

Halbjahresfinanzbericht

zum 30. Juni 2014 der Marenave Schifffahrts AG

M



Inhalt

Das Unternehmen

- 5 Vorwort
- 6 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
- 7 Die Flotte auf einen Blick

Konzernentwicklung

- 9 Kursverlauf
- 10 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS

- 19 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
 - 21 Konzern-Bilanz
 - 22 Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 23 Konzern-Eigenkapitalpiegel
 - 25 Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss
-
- 30 Bilanzaid
 - 31 Impressum
 - 31 In eigener Sache: Wir sind umgezogen!



Sehr geehrte Aktionäre,

zunächst möchte ich meiner Freude darüber Ausdruck verleihen, dass ich viele von Ihnen anlässlich unserer Hauptversammlung im Juni kennenlernen konnte. Mir ist bewusst, dass nicht alle meine Aussagen zu dem aktuellen Stand und der Zukunft der internationalen Schifffahrt Jubelstürme unter den Aktionären ausgelöst haben. Umso mehr bedanke ich mich für das ausgesprochene Vertrauen, welches Sie mir mit Ihrer Entlastung geschenkt haben. Wenn wir gemeinsam akzeptieren, dass das aktuelle Marktumfeld der neue Normalfall ist und alte Rekordzeiten – zumindest auf absehbare Zukunft – nicht mehr wiederkehren werden, dann können auf dieser Basis nach wie vor positive Ergebnisse eingefahren werden.

Dass das aktuelle Marktumfeld dabei äußerst herausfordernd ist, hat sich im zweiten Quartal eindrucksvoll an dem Bulker- und Tankermarkt gezeigt, welche jeweils empfindliche Raten- einbußen gegenüber dem Vorquartal hinnehmen mussten. Ich hatte Ihnen schon auf der Hauptversammlung dargestellt, dass die Ratenentwicklung die sich damals positiv entwickelnden Schiffspreise nicht rechtfertigen würde. Im Verlauf der letzten drei Monate fand nun die unvermeidliche Korrektur am An- und Verkaufsmarkt für Gebrauchttonnage statt.

Für die Zukunft müssen wir in der Lage sein, in solchen Phasen relativ guter Preise am Verkaufsmarkt auch handlungsfähig zu sein und uns so von strategisch weniger bedeutsamen Einheiten zu trennen, um dafür in relativ günstige andere Tonnage zu investieren, mit dem Ziel, eine schlagkräftige und zukunftsfähige Flotte aufzubauen.

Im Vorjahr haben wir bereits auf der Aktivseite der Bilanz die unvermeidlichen Maßnahmen getroffen, so dass wir uns nun soweit absehbar weitestgehend verlustfrei von Tonnage trennen können.

Derzeit sind uns aufgrund der Finanzierungssituation jedoch noch Fesseln angelegt, die dazu führen, dass wir Schiffe zumindest nicht schnell und autonom verkaufen können.

Aktuell und für die nähere Zukunft liegt unser Hauptaugenmerk somit voll auf der Restrukturierung der Passivseite. Mit etwas gutem Willen und auch materiellen Beiträgen der Eigenkapital- sowie der Fremdkapitalseite sind wir fest davon überzeugt, Szenarien darstellen zu können, die für alle involvierten Parteien besser als der Status Quo sind. Sobald die laufenden

Gespräche und Diskussionen in einem belastbaren – und mit der Fremdkapitalseite – abgestimmten Ergebnis gemündet sein werden, werden wir Sie darüber dezidiert informieren.

Das eingangs skizzierte Marktgeschehen spiegelt sich auch in dem Ergebnis des 2. Quartals 2014 wider. Aufgrund der oben genannten Entwicklungen konnte das Ergebnis des 1. Quartals in Höhe von TEUR 640 nur leicht ausgebaut werden und endet nun für das 1. Halbjahr 2014 bei insgesamt TEUR 750. Dass trotz der temporären Schwäche im Bulker- und Tankersegment überhaupt ein positives Ergebnis erzielt werden konnte, haben wir unverändert den in mittelfristiger Zeitcharter befindlichen beiden Bulkern und dem Car Carrier zu verdanken, welche noch mit Raten fahren, die vor Krisenbeginn geschlossen wurden. Durch diese diversifizierte Beschäftigung wird ein konstanter Cashflow garantiert, der auch Schwächeperioden in anderen Segmenten auszugleichen imstande ist.

Das dritte Quartal hat bereits besser begonnen als das zweite Quartal aufgehört hat und für das vierte Quartal erwarten alle Teilnehmer – nicht zuletzt auch saisonal bedingt – nochmals verbesserte Ergebnisse.

Auf dieser Basis gehen wir davon aus, dass sich unser Jahresergebnis im weiteren Jahresverlauf operativ noch weiter – und auch mit einer größeren Dynamik als im abgelaufenen Quartal – entwickeln wird.

Neben der fortlaufenden Optimierung des Einsatzes und der Bereederung der bestehenden Flotte arbeiten wir bis dahin weiter an der Adjustierung der Finanzierung. Wie bisher bin ich dabei für Ihre Anregungen dankbar und stehe Ihnen auch außerhalb von Hauptversammlungen gerne Rede und Antwort und baue auf Ihr zukünftiges Engagement.



Ihr Ole Daus-Petersen

Vorstand
Marenave Schifffahrts AG

Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.06.2014	30.06.2013
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	25.844	32.186
EBIT in TEUR	4.710	7.034
Umsatzrendite in %	2,88	9,27
EBIT-Marge in %	18,23	21,85
Ergebnis pro Aktie in EUR	0,50	1,99

	30.06.2014	31.12.2013
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	244.157	247.912
Eigenkapital in TEUR	34.713	33.638
Eigenkapitalquote in %	14,22	13,57

	30.06.2014	30.06.2013
Mitarbeiter (ohne Vorstand)		
Mitarbeiter	8	7
Personalaufwand in TEUR	289	261
Personalaufwandsquote in %	1,12	0,81

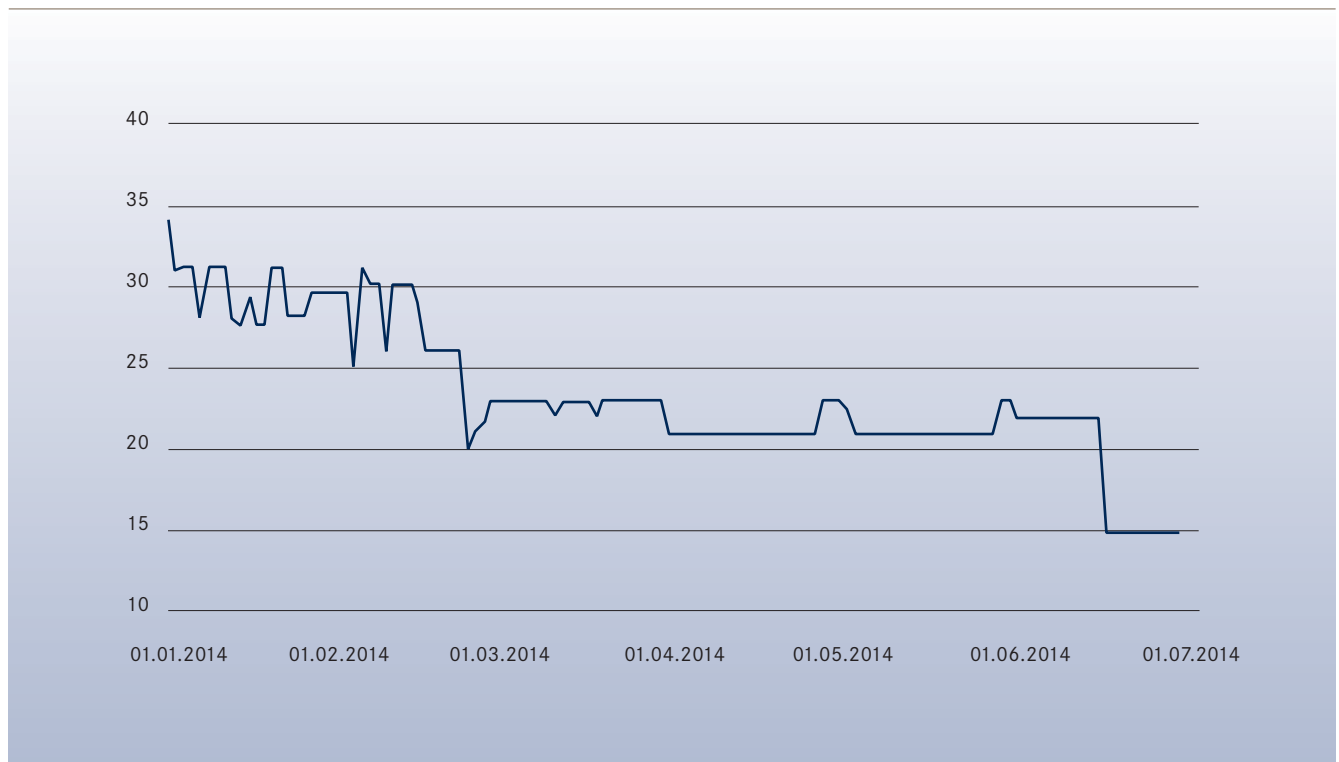
Die Flotte auf einen Blick

	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung
Produktentanker						
	MT "Mare Action"	MR1	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Scorpio Handymax Tanker Pool
	MT "Mare Ambassador"	MR1	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Scorpio Handymax Tanker Pool
	MT "Mare Baltic"	MR1	2008	Guangzhou China	38.400 dwt	Scorpio Handymax Tanker Pool
	MT "Mare Caribbean"	MR2	2004	Hyundai Mipo Korea	46.700 dwt	Hafina Tankers Pool
	MT "Mare Atlantic"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Scorpio Panamax Tanker Pool
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Scorpio Panamax Tanker Pool
Bulker						
	MS "Mare Transporter"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Trader"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Traveller"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Tracer"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
Containerschiff						
	MS "Mare Fox"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool
	MS "Mare Frio"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool
Car Carrier						
	MS "Höegh Berlin"	Car Carrier	2005	Daewoo Ship- building Korea	7.800 CEU	Bareboat-Charter



Kursverlauf

Marenave-Kursverlauf im 1. Halbjahr 2014 Angaben in EUR



In Europa standen die Kapitalmärkte im 2. Quartal 2014 im Zeichen der Zinsentscheidung der Europäischen Zentralbank (EZB). Am 5. Juni verkündete Mario Draghi eine Reduzierung des Leitzinses auf 0,15%, die Senkung des Einlagenzinses auf -0,10% sowie die Auflage eines Kreditpaketes für Banken in Höhe von 400 Milliarden Euro. Der deutsche Aktienindex DAX stieg daraufhin erstmalig in seiner Geschichte über das Niveau von 10.000 Punkten.

In den USA reduzierte die amerikanische Notenbank FED im Juni erwartungsgemäß den Umfang der geldpolitischen Lockerung (Quantitative Easing) von 45 auf 35 Milliarden US-Dollar und ließ den Referenzzinssatz unverändert bei 0,25%. Auch der Dow Jones führte seinen Aufwärtstrend vor diesem Hintergrund fort und erreichte neue Allzeithochstände und schloss das 1. Halbjahr 2014 bei über 16.800 Punkten.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG weisen eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt sowie eine sehr geringe Liquidität aus.

Der bereits im Dezember 2013 eingesetzte Rückgang des Aktienkurses der Marenave Schiffahrts AG setzte sich auch zu Beginn des aktuellen Jahres fort. So fiel der Kurs von EUR 30,00 auf EUR 15,00 zum Halbjahresende, was auch dem Stand zum Berichtszeitpunkt entspricht.

Die Anteile der Marenave Schiffahrts AG werden zu rund 50% von Versicherungen, zu rund 32% von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken und zu rund 15% von anderen Banken gehalten. Die verbleibenden 3% verteilen sich auf andere institutionelle Investoren sowie auf Streubesitz.

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

Konzern-Zwischenlagebericht

für den Abschluss zum 30. Juni 2014

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schifffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave Konzern“ oder „Reederei“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei ist ein internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Car Carriers. Hauptaktivitäten der Reederei sind der Erwerb und langfristige Betrieb von Seeschiffen und Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Aktuell besteht das Schiffsportfolio aus 13 Schiffen: Sechs Produktentanker, vier Supramax-Bulker, zwei Containerschiffe und ein Auto-transporter. Die Beschäftigung der Schiffe erfolgt in einem Mix aus Poolbeschäftigung und mittel-/langfristiger Zeitcharter.

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

Tankschifffahrt

Nachdem das 1. Quartal saisonal bedingt und aufgrund von Sondereffekten noch die besten Ergebnisse seit vier Jahren einfahren konnte, mussten im 2. Quartal Ratenrückgänge um ca. 30 Prozent hingenommen werden. Hauptsächlich dafür waren wiederum Sondereffekte. Insbesondere länger als erwartete Raffinereschließungen infolge von regulären Wartungsarbeiten führten zu weniger zu transportierten Produkten. Ein extrem kalter Winter in den USA führte zusätzlich zu gestiegenem Eigenverbrauch und somit zu geringerem Exportpotential.

Das Schiffsbetriebsergebnis der Tankerflotte hat sich vor diesem Hintergrund im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von

TEUR 4.932 auf TEUR 4.271 verringert. Neben dem unverhältnismäßig schlechten 2. Quartal ist hierfür zudem verantwortlich, dass der MT „Mare Caribbean“ im aktuellen Halbjahr eine planmäßige Klassedocking absolvierte und zudem Ausfalltage durch die Einbringung in einen Pool entstanden sind.

Im anlaufenden 3. Quartal beobachten wir eine Erholung des Ratenniveaus und gehen davon aus, dass im weiteren Verlauf des Jahres 2014 auf Ebene der Produktentankerflotte verbesserte Ergebnisse eingefahren werden können.

Die Fundamentaldaten der Produktentanker auf Seiten der Nachfrage sind jedenfalls nach wie vor intakt.

Der Markt für Produktentanker befindet sich unverändert im Umbruch und ist durch Veränderungen in der Erzeugung und Verarbeitung von Rohöl, insbesondere Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität, gekennzeichnet.

Während in den letzten Monaten und Jahren veraltete Raffinerien, vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa, stillgelegt wurden, besteht heute ein hohes Exportpotential von Ölprodukten aus modernen Raffinerien im asiatischen Pazifikraum, welches den Importbedarf entwickelter Länder sowie in Afrika und Südamerika deckt und somit insgesamt einen positiven Einfluss auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage hat.

Auch Amerikas Rolle als Netto-Exporteur von Ölprodukten wird seinen nahezu exponentiellen Anstieg weiter fortsetzen, was sich ebenfalls positiv auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage auswirken wird.

Weniger positiv verhält es sich auf der Angebotsseite, welche durch massive Neubaubestellungen der letzten beiden Jahre – insbesondere im MR-II-Segment – gekennzeichnet ist. Die anstehenden Ablieferungen dieser Schiffe werden das Tonnageangebot erhöhen, welches voraussichtlich nicht durch Verschrottungen egalisiert werden kann, so dass die Auswirkungen der äußerst positiven Fundamentaldaten teilweise kompensiert werden. In welchem Ausmaß dies erfolgen wird, ist derzeit nicht verlässlich prognostizierbar.

Containerschifffahrt

Die Containerschifffahrt steht derzeit ganz im Zeichen der Nachrichten über die großen Linienreedereien, wobei zu Beginn des Jahres 2014 insbesondere die Verschmelzung der in Hamburg ansässigen Hapag Lloyd mit der chilenischen CSAV-

Reederei einerseits sowie die neue Allianz aus Maersk, MSC und CMA/CGM unter dem Namen P3 und – nach dessen Scheitern – einer Zweier-Allianz unter dem Namen M2 und deren kartellrechtlichen Implikationen andererseits im Mittelpunkt des Presseinteresses standen.

Auf das Marktumfeld der klassischen Schiffseigner hat dies bisher jedoch nahezu keine Auswirkungen. Der Chartermarkt zeichnet sich gegenüber unserer Lagebeschreibung für den Geschäftsbericht 2013 durch wenig neue Entwicklungen aus. Die Charraten steigen konstant, aber noch in sehr kleinen Schritten. Die Zahl der Auflieger hat sich in den ersten Monaten des Jahres erwartungsgemäß weiter reduziert.

Anders als z.B. im Tankerbereich ist das Orderbuch bei den Containern jedoch deutlich weniger bedrohlich. Auch die Verschrottungstätigkeiten erfolgten hier auf relativ konstant hohem Niveau, so dass die Angebotsseite derzeit intakt erscheint.

Wenn die Zurückhaltung auf der Neubauseite bestehen bleibt, dann dürften die Zuwächse auf der Nachfrageseite, welche durch das allgemeine Weltwirtschaftswachstum getrieben sind, zu einem weiter verbesserten Nachfrage-Angebots-Verhältnis führen, welches sich positiv auf die Charraten auswirken sollte.

Insbesondere in den unteren Größenklassen, in denen auch die beiden Containerschiffe der Marenave verkehren, kommen kaum Schiffe zusätzlich in den Markt. Stattdessen dürf-

ten sich hier Verschrottungseffekte besonders positiv auswirken.

Gegenüber dem Niveau des 1. Halbjahr 2013 konnten unsere beiden Containerschiffe im aktuellen Halbjahr ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 490 erwirtschaften, nachdem in der Vergleichsperiode des Vorjahres noch ein negatives Ergebnis zu Buche stand. Neben dem leicht gestiegenen allgemeinen Ratenanstieg ist dies vor allem auf einen vorteilhafteren Pool-Index zurückzuführen, welcher mit den Pool-Partnern ausgehandelt werden konnte.

Derzeit sind alle in diesem Pool fahrenden Containerschiffe beschäftigt und bislang sind wir von längeren Wartezeiten nicht betroffen gewesen.

Bulkschifffahrt

Die Bulkschifffahrt zeichnete sich im abgelaufenen Jahr 2013 sowie im bisher absolvierten Jahr 2014 durch eine hohe Volatilität auf unbefriedigendem Niveau aus.

Die Ratenverbesserungen, die teilweise langsam aber stetig im Marktniveau zu verzeichnen waren, mussten mitunter in kurzer Zeit wieder verloren gegeben werden, wofür einzelne regionale Ereignisse bereits ausreichen können.

Für die spezifischen Bulker innerhalb der Marenave-Flotte ist der Baltic Supramax Index (BSI) ein passender Indikator des Ratenniveaus der relevanten Schiffe. Eine Mehrjahresübersicht zeigt hier folgendes Bild:

Supramax 6T/C Spot



Quelle: HSH Nordbank AG, Daily FFA Markets, 7. August 2014

Insbesondere das abgelaufene 2. Quartal 2014 musste nochmals empfindliche Einbußen im Ratenniveau hinnehmen, so dass das Marktniveau schließlich auf unter USD 7.000 pro Tag gefallen ist. Seit Ende Juli 2014 sind wieder steigende Raten zu beobachten, über deren Nachhaltigkeit derzeit jedoch nur spekuliert werden kann. Aufgrund von Bestellungen in den Vorjahren und verstärkt nochmals in 2013/14 leidet die Bulkschiffahrt unter dem starken Wachstum der Flotte.

Diesem schlechten Marktniveau sind derzeit zwei von insgesamt vier unserer Bulker ausgesetzt.

Die beiden anderen Bulker (MS „MARE TRACER“ und MS „MARE TRAVELLER“) sind dagegen aufgrund deren mittelfristigen Beschäftigungsverhältnisse bis 2015/2016 nicht unmittelbar der aktuellen Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt und fahren stattdessen jeweils das Dreifache des aktuellen Marktniveaus ein.

Auch wenn die Nachfragefundamentaldaten durchaus auf Wachstumskurs zeigen – wofür insbesondere der ungebrochene Rohstoffhunger Chinas verantwortlich zeichnet –, werden kurz- bis mittelfristig keine drastischen Ratensteigerungen zu verzeichnen sein, da die steigende Nachfrage von der anhaltenden Ablieferungswelle neuer Schiffe zumindest kompensiert werden wird.

Car Carrier

Der Markt für Car Carrier befindet sich in einem verhältnismäßig ausgewogenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

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 Analyse der Ertragslage wird auf Ebene der Umsatzerlöse erschwert durch den Umstand, dass im 1. Halbjahr des Jahres 2013 noch Einzelreisstätigkeiten stattfanden, welche – bei identischem wirtschaftlichen Ergebnis – aufgrund unterschiedlicher Abrechnungsmodalitäten zu höheren Umsatzerlösen sowie Schiffsbetriebskosten im Gegensatz zu einer Pool-/Zeitcharterbeschäftigung führen, da bei einer Einzelreise der Schiffseigner statt des Charterers die Treibstoffkosten selbst trägt, welche durch höhere Umsatzerlöse abgegolten werden.

Der zielführendere Blick auf das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse abzüglich Schiffsbetriebskosten) zeigt einen deut-

lichen Ergebnisrückgang um ein Viertel auf nunmehr noch EUR 13,3 Mio. Ursächlich für diesen deutlichen Rückgang ist im ganz Wesentlichen das reguläre Auslaufen der lukrativen Erstbeschäftigungen von zwei Schiffen im Segment Bulker im Verlauf des Jahres 2013. Diese Schiffe steuerten somit im aktuellen Halbjahr lediglich Umsatzerlöse auf Marktniveau bei, welches ca. TUSD 16 pro Tag und pro Schiff unter dem im 1. Halbjahr 2013 noch vorliegenden Zeitcharteratenniveau der vor der Krise geschlossenen Erstbeschäftigung lag.

Diesen Effekt zeigt die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Segmenten wie folgt:

	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Tanker	11.179	13.543	-2.364
Container	1.892	1.439	453
Car Carrier	4.246	4.432	-186
Bulker	8.527	12.772	-4.245
Umsatzerlöse	25.844	32.186	-6.342

Im Bereich der Tanker ist der Rückgang der Umsatzerlöse im Wesentlichen auf die zuvor beschriebene umsatz- und zugleich kostenerhöhende Einzelreisstätigkeit im 1. Halbjahr 2013 zurückzuführen. Außerdem wirkten sich negativ die Ausfallzeiten im Rahmen der 2. Großen Klassedocking des MT „Mare Caribbean“ im 1. Quartal 2014 aus. Die übrigen fünf Schiffe dieses Segments steuerten materiell keine verschlechterten Ergebnisse als noch im Vorjahr bei.

Positiv entwickelte sich das Containersegment, in dem vor allem aufgrund eines neu verhandelten Pool-Schlüssels für unsere Schiffe verbesserte Ergebnisse eingefahren werden konnten.

Allgemein umsatzmindernd wirkte sich segmentübergreifend zudem die USD-Wechselkursentwicklung aus. Dies macht ca. 4 Prozent des gesamten Rückgangs aus, wie an der EUR-Umsatzentwicklung des Car Carriers – bei exakt identischen Umsätzen in USD – abzulesen ist.

Der Konzernenerfolg (vor Steuern) setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-1.133	-926	-207
Tanker	-1.417	-2.127	710
Container	-313	-1.214	901
Car Carrier	2.160	2.388	-228
Bulker	1.917	5.361	-3.444
Übrige	24	27	-3
Konzernerfolg (vor Steuern)	1.238	3.509	-2.271

Den Effekt des Wegfalls von zwei lukrativen Zeitcharterverträgen mit Raten auf Vorkrisenniveau lässt sich anhand dieser Übersicht plastisch im Segment Bulker ablesen. Die Ergebnisverbesserungen im Bereich der Tanker und Container wurden dadurch um mehr als das Doppelte aufgezehrt.

Der Schiffsbetrieb verlief insgesamt weitgehend störungsfrei. Lediglich bei dem MS „Mare Tracer“ kam es im 1. Quartal 2014 zu einem nennenswerten Zwischenfall durch erforderliche Reparaturen am Stevenrohr, bei dem ein Werftaufenthalt notwendig wurde sowie ca. 26 Ausfalltage angefallen sind. Die Aufwendungen sowie die Einnahmeausfälle werden aber im ganz Wesentlichen von den Versicherungen erstattet, so dass dieser Vorfall letztlich nur eine geringe Auswirkung auf die Ertragslage des Konzerns hatte.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen deutlich um EUR 2,1 Mio auf EUR 7,7 Mio. ab. Der Rückgang der planmäßigen Abschreibungen ist - bei identischer Flotte - auf die Ende 2013 erfolgten außerplanmäßigen Abschreibungen (Impairments) auf die Flotte zurückzuführen, welche das Abschreibungsvolumen der Folgejahre entsprechend entlasten.

Das Finanzierungsergebnis liegt mit EUR 3,4 Mio. um EUR 0,1 Mio. unter dem Niveau des Vergleichszeitraums. Für diesen Rückgang ist im Wesentlichen der gesunkene Darlehensbestand ursächlich.

Nachdem im Jahr 2013 alle steuerlichen Verlustvorträge aufgebraucht worden sind, fallen die laufenden Steuern des aktuellen Halbjahres mit TEUR 378 deutlich höher als der Vergleichswert des Vorjahres von TEUR 122 aus. Im Gegenzug entfallen die latenten Steuern auf die Nutzung der Verlustvorträge, welche noch im Vorjahr ergebnismindernd anfielen. Da sich der USD/EUR-Wechselkurs zwischen dem 31. Dezember 2013 und dem 30. Juni 2014 nur leicht veränderte, fielen die latenten Steuern in Folge von Währungseffekten, die zu Bilanzpostenunterschieden geführt haben, mit TEUR 115 im aktuellen Halbjahr verhältnismäßig gering aus.

Nach Berücksichtigung der latenten und laufenden Steuern wurde insgesamt ein positives Konzernergebnis in Höhe von EUR 0,7 Mio. (Vorjahr: EUR 3,0 Mio.) erzielt.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme von EUR 244,2 Mio. liegt knapp EUR 4,0 Mio. unter dem Niveau der Bilanzsumme zum 31. Dezember 2013. Bilanzsummenmindernd wirkten sich dabei in erster Linie die regulären Abschreibungen auf die Flotte auf. Diese wurden teilweise kompensiert durch die aktivierten Investitionen im Rahmen des Drydockings des MT „Mare Caribbean“ sowie durch die Ausgabe von Ausleihungen im Rahmen von Working Capital-Zahlungen im Zusammenhang mit dem Poolwechsel des MT „Mare Caribbean“. Ebenfalls erhöhten sich

die sonstigen Vermögenswerte im Wesentlichen durch erhöhte Forderungen gegen Versicherungen im Rahmen des zuvor beschriebenen Schadenfalls des MS „Mare Tracer“.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. Juni 2014 auf TEUR 34.713. Gegenüber dem 31. Dezember 2013 bedeutet dies eine Erhöhung um EUR 1,1 Mio., die im Wesentlichen auf das positive Konzernergebnis zurückzuführen ist.

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. Für die ersten sechs Monate des Jahres 2014 hat sich ein operativer Cashflow von EUR 10,0 Mio. - und damit mit EUR 5,3 Mio. unter dem Niveau des Vergleichszeitraums - ergeben.

Im Rahmen der Investitionstätigkeit ergab sich ein negativer Cashflow von EUR 2,5 Mio., der die zuvor beschriebenen Zahlungen wegen Drydocking und Working Capital bei dem MT „Mare Caribbean“ betrifft.

Durch den getätigten Kapitaldienst auf die einzelnen Schiffshypothekendarlehen ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von EUR 9,7 Mio. (Vorjahr: EUR -10,2 Mio.). Insgesamt wurden USD 8,6 Mio. Tilgungen auf Schiffsdarlehen erbracht.

Als Ergebnis dieser Entwicklungen - insbesondere getrieben von den Sonderzahlungsverpflichtungen bei dem MT „Mare Caribbean“ sowie vor dem Hintergrund der Zahlungsausfälle bzw. -verschiebungen infolge des Versicherungsfalls bei dem MS „Mare Tracer“ - nahm der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem Jahresbeginn um EUR 2,0 Mio ab.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

Mitarbeiter

Zum Stichtag 30. Juni 2014 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG acht (per 31. Dezember 2013: sieben) Mitarbeiter (ohne Vorstand).



Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Der zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhält eine jährliche Vergütung von TEUR 204 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Für weitere Details verweisen wir auf die entsprechenden Ausführungen im Geschäftsbericht 2013.

Chancen und Risiken

Risikobericht

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

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratentatenentwicklung, Kursrisiken, behördliche Auflagen), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave Konzerns.

Risiken aus dem Schiffsbetrieb

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die laufende Kontrolle der Bereederer. Hierbei wird auch auf vom Beree-

derer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charratentatenhöhe. Bei dem derzeit niedrigen Niveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht zum Stichtag 30. Juni 2014 aus 24 modernen Doppelhüllen-Tankern der Handymax-Size Klasse und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" werden ebenfalls von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und sind im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum aktuellen Zeitpunkt eine Flotte von rund 21 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Der MT "MARE CARIBBEAN" fährt nach erfolgter Klassedockung seit dem 5. März 2014 in dem Hafnia Tankers Pool.

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



Auch das MS "MARE FOX" und das MS "MARE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 30. Juni 2014 aus 25 Schiffen bestand.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 22 Tanker und Massengutfrachter. Das MS "MARE TRANSPORTER" und das MS "MARE TRADER" fahren aktuell kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Die Befrachtung erfolgt durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Das MS "MARE TRACER" und das MS "MARE TRAVELLER" fahren für eine ursprüngliche Dauer von fünf Jahren (Rücklieferung 2015-2016) in Zeitcharter bei 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 Schiffsfinanzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen währungskongruent in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der

Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir die Risiken aus dem Schiffsbetrieb als „hoch“ klassifiziert.

Adressausfallrisiko

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

Bei den Schiffen, die durch lang- und mittelfristige Charterverträge an einen Charterer gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko im Falle des bestehenden Bareboatcharterers als „mittel“ und im Falle des Vertragspartners von zwei mittelfristigen Zeitcharterverträgen unserer Bulker als „hoch“ klassifiziert.

Finanzierungsrisiken

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente

und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 30. Juni 2014 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationsunsicherheit einerseits sowie die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Der abgeschlossene Zinsswap ist so ausgestaltet, dass die MS "HÖEGH BERLIN" einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlt und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhält. 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.

Um das aktuelle und auch das für die nähere Zukunft erwartete niedrige Zinsniveau auszunutzen, wurden seit 2010 keine neuen Zinsswaps mehr abgeschlossen.

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 (LtV) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL) 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.

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 fälligzustellen, damit danach die geforderte LtV-Ratio wieder erreicht wäre, bzw. kann die Bank eine Ausschüttungssperre verhängen, bis die geforderte VtL-Ratio wieder erreicht ist. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu Liquiditätsrisiken mit bestandsgefährdenden Ausmaßen nicht nur für die Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG als Bürge führen.

Vormalige Verstöße gegen Vertragsbestandteile konnten am 24. April 2013 durch eine Sanierungsvereinbarung mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium behoben und die langfristige Finanzierung dieser Flotte sowie die Fortführung des Marenave-Konzerns sichergestellt werden. Bezüglich der Einzelheiten zum vereinbarten Refinanzierungskonzept verweisen wir auf die Erläuterungen im Abschnitt „Finanzlage - Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ des Geschäftsberichts 2013.

Die weitere Entwicklung wird vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch und laufend überprüft. Damit die ab dem Jahr 2016 anstehenden erhöhten Quartalstilgungsraten erbracht werden können, muss sich bei ansonsten unveränderten Strukturen die in der Sanierungsvereinbarung antizipierte spürbare Marktverbesserung bis dahin materialisieren.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko als „hoch“ klassifiziert.

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 Schiffe verfügt, die – gemessen an dem Alter der Schiffe – den aktuellen Anforderungen der Kunden, insbesondere im Hinblick auf die geltenden Sicherheitsstandards, gerecht werden.

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schifffahrts AG auch grundsätzlich als Restrukturierungsplattform für sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften. Trotz der gefundenen Refinanzierungslösung ist die Finanzierungssituation der aktuellen Flotte jedoch immer noch von einem Idealzustand entfernt und die Marenave Schifffahrts AG ist daher aktuell noch nicht der präferierte Partner der Banken als Restrukturierungsplattform für sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften. Der Vorstand arbeitet derzeit daran, die notwendigen Weichenstellungen hierfür vorzunehmen.

Nachtragsbericht

Nach dem 30. Juni 2014 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich keine wesentlichen Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Insbesondere erfolgen die Prognosen unter der Prämisse, dass die bestehenden lang- und mittelfristigen Bareboat- bzw. Zeitcharterverträge

ge von den Vertragspartnern erfüllt werden. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen jedoch nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Bezüglich zukünftiger Finanzierungsaufwendungen erfolgt die Planung auf Basis der Margen der derzeit bestehenden Darlehensverträge mit einer moderaten kontinuierlichen Steigerung des kurzfristigen Zinsniveaus in Form des USD-3-Monats-Libors.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen. Die Prognose zu den einzelnen Segmenten wird entsprechend der internen Planung in der funktionalen Währung USD angegeben. Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der prognostizierte Konzernergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Car Carrier

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2014 und 2015 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 5,8 Mio. in 2014 leisten. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinsswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch.

Bulker

Aufgrund der schlechter als erwartet eingetretenen Ratenentwicklung im Bulkersegment wird allenfalls das untere Ende der im Geschäftsbericht 2013 genannten Prognosekorridore erreicht werden können. Dort wurden Umsatzerlöse zwischen USD 24 Mio. und USD 27 Mio. sowie ein Konzernergebnisbeitrag der Bulkerflotte zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. für 2014 genannt.

Container

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Geschäftsjahr 2014 aber zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2014 voraussichtlich noch negativ – zwischen USD ./.1,0 Mio. und USD ./. 1,5 Mio. – ausfallen.

Tanker

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise saisonalen Schwankungen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Bei einer unterstellten stetigen, aber langsamen Erholung sind in diesem Segment in 2014 Umsatzerlöse in einem Größenbereich von knapp USD 30,0 Mio. zu erwarten. Dies würde in 2014 zu einem noch negativen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD ./.2,5 Mio. führen.

Konzern

Insgesamt werden somit für das Jahr 2014 Umsatzerlöse in Höhe von ca. USD 70,0 Mio. erwartet und mit einem operativ deutlich positiven Konzernergebnis gerechnet, welches im Jahr 2014 am unteren Ende des vor einem halben Jahr genannten Korridors von zwischen USD 5,0 Mio. und USD 10,0 Mio. ausfallen sollte.

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche administrative Kosten sowie (latente) Steuern in Höhe von ca. EUR 2,0 Mio. p.a. an, die von den in EUR umzurechnenden oben angegebenen Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Die prognostizierten Werte basieren auf der aktuellen Flottenstruktur und umfassen weder Effekte aus der Mark-to-Market-Bewertung von Zinsswaps noch mögliche Adressausfallrisiken. Ebenfalls sind etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegenstand der Prognose, da sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte und prüft, inwieweit von den aktuell bestehenden Marktopportunitäten profitiert werden kann, um in Zukunft Projekte zu realisieren, die sowohl in Bezug auf Rendite als auch in Bezug auf Risikobegrenzung den Anforderungen der Aktionäre entsprechen.

Ohne Zweifel liegt die Zukunft des maritimen Standortes Deutschland in „Corporate Structures“, wie die Marenave Schifffahrts AG sie schon heute bietet. Dies proaktiv zu nutzen, ist unverändert das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schifffahrts AG.

Hamburg, den 22. August 2014

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Ole Daus-Petersen



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2014

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	01.01. – 30.06.2014	01.01. – 30.06.2013
Umsatzerlöse	15	25.844.291,27	32.186.485,30
Schiffsbetriebskosten	16	-12.518.062,49	-14.332.117,97
Schiffsbetriebsergebnis		13.326.228,78	17.854.367,33
Personalaufwendungen		-393.091,00	-260.838,51
Sonstige betriebliche Erträge	17	984.199,75	706.263,27
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-1.481.194,56	-1.484.898,64
Reedereiüberschuss		12.436.142,97	16.814.893,45
Abschreibungen auf Sachanlagen		-7.725.781,75	-9.780.800,45
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		140.306,83	465.774,26
Finanzierungsaufwendungen		-3.612.605,19	-3.990.493,08
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.238.062,86	3.509.374,18
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag		-378.419,79	-122.000,32
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	19	-114.904,86	-402.972,50
Steuern vom Einkommen und Ertrag		-493.324,65	-524.972,82
Konzernergebnis		744.738,21	2.984.401,36
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		0,50	1,99
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		0,50	1,99

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01. – 30.06.2014	01.01. – 30.06.2013
Konzernergebnis	744.738,21	2.984.401,36
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	329.757,18	1.404.603,38
Konzerngesamtergebnis	1.074.495,39	4.389.004,74

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. April bis zum 30. Juni 2014

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.04. – 30.06.2014	01.04. – 30.06.2013
Umsatzerlöse	12.629.283,18	14.888.971,29
Schiffsbetriebskosten	-5.946.796,75	-7.009.866,60
Schiffsbetriebsergebnis	6.682.486,43	7.879.104,69
Personalaufwendungen	-193.211,41	-133.480,53
Sonstige betriebliche Erträge	216.476,41	460.958,87
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-698.556,58	-782.020,57
Reedereiüberschuss	6.007.194,85	7.424.562,46
Abschreibungen auf Sachanlagen	-3.887.378,67	-4.922.528,09
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	50.835,10	316.707,00
Finanzierungsaufwendungen	-1.781.289,78	-1.969.300,78
Ergebnis vor Ertragsteuern	389.361,50	849.440,59
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-186.617,15	-56.780,30
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-97.728,94	170.722,50
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-284.346,09	113.942,20
Konzernergebnis	105.015,41	963.382,79
Ergebnis je Aktie		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	0,07	0,64
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	0,07	0,64

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.04. – 30.06.2014	01.04. – 30.06.2013
Konzernergebnis	105.015,41	963.382,79
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	340.101,27	-3.180.216,70
Konzerngesamtergebnis	445.116,68	-2.216.833,91

Konzern-Bilanz

zum 30. Juni 2014

Konzern-Bilanz in EUR

	Abschnitt Notes	30.06.2014	31.12.2013
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	7	219.937.600,05	223.731.014,61
Ausleihungen		1.389.856,50	694.586,57
Aktive latente Steuern	8	1.712.983,00	1.959.797,00
		223.040.439,55	226.385.398,18
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte		1.104.324,96	1.043.424,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.856.366,07	3.984.406,29
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		1.079.952,53	802.757,59
Sonstige Vermögenswerte		1.755.629,59	1.339.401,77
		8.796.273,15	7.169.989,91
Zahlungsmittel		12.319.857,85	14.357.046,40
		21.116.131,00	21.527.036,31
Bilanzsumme		244.156.570,55	247.912.434,49
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	9	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen		30.960.830,11	30.960.830,11
Währungsumrechnungsdifferenzen		-5.233.216,13	-5.562.973,31
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-21.025.003,37	-21.769.741,58
		34.712.610,61	33.638.115,22
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	10	187.249.422,06	191.367.758,27
Derivate	11	511.955,76	610.152,94
Kapitalanteile im Fremdbesitz		241.500,00	241.500,00
Passive latente Steuern	12	898.095,92	1.030.005,06
		188.900.973,74	193.249.416,27
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	10	12.601.612,90	12.692.545,90
Derivate	11	139.035,60	146.036,60
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	3.535.882,99	3.963.703,31
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14	2.399.973,99	2.346.437,29
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern		98.206,44	91.628,89
Sonstige Verbindlichkeiten		1.768.274,28	1.784.551,01
		20.542.986,20	21.024.903,00
Summe Schulden		209.443.959,94	214.274.319,27
Bilanzsumme		244.156.570,55	247.912.434,49

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2014

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01. - 30.06.2014	01.01. - 30.06.2013
Konzernerfolg	745	2.984
+ Abschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen	7.725	9.781
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen	115	403
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs	-1.545	-1.512
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs	-502	192
+ / - Ertragsteuern	6	-56
- Zinserträge	-140	-466
+ Zinsaufwendungen	3.613	3.990
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	10.017	15.316
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-1.771	-1.431
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-725	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.496	-1.431
+ Einzahlung Commercial Paper	4.408	3.425
- Rückzahlung Commercial Paper	-4.500	-3.700
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen	-6.263	-6.181
+ erhaltene Zinsen	2	8
- gezahlte Zinsen	-3.383	-3.745
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-9.736	-10.193
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-2.215	3.692
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	183	253
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	14.352	10.301
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	12.320	14.246
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode		
+ Zahlungsmittel	12.320	14.246
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0	0
Finanzmittelfonds	12.320	14.246

Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2014

Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
Stand 1. Januar 2013	30.010.000,00	117.994.507,97	647.736,93	-4.183.378,91	144.468.865,99
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	1.404.603,38	2.984.401,36	4.389.004,74
Stand 30. Juni 2013	30.010.000,00	117.994.507,97	2.052.340,31	-1.198.977,55	148.857.870,73
Stand 1. Januar 2014	30.010.000,00	30.960.830,11	-5.562.973,31	-21.769.741,58	33.638.115,22
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	329.757,18	744.738,21	1.074.495,39
Stand 30. Juni 2014	30.010.000,00	30.960.830,11	-5.233.216,13	-21.025.003,37	34.712.610,61



Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Informationen zum Unternehmen

Der Konzern-Zwischenabschluss wurde vom Mutterunternehmen des Marenave-Konzerns, der Marenave Schiffahrts AG, aufgestellt.

Die Marenave Schiffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland.

Die Gesellschaft ist unter der Nr. HRB 96057 beim Amtsgericht Hamburg eingetragen.

Die Marenave Schiffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Der Konzern ist als Tramp-Reederei internationaler Anbieter von Containern-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Autotransporters. Hauptaktivitäten des Konzerns sind der Betrieb von Seeschiffen und Abschluss von Charterverträgen für die Schiffe im Besitz der Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 30. Juni 2014 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – aus insgesamt 13 Schiffen. Hierbei handelt es sich um sechs Produkten-/Chemikaliertanker der Panamax- und Handymax-Klasse, vier Supramax-Bulker, zwei 1.200-TEU Containerschiffe sowie einen Car Carrier.

2. Grundlagen und Methoden des Konzern-Zwischenabschlusses

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss für den Zeitraum Januar bis Juni 2014 wurde nach den Vorschriften des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) aufgestellt. Ihm liegen die International Financial Reporting Standards (IFRS) zu Grunde, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

In Einklang mit den Regelungen des IAS 34 wurde der Berichtsumfang gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 verkürzt. Der Konzern-Zwischenabschluss ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2013 zu lesen.

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

Der Konzern-Zwischenabschluss wurde vom Vorstand am 22. August 2014 aufgestellt.

3. Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden grundsätzlich die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2014 angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert übernommen.

Ausnahmen bilden die seit dem Geschäftsjahr 2014 verpflichtend anzuwendenden neuen bzw. überarbeiteten – und im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 bereits beschriebenen – Rechnungslegungsvorschriften.

Aus der Anwendung dieser Verlautbarungen ergeben sich keine wesentlichen Einflüsse auf die Darstellung des Konzernzwischenabschlusses.

4. Saisoneinflüsse auf die Geschäftstätigkeit

Grundsätzlich gibt es Saisoneinflüsse; beispielhaft in Form gesteigerter Nachfrage nach von Schiffen zu transportierendem Heizöl in kalten Wintermonaten.

Diese grundsätzlich bestehenden Saisoneinflüsse schlagen sich jedoch nicht zwangsläufig bzw. nicht verlässlich quantitativ bestimmbar in den Ergebnissen des Marenave-Konzerns nieder. Dies ist zum einen darin begründet, dass etwaige Saisoneinflüsse im Fall von langfristigen Zeitcharterverträgen nivelliert werden. Zusätzlich bestehen diverse andere Einflussgrößen, die dazu führen, dass die Auswirkungen etwaiger Saisoneinflüsse entweder verstärkt oder kompensiert werden und in jedem Fall keine Prognose über saisonale Ergebnisentwicklungen erlauben.

5. Veränderungen im Konsolidierungskreis

Im ersten Halbjahr 2014 ergaben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis.

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2014 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	11.179	1.892	8.527	4.246	0	25.844	0	25.844
Intersegmentäre Umsatzerlöse	120	0	0	0	0	30	150	-150	0
	120	11.179	1.892	8.527	4.246	30	25.994	-150	25.844
Schiffsbetriebskosten	0	-6.908	-1.402	-4.208	0	0	-12.518	0	-12.518
Schiffsbetriebsergebnis	120	4.271	490	4.319	4.246	30	13.476	-150	13.326
Personalaufwendungen	-393	0	0	0	0	0	-393	0	-393
sonstige betriebliche Erträge	143	160	33	642	6	0	984	0	984
sonstige betriebliche Aufwendungen	-938	-423	-55	-195	-14	-6	-1.631	150	-1.481
Reedereiüberschuss	-1.068	4.008	468	4.766	4.238	24	12.436	0	12.436
Abschreibungen auf Sachanlagen	-1	-3.448	-430	-2.320	-1.526	0	-7.725	0	-7.725
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	16	0	1	123	0	140	0	140
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-64	-1.993	-351	-530	-675	0	-3.613	0	-3.613
Ergebnis vor Ertragsteuern (= Segmentergebnis)	-1.133	-1.417	-313	1.917	2.160	24	1.238	0	1.238
Segmentvermögen 30. Juni 2014	169.213	87.551	10.161	98.337	53.499	346	419.107	-174.950	244.157
Segmentsschulden 30. Juni 2014	8.187	106.120	18.467	62.221	26.300	3	221.298	-11.854	209.444
Segmentinvestitionen* erstes Halbjahr 2014	1	1.770	0	0	0	0	1.771	0	1.771

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2013 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	13.543	1.439	12.772	4.432	0	32.186	0	32.186
Intersegmentäre Umsatzerlöse	120	0	0	0	0	30	150	-150	0
	120	13.543	1.439	12.772	4.432	30	32.336	-150	32.186
Schiffsbetriebskosten	0	-8.611	-1.450	-4.271	0	0	-14.332	0	-14.332
Schiffsbetriebsergebnis	120	4.932	-11	8.501	4.432	30	18.004	-150	17.854
Personalaufwendungen	-261	0	0	0	0	0	-261	0	-261
sonstige betriebliche Erträge	208	206	20	272	0	0	706	0	706
sonstige betriebliche Aufwendungen	-888	-367	-62	-242	-73	-3	-1.635	150	-1.485
Reedereiüberschuss	-821	4.771	-53	8.531	4.359	27	16.814	0	16.814
Abschreibungen auf Sachanlagen	-1	-4.878	-792	-2.517	-1.593	0	-9.781	0	-9.781
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	15	0	5	446	0	466	0	466
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-104	-2.035	-369	-658	-824	0	-3.990	0	-3.990
Ergebnis vor Ertragsteuern (= Segmentergebnis)	-926	-2.127	-1.214	5.361	2.388	27	3.509	0	3.509
Segmentvermögen 30. Juni 2013	166.998	165.545	26.444	132.745	59.023	306	551.061	-168.091	382.970
Segmentsschulden 30. Juni 2013	7.407	109.750	19.911	71.527	30.871	4	239.470	-5.357	234.113
Segmentinvestitionen* erstes Halbjahr 2013	0	731	700	0	0	0	1.431	0	1.431

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

6. Segmentangaben

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze der Segmentberichterstattung entsprechen den im Konzern-Zwischenabschluss zur Anwendung kommenden Grundsätzen, wie sie im letzten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 erläutert worden sind. Dies gilt auch für Transaktionen zwischen den operativen Segmenten. Das Management trifft seine Entscheidungen über Ressourcenallokation und die Beurteilung der Segmentperformance auf Basis des Ergebnisses vor Ertragsteuern.

7. Sachanlagen

	30.06.2014	31.12.2013
Angaben in TEUR		
Seeschiffe	214.795	219.438
Drydocking	5.138	4.233
geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	55
Technische Anlagen und Maschinen	219.933	223.726
andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5	5
	219.938	223.731

Der Rückgang der bilanziellen Größe „Sachanlagen“ ist abschreibungsbedingt. Ohne voneinander abweichende USD/EUR-Wechselkurse zu den jeweiligen Bilanzstichtagen (USD/EUR 1,3658 zum 30. Juni 2014 vs. USD/EUR 1,3791 zum 31. Dezember 2013) wäre der Rückgang noch deutlicher ausgefallen.

Im 1. Halbjahr 2014 fand planmäßig die große Klinedockung des MT „Mare Caribbean“ statt, wodurch der Posten Drydocking gegenüber dem Vorjahr zugenommen hat.

8. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern enthalten mit EUR 1,71 Mio. den zukünftigen Nutzen aus Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits. Diese hängen vor allem mit der Entwicklung des USD/EUR-Wechselkurses zusammen und nahmen gegenüber dem 31. Dezember 2013 um ca. EUR 0,25 Mio. ab. Analog verringerten sich deswegen auch die passiven latenten Steuern.

Saldiert ergibt sich im ersten Halbjahr 2014 daraus ein latenter Steueraufwand in Höhe von TEUR 115, welcher auf die währungskursbedingte Veränderung der aktiven und passiven latenten Steuern entfällt.

9. Gezeichnetes Kapital

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen. Außerdem wurde der Vorstand ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrates ein- oder mehrmalig auszuschließen, soweit es erforderlich ist, um z.B. etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen oder Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagenleistung zum Zwecke der Durchführung von Unternehmenszusammenschlüssen oder des Erwerbs von Unternehmen o.Ä. durchzuführen.

Bisher wurden keine Beträge des genehmigten – noch des bestehenden bedingten – Kapitals verwendet.

10. Schiffshypothekendarlehen

Die Schulden aus Schiffshypothekendarlehen nahmen im Vergleich zum Bilanzstichtag des Jahres 2013 insgesamt (kurz- und langfristig) um TEUR 4.210 ab. Hierin wirken sich TEUR 6.263 (TUSD 8.579) Tilgungsleistungen aus, welche mit TEUR 2.053 durch Wechselkurseffekte aufgrund unterschiedlicher USD/EUR-Kurse zu den jeweiligen Bilanzstichtagen kompensiert wurden.

Während auf die acht von der Refinanzierungsvereinbarung betroffenen Schiffe Tilgungsleistungen in Höhe der Mindesttilgung von TUSD 100 je Schiff und je Quartal (insgesamt also USD 1,6 Mio. bzw. EUR 1,2 Mio.) im 1. Halbjahr 2014 geleistet wurden, wurden die anderen fünf Schiffsdarlehen mit insgesamt USD 7,0 Mio. getilgt.

11. Derivate

Es besteht unverändert nur ein Zinssatzwap.

	30. Jun. 2014 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	30. Jun. 2014 Marktwert EUR	31. Dez. 2013 Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	19.000.000	05. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-650.991,36	-756.189,54
Gesamt	19.000.000					-650.991,36	-756.189,54
					davon kurzfristige Schulden	-139.035,60	-146.036,60
					davon langfristige Schulden	-511.955,76	-610.152,94
						-650.991,36	-756.189,54

12. Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits. Wie auch bei den aktiven latenten Steuern (siehe Nr. 8) ist auch bei den latenten passiven Steuern die Abnahme durch die Entwicklung des Wechselkurses bedingt.

13. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

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

14. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

In den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind mit EUR 2,0 Mio. die Rückzahlungsverpflichtungen aus einem begebenen „Commercial Paper“ enthalten. Die Rückzahlung ist für den 15. Oktober 2014 vorgesehen.

15. Umsatzerlöse

	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013
Angaben in TEUR		
Zeitcharter mit Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	13.071	12.359
Bareboat-Charter	4.246	4.432
Zeitcharter (fixed rate time charter)	8.527	12.772
Reisecharter	0	2.623
	25.844	32.186

Der Rückgang der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf zwei Ursachen zurückzuführen:

Zum einen waren in der Vorjahresvergleichsperiode noch Umsätze aus Reisecharter enthalten, welche zwar zu höheren Umsatzerlösen führen, jedoch auch gestiegene Schiffsreisekosten nach sich ziehen. Dieser Effekt lässt sich auf ca. EUR 2,0 Mio. beziffern und stellt insofern lediglich eine Verschiebung innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung dar.

Der materielle zweite Effekt ist durch die Beschäftigung von zwei Bulkern begründet, welche in der Vergleichsperiode zu überwiegenderen Teilen noch in einer äußerst lukrativen Beschäftigung aus Vorkrisenzeiten führen. Diese Beschäftigung ist zwischenzeitlich ausgelaufen und im aktuellen Halbjahr konnten die beiden Bulkern nur Einnahmen auf aktuellem Marktniveau einfahren, welches weniger als der Hälfte der vorherigen Charraten entspricht.

16. Schiffsbetriebskosten

	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013
Angaben in TEUR		
Schiffspersonalkosten	5.234	5.273
Bereederungsgebühren, Kommissionen	1.684	1.911
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	762	2.077
sonstige Schiffsbetriebskosten	4.838	5.071
	12.518	14.332

Der Rückgang der Schiffsbetriebskosten ist im Wesentlichen durch die bereits bei den „Umsatzerlösen“ erläuterten Schiffsreisekosten im Rahmen von Einzelreisetätigkeiten begründet.

17. Sonstige betriebliche Erträge

	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013
Angaben in TEUR		
Erlöse aus der Loss-of-Hire-Versicherung	409	216
Kursgewinne	170	128
Übrige	505	362
	984	706

Im Posten „Übrige“ sind mit TEUR 99 Dienstleistungsvergütungen enthalten und mit TEUR 103 Erträge aus dem Verkauf von Treibstoffen.



18. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2013
Angaben in TEUR		
Dienstleistungsvergütung	500	565
Kursverluste	104	97
Abschluss- und Prüfungskosten	64	63
Rechts- und Beratungskosten	125	159
Übrige	688	601
	1.481	1.485

19. Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der latente Steueraufwand in Höhe von TEUR 115 entfällt in voller Höhe auf die Veränderung der aktiven und passiven latenten Steuern in Folge von währungskursbedingten temporären Bilanzpostendifferenzen zwischen IFRS-Bilanz einerseits und Steuerbilanz andererseits.

20. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus dem zwischen der Marenave Schifffahrts AG und der König & Cie. GmbH & Co. KG am 15. August 2006 geschlossenen und am 6. April 2013 bezüglich der Laufzeit angepassten Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen würden aus Sicht des 30. Juni 2014 bis zum Ende der Vertragslaufzeit (31. Dezember 2017) noch EUR 3,5 Mio. fällig werden. Der durch das Ausscheiden von Tobias König als Vorstand implizierte Anpassungsbedarf des Vertrages wird aktuell jedoch zwischen den Parteien diskutiert und wird voraussichtlich in einer Aufhebung des Vertrages und/oder deutlichen Reduktion der finanziellen Verpflichtungen resultieren.

Im Rahmen einer mit Anordnung aus dem Jahr 2010 stammenden Betriebsprüfung hat der verantwortliche Betriebsprüfer Standpunkte vertreten, die für die Jahre 2007 und 2008 zu Steuernachzahlungen in Höhe von bis zu TEUR 711 führen könnten. Aufgrund bestehender finanzgerichtlicher Urteile, die klar den Standpunkt der Betriebsprüfung entkräften und aufgrund der Tatsache, dass bisher weder Steuerbescheide noch formelle Prüfungsfeststellungen übermittelt wurden, hal-

ten wir eine Inanspruchnahme für dermaßen unwahrscheinlich, dass wir auf eine Rückstellungsbildung verzichten.

21. Beziehungen zu nahestehenden Personen

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2013 war an dieser Stelle über die Geschäftsbeziehungen zu der König & Cie. GmbH & Co. KG und deren Tochterunternehmen zu berichten. Die Qualifikation als „nahestehende Person“ ergab sich aus dem Umstand, dass Herr Tobias König zugleich Vorstand der Marenave Schifffahrts AG als auch geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG war und zwischen diesen Gesellschaften ein Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen besteht. Nachdem Herr König zum 31. Dezember 2013 als Vorstand ausgeschieden ist, sind die genannten Gesellschaften nicht mehr als nahestehende Personen zu betrachten. Durch die Amtsniederlegung von Herrn König ergibt sich aus Sicht der Gesellschaft die Notwendigkeit, die bestehenden Vertragsbeziehungen anzupassen bzw. vorzeitig zu beenden. Entsprechende Verhandlungen werden derzeit geführt.

22. Prüferische Durchsicht bzw. Prüfung des Zwischenabschlusses

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

23. Wesentliche Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode

Es sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des ersten Halbjahrs 2014 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die wesentliche Auswirkungen auf die ersten sechs Monate des Jahres 2014 haben könnten.

Hamburg, den 22. August 2014

Ole Daus-Petersen

Bilanzeid

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, den 22. August 2014

Marenave Schiffahrts AG



Ole Daus-Petersen

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | Caffamacherreihe 7 | 20355 Hamburg | © 2014

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

Archiv, Fotolia, iStockphoto, Panthermedia, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum

August 2014

In eigener Sache: Wir sind umgezogen!



Die Marenave Schiffahrts AG ist vom bisherigen Standort am Axel-Springer-Platz in die circa 300 Meter entfernte Caffamacherreihe umgezogen. An der Caffamacherreihe befindet sich auch der Eingang zur U-Bahnstation „Gänsemarkt“. Sie finden uns im 6. Stock des sogenannten BrahmQuartier. Den Zugang zur Caffamacherreihe 7 erreichen Sie über die Speckstraße.

Die neue Adresse lautet

Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg

Telefonnummer, Fax-Nummer und Email-Adressen bleiben bestehen.

