2015



- Der oligopolistisch geprägte Car Carrier Markt kann relativ rasch auf Veränderungen in der Nachfrage reagieren
- Anstieg Verschrottung von nur 18.000 CEU in 2008 auf Rekordniveau von 419.000 CEU in 2009.
- Moderates Wachstum in den kommenden Jahren erwartet
- Anteil des Orderbuchs an der Gesamtflotte derzeit bei 8.4 %

Quelle: RS Platou, DNB Markets

Entwicklung Nachfrage und Angebot nach Autotransportern 2000-2015



- Derzeit herrscht auf dem Markt für Autotransporter ein Nachfrageüberschuss
- Balance zwischen Angebot und Nachfrage für 2015 erwartet
- Erwartete Auslastung bei angepasster Geschwindigkeit (von durchschnittlich 21kn in 2008 auf derzeit 17kn)
 - 2013: ca. 89%
 - 2013: ca. 92%

- Aktuelle Marktverhältnisse haben nur mittelbaren Einfluss auf die Ertragslage, da „Bare-Boat-Charter“ mit fester Tagesrate von USD 32.150 (keine Opex) bis März 2019 an Höegh Autoliners besteht.
- Schuldenfreies Schiff im Jahr 2019 mit bis dahin jährlichen Liquiditätsüberschüssen von > USD 3,5 Millionen
- Höegh Autoliners (Großaktionär: Maersk) verlässlicher Vertragspartner mit guter Marktstellung








Quelle: DNB Markets, Höegh Autoliners

Schiffsfinanzierung

Schiffsfinanzierung – seit 2008 in der Krise

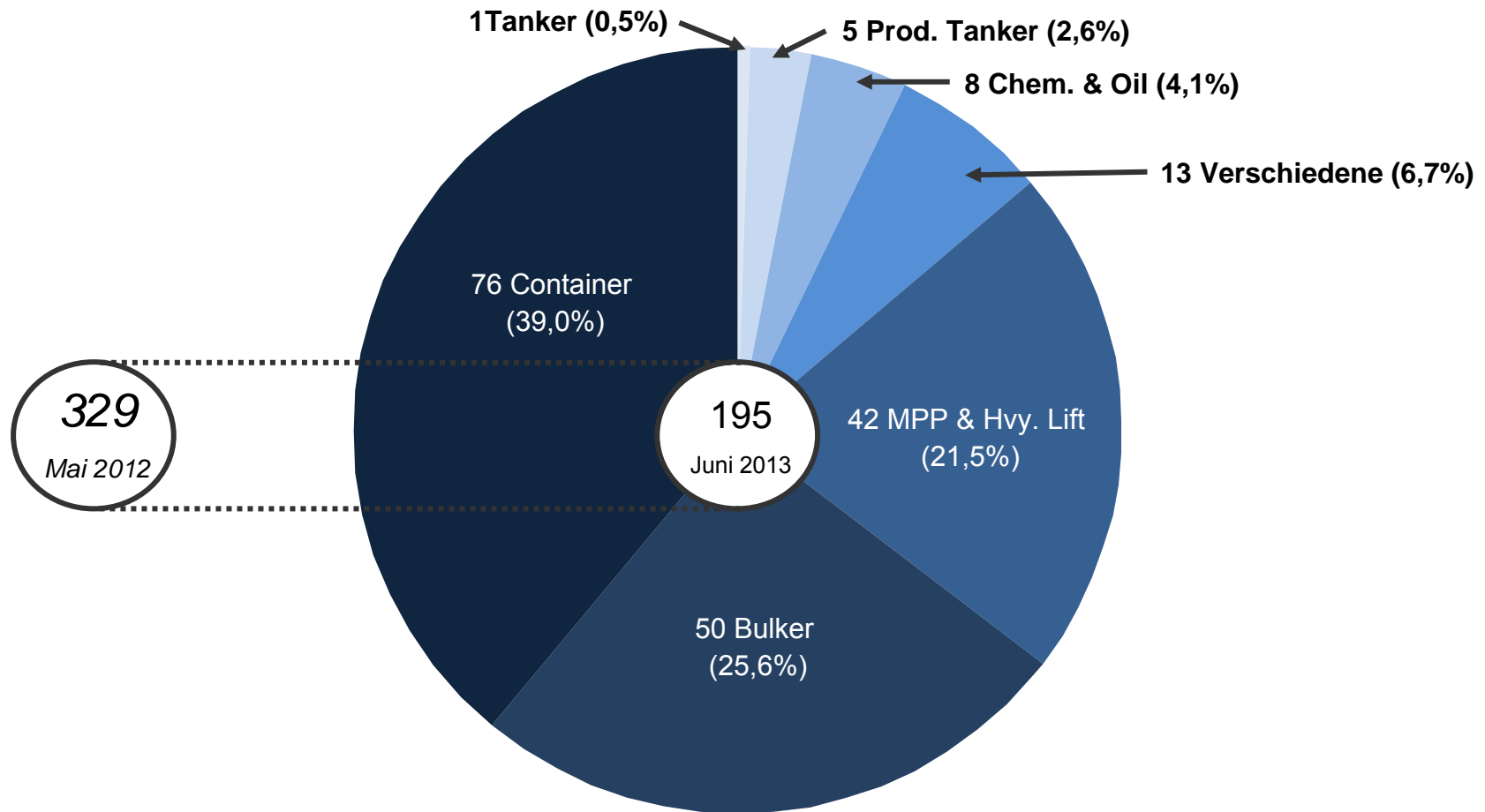
	Vor der Krise	Heute
Banken	<ul style="list-style-type: none"> Große Mengen an frei verfügbarer Liquidität Minimal-Margen und attraktive Vertragsbedingungen (Covenants), um Marktanteile zu gewinnen Geringe Risikowahrnehmung 	<ul style="list-style-type: none"> Weltweit stellen Banken die Werthaltigkeit ihrer Schifffahrtsportfolios infrage. Fokus auf Bestandsmanagement, wenig Spielraum für Neugeschäft (Basel III) Konsolidierung
Kapitalmarkt	<ul style="list-style-type: none"> Reedereien hatten diverse Optionen, Kapital aufzutreiben, darunter IPOs, SPACs und Master Limited Partnerships Mehr als 50 Schifffahrts IPOs zwischen 2004 und 2007 erzielten insgesamt über US\$10 Mrd. Hohes Interesse an Schifffahrtsinvestitionen 	<ul style="list-style-type: none"> Volatile Kapitalmärkte Zunehmende Regulierung Keine IPO Aktivitäten Kapitalerhöhungen möglich Risikoaversion
Privater Kapitalmarkt	<ul style="list-style-type: none"> Einfacher Zugang zu Kapital aus traditionellen wie auch neuen Quellen Traditionelle Quellen sind u.a. KG-Häuser, welche zwischen 2003 und 2007 mehr als €14 Mrd. investierten Institutionelle Investoren treten als neue Geldgeber auf 	<ul style="list-style-type: none"> Deutscher KG-Markt nicht mehr existent Über 400 KG Insolvenzen erwartet Zurückhaltung bei institutionellen Investoren Risikoaversion Investoren handeln prozyklisch
	<p>Am Markt sind viele Kapitalgeber aktiv, Reedereien haben eine Fülle von Optionen</p>	<p>Der Zugang zu Kapital ist erheblich erschwert, nur „Distress Investoren“ aktiv</p>

Die Marenave ist eine der wenigen Reedereien mit Zukunftspotenzial

- Kapitalmarktfähig seit 2006 
- Markt Know-How und Markt-Zugang 
- Qualifiziertes Management für Schiffsbetrieb und Finanzen 
- Transparente Organisationsstrukturen 
- Unabhängiger und qualifizierter Aufsichtsrat 
- Corporate Governance 
- Höheres Eigenkapital und etablierter Zugang zu alternativen
Kapitalquellen 

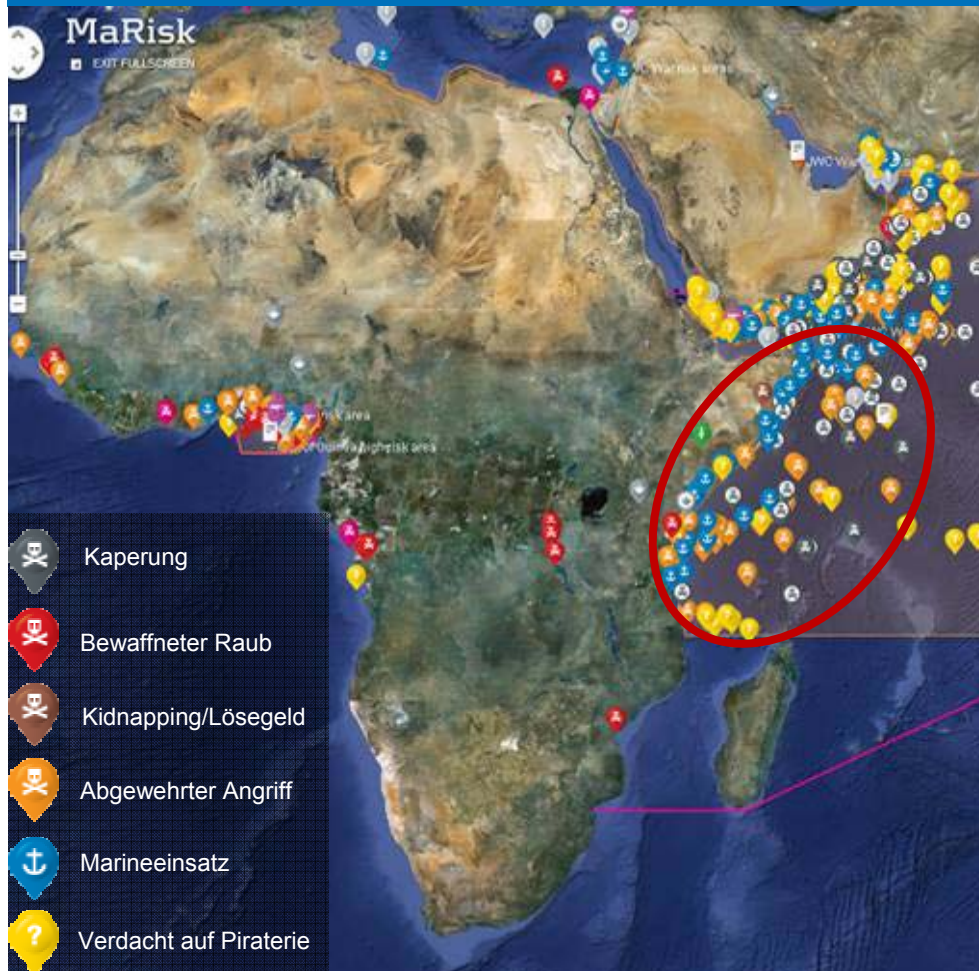
1. Einleitung
2. Das Marktumfeld
3. **Aktuelle Themen**
4. Der Kursverlauf
5. Jahresabschluss 2012
6. Zum Q1-2013
7. Finanzierungsstatus
8. Marktchancen

Das Orderbuch Deutscher Reedereien schrumpft weiter...



Quelle: Clarksons Research

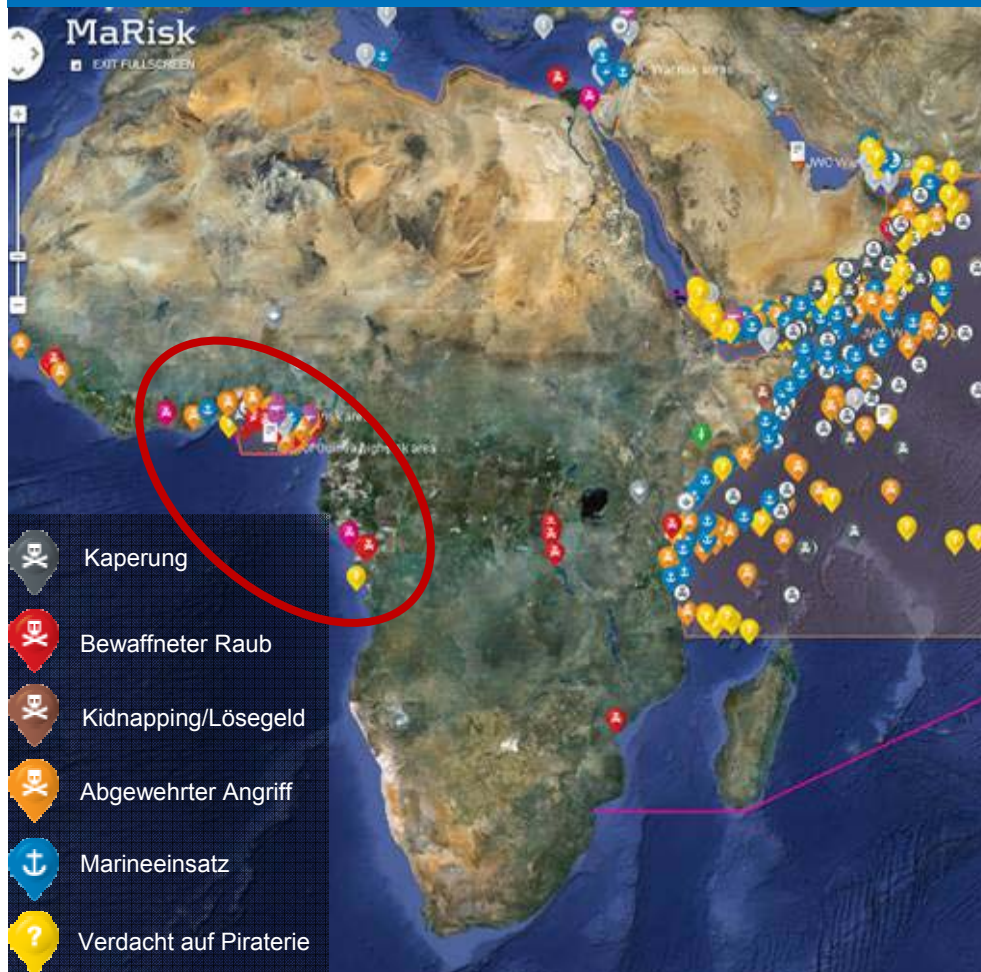
Piraterie – Ost-Afrika (Somalia)



- 2013 erfolgten bislang 7 Angriffe und eine Entführung
- Piraten halten derzeit 71 Crew Mitglieder als Geiseln fest und haben 5 Schiffe in Ihrer Gewalt
- Folgen durch Piraterie sind höhere Versicherungsprämien und Zusatzkosten durch bewaffnete Wachmannschaften
- 2011 bedienten Versicherungen Lösegeldforderungen von über USD 120 Mio.
- Das Umfahren der Risikozone würde für ein großes Containerschiff Mehrkosten zwischen USD 185.000-300.000 verursachen
- Eine Versicherung gegen Piraterie kostet zwischen USD 30.000-60.000 pro Transit
- Kosten zunehmend zu Lasten der Reedereien

Quelle: ICC International Maritime Bureau (IMB), MaRisk

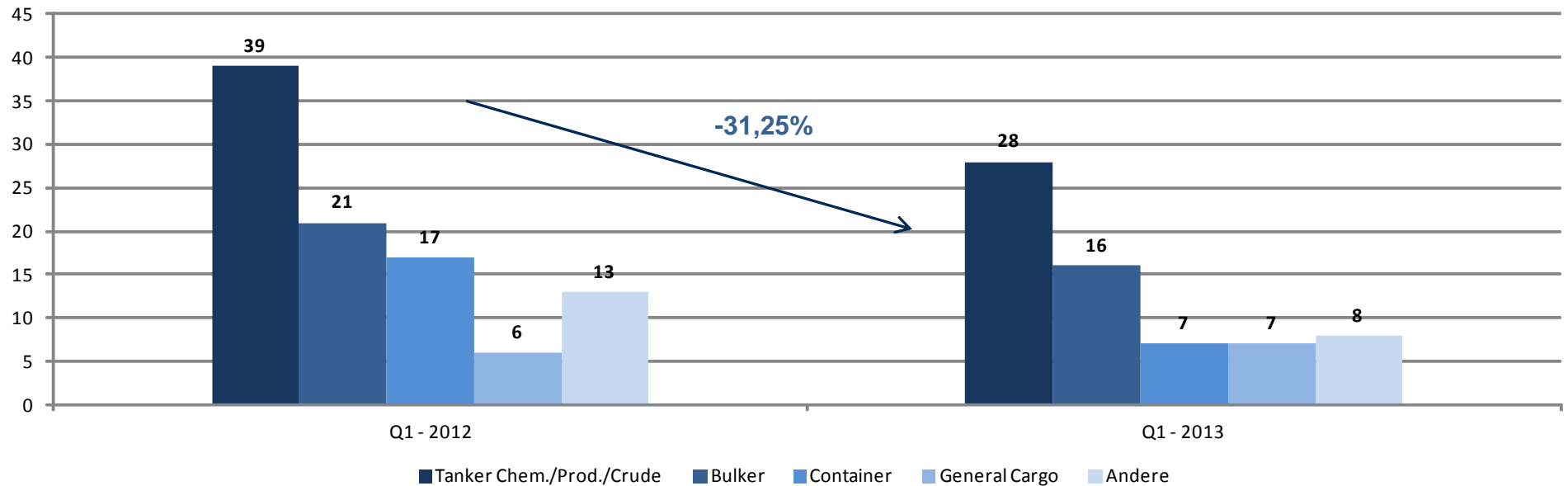
Piraterie – West-Afrika (Nigeria – Golf von Guinea)



- Die Fallzahlen im Golf von Guinea gingen zwar leicht zurück, jedoch nahm die Intensität der der Vorfälle (Geiselnahmen/Entführungen) zu
- Angriffe auf Schiffe mit dem Ziel die Ladung zu stehlen und/oder die Mannschaft (vor allem höhere Offiziere) als Geiseln gefangen zu nehmen und Lösegeld zu erpressen
- 2013 erfolgten bislang 19 bekannte Angriffe sowie eine Entführung
- Lange Wartezeiten vor den Häfen erhöhen das Risiko eines Angriffes
- Situation für die Besatzungen äußerst schwierig
- Schiffe werden zusätzlich mit Nato-Draht sowie einer Zitadelle zum Schutz der Mannschaft ausgerüstet

Quelle: ICC International Maritime Bureau (IMB), MaRisk

Piraterie – Weltweite Angriffe nach Schiffstyp



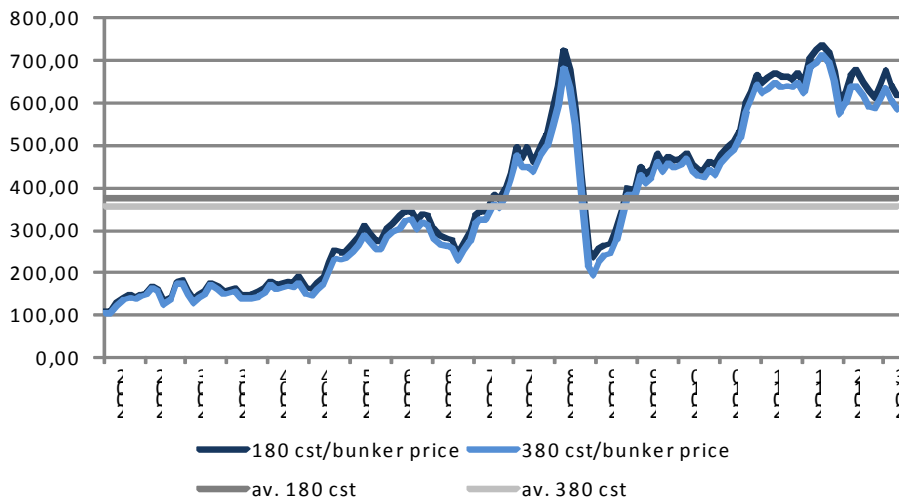
- Im ersten Quartal 2013 gab es weltweit 66 Vorfälle (-31,25% zu Q1 2012 mit 96 Vorfällen)
- Auf Grund der geringeren Geschwindigkeit, geringere Freibordhöhe und Attraktivität der Ladung ist das Tanker- und Bulk-Segment am meisten betroffen
- Ausschlaggebend für die Veränderung von -31,25% ist der extreme Rückgang der Aktivitäten am Horn von Afrika (-67% gegenüber dem Vorjahr)

Quelle: Pirateriebericht der Bundespolizei See, Q1 2013

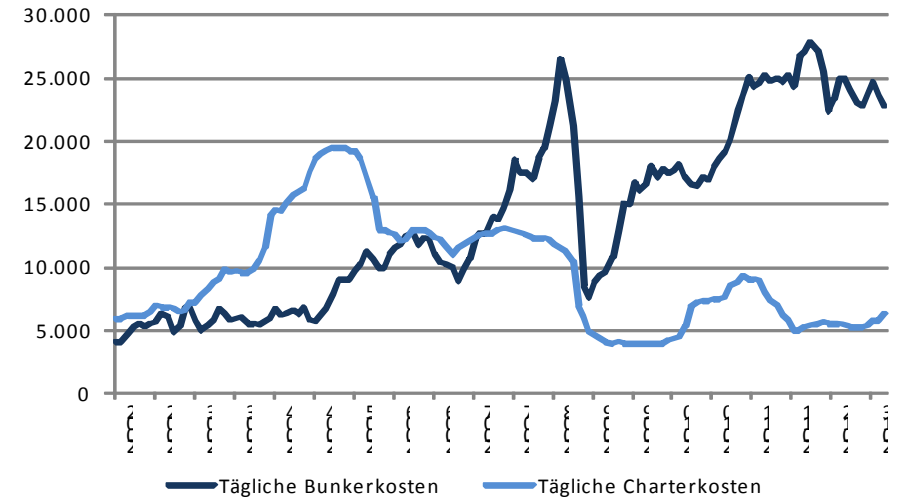
Bunker

- Der stark gestiegene Bunkerpreis belastet die Ergebnisse der Reedereien zusätzlich
- Bunkerkosten in der Regel zu Lasten des Charterers
- Für den Charterer eines 1.100 TEU-Schiffs übersteigen die täglichen Treibstoffkosten die Charterkosten in etwa um das Vierfache*
- Einsparpotenzial vor allem durch „Slow Steaming“, Technische Umrüstungen und „Eco Desgin“ bei Neubauten

Bunkerpreise in USD (Rotterdam)



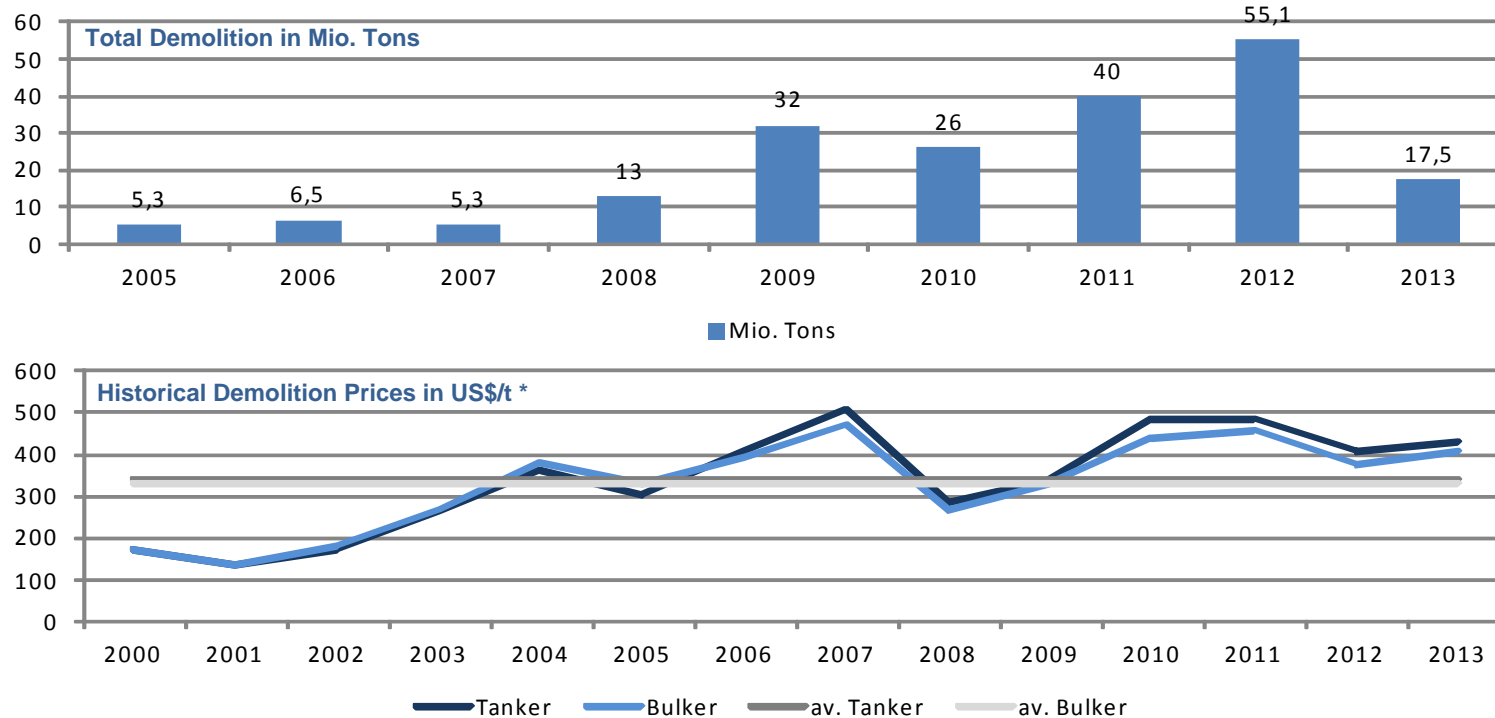
Charter- vs. Bunkerkosten*



Quelle: Clarksons Research

Note (*): basierend auf einem konstanten Verbrauch von 39 Tonnen/Tag bei 19 Knoten .

Abwrackung



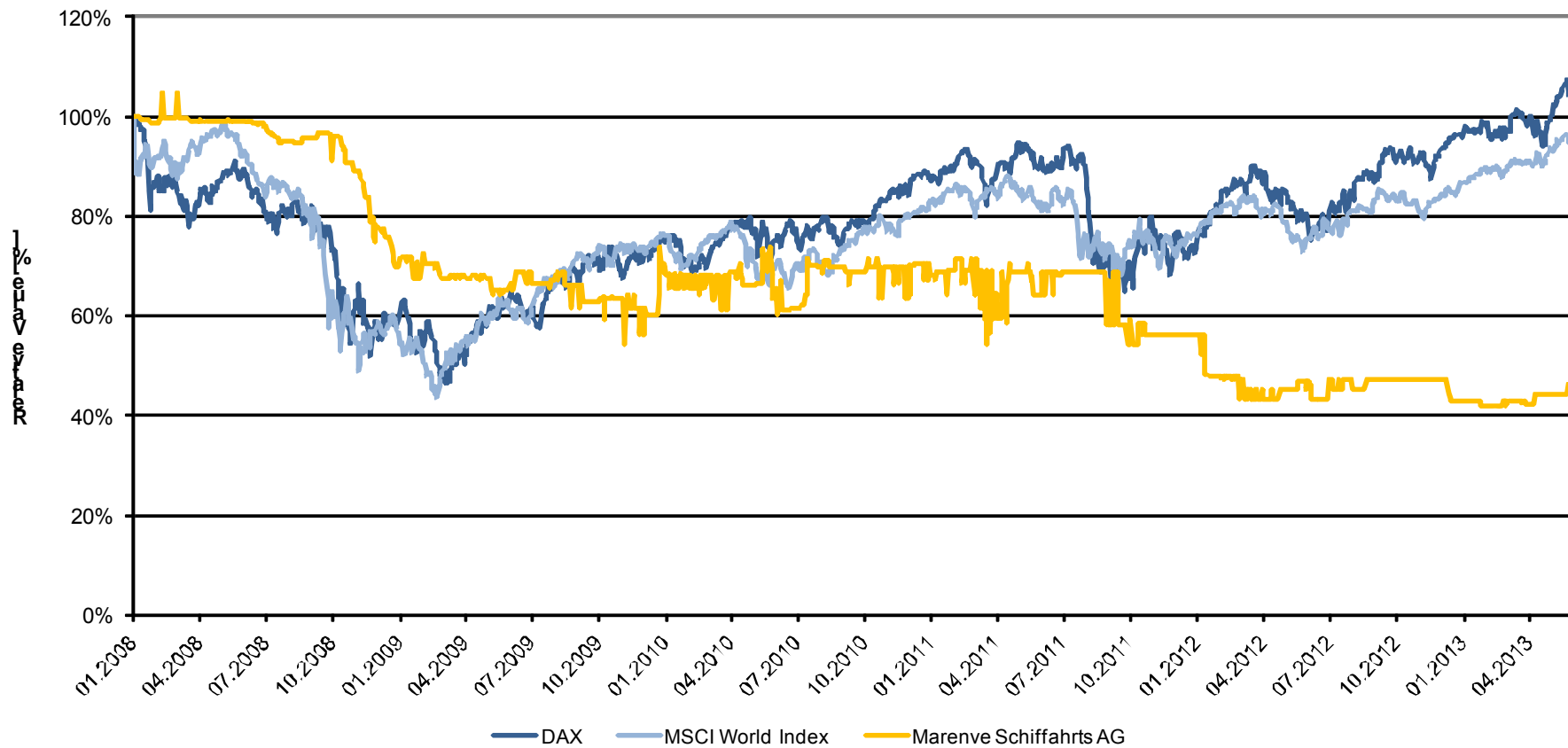
- Hohe Abwrackungsaktivitäten in den letzten 4 Jahren
- Seit 2012 stiegen die Schrottpreise wieder in Richtung 12-Jahres-Hoch (2007)
- derzeit 27% (Tanker) und 23% (Bulker) über dem 12-Jahres-Durchschnitt

Quelle: Athenian Shipbrokers S.A.
 Note (*): Indian End of year prices.

1. Einleitung
2. Das Marktumfeld
3. Aktuelle Themen
4. **Der Kursverlauf**
5. Jahresabschluss 2012
6. Zum Q1-2013
7. Finanzierungsstatus
8. Marktchancen

Überblick

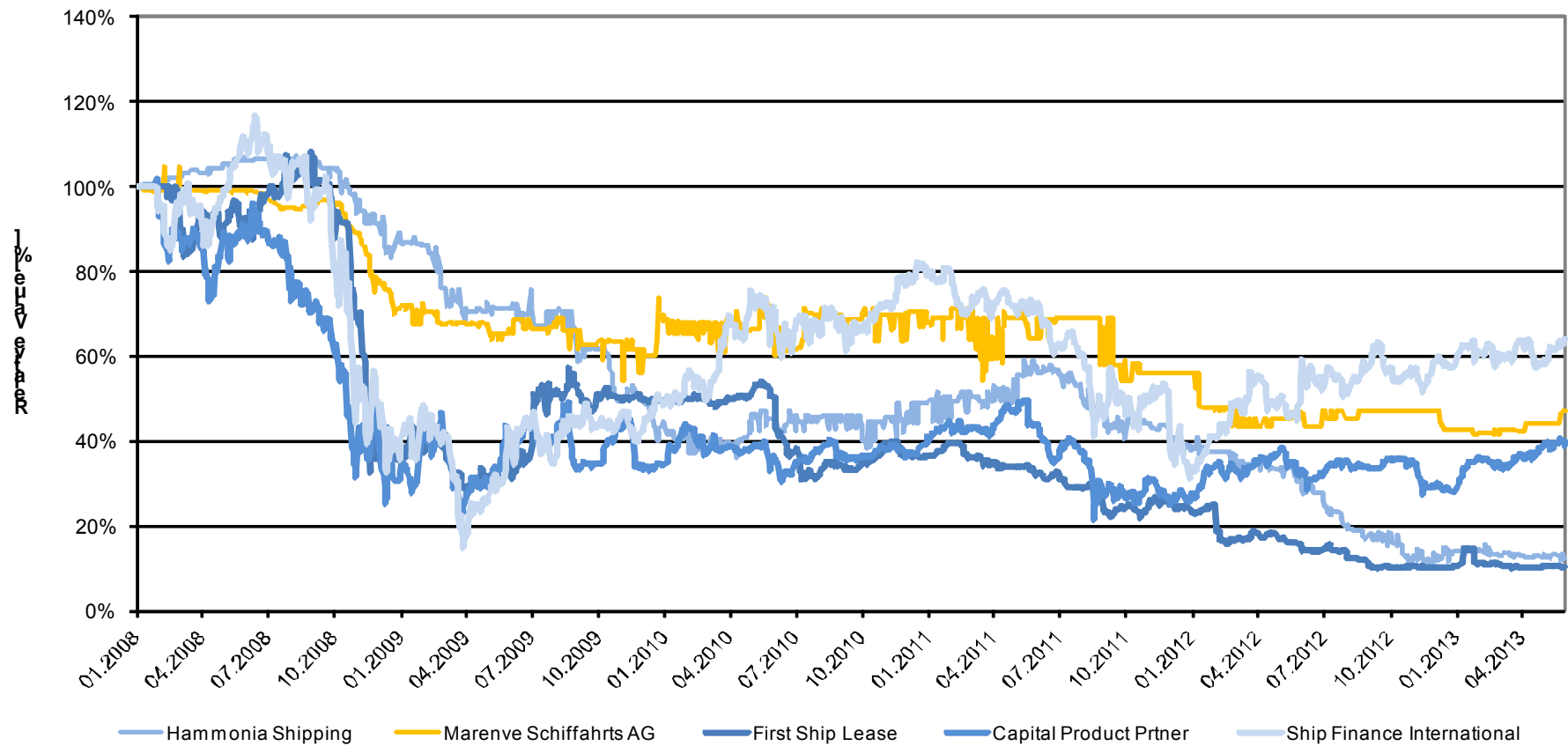
Marenave vs. DAX & MSCI World Index since 2008
(Price on January 1st, 2008 = 100%)



Quelle: Bloomberg.

Überblick

Marenave vs. Peer Group since 2008
(Price on January 1st, 2008 = 100%)



Quelle: Bloomberg.

1. Einleitung
2. Das Marktumfeld
3. Aktuelle Themen
4. Der Kursverlauf
5. **Jahresabschluss 2012**
6. Zum Q1-2013
7. Finanzierungsstatus
8. Marktchancen

Ertragslage – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS

Angaben in TEUR	01.01. - 31.12.2012	01.01. - 31.12.2011	+ / -
Umsatzerlöse	62.578	54.788	7.790
Schiffsbetriebskosten	-25.327	-22.382	-2.945
Schiffsbetriebsergebnis	37.251	32.406	4.845
Personalaufwendungen	-588	-541	-47
Sonstige betriebliche Erträge	1.807	1.050	757
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.792	-2.816	24
Reedereiüberschuss	35.678	30.099	5.579
Abschreibungen auf Sachanlagen	-20.424	-18.509	-1.915
Wertminderungen	-7.600	-6.500	-1.100
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	191	-149
Finanzierungsaufwendungen	-8.652	-8.381	-271
Ergebnis vor Ertragsteuern	-956	-3.100	2.144
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-176	-184	8
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-377	-656	279
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-553	-840	287
Konzernergebnis	-1.509	-3.940	2.431

- Deutlicher Anstieg aller Erfolgsgrößen:
Umsatzerlöse: + € 7,79 Mio.
Schiffsbetriebsergebnis: + € 4,85 Mio.
Reedereiüberschuss: + € 5,58 Mio.
- Ohne Effekte aus Wertminderungen Verbesserung
des operativen Ergebnis um € 3,5 Mio.
- Negatives Konzernergebnis durch Impairments

Ertragslage – Umsatzerlöse

	01.01. - 31.12.2012	01.01. - 31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	62.578	54.788	7.790
Schiffsbetriebskosten	-25.327	-22.382	-2.945
Schiffsbetriebsergebnis	37.251	32.406	4.845
Personalaufwendungen	-588	-541	-47
Sonstige betriebliche Erträge	1.807	1.050	757
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.792	-2.816	24
Reedereiüberschuss	35.678	30.099	5.579
Abschreibungen auf Sachanlagen	-20.424	-18.509	-1.915
Wertminderungen	-7.600	-6.500	-1.100
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	191	-149
Finanzierungsaufwendungen	-8.652	-8.381	-271
Ergebnis vor Ertragsteuern	-956	-3.100	2.144
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-176	-184	8
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-377	-656	279
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-553	-840	287
Konzernergebnis	-1.509	-3.940	2.431

Umsatz TEUR	2012		2011	
Bulker	<u>27.391</u>	44%	<u>23.588</u>	43%
Tanker	22.716	36%	18.669	34%
Car Carrier	9.159	15 %	8.439	15 %
Container	3.312	<u>5%</u>	4.092	<u>8%</u>
gesamt	62.578		54.788	
Anzahl beschäftigter Schiffe	13		11-13	

- Umsatzanstieg zu ca. 60 % auf Umrechnungseffekte zurückzuführen
- Bulker bis Ende 2012 gut
- Tanker leicht stärker
- Die „Höegh Berlin“ mit stetigen Erträge
- Container weiter schwächer, aber wenig relevant.

Ertragslage – Schiffsbetriebsergebnis/Reedereiüberschuss

	01.01. - 31.12.2012	01.01. - 31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	62.578	54.788	7.790
Schiffsbetriebskosten	-25.327	-22.382	-2.945
Schiffsbetriebsergebnis	37.251	32.406	4.845
Personalaufwendungen	-588	-541	-47
Sonstige betriebliche Erträge	1.807	1.050	757
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.792	-2.816	24
Reedereiüberschuss	35.678	30.099	5.579
Abschreibungen auf Sachanlagen	-20.424	-18.509	-1.915
Wertminderungen	-7.600	-6.500	-1.100
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	191	-149
Finanzierungsaufwendungen	-8.652	-8.381	-271
Ergebnis vor Ertragsteuern	-956	-3.100	2.144
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-176	-184	8
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-377	-656	279
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-553	-840	287
Konzernergebnis	-1.509	-3.940	2.431

- Anstieg der Schiffsbetriebskosten proportional zum Wachstum der Flotte und Umsatzerlöse
- Anstieg des Schiffsbetriebsergebnisses um € 4,8 Mio. (15 %)
- Anstieg des Reedereiüberschusses um € 5,6 Mio. (18,5%)

Ertragslage – Abschreibungen

	01.01. - 31.12.2012	01.01. - 31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	62.578	54.788	7.790
Schiffsbetriebskosten	-25.327	-22.382	-2.945
Schiffsbetriebsergebnis	37.251	32.406	4.845
Personalaufwendungen	-588	-541	-47
Sonstige betriebliche Erträge	1.807	1.050	757
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.792	-2.816	24
Reedereiüberschuss	35.678	30.099	5.579
Abschreibungen auf Sachanlagen	-20.424	-18.509	-1.915
Wertminderungen	-7.600	-6.500	-1.100
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	191	-149
Finanzierungsaufwendungen	-8.652	-8.381	-271
Ergebnis vor Ertragsteuern	-956	-3.100	2.144
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-176	-184	8
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-377	-656	279
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-553	-840	287
Konzernergebnis	-1.509	-3.940	2.431

- Durch Flottenwachstum steigen die regulären Abschreibungen
- Moderate Abnahme der Schrottwerte
- 2012: € 7,6 Mio. Wertminderung auf drei Produktentanker und zwei Containerschiffe (Impairments)
- 2011: € 6,5 Mio. Wertminderung auf zwei Panamax-Produktentanker (Impairments)

Vermögenslage – Verkürzte Konzern-Bilanz nach IFRS

	31.12.2012	31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	363.216	398.836	-35.620
Kurzfristige Vermögenswerte	19.502	11.623	7.879
Bilanzsumme	382.718	410.459	-27.741
Eigenkapital	144.469	149.059	-4.590
Schulden			
Langfristige Schulden	93.424	111.844	-18.420
Kurzfristige Schulden	144.825	149.556	-4.731
Bilanzsumme	382.718	410.459	-27.741

- Rückgang der Bilanzsumme auch bedingt durch die Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR.

Folgende USD/EUR-Stichtagskurse lagen vor:

- 31. Dezember 2011: 1,2939
- 31. Dezember 2012: 1,3194

- Aktivseite: Reduzierung der Bilanzsumme durch planmäßige Abschreibungen und Impairments
- Passivseite: Reduzierung der Bilanzsumme durch Tilgungen auf Darlehen
- Das Eigenkapital nahm um € 4,6 Mio. ab (Effekt aus Währungsumrechnung: - € 3,1 Mio. zzgl. Konzernergebnis von - € 1,5 Mio.)
- Verbesserung des Eigenkapitalquote auf 39% in 2012 (ggü. 37% in 2011).

Vermögenslage – Ausweis Fristigkeit Darlehen

Bilanzielle Darstellung (TEUR)	2012	2011	Delta
Langfristige Schiffshypothekendarlehen	91.431	109.957	- 18.526
Kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	135.078	139.377	- 4.299
Schiffshypothekendarlehen gesamt	226.509	249.334	- 22.825

- IAS/IFRS-Regelungen verlangen rigorosen kurzfristigen Ausweis bei Covenant-Brüchen zum Bilanzstichtag; selbst wenn Einigung mit der Bank nach dem Bilanzstichtag erzielt wurde.

Wirtschaftlich bereinigte Darstellung (TEUR)	2012	2011	Delta
Langfristige Schiffshypothekendarlehen	214.835	221.170	- 6.335
Kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	11.674	28.164	- 16.490
Schiffshypothekendarlehen gesamt	226.509	249.334	- 22.825

Finanzlage – Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2012	2011
Angaben in TEUR		
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	35.053	26.991
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	108	-17.769
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-25.061	-11.092
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	10.100	-1.870
+ / - wechsellkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-2.275	581
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	2.476	3.765
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	10.301	2.476

- Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit deutlich positiv mit nochmaliger Steigerung
- Cash-Flow aus Investitionstätigkeit gering, Neubauprogramm abgeschlossen
- Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit geprägt durch Kapitaldienst
 - USD 24,3 Mio. Tilgungen (davon USD 7,5 Mio. freiwillige Voraustilgungen auf die Bulker)
- Durch Stundungen bei Container-/Tankerflotte insgesamt Aufbau flüssiger Mittel um EUR 7,8 Mio.

Einzelabschluss der AG nach HGB

Ertragslage

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	2.919	-8.266	11.185
Sonstige betriebliche Erträge	499	612	-113
Gesamtleistung	3.418	-7.654	11.072
Personalaufwand	594	547	47
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	1.918	1.714	204
Betrieblicher Aufwand	2.513	2.262	251
Betriebsergebnis	905	-9.916	10.821
Zinsergebnis	-187	-6	-181
Jahresergebnis vor Steuern	718	-9.922	10.640
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-167	-175	8
Jahresergebnis	551	-10.097	10.648

	Bilanzverlust/Verlustvortrag 31.12.2011:	T€	./.	318
+	Jahresergebnis 2012:	T€	551	
=	Bilanzgewinn 31. Dezember 2012:	T€	233	

Beteiligungsergebnis

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	4.000	3.540	460
Erträge aus Beteiligungen	13.712	7.955	5.757
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-14.793	-19.761	4.968
Gesamt-Beteiligungsergebnis	2.919	-8.266	11.185

- konstante Erträge aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH in Höhe von € 4,0 Mio.
- Übrige Beteiligungserträge von € 13,7 Mio. betreffen die Bulkerflotte
- Abschreibung auf Beteiligungen in Höhe von € 14,8 Mio. auf insgesamt fünf Gesellschaften

Einzelabschluss der AG nach HGB

Ertragslage

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	2.919	-8.266	11.185
Sonstige betriebliche Erträge	499	612	-113
Gesamtleistung	3.418	-7.654	11.072
Personalaufwand	594	547	47
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	1.918	1.714	204
Betrieblicher Aufwand	2.513	2.262	251
Betriebsergebnis	905	-9.916	10.821
Zinsergebnis	-187	-6	-181
Jahresergebnis vor Steuern	718	-9.922	10.640
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-167	-175	8
Jahresergebnis	551	-10.097	10.648

Bilanzverlust/Verlustvortrag 31.12.2011: TEUR / 318

+ Jahresergebnis 2012: TEUR 551

= Bilanzgewinn 31. Dezember 2012: TEUR 233

Beteiligungsergebnis

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	4.000	3.540	460
Erträge aus Beteiligungen	13.712	7.955	5.757
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-14.793	-19.761	4.968
Gesamt-Beteiligungsergebnis	2.919	-8.266	11.185

- konstante Erträge in Höhe von € 4,0 Mio. aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH
- Beteiligungserträge von € 13,7 Mio. aus der Bulkerflotte
- Abschreibung in Höhe von € 14,8 Mio. auf drei Tanker und zwei Containerschiffe

1. Einleitung
2. Das Marktumfeld
3. Aktuelle Themen
4. Der Kursverlauf
5. Jahresabschluss 2012
6. **Zum Q1-2013**
7. Finanzierungsstatus
8. Marktchancen

Ertragslage – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.01. - 31.03.2013	01.01. - 31.03.2012
Umsatzerlöse	17.297.514,01	16.516.016,23
Schiffsbetriebskosten	-7.322.251,37	-5.895.514,66
Schiffsbetriebsergebnis	9.975.262,64	10.620.501,57
Personalaufwendungen	-127.357,98	-138.516,97
Sonstige betriebliche Erträge	245.304,40	244.067,42
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-702.878,07	-619.649,12
Reedereiüberschuss	9.390.330,99	10.106.402,90
Abschreibungen auf Sachanlagen	-4.858.272,36	-4.907.443,24
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	149.067,26	18.868,55
Finanzierungsaufwendungen	-2.021.192,30	-2.189.412,43
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.659.933,59	3.028.415,78
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-65.220,02	-54.615,46
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-573.695,00	128.500,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-638.915,02	73.884,54
Konzernergebnis	2.021.018,57	3.102.300,32

- Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichtes zum 30. Juni 2013 am 30. August 2013.
- Positives Q1-2013-Ergebnis von € 2,02 Mio.
- Weitere Ergebnisverbesserungen in Q2 und Q3 erwartet.
- In 2013 stehen noch drei Klasedockungen an
- Nach Rücklieferung von zwei Bulkern aus 3-jähriger Charter besteht jetzt zusätzliches Marktrisiko.

Ertragslage – Umsatzwachstum in Q1 2013 ggü. Q1 2012

	Q1-2013		Q1-2012	
Umsatzerlöse Tanker in TEUR	7.477	(43 %)	6.420	(39 %)
Umsatzerlöse Bulker in TEUR	6.886	(40 %)	6.848	(41 %)
Umsatzerlöse Car Carrier in TEUR	2.193	(13 %)	2.232	(14 %)
Umsatzerlöse Container in TEUR	741	(4 %)	1.016	(6%)
Umsatzerlöse gesamt in TEUR	17.297	100 %	16.516	100 %
Anzahl beschäftigter Schiffe	13		13	

- Anstieg der Umsatzerlöse um 5 % von EUR 16,5 Mio. auf EUR 17,3 Mio.
 - Tanker-Umsätze auf 43% gestiegen (Vorjahr: 39%)
 - Bulker und Car Carrier erwirtschafteten konstante Beiträge
 - Containerschiffe in Q1-2013 nochmals geringer als in Q1-2012 aufgrund geringerer Poolerlöse;
 - Anteil der Umsatzerlöse aus Zeitcharter weiterhin über 50 %.
- Ausblick: Anteil der Bulker verringert sich nach Rücklieferung von zwei Schiffen in Q2-2013 durch anschließende Beschäftigung auf geringerem Marktniveau

1. Einleitung
2. Das Marktumfeld
3. Aktuelle Themen
4. Der Kursverlauf
5. Jahresabschluss 2012
6. Zum Q1-2013
7. **Finanzierungsstatus**
8. Marktchancen

Finanzierungsstatus Banken

Hintergrund:

- Verhältnis Darlehensvaluta zu aktuellen Marktwerten der Container und Tanker überschreitet die in Darlehensverträgen erlaubte Grenze (LtV-Klausel). Der LtV-Waiver ist bereits im März 2012 ausgelaufen.
- Cashflow der Tanker und Containerschiffe ist nicht ausreichend für den vertraglich geforderten Kapitaldienst.
- Konzerninterne Finanzierung durch Verwendung der Liquiditätsüberschüsse der Bulker für Kapitaldienst der Tanker und Container bis Ende 2011 möglich gewesen.
- Seit 2012 Liquiditätsausschüttungsverbot wegen LtV-Verhältnissen der Bulker

Zwischenlösung:

- LtV-Überschreitung wurde geduldet
- Tilgungsstundungen bei den Tankern und Containerschiffen
- Freiwillige Voraustilgungen bei den Bulkern, um die für Ausschüttungen notwendige LtV-Grenze baldmöglichst wieder zu erreichen.
- Erstellung eines Restrukturierungs-Konzeptes sowie Validierung des Geschäftsmodells und Prüfung des Business Plans durch externe Berater aufgrund Bankenforderungen in 2012 / 2013
- Am 24. April 2013 erfolgte die Einigung auf das abgestimmte Restrukturierungs- und Finanzierungskonzept

Das mit den Banken abgestimmte Finanzierungskonzept sieht folgende Eckpunkte vor:

- **Aufnahme von reduzierten Tilgungen ab 2013 bis 2015** in Form eines "**Cash-Sweep**"-Mechanismus – d.h. quartärliche Tilgung in der Höhe von 75% des in den vorangegangenen drei Monaten aufgelaufenen operativen Cashflows nach Zinsen (lt. aktueller Unternehmensplanung 19 Mio. USD)
- **Ab 2016 Rückführung** der noch **ausstehenden Darlehen** (144 Mio. USD) durch erhöhte quartärliche Tilgung, die Rückführung innerhalb ursprünglicher Laufzeit bis 2024 sichern
- **Quartärliche Sondertilgungen bei Überschreitung** einer **Mindestliquidität** von **10,4 Mio. USD** auf Gruppenebene in Höhe der Differenz zwischen der verfügbaren Liquidität und der Mindestliquidität – damit vorzeitige Rückführung der Darlehen (lt. aktueller Unternehmensplanung in 2020)
- **Aussetzung der LtV-Covenants** bezüglich fälliger Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten bis Ende 2014 und dann Einführung einer moderaten schiffsspezifischen Staffelregelung über die Restlaufzeit der jeweiligen Darlehen (vgl. Folie 66)
- **Beibehaltung** aller sonstigen **Finanzierungskonditionen**
- Etwaige **Emissionserlöse** können für **Neugeschäft** verwendet werden
- **Flexibilisierung** des **Servicevertrags** mit König & Cie. durch Verkürzung Vertrags-Mindestlaufzeit

Nach Umsetzung des finanziellen Restrukturierungskonzeptes ist das Zielbild erfüllt und die Voraussetzungen für Wachstum geschaffen.



Dem Marenave-Vorstand steht eine Vielzahl von genehmigten Kapitalmarktmaßnahmen zur Verfügung, welche derzeit einer Prüfung dahingehend unterliegen, ob, wie und in welchem Ausmaß sie ausgenutzt werden können, um von den bestehenden Marktchancen zu profitieren.

Zusätzliche Kapitalquellen

Eigenkapital

- Genehmigtes Kapital in Höhe von 50 % des bestehenden Grundkapitals

Mezzanine

- Ermächtigung zur Ausgabe von Genussrechten mit einem Nominalbetrag von bis zu EUR 300 Millionen; Ausgabe in Bar oder als Sachleistung

Fremdkapital

- Bedingtes Kapital ermöglicht Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsanleihen mit einem Nominalbetrag von bis zu EUR 200 Millionen (faktisch begrenzt durch bedingtes Kapital iHv 50 % Grundkapital)
- "Commercial paper"-Programm mit einem Nominalbetrag von bis zu EUR 100 Millionen

1. Einleitung
2. Das Marktumfeld
3. Aktuelle Themen
4. Der Kursverlauf
5. Jahresabschluss 2012
6. Zum Q1-2013
7. Finanzierungsstatus
8. **Marktchancen**

Opportunistischer Verkauf im starken Markt

Ein Exit zu gestiegenen und normalisierten Asset-Preisen realisiert hohe Renditen bei geringem Downside-Potential

Einkauf zum Tiefstpreis

Positive Fundamentaldaten und hoher Schrottwert bieten gutes Chancen/Risiko-Szenario bei Asset-Preisen auf Allzeit-Tief-Niveau



Große Chance in einem Käufermarkt



Kostendeckende Zeitchartern

Die aktuelle Depression kann kostendeckend überbrückt werden

Maßgeschneiderte Finanzierung

Banken sind bei eigenen Problemkrediten zu Flexibilität bei Umstrukturierung gezwungen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

info@marenave.com

www.marenave.com

Tel: +49.40.28 41 93 – 0

Fax: +49.40.28 41 93 - 297

Den Ausführungen liegen an den gekennzeichneten Stellen Quellen zugrunde, die die Marenave Schiffahrts AG für vertrauenswürdig erachten. Für die Richtigkeit des Inhalts kann trotzdem keine Haftung übernommen werden.

Die Informationen stellen weder ein Verkaufsangebot für die behandelte(n) Aktie(n) oder Wertpapier(e) noch eine Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren dar.

Diese Präsentation enthält möglicherweise bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den gegenwärtigen Annahmen und Prognosen der Unternehmensleitung der Marenave Schiffahrts AG basieren. Die Zukunft gerichteten Aussagen sind nicht als Garantien der darin genannten zukünftigen Entwicklungen und Ergebnisse zu verstehen. Die zukünftigen Entwicklungen und Ergebnisse sind vielmehr abhängig von einer Vielzahl von Faktoren; sie beinhalten verschiedene Risiken und Unwägbarkeiten und beruhen auf Annahmen, die sich möglicherweise als nicht zutreffend erweisen. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die in dieser Publikation gemachten Aussagen zu aktualisieren.