

Zwischenbericht

zum 30. September 2010 der Marenave Schifffahrts AG



Inhalt

Das Unternehmen

- 5 Vorwort

Konzernentwicklung

- 7 Kursverlauf
8 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
9 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS

- 18 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
20 Konzern-Bilanz
21 Konzern-Kapitalflussrechnung
22 Konzern-Eigenkapitalentwicklung

23 Impressum





Tobias König
Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG

Sehr geehrte Aktionäre,

im abgelaufenen dritten Quartal des Jahres konnte der zweite Neubau der Marenave Schiffahrts AG – der Supramax-Bulker MS „Mare Trader“ – von der chinesischen Bauwerft übernommen werden. Genauso wie das schon im Juni 2010 abgelieferte Schwesterschiff MS „Mare Transporter“ ist auch das MS „Mare Trader“ für drei Jahre zu einer Tagesrate von USD 26.250 an die renommierte koreanische Reederei Hanjin verchartert worden.

Die verbleibenden beiden Bulker-Neubauten werden innerhalb des kommenden halben Jahres von der Bauwerft übernommen und sind jeweils für fünf Jahre fest verchartert. Insgesamt sind allein durch diese vier Zeitcharterverträge Umsatzerlöse von rund USD 138 Mio. über die Laufzeit der Charterverträge gesichert und werden damit die Umsatz- und Ergebnislage der Marenave Schiffahrts AG nachhaltig verbessern.

Die Diversifikationsstrategie der Marenave Schiffahrts AG, einerseits in unterschiedliche Schiffssegmente zu investieren sowie andererseits eine Mischung aus Festcharter und Spot- bzw. Poolbeschäftigung zu wählen, hat die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Situation der Gesellschaft abmildern können und wird insbesondere nach Abschluss des Neubauprogramms Früchte tragen.

Die Poolraten unserer beiden Containerschiffe verzeichnen aufgrund der positiven Entwicklung der Containerschiffahrt deutliche monatliche Zuwächse. Dagegen ist die anhaltend schwierige Lage auf dem Produktentankermarkt unbefriedigend. Der von vielen Experten bereits für den Beginn des zweiten Halbjahres erwartete Anstieg des Ratenniveaus blieb bisher aus und ist ursächlich für die Verlustausweitung im dritten Quartal. Während die Lager für Rohöl insbesondere in den USA gut gefüllt sind, befinden sich die Lagerbestände für Ölprodukte auf einem Tiefstand, die trotz Auflösung des Contango bisher nicht angestiegen sind. Vor dem Beginn der Heizperiode auf der nördlichen Erdhalbkugel befindet sich der Produktentankermarkt in einer guten Ausgangsposition für die lang erwartete Ratenerholung.

In diesem extrem schwierigen Marktumfeld gilt unser Augenmerk der optimalen Beschäftigung unserer Flotte. Nach Rücklieferung aus einer zweijährigen Zeitcharter konnte so unser MT „Mare Caribbean“ eine zweimonatige lukrative Einzelreise unternehmen, bevor sie von uns Anfang Oktober 2010 wieder über eine Zeitcharter in den „Clean Products International (CPI)“-Pool eingebracht wurde. Dieser Pool wird von der Clean Products International Ltd., einer Tochtergesellschaft der renommierten Tankerreederei OSG, New York, USA, gemanagt. Der Pool hat durch seine Partner einen sehr guten Marktzugang im nord- und südamerikanischen Raum. Er zeichnet sich durch eine für die Charakteristika des MT „Mare Caribbean“ ideale Struktur aus und konnte in der Vergangenheit jeweils über dem Markt liegende Einnahmen für die Poolmitglieder erwirtschaften. Wir freuen uns, mit CPI/OSG einen weiteren starken strategischen Geschäftspartner für die Marenave Schiffahrts AG und für das MT „Mare Caribbean“ eine langfristig angelegte neue Beschäftigung gefunden zu haben.

Auch wenn die aktuell schwache Marktphase im Tankerbereich die derzeitigen Ergebnisse belastet, so sind insbesondere in dem für Marenave Schiffahrts AG relevanten Produktentankermarkt die Zukunftsaussichten optimistisch stimmend und heben sich von anderen Tankeruntersegmenten positiv ab. Zum einen ist bei den Produktentankern ein nur geringes Flottenwachstum zu beobachten und weiterhin zu erwarten. Zum anderen findet derzeit eine Verlagerung der globalen Raffinerietätigkeiten statt. Während alte Raffinerien in Europa und Nordamerika stillgelegt werden, werden im Nahen Osten und in Südasien neue Raffinerien errichtet, die Petroleum und andere raffinierte Produkte sodann wieder in die westliche Welt verschiffen. Im Ergebnis führt dies zu einem deutlichen Anstieg der Tonnen-Meilen-Nachfrage nach Produktentankern.

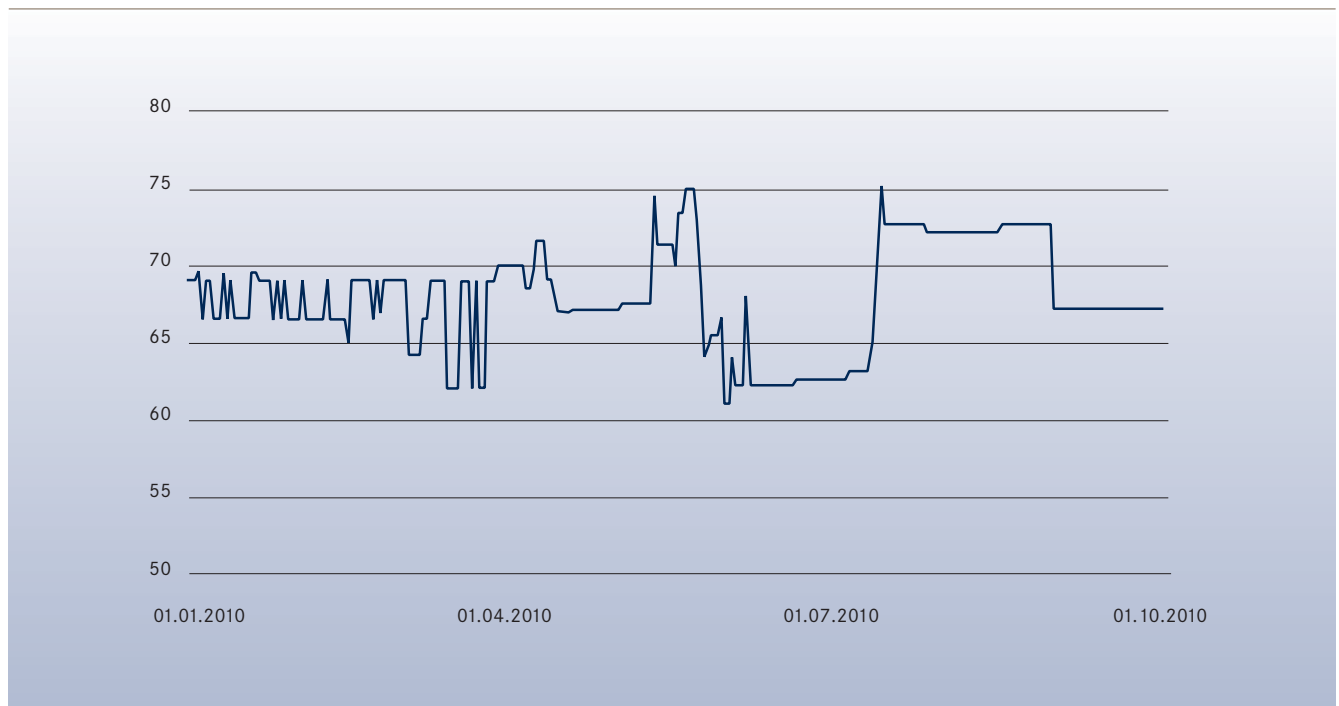
Die Marenave Schiffahrts AG ist in einer idealen Ausgangslage, um von diesen fundamentalen Verschiebungen der Marktbedingungen zu profitieren.

Ihr Tobias König



Kursverlauf

Marenave Kursdaten Angaben in Euro



Quelle: Bloomberg

Die Entwicklung der Aktienmärkte blieb den Sommer über weiterhin durch eine volatile Seitwärtsbewegung gekennzeichnet, wobei die Leitindizes zum 30. September 2010 jeweils mit Werten oberhalb des Jahres- und Quartalsbeginns abschließen konnten. Der Beginn des vierten Quartals 2010 zeigte weitere Kurssteigerungen.

Die konjunkturellen Entwicklungen, Diskussionen um einen möglichen Währungskrieg sowie die nicht zu überhörenden Überlegungen der amerikanischen Notenbank, den Markt mit mehr Liquidität zu unterstützen, haben dabei auf den Aktienmärkten nach ersten Turbulenzen zu deutlichen Kurszuwächsen geführt.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG zeichnen sich grundsätzlich durch Wertbeständigkeit und eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt aus.

Aufgrund der überwiegenden Platzierung bei langfristig orientierten institutionellen Investoren weist die Aktie der Marena-

ve Schiffahrts AG im Börsenhandel bis dato eine geringe Handelsaktivität auf.

Der Höchstkurs im Laufe der ersten drei Quartale 2010 wurde mit EUR 75 im Mai und Juli erreicht. Der Tiefstand der Aktie lag Anfang Juni bei EUR 61,00. Zum 30. September 2010 schloss die Aktie mit einem Kurs von EUR 67,00.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das letzte Rating datiert auf den 13. September 2010 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Das Rating wurde auf Kaufen belassen. Das Kursziel wurde auf Sicht von 12 Monaten mit EUR 82,90 (zuvor: EUR 82,20) angegeben.

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

Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.09.2010	30.09.2009
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	28.322	26.709
EBIT in TEUR	2.663	3.562
Umsatzrendite in %	-13,34	-7,46
EBIT-Marge in %	9,40	13,34
Ergebnis pro Aktie in EUR	-2,52	-1,33
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	393.922	354.834
Eigenkapital in TEUR	145.070	140.605
Eigenkapitalquote in %	36,83	39,63
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	7	7
Personalaufwand in TEUR	327	139
Personalaufwandsquote in %	1,15	0,52

Konzern-Zwischenlagebericht

für den Abschluss zum 30. September 2010

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG bietet institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren und dadurch ihr Anlage-Portfolio zu diversifizieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schifffahrt – Container, Tanker und Bulker – sowie das Segment Car Carrier seit Beginn des Vergleichszeitraums genommen haben.

Die Frachtraten konnten, vor allem in den „trockenen“ Segmenten, der Container- und der Bulkschifffahrt, zum Teil beträchtliche Zuwächse verzeichnen. Dennoch weist das Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG im dritten Quartal 2010, bedingt durch den unbefriedigenden Ergebnisbeitrag der Tankschifffahrt sowie einzelner Sondereffekte, einen Verlust von TEUR 838 aus. Kumuliert beläuft sich das Ergebnis für die ersten neun Monate des Jahres 2010 auf TEUR -3.779.

Ein positiver Effekt hat sich bereits im dritten Quartal durch die sukzessive Eingliederung der Supramax-Bulker in die Marenave-Flotte eingestellt: einerseits durch den positiven Ergebnisbeitrag der beiden Schiffe und andererseits durch die damit weiter voran geschrittene Diversifikation in unterschiedliche Schiffssegmente. Dieser Effekt wird sich durch die Ablieferung der beiden noch ausstehenden Neubauten weiter verstärken. Entscheidend für die Erfolgsentwicklung der Marenave ist jedoch, wie sich die wirtschaftliche Konjunktur in den kommenden Monaten entwickeln wird. Durch das zunächst in allen Segmenten geringer als erwartete Flottenwachstum könnten bestehende Tonnageüberhänge möglicherweise schneller abgebaut werden als ursprünglich prognostiziert. Darüber hinaus tragen Maßnahmen wie zum Beispiel (super) slow steaming (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung) sowie zunehmend längere Transportwege dazu bei, dass die Nachfrage nach Tonnage generell ansteigen sollte. Abzuwarten bleibt jedoch, ob die vielen Neubestellungen in 2010 nicht schon bald wieder zu Tonnageüberhängen führen werden.

Tankschifffahrt

Die durchschnittlichen Spotraten der Produktentanker lagen im bisherigen Jahresverlauf zwar über denen des Vorjahres, isoliert betrachtet sind die Erträge aus der Tankschifffahrt im dritten Quartal jedoch unbefriedigend ausgefallen. Der von vielen Experten bereits für den Beginn des zweiten Halbjah-

res erwartete Anstieg des Rateniveaus blieb bisher aus, was die Ursache für den geringen Ergebnisbeitrag im dritten Quartal ist. Während die Lager für Rohöl insbesondere in den USA gut gefüllt sind, befinden sich die Lagerbestände für Ölprodukte auf einem Tiefstand, die trotz Auflösung des so genannten Contango (Preissituation, in der der aktuelle Marktpreis für Rohstoffe niedriger ist als der Terminpreis für eine Lieferung in der Zukunft) bisher nicht angestiegen sind. Vor dem Beginn der Heizperiode auf der nördlichen Erdhalbkugel befindet sich der Produktentankermarkt in einer guten Ausgangsposition für die lang erwartete Ratenerholung. Weitere Faktoren, die sich vorteilhaft auf die Angebotssituation auswirken sollten, sind z.B. das Auslaufen der Frist der International Maritime Organization (IMO) zur Ausmusterung der Einhüllentanker zum Jahresende. Darüber hinaus wurden viele Neubaufträge storniert oder deren Ablieferung in die Zukunft verschoben. So wurden im bisherigen Jahresverlauf lediglich ca. 78 % der erwarteten Tonnage abgeliefert (nach ca. 82% im Gesamtjahr 2009). Vergleichsweise geringe Neubauproduktivitäten in den vergangenen 18 Monaten begrenzen das Flottenwachstum zusätzlich. Positiv wirkt sich weiterhin das so genannte „slow steaming“ auf die Tankschifffahrt aus, da durch die gedrosselte Fahrtgeschwindigkeit einerseits Treibstoff eingespart wird. Andererseits sind durch längere Reisezeiten zusätzliche Schiffskapazitäten erforderlich, um die Nachfrage auf den unterschiedlichen Routen befriedigen zu können. Die wachsende Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten in China und Indien, die Ausweitung der Raffineriekapazitäten in Asien und im Mittleren Osten sowie die sinkenden Raffineriekapazitäten in den Vereinigten Staaten und Europa werden als wesentliche Faktoren angesehen, die das Wachstum der Nachfrage nach Transportkapazitäten in der Tankschifffahrt beeinflussen werden. Es wird erwartet, dass sich strukturelle Ungleichgewichtungen der Nachfrage und des Angebotes nach raffinierten Produkten ergeben werden, die die Handelsaktivitäten über große Distanzen verstärken und eine positive Entwicklung der Produktentanker begünstigen sollten.

Containerschifffahrt

Die Containerschifffahrt hat nach den drastischen Einbrüchen bei den Charraten und Schiffspreisen eine beeindruckende Erholung gezeigt. Innerhalb der ersten neun Monate des Jahres 2010 ist der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe auf ca. 1,6 % gesunken, die Charraten haben sich in einigen Größenklassen mehr als verdoppelt und die Laufzeiten der Abschlüsse haben sich deutlich verlängert. Diese Entwick-

lung hat sich auch im 3. Quartal fortgesetzt und es wurden Indexstände wie vor Ausbruch der Krise im Jahr 2008 erreicht. Die Linienreedereien vermeldeten historisch gute Halbjahresergebnisse, wodurch das Charterausfallrisiko deutlich gesunken ist und Verunsicherung aus dem Markt genommen wurde. In Folge dieser Entwicklung sind auch die Schiffswerte erheblich gestiegen. Dies sogar in einem Maße, welches den Anstieg der Charraten zum Teil deutlich übersteigt, was die positive Einschätzung der Marktentwicklung vieler Marktteilnehmer widerspiegelt. Im Zuge dieser Entwicklung nahmen auch die Neubauaktivitäten wieder zu, die sich aber vornehmlich auf Post-Panamax-Tonnage beschränkte.

Das Marktumfeld, in dem sich das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" bewegen, hat sich in den ersten drei Quartalen des Jahres 2010 sehr positiv entwickelt und es wurde – zwar immer noch auf einem langfristig unbefriedigenden Rattenniveau – eine deutlich erhöhte Aktivität festgestellt. Durch die Beschäftigung der beiden Schiffe im HANSE Container-ship Pool konnten über den Höhepunkt der Krise hinweg Einnahmen erzielt werden, die über dem jeweils herrschenden Marktniveau lagen. In der jetzigen Phase wird der Anstieg der Charraten entsprechend etwas langsamer als vom Gesamtmarkt nachvollzogen.

Die derzeitige Entwicklung bestätigt unsere Einschätzung, dass es für die beiden in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feedertonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld geben wird.

Für die Containerschiffahrt wird, wie in den anderen Segmenten auch, von einem verlangsamten Flotten-Wachstum ausgegangen. In den Größenklassen bis 2700 TEU wird sogar von einem stagnierenden bis negativen Wachstum der Flotte ausgegangen, u.a. durch Abwrackung und Stornierung von Neubau-Projekten. Zum anderen treten inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Vielzahl der größeren Häfen der Welt auf, da die landseitige Logistik oft nicht mehr mit dem wachsenden Umschlagsvolumen der Häfen Schritt halten können. Selbst bei einer noch verminderten wirtschaftlichen Aktivität verhindern diese Engpässe in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich wurden besonders in der Containerschiffahrt die Schiffsgeschwindigkeiten erheblich reduziert, um Bunkerkosten einzusparen („slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien trotzdem aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Einheiten einzusetzen.

Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Überkapazitäten zyklisch bedingt und somit als vorübergehend einzustufen sind. Somit vertreten auch wir die Prognose einer zy-

klischen Schwächephase in der Containerschiffahrt, die den Höhepunkt der Krise bereits hinter sich hat. Die Struktur der Containerschiffahrt ist sehr heterogen und sie wird sich auf breiter Front erst wieder nachhaltig erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine dauerhaft erhöhte Nachfrage von Transportkapazitäten sorgt.

Bulkschiffahrt

Die Bulkermärkte haben sich nach Ihrem Tief zur Jahresmitte relativ schnell wieder erholt und zur Mitte des 3. Quartals ihren Höchststand im Quartal erreicht. Im bisherigen Jahresverlauf zeigten sich die Märkte im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. Die zukünftige Entwicklung der Bulkschiffahrt im Ganzen ist auf kurze bis mittlere Frist aufgrund der hohen Volatilität der wesentlichen Einflussfaktoren grundsätzlich schwer zu prognostizieren, ist aber, ebenso wie die anderen Segmente, stark von der konjunkturellen Entwicklung der globalen Konjunktur im Allgemeinen und der Entwicklung der nicht OECD-Staaten im Speziellen abhängig. Die für die Bulkschiffahrt wichtigen Rohstoff-Handelsmärkte befinden sich derzeit in einer Umbruchphase, so dass mit einer anhaltend hohen Volatilität der Frachtenmärkte gerechnet werden muss. Der große Druck auf die Raten, der aufgrund des historisch hohen Neubau-Auftragsbestandes prognostiziert wurde, ist auch in diesem Segment dadurch gelindert worden, dass ein beträchtlicher Teil der Neubaufträge aufgrund technischer, finanzieller und / oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder in den vergangenen 18 Monaten nicht wie ursprünglich geplant abgeliefert wurde. Nachdem im abgelaufenen Geschäftsjahr lediglich etwas mehr als die Hälfte der zur Ablieferung vorgesehenen Neubauten tatsächlich abgeliefert wurde, kamen in den ersten neun Monaten des Jahres 2010 lediglich ca. 65 % der ursprünglich bestellten Tonnage zur Ablieferung, wodurch es bei einer Reihe von asiatischen Werften zu existenzbedrohenden Liquiditätseingängen gekommen ist.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass die tagesaktuellen Geschehnisse auf den Frachtenmärkten derzeit lediglich mittelbaren Einfluss auf unsere Neubauten haben sollten.

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

Car Carrier

Seit Ausbruch der Krise wurden bei den „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) erhebliche Kapazitätsanpassungen vorgenommen und so wurden seit Jahresbeginn 2009 ca. 140 PCTC abgewrackt. Die Transportmengen haben sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2010 weiter erholt, liegen jedoch

noch unter dem Rekord-Niveau von 2008. Analysten der Automobilbranche gehen nach dem vergleichsweise starken 1. Halbjahr 2010 und einer saisonalen Schwächephase im dritten Quartal von einer kräftigen Erholung im vierten Quartal 2010 aus, so dass der Output der Automobil-Hersteller im Gesamtjahr eine Zahl von etwa 67 Mio. Einheiten erreichen sollte. Der saisonale Rückgang auf der Transportroute zwischen Nordamerika und Europa ist etwas geringer ausgefallen als angenommen, und so waren sowohl die transportierten Mengen als auch die erzielten Charraten auskömmlich. Branchenexperten sehen große Wachstumschancen für deutsche Hersteller von Oberklasse-PKW in China, aber auch eine Stabilisierung der Märkte in Europa und Nord-Amerika, so dass sich auch die Nachfrage nach Transportkapazitäten weiter erholen sollte. Wie in vielen anderen Bereichen der industriellen Produktion steigen nach den Produktionsmengen nun auch die Qualität und die Sicherheitsstandards chinesischer Automobil-Produzenten stark an. Diese Entwicklung sollte zur Folge haben, dass auch durch Exporte aus China heraus zusätzliche Nachfrage nach Transportkapazitäten generiert werden sollte. Trotz eines Orderbuchs in Höhe von ca. 20% der fahrenden Flotte, werden sich nach Analysten-Meinungen das Tonnageangebot und die Nachfrage mittelfristig wieder in einem ausgewogenen Verhältnis befinden. Das MS "HÖEGH BERLIN" ist in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS beschäftigt, so dass kurzfristige Entwicklungen dieses Marktes keinen Einfluss auf die Vercharterung und somit auf die Marenave Schiffahrts AG haben sollten.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die Ertragslage für die ersten neun Monate des Jahres 2010 ist zunächst durch einen 6%-igen Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Vergleichszeitraum von EUR 26,7 Mio. auf EUR 28,3 Mio. gekennzeichnet. Der in USD in geringerem Maße vorliegende Umsatzanstieg ist vor allem durch die längere Einsatzzeit des Autotransporters (Indienststellung im März 2009) sowie durch den erstmaligen vollen Quartalsbeitrag eines in Dienst gestellten Bulker-Neubaus begründet. Die in diesen Bereichen zu verzeichnenden Steigerungen wurden jedoch zu großen Teilen durch Umsatzrückgänge der Tanker und Containerschiffe kompensiert.

Der Umsatzanstieg war insgesamt noch nicht stark genug, um auch ein gegenüber dem Vergleichszeitraum verbessertes Konzernergebnis zu erzielen. Insbesondere die Abschreibungen und Zinsaufwendungen erhöhten sich im Zuge des Flottenausbaus und führten auf Konzernebene insgesamt zu einem negativen Ergebnis in Höhe von EUR 3,8 Mio.

Der Konzernenerfolg setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	01.01. - 30.09.2010	01.01. - 30.09.2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-1.412	-1.471	59
Tanker	-1.716	55	-1.771
Container	-2.068	-1.923	-145
Autotransporter*	993	1.494	-501
Bulker	502	-101	603
Übrige	45	41	4
Konsolidierungsbuchungen	-123	-88	-35
Konzernerfolg	-3.779	-1.993	-1.786

* Das Ergebnis des Autotransporters ist in 2010 mit EUR 1,44 Mio. durch Swapbewertungseffekte belastet.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass vor allem die Verschlechterung des Ergebnisbeitrages der Tanker nur zu Teilen durch die langfristig gesicherten Erträge des Autotransporters und der Bulker kompensiert werden konnte und ursächlich für ein gegenüber dem Vergleichszeitraum verringertes Ergebnis ist.

Separat betrachtet weist das dritte Quartal 2010 jedoch ein deutlich besseres Ergebnis als das Vorquartal sowie das dritte Quartal des Jahres 2009 auf.

Neben den weiterhin unbefriedigenden Charraten der Produktentanker führte zudem die planmäßig im fünf-Jahres-Intervall-stattfindende Klasedocking von zwei Schiffen (MT "MARE ACTION" und MT "MARE AMBASSADOR") zu längeren Ausfallzeiten, in denen keine Einnahmen erzielt werden konnten.

Insgesamt schließt der Tankerbereich für die ersten drei Quartale des Jahres 2010 mit einem deutlich negativen Ergebnis von EUR 1,7 Mio. ab.

Die Einnahmen der Containerschiffe haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum in 2009 verschlechtert. Dies hängt mit dem Einsatz der Schiffe in einem Einnahmenpool zusammen. Obwohl die beiden Schiffe bereits in 2009 zu sehr niedrigen Charraten beschäftigt wurden, konnten aufgrund der Poolung in 2009 noch deutlich über dem Markt liegende Einnahmen erzielt werden. Das niedrige Marktniveau des Jahres 2009 hat sich sodann in den Poolraten des Jahres 2010 bemerkbar gemacht, während seit Beginn des Jahres 2010 das Marktrateniveau wieder kräftig angestiegen ist. Die Poolratenentwicklung folgt zeitlich versetzt in abgeschwächter Form der Marktentwicklung. In der Abwärtsbewegung hat die Marenave Schiffahrts AG von der Poolung profitiert, in der Aufwärtsbewegung tragen die beiden Container zum Poolergeb-

nis bei. Die Erholung der Charraterraten für Containerschiffe hat Anfang 2010 eingesetzt und führt seit März 2010 zu monatlich steigenden Poolraten; dieser Trend wird sich im weiteren Verlauf des Jahres 2010 fortsetzen.

Der Ergebnisbeitrag des Autotransporters ist allein aufgrund eines Sondereffektes um TEUR 501 zurückgegangen. Die liquiditätsunwirksame Mark-to-Market-Bewertung eines Zinssatzswaps hat das Ergebnis innerhalb der ersten drei Quartale 2010 mit EUR 1,44 Mio. (2009: TEUR 235) belastet. Bereinigt um diesen Effekt hat der Autotransporter das – aufgrund seiner gegenüber dem Vorjahr längeren Beschäftigungsdauer – zu erwartende bessere operative Ergebnis gegenüber dem Vorjahr erzielt.

Im Bulkerbereich sorgte vor allem das MS "MARE TRANSPORTER" mit seinem ersten vollen Quartal Einsatzfähigkeit für das positive Ergebnis. Das MS "MARE TRADER" wird aufgrund seiner Indienststellung Mitte September 2010 erst ab dem vierten Quartal 2010 zu weiteren spürbaren Ergebnisbeiträgen verhelfen.

Dem Umsatzanstieg von EUR 1,6 Mio. steht eine Zunahme bei den Schiffsbetriebskosten von nur EUR 0,7 Mio. gegenüber. Die Schiffsbetriebskosten fallen nur in sehr eingeschränktem Maße proportional zu den Umsatzerlösen an. Insgesamt stieg das Schiffsbetriebsergebnis um EUR 0,9 Mio. auf EUR 16,3 Mio. an; etwas vermindert stieg der Reedereiüberschuss, der nach Berücksichtigung von Personal- sowie sonstigen Aufwendungen und Erträgen, von EUR 14,1 Mio. auf EUR 14,4 Mio. zunahm.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um EUR 1,2 Mio. auf EUR 11,7 Mio. zu, was vor allem auf den Zugang des MS "HÖEGH BERLIN" im März des Vorjahres sowie auf die Indienststellung der ersten beiden Bulker-Neubauten im Juni bzw. September 2010 zurückzuführen ist.

Nach Berücksichtigung eines um EUR 1,0 Mio verringerten Zinsergebnisses, in dem sich vor allem die beschriebene liquiditätsunwirksame Bewertung eines Zinssatzswaps auswirkte, ergibt sich insgesamt ein negatives Konzernergebnis in Höhe von EUR 3,8 Mio.

Vermögenslage

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 393.922 entfallen TEUR 337.272 auf die fahrende Flotte und TEUR 41.416 auf die geleisteten Anzahlungen für die zwei noch abzuliefernden bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 744 im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Von den geleisteten Anzahlungen hin zu der fahrenden Flotte erfolgte im Jahr 2010 eine Umgliederung nach der erfolgten Werftablieferung des MS "MARE TRANSPORTER" sowie des

MS "MARE TRADER". Bei der Abschlusszahlung des ersten Schiffes wurden USD 1,15 Mio. und bei dem zweiten Schiff USD 0,85 Mio. von der jeweils letzten Baurate abgezogen und anschaffungskostenmindernd berücksichtigt. Diese Pönale war aufgrund der verspäteten Ablieferung von der Bauwerft geschuldet.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. September 2010 auf TEUR 145.070. Gegenüber dem 31. Dezember 2009 bedeutet dies eine Erhöhung um TEUR 4.465. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf die positive Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 8.245 zurückzuführen, welche aus der EUR/USD-Wechselkursentwicklung (EUR/USD 1,4406 zum 31. Dezember 2009 gegenüber EUR/USD 1,3648 zum 30. September 2010) resultiert. Gegenläufig wirkte sich das erzielte negative Konzernergebnis aus.

Entsprechend des Beschlusses der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 ist im dritten Quartal 2010 eine Kapitalherabsetzung mit Eintragung ins Handelsregister wirksam geworden, welche zu einer Umgliederung von EUR 120,04 Mio. vom gezeichneten Kapital hin zu den Rücklagen führt.

Die langfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen nahmen im Vergleich zum Bilanzstichtag des Jahres 2009 um TEUR 194.564 zu, während die kurzfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen um TEUR 163.806 abnahmen. Ursache für diese Verschiebungen in der Bilanzstruktur sind IFRS-Bilanzierungsregeln.

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2009 wurde von einer finanzierenden Bank ein Verstoß gegen ein wesentliches Financial Covenant (loan-to-value-ratio) in den Kreditverträgen behauptet, welche die Bank bei tatsächlichem Vorliegen eines Verstoßes zur Forderung nach Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten berechtigt hätte. Auf dieses Recht hat die Bank zunächst mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 bis zum 30. Juni 2010 verzichtet. Ein längerfristiger Verzicht („waiver“) bis zum 1. März 2012 wurde jedoch erst im März 2010 ausgesprochen.

Wegen der Regelungen des IAS 1.74 mussten aufgrund der Tatsache, dass der zum 31. Dezember 2009 bestehende Waiver nur bis zum 30. Juni 2010 reichte und eine längerfristige Lösung erst nach dem Bilanzstichtag gefunden wurde, Finanzverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 115.766 zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2009 als kurzfristig klassifiziert werden, obwohl die Kreditverträge grundsätzlich eine wesentlich längere Laufzeit vorsehen und obwohl noch vor dem Erstellungszeitpunkt des Abschlusses eine langfristige Neuordnung vereinbart werden konnte. In den Zwischenabschlüssen des Jahres 2010 wurde deshalb – wie bereits im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2009 angekündigt – eine Rückumgliederung in den langfristigen Bereich vorgenommen.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um TEUR 30.758 zu. Ursächlich hierfür sind – neben Effekten aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR – vor allem der Zugang weiterer Abrufe analog dem Baufortschritt der bestellten Supramax-Bulker.

In diesem Zusammenhang 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. Trotz eines unverändert schweren Marktumfelds ist dieser mit TEUR 13.388 nach wie vor deutlich positiv.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen geprägt durch den Mittelabfluss für drei Bauzeitraten der o.g. Supramax-Bulker. Außerdem wurden die Schlussraten für die ersten beiden von der Werft abgelieferten Supramax-Bulker geleistet.

Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 36.421 (TUSD 47.731).

Mindernd wirkten sich auf den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit Tilgungs- und Zinszahlungen an die Banken in Höhe von zusammen TEUR 17.944 aus.

Bereits im 1. Quartal 2010 konnte eine Einigung mit einer finanzierenden Bank bzgl. möglicher Vertragsverletzungen von Kreditverträgen und daraus resultierender Konsequenzen auf die Gewährung von zugesagten Darlehenslinien sowie die Margenhöhe erreicht werden. Dabei wurde eine neue gesonderte Darlehenslinie in Höhe von maximal USD 12,65 Mio. eingeräumt mit der zweckgebundenen Inanspruchnahme zur Verrechnung fälliger Tilgungen unter verschiedenen Einzelfinanzierungen seit Dezember 2009 bis Ende des 3. Quartals 2010. Diese gesonderte Linie wurde plangemäß in Anspruch genommen und erfolgt unter der Finanzierung der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG; die vormals unter dieser Gesellschaft bestandene Zusage über USD 24,5 Mio. wurde gestrichen. Die gesonderte Linie ist bis zum 30. Mai 2013 zurückzuführen. Die finanzierende Bank hat zugesagt, für die behauptete Überschreitung der Loan-to-value-Kennzahl bis zum 1. März 2012 keine Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten zu fordern. Zudem wurde die Marge für die Zeit bis zum 1. März 2012 um 1,125 %-Punkte erhöht, was zusätzlichen Zinsaufwand von ca. USD 1,0 Mio. im Jahr 2010, USD 2,0 Mio. in 2011 sowie USD 0,5 Mio. in 2012 nach sich zieht.

Die Vornahme von Dividendenzahlungen der Marenave Schiffahrts AG während der Inanspruchnahme der gesonderten Darlehenslinie ohne das Einverständnis der Bank würde gegen die Auflagen der erzielten Einigung verstoßen.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

Mitarbeiter

Zum Stichtag 30. September 2010 beschäftigt die Marenave Schiffahrts AG sieben Mitarbeiter. Dies bedeutet keine Veränderung gegenüber dem 31. Dezember 2009.

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 von EUR 15.000,00 auf EUR 30.000,00 für jedes Mitglied angepasst. 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 2010 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die Auswirkungen auf die ersten neun Monate des Jahres 2010 haben könnten.

Chancen und Risiken

Risikobericht

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schiffahrts 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. Hierbei wird auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und zu dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

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

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

Bei den Schiffen, die durch langfristige Charterverträge an einen Charterer gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen. Diese Prüfung wird bei Bedarf wiederholt.

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

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 2010 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen der Schiffshypothekendarlehensverträge zu begegnen. In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationssicherheit einerseits sowie Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Sämtliche abgeschlossenen Zinssatzswaps sind so ausgestaltet, dass die Schiffskommanditgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. Somit kompensiert ein möglicher Gewinn aus dieser Transaktion den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) bzw. ein Verlust den Effekt aus den sinkenden Zinsen aus dem Grundgeschäft.

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

Ein ausgewogenes Chancen- / Risikoverhältnis in Bezug auf die Beschäftigung der Schiffe erfolgt durch deren Einsatz in Einnahme- und Befrachtungspools. 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.

Die drei Handysize-Produktentanker der Marenave Schifffahrts AG 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 bringen soll. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht zum 30. September 2010 aus 35 modernen Doppelhüllen Tankern der Handysize Klasse, und wird von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben.

Die beiden Panamax-Produktentanker werden im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum 30. September 2010 eine Flotte von 19 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern.

Nach der Rücklieferung des MT "MARE CARIBBEAN" aus der Zeitcharter mit ST Shipping and Transport PTE Ltd. Mitte Juli, wurde das Schiff, nach einer lukrativen Reise nach Westafrika, über eine Zeitcharter in den „Clean Products International Pool“ (CPI) eingebracht, wo sie mit derzeit 14 weiteren Schiffen ähnlicher Spezifikation eingesetzt wird. Dieser Pool wird seit seiner Gründung im Jahr 2006 von der Clean Products International, Ltd., einer Tochtergesellschaft der renommierten Tankerreederei OSG, New York, USA, sowie Ultragas International S.A., Santiago, Chile, gemanagt. Der Pool zeichnet sich im Besonderen durch seinen sehr guten Marktzugang speziell im nord- und südamerikanischen Raum sowie die besonders hohen Qualitätsanforderungen an die Poolteilnehmer aus.

Vertragsreeder der 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 in einem Einnahmenpool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH gemanagt wird und zum 30. September 2010 aus 24 Schiffen besteht.

Vertragsreeder des MS "MARE TRANSPORTER" und des MS "MARE TRADER" ist die Hamburger Reederei Scorship Navigation GmbH & Co. KG. Die Reederei Scorship Navigation wurde im Jahr 2005 von der Scorpio Shipping Limited, BVI (British Virgin Islands) und der König & Cie. GmbH & Co. KG gegründet. Die Gesellschaft bereedert Tanker und Massengutfracht-



ter. Die beiden Schiffe fahren für eine Dauer von 58 – 62 Monaten in einer Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul.

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 Schiffsfinauzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen währungskonkruent 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 Teile des Aufsichtsrats 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 Bulkerneubauten wurden langfristige feste Finanzierungsverträge abgeschlossen.

Chancen der zukünftigen Entwicklung

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

Prognosebericht

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

Weiterhin ist zu beachten, dass selbst bei den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und Kapitalmarktexperten derzeit über den weiteren Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 weiterhin nur für eingeschränkt möglich – und in Bezug auf konkrete oder gar punktgenaue Angaben unmöglich – erachtet. Insofern können allenfalls Trends und Tendenzen genannt werden.

Die beiden bereits abgelieferten Supramax-Bulker sowie die noch ausstehenden zwei Schwesterschiffe, die sich zum

Stichtag 30. September 2010 noch im Bau befinden, sind jeweils langfristig an erstklassige Adressen verchartert und werden aufgrund der derzeit erwarteten Indienststellungen konstante Umsatzerlöse erwirtschaften, die sich jedoch erst ab 2011 nach Ablieferung aller Schiffe in voller Höhe auf das Konzernergebnis auswirken werden.

Auch der langfristig in Bareboatcharter fahrende Autotransporter wird in 2010 und 2011 aufgrund der in der Höhe festgelegten Einnahmen und der fixen Planungsparameter einen positiven Ergebnisbeitrag leisten, der (ohne etwaige Auswirkungen der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinssatzswaps) noch über dem des Jahres 2009 liegen wird, da die Übernahme erst zum Ende des 1. Quartals 2009 erfolgte.

Die beiden Containerschiffe werden im Jahr 2010 aufgrund der beschriebenen Systematik des Befrachtungspools gegenüber dem Jahr 2009 keinen besseren Ergebnisbeitrag leisten können. Auch für das Jahr 2011 gehen wir zwar von einem besseren, aber noch von keinem absolut positiven Ergebnisbeitrag aus. Aufgrund des Einsatzes in einem Einnahmenpool sind die Schwankungen in den Poolraten geringer als die ansonsten vorherrschenden Marktraten und Auswirkungen von Marktentwicklungen folgen mit zeitlichem Verzug. Das im Jahr 2009 stetig abnehmende Poolratenniveau hat im 1. Quartal 2010 seinen Tiefpunkt erreicht und steigt seitdem stetig an. Dieser Trend sollte sich im weiteren Jahresverlauf und im Jahr 2011 fortsetzen.

Die Tankschifffahrt ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise starken saisonalen Schwankungen und den Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment deutlich spürbar von einer Wiederbelebung der Tankermärkte profitieren können.

Ein wichtiger Teil der Marenave-Beschäftigungsstrategie besteht darin, einen Teil der Erträge durch langfristige Charterverträge zu sichern und einen anderen Teil bei entsprechender Entwicklung von den Ertragsschwankungen in der Schifffahrt profitieren zu lassen. Die Tanker sind über leistungsstarke Pools im Spotmarkt beschäftigt, wogegen die Containerschiffe und die Bulker auf Zeit- sowie der Carcarrier auf Bareboatcharter fahren.

Aus den Zeitcharterverträgen der Bulker, die für zwei Schiffe über drei Jahre und für die anderen beiden Schiffe über fünf Jahre laufen, sind in diesem Zeitraum insgesamt mindestens USD 137,8 Mio. Einnahmen gesichert. Der Autotransporter wird ab dem dritten Quartal 2010 bis zum Ende der Mindestlaufzeit des Bareboatchartervertrages (März 2019) zukünftig weitere USD 99,0 Mio. Umsatzerlöse einfahren.

Das Gesamtjahr 2010 wird – ohne Auswirkungen etwaiger Sondereffekte - voraussichtlich mit einem Ergebnis auf dem Niveau der ersten neun Monate abschließen.

Sondereffekte können sich dabei sowohl positiv wie auch negativ aufgrund von stichtagsbedingten Verhältnissen ergeben. Zu nennen sind hier beispielhaft der USD/EUR-Wechselkurs, der die Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR bestimmt, sowie verschiedene Zinsstrukturen, die direkt auf die Bewertung von Zinssatzswaps einwirken und indirekt auch die Ergebnisse der zum Jahreswechsel durchzuführenden Impairment Tests beeinflussen.

Für das Jahr 2011 ist nach den derzeitigen Umständen wieder von einem positiven Ergebnis auszugehen.

Nachdem die ersten beiden Bulker abgeliefert wurden (im Juni und September 2010), planen wir für die verbleibenden beiden Bulkerneubauten mit den in untenstehender Tabelle aufgeführten Ablieferungsterminen. Gegenüber den Termi- nen gemäß Bauvertrag hat es teilweise erhebliche Verschie- bungen gegeben. Diese sind unter anderem dem Umstand geschuldet, dass einige Schiffe aus der Werft-Produktion durch die Insolvenz eines anderen Kunden nicht planmäßig fertig gestellt werden konnten und der gesamte Arbeitsablauf der Werft neu geordnet werden musste. Die voraussichtli- chen zeitlichen Verschiebungen befinden sich innerhalb der vertraglichen Fristen der Bau-, aber auch der Charterverträge. Die finanziellen Auswirkungen stellen sich wie folgt dar: Für jeden Tag verspäteter Ablieferung verschieben sich die festen Brutto-Umsatzerlöse in Höhe von USD 26.250 pro Tag (für MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER") bzw. USD 24.425 pro Tag (für MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER"). Auf der anderen Seite entfallen bzw. verschieben sich die entsprechenden Schiffsbetriebskosten, Zinsen, Abschreibungen usw. Ferner ist die Bauwerft ab dem 31. Tag Verspätung je Schiff zur Zahlung einer Kompensati- on bis zu einer Höhe von USD 8.000 pro Tag – bis zu einem Maximalbetrag von USD 1,44 Mio je Schiff – verpflichtet. Für die ersten beiden Ablieferungen wurde insgesamt eine Kom- pensation in Höhe von USD 2,0 Mio. als Kaufpreisreduktion berücksichtigt.

Zum 30. September 2010 stehen noch 2 Neubauten zur Ab- lieferung an:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China
Geplante Ablieferungstermine	
MS "MARE TRAVELLER"	Januar 2011
MS "MARE TRACER"	April 2011

Für die vier Bulkerneubauten wurden in den ersten 9 Monaten dem Baufortschritt entsprechend Bauzeitraten in Höhe von insgesamt TUSD 38.125 gezahlt. Bis zur Ablieferung des letz- ten Schiffes der Vierer-Serie werden weitere TUSD 29.835 zur Auszahlung kommen. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapi- tal-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte und prüft, inwieweit die Marenave Schiffahrts AG von den be- stehenden Marktchancen profitieren kann. Durch die auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 beschlossenen Kapital- maßnahmen stehen die dafür notwendigen Mittel grundsätz- lich zur Verfügung. Deren Nutzung hängt neben den Entwick- lungen auf den Schiffahrtsmärkten jedoch auch von den Ent- wicklungen und Stimmungen auf dem Kapitalmarkt und bei den finanzierenden Banken ab.

Hamburg, den 16. November 2010

Marenave Schiffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. September 2010

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.01. - 30.09.2010	01.01. - 30.09.2009
Umsatzerlöse	28.321.610,34	26.708.989,63
Schiffsbetriebskosten	-11.991.141,67	-11.309.038,60
Schiffsbetriebsergebnis	16.330.468,67	15.399.951,03
Personalaufwendungen	-326.935,17	-138.835,84
Sonstige betriebliche Erträge	346.244,58	718.544,84
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.976.540,05	-1.921.741,58
Reedereiüberschuss	14.373.238,03	14.057.918,45
Abschreibungen auf Sachanlagen	-11.710.474,67	-10.495.501,36
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.216.626,15	658.462,44
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.692.944,75	-6.116.990,32
Ergebnis vor Ertragsteuern	-3.813.555,24	-1.896.110,79
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-93.514,37	-3.252,90
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	128.191,00	-93.311,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag	34.676,63	-96.563,901
Konzernergebnis	-3.778.878,61	-1.992.674,69
Ergebnis je Aktie		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-2,52	-1,33
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-2,52	-1,33

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01. - 30.09.2010	01.01. - 30.09.2009
Konzernergebnis	-3.778.878,61	-1.992.674,69
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	8.244.694,16	-7.572.536,00
Konzerngesamtergebnis	4.465.815,55	-9.565.210,69

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Juli bis zum 30. September 2010

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.07. - 30.09.2010	01.07. - 30.09.2009
Umsatzerlöse	11.034.817,00	7.046.846,64
Schiffsbetriebskosten	-4.681.981,86	-3.353.234,49
Schiffsbetriebsergebnis	6.352.835,14	3.693.612,150
Personalaufwendungen	-120.467,17	-114.870,304
Sonstige betriebliche Erträge	125.321,06	-218.058,04
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-638.162,14	-214.964,81
Reedereiüberschuss	5.719.526,89	3.145.719,00
Abschreibungen auf Sachanlagen	-4.239.156,94	-3.509.514,24
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	220.747,68	66.388,39
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.519.317,48	-2.193.551,58
Ergebnis vor Ertragsteuern	-818.199,85	-2.490.958,43
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-32.073,02	-1.044,69
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	12.038,75	-22.922,00
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-20.034,27	-23.966,69
Konzernergebnis	-838.234,12	-2.514.925,12
Ergebnis je Aktie		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-0,56	-1,68
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-0,56	-1,68

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.07. - 30.09.2010	01.07. - 30.09.2009
Konzernergebnis	-838.234,12	-2.514.925,12
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	-15.140.292,55	-5.151.192,14
Konzerngesamtergebnis	-15.978.526,67	-7.666.117,26

Konzern-Bilanz

zum 30. September 2010

Konzern-Bilanz in EUR

	30.09.2010	31.12.2009
Vermögenswerte		
Langfristige Vermögenswerte		
Sachanlagen	378.689.047,67	341.675.441,61
Ausleihungen	744.296,01	846.436,98
Derivate	0,00	72.120,61
Aktive latente Steuern	3.925.301,00	4.270.961,90
	383.358.644,68	346.864.961,10
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	1.035.271,82	509.896,71
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.388.321,32	2.458.447,03
Derivate	0,00	8.815,81
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	637.412,83	894.924,37
Sonstige Vermögenswerte	401.598,59	724.585,58
	5.462.604,56	4.596.669,50
Zahlungsmittel	5.100.298,31	3.372.505,78
Bilanzsumme	393.921.547,55	354.834.136,38
Eigenkapital		
Grundkapital/gezeichnetes Kapital	30.010.000,00	150.050.000,00
Rücklagen	117.994.507,97	-2.045.492,03
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4.112.972,24	-12.357.666,40
Konzernbilanzergebnis (kum.)	1.178.905,58	4.957.784,19
	145.070.441,31	140.604.625,76
Schulden		
Langfristige Schulden		
Schiffshypothekendarlehen	221.229.602,97	74.532.556,80
Derivate	1.210.716,59	143.917,54
Kapitalanteile im Fremdbesitz	213.000,00	164.000,00
Passive latente Steuern	1.146.429,00	1.987.292,00
	223.799.748,56	76.827.766,344
Kurzfristige Schulden		
Schiffshypothekendarlehen	20.487.773,35	133.116.566,55
Derivate	526.474,13	1.345.104,60
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.776.513,78	2.162.562,60
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	325.373,39	160.923,30
Sonstige Verbindlichkeiten	935.223,03	616.587,23
	25.051.357,68	137.401.744,28
Summe Schulden	248.851.106,24	214.229.510,622
Bilanzsumme	393.921.547,55	354.834.136,38

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. September 2010

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01. - 30.09.2010	01.01. - 30.09.2009
Konzernerfolg	-3.779	-1.993
+ Abschreibungen auf Sachanlagen	11.710	10.495
+ / - erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen	-128	-93
- / + Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs	1.362	7.624
+ / - Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs	-2.253	-3.213
- Zinserträge	-1.217	-656
+ Zinsaufwendungen	7.693	6.117
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	13.388	18.281
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-30.300	-107.201
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-30.300	-107.201
- Dividendenzahlungen an Aktionäre	0	-3.001
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	36.421	86.233
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen	-12.206	-9.762
+ erhaltene Zinsen	2	6
- gezahlte Zinsen	-5.738	-5.743
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	18.479	67.733
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	1.567	-21.187
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	160	1.801
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	3.373	24.148
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	5.100	4.761

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

zum 30. September 2010

Konzern-Eigenkapitalentwicklung in EUR

	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
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
Stand 1. Januar 2010	150.050.000,00	-2.045.492,03	-12.357.666,40	4.957.784,19	140.604.625,76
Kapitalherabsetzung	-120.040.000,00	120.040.000,00	0,00	0,00	0,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	8.244.694,16	-3.778.878,61	4.465.815,55
Stand 30. September 2010	30.010.000,00	117.994.507,97	-4.112.972,24	1.178.905,58	145.070.441,31

Impressum

Kontakt

Marenave Schifffahrts AG | © 2010
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

iStockphoto

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: November 2010



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