

Zwischenbericht

zum 30. September 2008

der Marenave Schifffahrts AG

M



Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.09.2008	30.09.2007
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	34.747	20.390
EBIT in Tsd. EUR	11.847	5.710
Umsatzrendite in %	24,00	24,10
EBIT-Marge in %	34,10	28,00
Ergebnis pro Aktie in EUR	55,57	32,75

	30.09.2008	31.12.2007
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	278.139	208.658
Eigenkapital	150.327	137.395
Eigenkapitalquote in %	54,05	65,85

	30.09.2008	30.09.2007
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	0	1
Personalaufwand in TEUR	0	73
Personalaufwandsquote in %	0	0,36

Inhalt

Das Unternehmen

- 5 Vorwort des Vorstandes

Konzernentwicklung

- 7 Kursverlauf
- 8 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss

- 15 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 16 Konzern-Bilanz
- 17 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 18 Konzern-Eigenkapitalentwicklung

- 19 Impressum





Tobias König

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

wir blicken auf ein turbulentes Quartal zurück, in dem es trotz der dramatischen Ereignisse auf den Kapitalmärkten gelungen ist, auch das dritte Quartal 2008 mit einem guten Ergebnis abzuschließen. Vor dem Hintergrund der weltweiten Finanzkrise zeigten insbesondere die entwickelten Volkswirtschaften eine deutliche Konjunkturverlangsamung, das Geschäfts- und Konsumklima verschlechterte sich weiter und die Industrieproduktion ging deutlich zurück. Der externe Schock, der von den Finanzmärkten ausging, hat inzwischen auch die internationale Seeschifffahrt erreicht, und die sich immer weitere verknappende Handelsfinanzierung hat die Nachfrage und das Angebot auf den internationalen Frachtenmärkten in allen Segmenten zwischenzeitlich nahezu zum Erliegen gebracht. Besonders stark betroffen sind hiervon die Segmente Container- und Massengutschiff mit zum Teil sehr drastischen Ratenbrüchen von bis zu 90% gegenüber den historischen Höchstständen, die im bisherigen Verlauf des Jahres markiert wurden. Viele Projekte in der Schifffahrt wurden storniert, und es wird allgemein davon ausgegangen, dass mindestens 25% des noch vor wenigen Monaten prognostizierten Flottenwachstums angesichts der Knappheit der Finanzierungs-Mittel und der sich mehrenden Anzeichen für eine sich weltweit abschwächenden wirtschaftlichen Dynamik nicht realisiert werden wird.

Die Produktentanker-Märkte haben sich bisher vergleichsweise robust gegenüber den Einflüssen des widrigen gesamtwirtschaftlichen Umfeldes gezeigt, konnten sich jedoch auch nicht gänzlich den negativen Auswirkungen entziehen, die von den dysfunktionalen Märkten, z.B. dem Ölhandelsmarkt, ausgingen. Diese relative Stärke betrachten wir als eine weitere Bestätigung unserer strategischen Ausrichtung in Bezug auf die Auswahl der Tankertonnage. Dass es uns möglich war, im August 2008 einen weiteren modernen Doppelhüllen Handysize-Tanker, den MT "MARE BALTIC", zu erwerben, dient als weiterer Beleg dafür, dass selbst in diesen schwierigen Zeiten renditestarke Projekte eine Finanzierung finden und eine auf die Erzielung langfristig nachhaltiger Erträge fokussierte Investitionsstrategie gut in diese Zeit passt. Der MT "MARE BALTIC" wird, ebenso wie unsere anderen beiden Handysize Produkten-

tanker MT "MARE ACTION" und MT "MARE AMBASSADOR", im Scorpio Handymax Pool beschäftigt werden, der eine ungebrochene Wachstums-Dynamik aufweist.

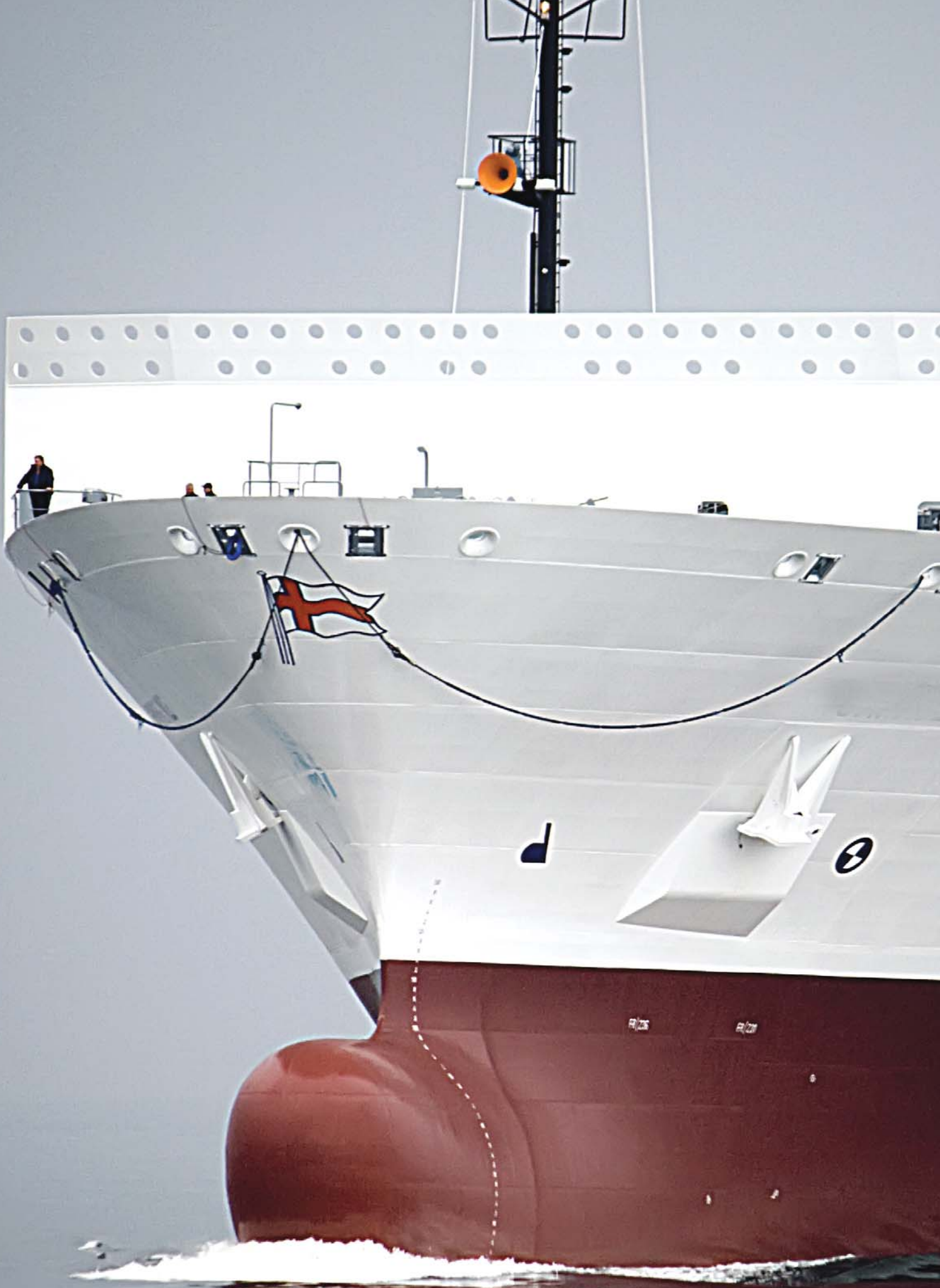
Im Segment der Massengutfrachter haben wir erneut unser Gespür für den richtigen Zeitpunkt unter Beweis stellen können, indem wir für die letzten beiden unbeschäftigten Massengutfrachter, MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER", das zu dem Zeitpunkt noch hohe Ratenniveau genutzt haben, um langfristige Beschäftigungsverträge mit dem erstklassigen Charterer Hanjin Overseas Bulk Ltd., UK abzuschließen. Die guten Charterabschlüsse aller vier Bulk-Carrier führen dazu, dass die Marenave Schiffahrts AG bei diesen Neubau-Projekten nach Ablieferung eine erfreuliche Rendite erwirtschaften wird.

Die Vorzeichen für die Containermärkte deuten auf sehr problematische Marktverhältnisse hin, die sich voraussichtlich erst in der mittleren bis langen Frist umkehren werden. In den Bulkermärkten erwarten wir eine Entspannung, sobald die Handelshemmnisse beseitigt sind.

Es liegen stürmische Zeiten vor uns: es ist noch nicht abzusehen, welches Ausmaß die Finanzmarktkrise noch annehmen wird und wie drastisch die Folgen auf die Realwirtschaft weltweit noch sein werden. Dennoch sind wir zuversichtlich, dass wir durch die konsequente Weiterverfolgung unserer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Diversifikations-Strategie gestärkt aus dieser Krise hervorgehen werden. Wir sind davon überzeugt, dass Sie mit Ihrer Investition in die realen Vermögenswerte der Marenave Schiffahrts AG nicht nur in Zeiten von Subprime und dem Verschwinden von synthetischen Vermögenswerten in einer Anlageklasse investiert sind, die Zukunft hat. Wir halten die Marenave Schiffahrts AG für eine gemeinsame erfolgreiche Zukunft für Sie auf Kurs.

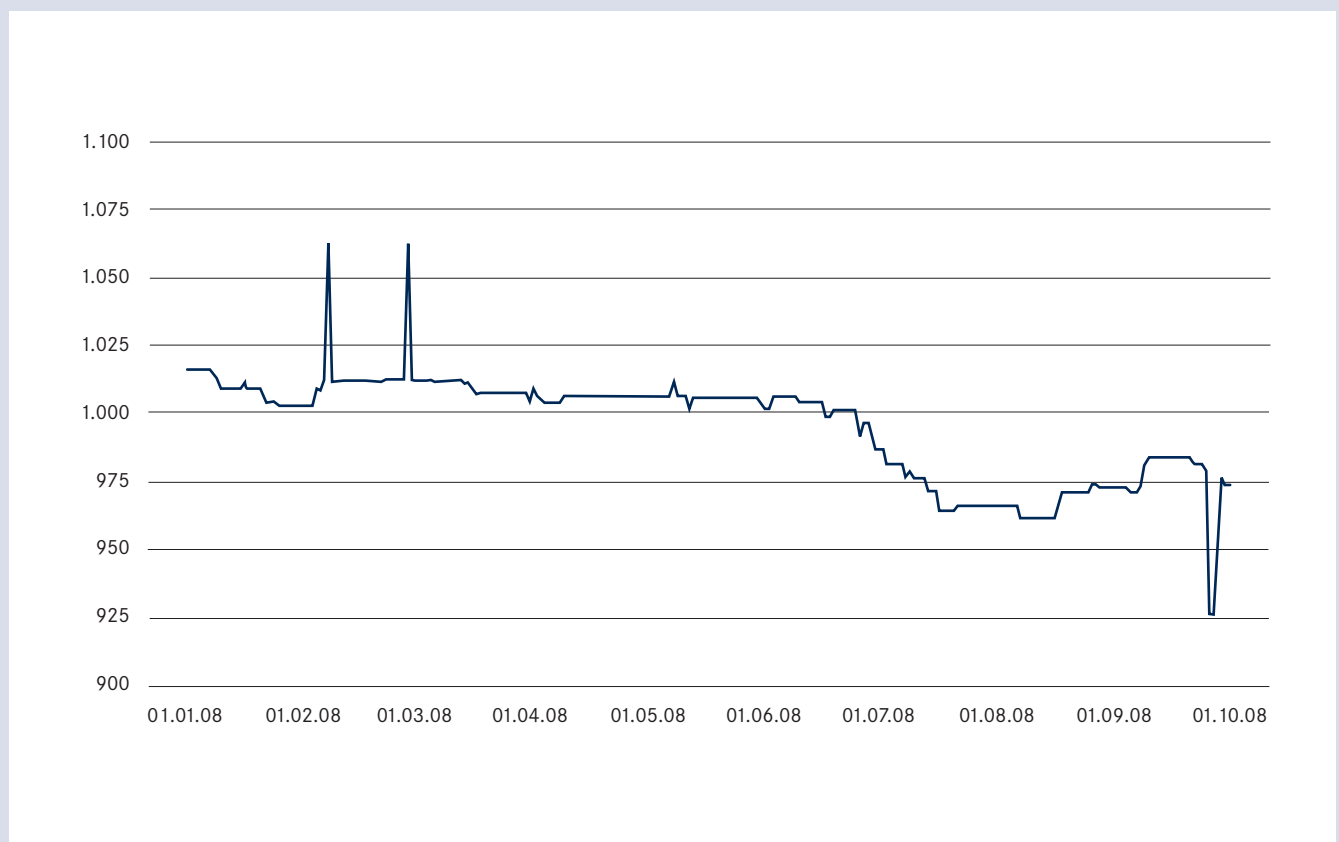
Ihr Tobias König

Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG



Kursverlauf

Marenave Kursdaten Angaben in Euro



Quelle: HSH Nordbank

Im dritten Quartal 2008 hat sich der Kursverlauf der Aktien der Marenave Schiffahrts AG erneut durch seine Stabilität ausgezeichnet. Der Kurs der Marenave Aktie hat sich im zurückliegenden Quartal um maximal – 6,09 % im Vergleich zum Quartalsanfangskurs verändert.

Der Höchstkurs des dritten Quartals wurde am 1. und 2. Juli mit EUR 985 erreicht, der bisherige Höchstkurs des Jahres 2008 liegt damit weiterhin bei EUR 1.061, der zweimal im Februar erreicht wurde. Der Tiefstand der Aktie für den Zeitraum zwischen Januar und September 2008 lag am 26. September bei EUR 925.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das aktuelle Rating datiert auf den 17. September 2008 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Die Aktie wurde aufgrund des positiven Ergebnisses des ersten Halbjahres von Halten auf Kaufen heraufgestuft. Das Kursziel des Ratings wurde von EUR 1.120 auf EUR 1.144 angehoben.

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

Konzern-Zwischenlagebericht

Geschäftsentwicklung

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

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

Marktentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklung der drei großen Segmente der Schifffahrt - Container, Tanker und Bulker -, in die der Marenave Konzern investiert hat, eingegangen. Nach Ansicht vieler Experten befindet sich die globale Weltwirtschaft aktuell in einer angespannten Situation. Neben der schwachen konjunkturellen Entwicklung vornehmlich in Nordamerika zeichnet sich nun in Westeuropa ebenfalls ein Abschwung ab. Alle drei Segmente haben die Abkühlung der weltweiten Konjunktur und die Folgen der Kapitalmarkt-Krise zu spüren bekommen. In Folge dieser negativen Einflussfaktoren war in den vergangenen Monaten ein deutlicher Rückgang der Frachtraten zu verzeichnen. Der weitere Anstieg der Schiffsbetriebskosten („Opex“) konnte durch den deutlichen Rückgang der Rohölpreise nur leicht abgemildert werden, da die Schmierölpreise in den meisten Häfen nur marginal reduziert wurden. Langfristig wird sich der Anstieg der Kosten jedoch aufgrund der bestehenden Knappheit an nautischem Personal fortsetzen. Während die Raten auf dem Container- und Massengutmarkt zum Teil dramatisch eingebrochen sind, hat sich der Tankermarkt bisher vergleichsweise gut behauptet.

Tankschiffsmarkt

Die Höchststände auf den Frachtenmärkten, die im zweiten Quartal markiert wurden, wurden im dritten Quartal prognosegemäß nicht erreicht. Insgesamt waren die Erträge aus unseren drei Handysize-Tankern MT „MARE ACTION“, MT „MARE AMBASSADOR“ und MT „MARE BALTIC“, sowie der beiden Panamax-Tanker MT „MARE PACIFIC“ und MT „MARE ATLANTIC“ zufriedenstellend. Die frühzeitige Rücklieferung des MT „MARE PACIFIC“ im April 2008 hat bis zum vertragsgemäßen Rücklieferungszeitraum durch das neue kommerzielle Management zu täglichen Mehreinnahmen in Höhe von ca. USD 11.000 geführt.

In Folge der allgemein erwarteten Eintrübung der Konjunkturaussichten ist die Nachfrage nach Transportkapazitäten im dritten Quartal deutlich zurückgegangen. Erschwerend kam hinzu, dass die Händler von Rohöl und Ölprodukten Schwierigkeiten hatten, von den Banken Akkreditive (abstrakte Zahlungsverprechen) zu erhalten. Diese Akkreditive sind ein wichtiges Instrument, um den internationalen Handel von Öl und Ölprodukten schnell und sicher abzuwickeln.

Der MT „MARE CARIBBEAN“ wurde im Juni 2008 für 2 Jahre +/- 15 Tage an die renommierte ST Shipping and Transport PTE Ltd. Singapore verchartert.

Containerschiffsmarkt

Innerhalb des gesamten Seeverkehrs profitierte die Containerschifffahrt in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels bzw. von der voranschreitenden Globalisierung. Die Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Der Güterumschlag zwischen Fernost und Westeuropa hat im dritten Quartal deutlich die Konsumzurückhaltung und die gedrosselte industrielle Produktion zu spüren bekommen. Die verminderte Wachstumsprognose für die Wirtschaft der westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der Transpazifik- und der Transatlantikverkehre niedergeschlagen, und auch das Weihnachtsgeschäft konnte in diesem Jahr keine spürbaren Impulse für den Frachtenmarkt geben. Diese Situation wurde durch die globale Finanzkrise nochmals verschärft, und die Charraten im Containerbereich haben aufgrund der vorherrschenden Verunsicherung im dritten Quartal weiter deutlich nachgegeben.

Auch das Marktumfeld, in dem sich das MS „CAPE FOX“ und das MS „CAPE FRIO“ bewegen, wird durch diese Entwicklung beeinflusst, und so konnte für das MS „CAPE FOX“ nach der fristgemäßen Rücklieferung aus der aktuellen Beschäftigung am 26. September noch keine neue Beschäftigung gefunden werden. Durch die für diese Schiffe gewählte Beschäftigungsart im HANSE Containership Pool kann der Einnahmeausfall jedoch vorläufig teilweise über den Pool kompensiert werden.

Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe wird aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feedertonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld erwartet. In der kurzen bis mittleren Frist wird es aus heutiger Sicht in allen Größenklassen schwierig sein, zufriedenstellende Raten zu erzielen. Auch unsere MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" leiden unter den Kaskadeneffekten, die die Beschäftigungsproblematik der großen Schiffseinheiten in das Feedersegment transportiert. Nach der deutlichen Abwärtsdynamik des Jahres 2008 wird für das kommende Jahr 2009 keine spürbare Erholung erwartet.

Ein leicht positiver Effekt ist in der mittleren Frist durch ein Kapazitätswachstum zu erwarten, das voraussichtlich tatsächlich unter den noch vor wenigen Monaten prognostizierten Zahlen liegen wird (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Stau-effekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu sehen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit 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 optimistischen Nachfrageprognosen für die Schifffahrt sind temporäre Überkapazitäten wahrscheinlich. Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Überhänge zyklisch bedingt und somit als vorübergehend einzustufen sind. Somit vertreten auch wir die Prognose einer zyklischen Schwächephase in der Containerschifffahrt, die jedoch durch die Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt sein wird.

Bulkschiffsmarkt

Nachdem im vorangegangenen Quartal im Bulkermarkt neue Rekordstände auf den Frachtenmärkten markiert wurden, waren zuletzt drastische Einbrüche der Frachtraten zu verzeichnen. Die aktuellen Rahmenbedingungen im Segment Bulker

haben sich auf kurze bis mittlere Frist deutlich verschlechtert, und durch den konjunkturellen Abwärtstrend in den USA und Europa befinden sich auch die Rohstoffpreise in einer starken Korrekturphase. In Folge der fehlenden Handelsfinanzierung und der abwartenden Haltung der meisten Marktteilnehmer sind im dritten Quartal 2008 die Transportmengen und damit einhergehend auch die Charraten im Bereich der trockenen Massengutfahrt („Bulk-Schifffahrt“) drastisch zurückgegangen. Dennoch sollten die großen Nachfrager in Fernost auch weiterhin für eine Dynamik in den Bulkermärkten sorgen, die jedoch geringer als im vergangenen Jahr erwartet wird. Der große Druck auf die Raten, der für die mittlere Frist aus dem im historischen Vergleich sehr großen Orderbuch prognostiziert wurde, wird nach einhelliger Meinung deutlich geringer ausfallen, da ein bedeutender Teil der Schiffe aufgrund technischer, finanzieller und/oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder wahrscheinlich nicht gebaut werden wird. Nach Meinung der meisten Marktexperten ist der aktuelle Rückgang der Frachtraten im Sog der Finanzkrise fundamental überzogen.

Für unsere vier Bulker Neubauten wurde der historisch hohe Markt genutzt, um langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abzuschließen. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt, und der erste unserer Supramax-Bulker – das MS "MARE TRANSPORTER" – wird zu einem Zeitpunkt aus seiner Erstcharter kommen, zu dem sich der Markt prognosegemäß wieder in einer deutlichen Aufwärtsbewegung befinden sollte.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Der voranschreitende Ausbau der Marenave-Flotte spiegelt sich in dem Anstieg des Reedereiüberschusses um ca. 50% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Geschäftsjahres 2007 wider.

Die Kennzahl der Umsatzrendite, die sich aus dem Verhältnis von Ergebnis und Umsatzerlöse ergibt, ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Die Umsatzrendite

wurde von der zwischenzeitlichen Spotmarktbeschäftigung des MT "MARE PACIFIC" und des MT "MARE BALTIC" sowie von der Spotmarktbeschäftigung des MT "MARE CARIBBEAN" bis zum Juni 2008 beeinflusst. Anders als bei Schiffen, die in Zeitcharter fahren, haben die Schiffe, die am Spotmarkt beschäftigt werden, auch die Schiffsreisekosten bei gleichzeitig höheren Umsätzen zu tragen, was im Ergebnis eine Erhöhung der Bemessungsgrundlage Umsatz zur Folge hat. Einen positiven Effekt auf die Umsatzrendite hat die Verlängerung der Nutzungsdauern unserer Schiffe, da sich dadurch die Höhe der Abschreibung verringerte, gleichzeitig führte das gestiegene Investitionsvolumen zu einem geringeren Zinsergebnis.

Besonders erfreulich hat sich der MT "MARE PACIFIC" entwickelt, der seit seiner Rücklieferung aus der Zeitcharter seine Einnahmen um etwa die Hälfte gegenüber der Zeitcharterrate steigern konnte.

Das Ergebnis unserer beiden Containerschiffe, dem MS "CAPE FOX" und dem MS "CAPE FRIO", wurde unter anderem durch das fristgemäße Drydocking und der damit einhergehenden Off-Hire Zeit geprägt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind deutlich zurückgegangen, da im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Jahres 2007 wesentlich geringere Kursgewinne und -Verluste angefallen sind.

Der Vorstand der Marenave Schiffahrts AG hat im dritten Quartal beschlossen, die Nutzungsdauern für neue Seeschiffe der Marenave-Flotte von 20 auf 25 Jahre zu verlängern und damit an die Marktgegebenheiten anzupassen. Bei gebrauchten Schiffen wird eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt. Die Änderung der Nutzungsdauer wird mit Wirkung zum 1. Januar 2008 berücksichtigt, so dass die kumulierte Ergebnisverbesserung von Januar bis September 2009 ca. 2 Mio. EUR (3 Mio. USD bewertet zum Durchschnittskurs von Januar bis September 2008 1,5219) beträgt.

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 3.886 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 203 zurückzuführen sind. Auf die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge in Höhe von TEUR 507 entfallen TEUR 151 auf die Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps.

Vermögenslage

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 278.139 entfallen TEUR 226.391 auf die fahrende Flotte und TEUR 35.016 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe im Bereich des Sachanlagevermögens.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 7.424 dar, die sich gegenüber Ende 2007 um TEUR 2.973 erhöht haben. Diese Erhöhung ist im Wesentlichen zurückzuführen auf einen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 2.144).

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. September 2008 auf TEUR 150.327. Gegenüber dem 31. Dezember 2007 bedeutet dieses eine Erhöhung um TEUR 12.932. Die Ursache für die Veränderung ist auf das Konzernergebnis für die ersten neun Monate des Jahres 2008 in Höhe von TEUR 8.338 sowie die positive Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 4.594. Diese resultiert aus der Entwicklung des USD.

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" und die Containerschiffe MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO".

Im Zusammenhang mit dem Baufortschritt der Supramax-Bulker wird es zu weiteren Teilzahlungen kommen, für die Fremdkapital aus bestehenden Zusagen in Anspruch genommen wird. Das angestrebte Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital (30:70) wird voraussichtlich in 2009 nahezu erreicht sein.

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 die geleisteten Anzahlungen der oben genannten Supramax-Bulker und dem Erwerb des MT "MARE BALTIC" in Höhe von insgesamt TEUR 66.444. Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 57.179.

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.

Grundsätzlich operiert das Finanzmanagement in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Mitarbeiter

Zum Stichtag 30. September 2008 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über keine Mitarbeiter.

Nachtragsbericht

Es sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende der ersten neun Monate 2008 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die Auswirkungen auf die ersten neun Monate 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 Veränderungen in Risikopositionen seit der Veröffentlichung des letzten Risikoberichts dokumentiert. Die Grundsätze und Einschätzungen des ausführlichen Risikoberichts in den Konzern-Geschäftsberichten 2006 und

2007 bestehen unverändert fort. Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb, der Bestellung von Seeschiffen 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.

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 Schiffsfiananzierung.

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 2008 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen der Schiffshypothekendarlehensverträge zu begegnen. In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine kalkulierbare Zinsbasis abzielt. Der Anteil der abgesicherten Zinsen wurde im Vergleich zum bisherigen Sicherungs-Horizont erhöht. 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 erzielen, sowie ggf. durch deren Veräußerung.

Eine Risikominderung aus der Beschäftigung der Schiffe soll dadurch erreicht werden, dass die eingesetzten 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" und der MT "MARE ACTION" werden aktuell, sowie der am 27. August übernommene MT "MARE BALTIC" zukünftig, 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 11 modernen Doppel-Hüllen Tankern der Handysize Klasse und wird von der renommierten Scorpio Shipmanagement SAM, Monaco betrieben. Die Bereederung des MT "MARE BALTIC" wird, wie bei den anderen Schiffen der Marenave-Flotte, von der Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH (Columbia Shipmanagement) durchgeführt.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Zeitcharter von Scorpio Commercial Management s.a.m., Monaco befrachtet und werden künftig im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zurzeit eine Flotte von derzeit 16 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern. Vertragsreeder beider Schiffe ist Columbia Shipmanagement.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist für zwei Jahre +/- 15 Tage an die ST Shipping and Transport PTE Ltd. Singapore verchartert. Der Bereederer ist auch hier Columbia Shipmanagement.

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

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe minimieren 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 zukünftige 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 bei der Holding, da diese nur in Euro ausschütten kann. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

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 nicht vor.

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 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.

Auf Basis einer Vollbeschäftigung der Marenave Schiffe wird bei kumulierter Betrachtung der Gesellschaften des Marenave-Konzerns unter Berücksichtigung der verlängerten Nutzungsdauern der Marenave-Flotte in 2008 ein Ergebnis in Höhe von 13,7 Mio. USD und in 2009 in Höhe von 14,1 Mio. USD erwartet. Es wird darauf hingewiesen, dass das MS "CAPE FOX" nach seiner Rücklieferung noch keine neue Beschäftigung gefunden hat und zur Zeit nur Ergebnisse über den Poolausgleich erwirtschaftet. Die Zahlung des Poolausgleichs wird aus den Beschäftigungs-Erträgen des Hanse-Bereederungs-Pools geleistet und wird von den im Lagebericht skizzierten Entwicklungen abhängen.

Aufgrund der hohen Volatilität des USD lässt sich jedoch für 2008 und 2009 keine Aussage über das Konzernergebnis vor Ertragsteuern in EUR treffen.

Weitere neu aufzubauende Geschäftsfelder werden im Bereich der Bareboat-Vercharterung (nicht von der Tonnagesteuer erfasst) sowie der An- und Vercharterung von Schiffen gesehen, ohne dass an diesen selbst Eigentum erworben wird. Da sich bisher nicht die entsprechenden Projekte ergeben haben, kann aufgrund des weiterhin sehr opportunistischen

Charakters dieser Geschäftsfelder ein zukünftiger Ergebnisbeitrag nur grob geschätzt werden.

Der Bau der bei der Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China bestellten vier Supramax-Bulker verläuft weiterhin planmäßig.

Im vierten Quartal 2008 wird voraussichtlich eine weitere Anzahlung für den zweiten abzuliefernden Supramax-Bulker, das MS "MARE TRADER", zu leisten sein, so dass es zu einem weiteren Liquiditätsabfluss in Höhe von TUSD 8.286 (2009 für alle vier Neubauten insgesamt: TUSD 64.637) kommen wird. Mit Valuta 7. Januar 2008 erfolgten die ersten Anzahlungen für das MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRACER", MS "MARE TRAVELLER" und das MS "MARE TRADER" in Höhe von jeweils TUSD 10.357. Im August 2008 erfolgte eine weitere Anzahlung für den ersten abzuliefernden Supramax-Bulker, das MS "MARE TRANSPORTER" in Höhe von TUSD 8.286. Zur Finanzierung wurden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen.

Aufgrund des hohen Interesses der Geschäftsbanken an dem Geschäftsmodell der Marenave sind wir auch aufgrund der guten Eigenkapitalausstattung des Unternehmens zuversichtlich, auch in Zukunft gemeinsam mit unseren Bankpartnern renditestarke Projekte für Sie 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. Mittel- bis langfristig deuten die wirtschaftlichen Fundamentaldaten und die Notwendigkeit, bestimmte Wirtschaftsgüter und Rohstoffe über weite Strecken zu transportieren (die Schifffahrt ist hierbei alternativlos), auf eine Erholung der Frachtraten auf ein auskömmliches Niveau hin.

Hamburg, 18. November 2008

Marenave Schifffahrts AG
Vorstand



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.01. - 30.09.2008	01.01. - 30.09.2007
Umsatzerlöse	34.747.328,05	20.389.667,59
Schiffsbetriebskosten	-14.664.490,31 ¹⁾	-5.849.260,39 ²⁾
Schiffsbetriebsergebnis	20.082.837,74	14.540.407,20
Personalaufwendungen	0,00	-73.220,51
sonstige betriebliche Erträge	190.754,49	1.083.464,16
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.801.840,96	-3.285.771,16
Reedereiüberschuss	18.471.751,27	12.264.879,69
Abschreibungen auf Sachanlagen	-6.624.616,63	-6.554.950,82
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	506.875,50	1.177.372,80
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.886.406,98	-2.053.955,22
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.467.603,16	4.833.346,45
laufender Ertragsteueraufwand	-158.702,86	-10.404,26
latente Steuern	29.300,00	90.928,00
Steueraufwand	-129.402,86	80.523,74
Konzernerfolg	8.338.200,30	4.913.870,19
Ergebnis je Aktie		
- unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	55,57	32,75
- verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	55,57	32,75

1) In den Schiffsbetriebskosten sind Schiffsreisekosten der im Spotmarkt auf Reisecharter beschäftigten Tanker in Höhe von TEUR 4.894 enthalten.

2) In den Schiffsbetriebskosten sind Schiffsreisekosten der im Spotmarkt auf Reisecharter beschäftigten Tanker in Höhe von TEUR 655 enthalten.

Konzern-Bilanz

Konzern- Bilanz in EUR

	30.09.2008	31.12.2007
Vermögenswerte		
Langfristige Vermögenswerte		
Sachanlagen	261.408.029,39	193.359.743,65
Finanzanlagen	589.108,12	434.862,89
Latente Ertragsteuerforderungen	1.086.444,00	1.057.144,00
Sonstige Vermögenswerte	40.863,10	0,00
	263.124.444,61	194.851.750,54
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	1.129.742,34	677.687,36
Forderungen	4.292.393,37	2.148.665,52
sonstige Vermögenswerte	2.002.178,73	1.625.078,76
	7.424.314,44	4.451.431,64
Zahlungsmittel	7.589.963,27	9.355.021,50
Bilanzsumme	278.138.722,32	208.658.203,68
Eigenkapital		
Grundkapital/gezeichnetes Kapital	150.050.000,00	150.050.000,00
Rücklagen	-2.522.826,86	-2.522.826,86
Währungsumrechnungsdifferenzen	-11.350.918,17	-15.944.934,25
Konzernbilanzergebnis (kum.)	14.150.718,98	5.812.518,68
	150.326.973,95	137.394.757,57
Schulden		
Langfristige Schulden		
Finanzverbindlichkeiten	113.705.351,17	61.387.264,67
Kapitalanteile im Fremdbesitz	155.000,00	126.000,00
	113.860.351,17	61.513.264,67
Kurzfristige Schulden		
Rückstellungen	383.900,79	373.000,00
Finanzverbindlichkeiten	9.458.277,12	6.548.411,91
laufende Ertragsteuerverbindlichkeiten	173.191,07	219.680,40
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.151.737,10	2.174.277,60
sonstige Verbindlichkeiten	1.784.291,12	434.811,53
	13.951.397,20	9.750.181,44
Summe Schulden	127.811.748,37	71.263.446,11
Bilanzsumme	278.138.722,32	208.658.203,68

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01. - 30.09.2008	01.01. - 30.09.2007
Konzernerfolg	8.338	4.914
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	14.662	11.241
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-66.839	-171.256
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	49.579	71.680
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-2.598	-88.335
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	139	-10.847
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	9.339	106.725
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	6.880	7.543
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode		
+ Zahlungsmittel	7.590	7.550
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	-710	-7
= Finanzmittelfonds	6.880	7.543

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

Konzern- Eigenkapitalentwicklung in EUR

	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
Stand 1. Januar 2007	150.050.000,00	-2.306.266,23	0,00	165.085,79	147.908.819,56
Konzernüberschuss	0,00	0,00	0,00	4.913.870,19	4.913.870,19
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,00	0,00	-10.549.206,41	0,00	-10.549.206,41
Veränderung Verrechnung Emissionskosten	0,00	-297.576,00	0,00	0,00	-297.576,00
Stand 30. September 2007	150.050.000,00	-2.603.842,23	-10.549.206,41	5.078.955,98	141.975.907,34
Stand 1. Januar 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-15.944.934,25	5.812.518,68	137.394.757,57
Konzernüberschuss	0,00	0,00	0,00	8.338.200,30	8.338.200,30
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,00	0,00	4.594.016,08	0,00	4.594.016,08
Übrige Veränderungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand 30. September 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-11.350.918,17	14.150.718,98	150.326.973,95

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2008
Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg

Ansprechpartner

Adriaan Rüppell
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

HRB 96057
WKN A0H1GY
ISIN DE000A0H1GY2

Bildnachweis

Fotodock.com, Panthermedia

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel



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