

# Zwischenbericht

zum 30. September 2014 der Marenave Schifffahrts AG





# Inhalt

## **Das Unternehmen**

- 5 Vorwort
- 10 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
- 11 Die Flotte auf einen Blick

## **Konzernentwicklung**

- 13 Kursverlauf
- 14 Konzern-Zwischenlagebericht

## **Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS**

- 25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 27 Konzern-Bilanz
- 28 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 29 Konzern-Eigenkapitalpiegel
  
- 30 Impressum
- 30 In eigener Sache: Wir sind umgezogen!





## Sehr geehrte Aktionäre,

im abgelaufenen dritten Quartal des Jahres 2014 erfolgten wesentliche Ereignisse, Entwicklungen und Weichenstellungen, über welche wir Ihnen im Folgenden wie folgt gegliedert einen Überblick geben möchten:

- Organisatorische Weichenstellungen
- Strategisch/operative Neuausrichtung
- Konzernergebnis / Impairment
- Aktienkurs / Unternehmenswert
- Finanzierungsstatus

### Organisatorische Weichenstellungen

Am 25. September 2014 konnten wir nach langwierigen Verhandlungen eine Aufhebungsvereinbarung mit König & Cie. GmbH & Co. KG bezüglich des bestehenden Servicevertrages auf AG-Ebene sowie des Kooperationsvertrags auf KG-Ebene schließen.

Diese Vereinbarung erachten wir sowohl in strategischer als auch in finanzieller Hinsicht als vorteilhaft für unsere Gesellschaft. Finanziell wurde sich auf einen Ablösebetrag in Höhe von EUR 1,5 Mio geeinigt, welcher ergebniswirksam bereits in voller Höhe im vorliegenden Q3-Konzernabschluss berücksichtigt ist. Liquiditätsseitig wurde die 1. Hälfte des Betrages mit Vereinbarungsabschluss bezahlt. Die 2. Hälfte ist für Ende Januar 2015 zur Zahlung vorgesehen. Bei Weiterführung des Vertrages bis zum ursprünglichen Laufzeitende bis Ende 2017 wären Zahlungen in Höhe von mindestens EUR 4,0 Mio fällig gewesen, so dass sich diese Maßnahme mittelfristig positiv sowohl auf die Ertrags- als auch die Liquiditätssituation auswirkt. Kosten für durch den Wegfall des Vertrags zu internalisierende Leistungen werden die Einsparungen jedenfalls bei weitem nicht aufzehren.

Noch wichtiger als die finanzielle Vorteilhaftigkeit erachten wir die strategische Bedeutung. Um am Markt wahrgenommen zu werden, ist ein eigenständiges Profil notwendig. Um den Anforderungen des Kapitalmarktes gerecht zu werden, werden zu dem Strukturen benötigt, welche keine langfristigen Gebührenkonstrukte an unternehmensexterne Einheiten vorsehen und die damit frei von potentiellen Interessenkonflikts- und Vertragspartnerrisiken sind. Die nun gefundene Einigung war somit eine notwendige Bedingung, um die Zukunft erfolgreich gestalten zu können.

### Strategisch/operative Neuausrichtung

Auch bezüglich der Beschäftigungssituation unserer Flotte haben wir in den vergangenen Monaten Modifikationen vorgenommen, die allesamt an den Anforderungen von Investoren ausgerichtet sind. Die Maßnahmen sollen sowohl zu einer absolut höheren Einnahmesituation als auch zu einer besseren Planbarkeit und Beeinflussbarkeit der Einnahmen führen.

Unseren LR1-Produktentanker MT "Mare Atlantic" haben wir aus der Poolbeschäftigung abgezogen und in eine mindestens einjährige Zeitcharter mit Trafigura – einem der weltweit größten und renommiertesten Handelsunternehmen – zu USD 15.250 pro Tag geschlossen. Neben diesen akzeptabel hohen und zudem fix kalkulierbaren Cashflows erachten wir zudem den direkten Kontakt mit dem Endverbraucher als strategisch wertvoller als das anonyme Einbringen eines Schiffes in einen Pool, an dem keine Einflussmöglichkeit besteht.

Vor diesem Hintergrund haben wir auch eine Kündigungsnotiz für unsere drei Handysize-Produktentanker gegeben. Diese Schiffe werden den aktuellen Pool zum Ende des Jahres 2014 verlassen und sodann unverzüglich ihre Beschäftigung in einem neuen Pool – dem Hafnia-Handy-Pool – aufnehmen. Dieser Pool befindet sich derzeit in Gründung und die Marenave Schifffahrts AG ist Gründungsmitglied. So konnten wir aktiv an der Konzeption des Pools mitwirken und die organisatorischen Rahmenbedingungen zusammen mit Hafnia Tankers setzen. Neben dem Einbringen von Schiffen in diesen Pool sind wir zudem auch an dem Pool selbst beteiligt, was uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte ermöglicht und dem wir somit ebenfalls eine hohe strategische Bedeutung beimessen.





Für unseren Massengutfrachter MS "Mare Transporter" konnten wir ebenfalls eine innovative neue Beschäftigung finden, die dem von uns als über die Maßen wichtig erachteten Risikomanagementgedanken Rechnung trägt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulk-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes („Freight Forward Agreements“) zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern. Diesen Mechanismus konnten wir bereits erfolgreich unter Beweis stellen, als wir im 3. Quartal das Einnahmenniveau für das gesamte 4. Quartal gesichert haben zu einem Zeitpunkt, als der FFA-Index für das 4. Quartal bei USD 12.250 pro Tag stand. Die tatsächliche Spot-Rate lag im bisherigen 4. Quartal dabei um bzw. unter USD 10.000 pro Tag, so dass das Einbauen einer solchen Option für uns vorteilhaft war.

### Konzernergebnis / Impairment

Das Konzernergebnis des 3. Quartals 2014 und damit das Ergebnis des bisherigen Jahres ist geprägt von Impairmentaufwendungen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 27,4 Mio betreffen die vier Massengutfrachter in unserer Flotte und erfolgten vor dem Hintergrund eines sich innerhalb des letzten halben Jahres fortschreitend verschlechterten Marktumfeldes mit gesunkenen Zukunftsaussichten. Ursächlich sind hier neben – im Lagebericht näher zu beschreibenden – negativen Impulsen auf der Nachfrageseite außerdem die bevorstehenden Ablieferungswellen der kommenden zwei Jahre im Bereich der Supramax-/Ultramax-Bulker, welche eine Verbesserung des Angebot-/Nachfrageverhältnisses auf mittlere Sicht nicht erkennbar werden lässt.

Ohne diese außerordentlichen Aufwendungen hätte das Konzernergebnis mit einer schwarzen Null – und damit durchaus im akzeptablen Bereich – abgeschlossen. Auch der operative Cashflow ist mit EUR 17,3 Mio für die ersten neun Monate des Jahres unverändert als robust zu bezeichnen. Unter Bereinigung der liquiditätsunwirksamen – und nur der Währungsumrechnungskursentwicklung geschuldeten – latenten Steuern in Höhe von EUR 1,0 Mio sowie den zuvor beschriebenen Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit der Ablösung des Servicevertrages stünde sogar ein durchaus komfortabler Konzerngewinn zu Buche.

Trotz des herben und empfindlichen Effekts aus dem unausweichlichen Impairment – und damit auch auf das im Folgenden näher zu beleuchtende Eigenkapital – ist aber ersichtlich, dass perspektivisch operative Konzerngewinne eingefahren werden können, was wir als ermutigendes Zeichen für die Zukunft erachten.

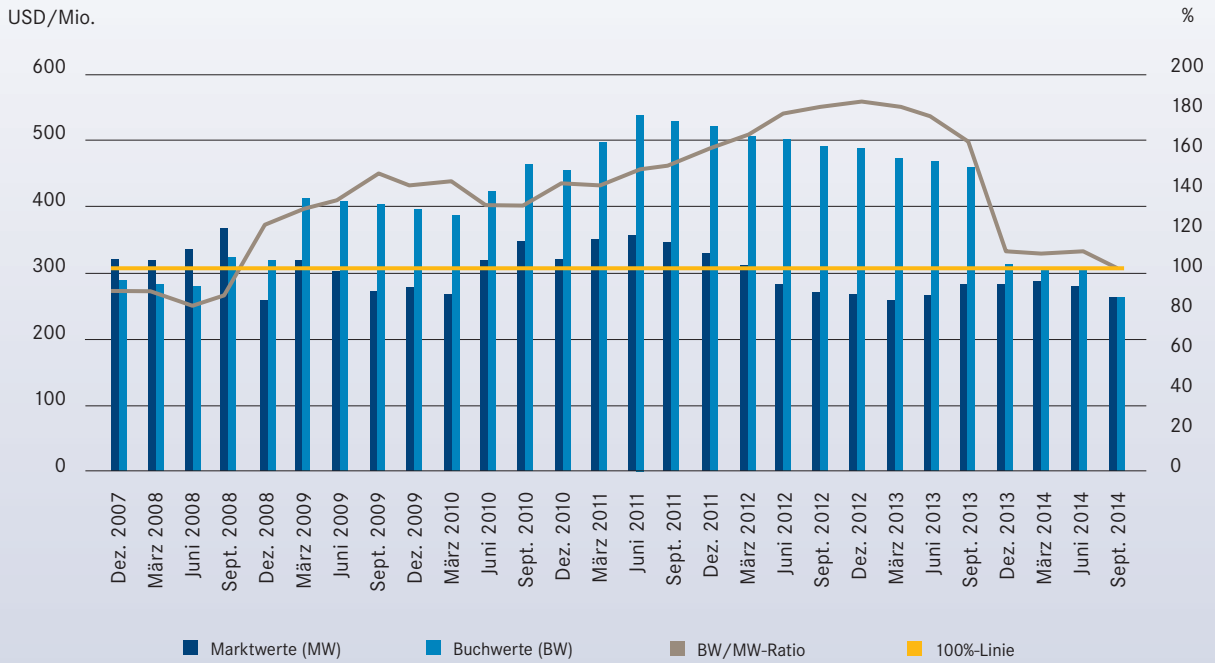
### Aktienkurs / Unternehmenswert

Durch die jüngste Impairment-Maßnahme hat das bilanzielle Eigenkapital einen kritischen – aber realistischen – Wert von nur noch EUR 9,9 Mio erreicht.

Von Ihnen als Aktionären wissen wir, dass Ihnen an einer besseren Transparenz und eines besseren Verständnisses des Aktienkurses und seiner Entwicklung gelegen ist. Basierend auf der These, dass der Aktienkurs im Wesentlichen dem Marktwertniveau der Schiffe folgt, haben wir eine Betrachtung vorgenommen, wie sich die Buchwerte und Marktwerte unserer Flotte in den letzten Jahren entwickelt haben.

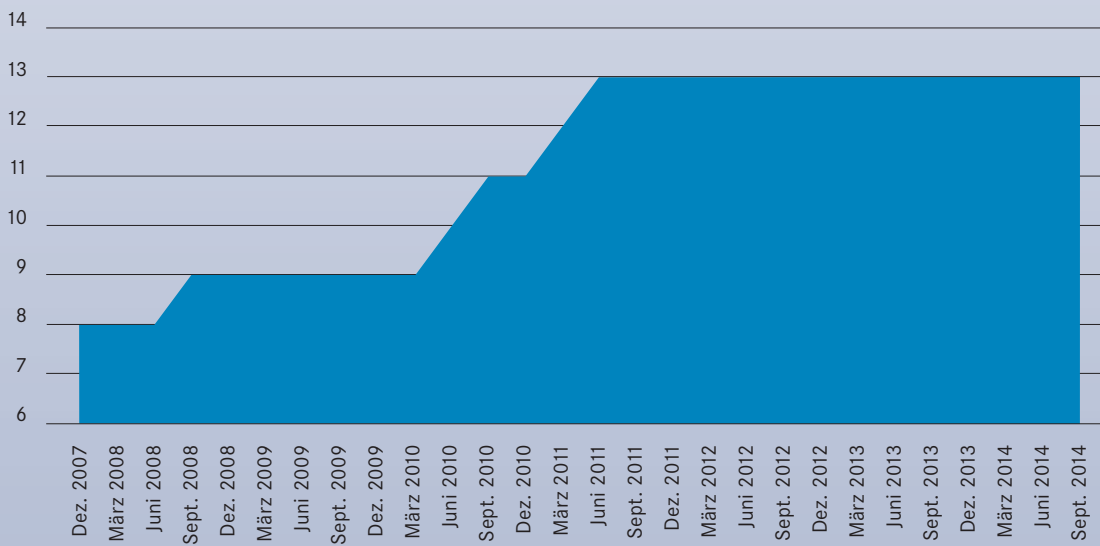
## Marenave Schifffahrts AG Flotte

### Buchwert vs. Marktwert \*



\* historische Marktwerte gemäß [www.vesselsvalue.com](http://www.vesselsvalue.com) (mit Ausnahme Car Carrier „Mare Berlin“, für welchen keine lfd. Marktwerte gelistet sind. Aufgrund langfristiger Bareboat-Vercharterung wird hier Marktwert = Buchwert zugrunde gelegt)

### Anzahl Schiffe

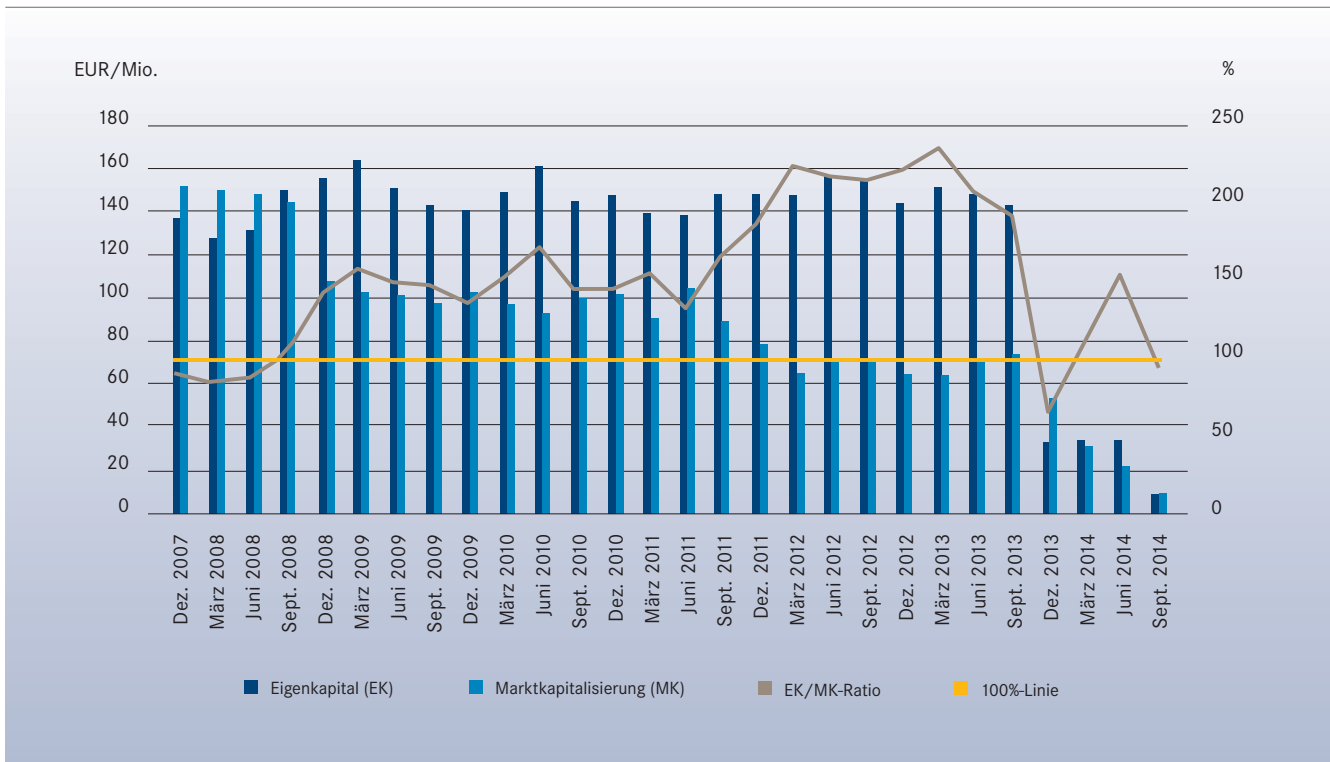


Im oberen Diagramm ist ersichtlich, dass bis zum Ausbruch der weltweiten Finanz-, Wirtschafts- und Schifffahrtskrise im Herbst 2008 die Marktwerte über den Buchwerten lagen – sich mithin die graue Ratio-Linie unter der gelben 100%-Linie bewegte – und somit stille Reserven vorlagen. Dieses Verhältnis hat sich im weiteren Verlauf der Jahre drastisch umgekehrt, so dass in der Spitze die Buchwerte um bis zu 185 % über den Marktwerten lagen. Nachdem zum Konzernabschluss des Jahres 2013 nicht mehr ernsthaft davon auszugehen war, dass sich dieses Missverhältnis über die Lebensdauer der Schiffe wieder ausgleichen würde, war die Ihnen bekannte Impairmentmaßnahme zum 31. Dezember 2013 die unvermeidliche Konsequenz. Die damals noch vorhandenen Hoffnungen in den Bulkermarkt haben sich in den vergangenen Monaten jedoch bedauerlicherweise zerschlagen müssen, so dass ein weiterer Impairment im beschriebenen Umfang im aktuellen Quartal die weitere Konsequenz war. Dass sich Impairments ähnlichen Umfangs in der Zukunft jedoch nicht wiederholen sollten, mag dadurch indiziert sein, dass nun zum 30. September 2014 erstmals seit Ausbruch der Krise die Buchwerte wieder den Marktwerten entsprechen. Zwei weitere Interpretationen des Diagramms lauten:

1. Die realisierten Impairments sind nicht ursächlich für den Wertverlust, sondern sie spiegeln den bereits in Vorjahren am Markt entstandenen Wertverlust nur wieder.
2. Wenn die Buchwerte den Marktwerten entsprechen, dann ist das bilanzielle Eigenkapital ein realistischer Indikator für den Aktienkurs. Zum Zeitpunkt der Berichtsabfassung liegt der Kurs je Aktie – je nach gehandeltem Börsenplatz – zwischen EUR 5 und EUR 14. Bei 1,5 Millionen begebenen Aktien ergäbe ein Kurs von beispielhaft EUR 7 je Aktie eine Marktkapitalisierung von EUR 10,5 Mio, was in etwa dem aktuellen bilanziellen Eigenkapital entspricht.

In einer weiteren Betrachtung haben wir in diesem Zusammenhang die historische Entwicklung des bilanziellen Konzerneigenkapitals der jeweiligen Entwicklung der Marktkapitalisierung gegenübergestellt.

### Bilanzielles Eigenkapital (Konzern-IFRS) vs. Marktkapitalisierung - Marenave Konzern



Die sich dabei bildende Ratio-Linie weist einen ähnlichen Verlauf wie die Buchwert/Marktwert-Ratio aus dem ersten Diagramm auf. Dies bedeutet einerseits, dass die Eingangsthese, dass der Aktienkurs den Verhältnissen der Schiffsmarktwerte nachfolgt, bestätigt ist. Zum anderen zeigt die Tatsache, dass die Ratio-Linie durch die aktuelle Impairment-Maßnahme die 100%-Linie erstmals seit Ausbruch der Krise wieder erreicht hat und damit das – sich auf Basis von Marktwerten ermittelte – bilanzielle Eigenkapital der Marktkapitalisierung in etwa entspricht.



Wir beabsichtigen, in folgenden Quartalsberichten diese Graphiken fortzuführen, um so einen Beitrag zu der von Ihnen gewünschten Transparenz des Unternehmenswertes zu leisten. Ein Wissen um bzw. zumindest ein Gefühl für den wahren Wert des Konzerns und damit der Aktie erachten wir nicht zuletzt auch im Rahmen künftig angestrebter Kapitalmaßnahmen für nicht nur hilfreich, sondern unverzichtbar.

## Finanzierungsstatus

Der Dialog mit dem die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bankenkonsortium wurde im 3. Quartal und darüber hinaus weiter intensiviert. Die bestehende Sanierungsvereinbarung sieht vor, dass bis Ende 2015 nur sehr moderate Tilgungsleistungen zu erbringen sind, die aktuell und auch in weiterer Zukunft von den Schiffen verdient werden. Ab 2016 sollen gemäß aktuellem Plan die Tilgungsleistungen aber in einem derartig hohen Maße ansteigen, dass selbst bei sehr optimistischer Einschätzung der zukünftigen Marktentwicklung aktuell davon auszugehen ist, dass die Kapitaldienste ab 2016 nicht mehr erbracht werden können.

Um die sich abzeichnenden Probleme bereits jetzt zu adressieren, wurde dem finanzierenden Bankenkonsortium ein Vorschlag vorgelegt, der darauf abzielt, dass die Banken auf nicht werthaltige Teile ihrer Darlehensforderungen verzichten und ansonsten eine Ablösung zumindest eines Konsortialpartners erfolgt, welche durch eine neue Fremdfinanzierung in marktgerechter Beleihungshöhe sowie durch einzuwerbende Eigenkapitalmittel darstellbar sein kann. Auf Basis dieser Finanzierungssituation könnten die Schiffe auch bei unverändert herausforderndem Marktumfeld ihren eigenen Kapitaldienst stemmen und operative Gewinne zum Konzernergebnis beisteuern, die Dividenden in der Zukunft wieder möglich machen würden.

Teilzusagen liegen bereits vor. Da sich alle Teilmaßnahmen aber gegenseitig bedingen, ist es aktuell leider noch zu früh, auf Sie als Aktionäre mit den exakten Parametern zuzugehen und Sie – sowie ggf. Neuinvestoren – von der Vorteilhaftigkeit von Kapitalmaßnahmen überzeugen zu können.

Am 18. November 2014 wurde uns zudem von einer Bank signalisiert, dass sie zwar nicht prinzipiell dem Konzept gegenüber abgeneigt sei, jedoch einzelne Parameter noch weiter zu diskutieren seien. Außerdem sei eine unabhängige externe Validierung der dem Konzept innewohnenden Annahmen und Auswirkungen in Form bzw. in Anlehnung an ein Sanierungsgutachten bzw. einer Aktualisierung des bestehenden Sanierungsgutachtens notwendig.

Dies wird den Zeitpunkt, zu dem wir Ihnen die genauen Einzelheiten des Konzeptes präsentieren können, zwar bedauerlicherweise vermutlich noch einige Wochen in die Zukunft verschieben. Nichtsdestotrotz gehen wir davon aus, dass die wesentlichen Aussagen des vorgelegten Konzeptes dadurch eine externe Bestätigung erfahren, was wiederum die Handlungsfähigkeit des relevanten Vertragspartners – sowie die Glaubwürdigkeit für in einem späteren Schritt anzusprechende Alt- bzw. ggf. Neuinvestoren – zu erhöhen imstande sein dürfte.

Die Potentiale, die unverändert in der Marenave Schiffahrts AG als börsennotierte, unabhängige und am Markt etablierte Gesellschaft – insbesondere im Hinblick als Restrukturierungsplattform sanierungsbedürftiger externer Schiffe – vorhanden sind und derer wir von den unterschiedlichsten Seiten aus Bestätigung erhalten, können nur realisiert werden, sofern die eigene beschriebene Finanzierungssituation der bestehenden Flotte den Marktrealitäten entsprechend angepasst wird.

Wir arbeiten weiter mit Präferenz daran, sind jedoch auch von dem Tempo und der Beweglichkeit unserer Verhandlungspartner abhängig. Wir hoffen, dass wir Ihnen hier bald Konkretes mitteilen und sodann die Diskussion mit Ihnen vorantreiben können.

Bis dahin wünschen wir Ihnen gute verbleibende Wochen des Jahres 2014 und bedanken uns für Ihr Vertrauen.



Ihr Ole Daus-Petersen

Vorstand  
Marenave Schiffahrts AG



## Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.09.2014	30.09.2013
<b>Ergebnis</b>		
Umsatzerlöse in TEUR	39.566	45.080
EBIT in TEUR	-20.559	7.962
Umsatzrendite in %	-68,46	4,94
EBIT-Marge in %	-51,96	17,66
Ergebnis pro Aktie in EUR	-18,05	1,48

	30.09.2014	31.12.2013
<b>Bilanz</b>		
Bilanzsumme in TEUR	232.562	247.912
Eigenkapital in TEUR	9.900	33.638
Eigenkapitalquote in %	4,26	13,57

	30.09.2014	30.09.2013
<b>Mitarbeiter (ohne Vorstand)</b>		
Mitarbeiter	8	7
Personalaufwand in TEUR	442	395
Personalaufwandsquote in %	1,12	0,88

## Die Flotte auf einen Blick

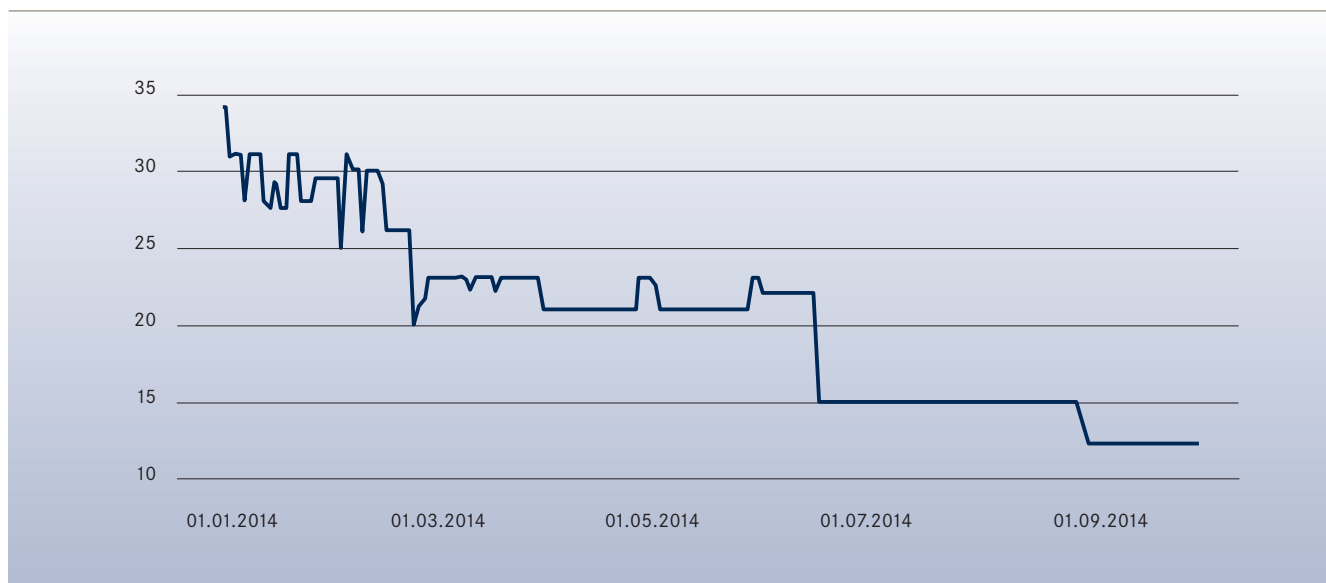
	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung
<b>Produktentanker</b>						
	MT "Mare Action"	MR1	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Scorpio Handymax Tanker Pool
	MT "Mare Ambassador"	MR1	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Scorpio Handymax Tanker Pool
	MT "Mare Baltic"	MR1	2008	Guangzhou China	38.400 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	Zeitcharter
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Scorpio Panamax Tanker Pool
<b>Bulker</b>						
	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
<b>Containerschiff</b>						
	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
<b>Car Carrier</b>						
	MS "Höegh Berlin"	Car Carrier	2005	Daewoo Ship- building Korea	7.800 CEU	Bareboat-Charter





## Kursverlauf

### Marenave-Kursverlauf im 3. Quartal 2014 Angaben in EUR



In Europa standen die Kapitalmärkte im bisherigen Jahresverlauf 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. Vor dem Hintergrund politischer Unruhen – insbesondere die Auseinandersetzungen in der Ostukraine sowie die militärische Eskalation im Nahen Osten – konnte dieser Aufwärtstrend jedoch nicht gehalten werden und es erfolgten Kurskorrekturen im 3. Quartal 2014.

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. Nach zunächst deutlichen Kurskorrekturen im 3. sowie zu Beginn des 4. Quartals dotierte der Dow Jones zum Zeitpunkt dieser Berichtsabfassung deutlich erholt bei mehr als 17.500 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 12,00 zum 30. September 2014. Zum Zeitpunkt der Berichtsabfassung (Mitte November 2014) notieren die Kurse – in Abhängigkeit vom gehandelten Börsenplatz – bei Werten zwischen EUR 5,00 und EUR 14,00.

Der Einfluss der Schiffsmarktwerte auf den Aktienkurs sowie die Beziehung zwischen Marktkapitalisierung einerseits und bilanziellem Eigenkapital andererseits wurde im Vorwort unter der Überschrift „Aktienkurs / Unternehmenswert“ thematisiert, worauf hiermit verwiesen wird.

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. September 2014

## Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG 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 Zeitcharter.

Das Konzernergebnis für die ersten neun Monate des Jahres 2014 schließt mit einem Verlust in Höhe von EUR 27,1 Mio, welcher auf eine außerplanmäßige Abschreibung auf die vier Massengutfrachter innerhalb der Flotte in Höhe von EUR 27,4 Mio zurückzuführen ist.

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

### Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis der Produktentankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 7.655 auf TEUR 6.746 verringert, worin sich insbesondere ein extrem schlechtes zweites Quartal 2014 auswirkte. Im dritten Quartal war eine Wiedererholung des Ratenniveaus festzustellen, welche bis zum aktuellen Zeitpunkt des vierten Quartals anhielt und somit auf Gesamtjahressicht – insbesondere aufgrund geringerer zu verdienender Abschreibungen – insgesamt zu besseren Ergebnissen führen könnte.

Außerdem wirkte sich negativ aus, dass der MT „Mare Caribbean“ in der aktuellen Berichtsperiode eine planmäßige Klassesedockung absolvierte und zudem Ausfalltage durch die Einbringung in einen Pool entstanden sind.

Zum Ende des dritten Quartals erfolgte zudem die Überführung des MT „Mare Atlantic“ von einem Pool in eine mindestens einjährige Zeitcharter zu einer Bruttorente von USD 15.250 pro Tag. Beim Beschäftigungswechsel fielen ebenfalls beschäftigungslose Zeiten ein, die das aktuelle dritte Quartal belasteten. Mittelfristig erwarten wir, dass die fix planbaren Einnahmen den kurzfristig entstandenen Nachteil mehr als wettmachen werden.

Die Fundamentaldaten der Produktentanker auf Seiten der Nachfrage sind 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 positiven Fundamentaldaten teilweise kompensiert werden. In welchem Ausmaß dies erfolgen wird, ist derzeit nicht verlässlich prognostizierbar.

### Containerschifffahrt

Vom Chartermarkt für Containerschiffe gibt es wenig Neuigkeiten zu berichten. 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 dürften sich hier Verschrottungseffekte besonders positiv auswirken.

Gegenüber dem Niveau der ersten neun Monate des Jahres 2013 konnten unsere beiden Containerschiffe im aktuellen

Berichtszeitraum ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 763 erwirtschaften, was gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres, in welcher noch ein negatives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 15 zu Buche stand, eine deutliche Verbesserung darstellt. 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 die Grafik unten.

### Supramax 6T/C Spot



Quelle: HSH Nordbank AG, Daily FFA Markets, 14. November 2014



Nachdem insbesondere das 2. Quartal 2014 nochmals empfindliche Einbußen im Ratenniveau aufzeigte, fiel der Index nach einer kurzen zwischenzeitlichen Erholung wieder auf Werte unterhalb von USD 10.000 pro Tag.

Schwerwiegender ist, dass in den vergangenen Monaten auch die Werte der „Freight Forward Agreements“ (FFA) deutlich nachgegeben haben, was ein Zeichen dafür ist, dass der Markt auch für die kommenden Jahre keine signifikanten Raterholungen erwartet.

Für die negativen Entwicklungen im aktuellen Jahr sorgte unter anderem das schlechte Wetter in Australien im ersten Quartal. Zudem macht sich das indonesische Exportverbot für Nickel und Bauxit bemerkbar. Ebenso steuerten Tierepidemien in Fernost dazu bei, dass weniger Getreide und Sojabohnen als Futtermittel verschifft werden mussten, was insbesondere eine relevante Fracht für unsere Supramax-Bulker darstellt. Der nicht überschwängliche Ausblick auf die kommenden Jahre ist einerseits auf die lahmende Weltwirtschaft zurückzuführen, welche durch immer neue Revidierungen von ehemals hohen Wachstumsprognosen gekennzeichnet ist. Insbesondere in China wurden große Erwartungen gesetzt, welche nicht in Gänze erfüllt werden können. Die chinesische Stahlindustrie hat zuletzt ihre Lagerbestände verringert und stärker auf Kohle aus der Mongolei zurückgegriffen, die mit der Eisenbahn transportiert wird. Neben der schwächelnden Nachfrageseite belastet vor allem das weiterhin enorme Orderbuch (ca. 20 Prozent der aktuellen Flotte). Das Wachstum wird auch für die kommenden Jahre bei ca. 6 Prozent gesehen, wodurch kein nachhaltiges verbessertes Ratenniveau er-

sichtlich ist. Diesem schlechten Marktniveau sind aktuell zwei von insgesamt vier unserer Bulker ausgesetzt. Für unser MS „Mare Transporter“ konnten wir im dritten Quartal eine Beschäftigungsart kreieren, die das aktuelle herausfordernde Umfeld und die Risiken aktiver gestalten und managen lässt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulker-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmestandard auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern. Diesen Mechanismus konnten wir bereits erfolgreich unter Beweis stellen, als wir im 3. Quartal das Einnahmestandard für das gesamte 4. Quartal gesichert haben zu einem Zeitpunkt, als der FFA-Index für das 4. Quartal bei USD 12.250 pro Tag stand. Die tatsächliche Spot-Rate lag im bisherigen 4. Quartal dabei um bzw. unter USD 10.000 pro Tag, so dass das Einbauen einer solchen Option für uns vorteilhaft war.

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

Doch auch das Ende dieser Zeitchartern ist mittlerweile absehbar und es ist auf Basis der jüngsten Entwicklungen nicht ersichtlich, dass der noch vor einigen Monaten bestandene vorsichtig optimistische Ausblick weiterhin aufrechter-





halten werden kann. Insofern war ein unterjähriger Impairment-Test für die vier Bulker-Schiffe notwendig, welcher einen Aufwand in Höhe von insgesamt EUR 27,4 Mio nach sich zog. Die Schiffe sind nun auf einem Niveau bewertet, der zu einem voraussichtlich neutralen Ergebniseffekt führen würde, sofern ein Verkauf der Schiffe in der Zukunft opportun erscheint.

#### 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 Schifffahrts AG haben sollten.

## Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

### Ertragslage

Die Analyse der Ertragslage wird auf Ebene der Umsatzerlöse erschwert durch den Umstand, dass im Vergleichszeitraum des Jahres 2013 noch Einzelreisetätigkeiten 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 Treibstoff-

kosten selbst trägt, welche durch höhere Umsatzerlöse abgegolten werden.

Der zielführendere Blick auf das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse abzüglich Schiffsbetriebskosten) zeigt einen Ergebnismrückgang von EUR 24,3 Mio auf nunmehr noch EUR 20,6 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 in 2014 lediglich Umsatzerlöse auf Marktniveau bei, welches ca. TUSD 15 pro Tag und pro Schiff unter den zu weiten Teilen in 2013 noch vorliegenden Zeitchartertariffeniveau der vor der Krise geschlossenen Erstbeschäftigung lag.

Diesen Effekt zeigt die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Segmenten wie folgt, wobei die Umsatzerlöse der Tanker auf TCE-Basis überführt wurden:

	3. Quartal 2014	3. Quartal 2013	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Tanker	17.135	16.884	251
Container	2.917	2.145	772
Car Carrier	6.478	6.665	-187
Bulker	13.036	16.403	-3.367
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>39.566</b>	<b>42.097</b>	<b>-2.531</b>

Positiv wirkten sich das Tanker- und das Containersegment aus, während das Bulkersegment den beschriebenen negativen Beitrag leistete.

Allgemein umsatzmindernd wirkte sich dagegen segmentübergreifend zudem die USD-Wechselkursentwicklung aus. Dies macht ca. 3 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 und ohne Impairment) setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	3. Quartal 2014	3. Quartal 2013	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Marenave AG	-1.990	-1.729	-261
Tanker	-1.752	-2.762	1.010
Container	-443	-1.922	1.479
Car Carrier	3.185	3.295	-110
Bulker (ohne Impairment-Effekt)	2.641	5.596	-2.955
Übrige	37	43	-6
<b>Konzernerfolg (vor Steuern)</b>	<b>1.678</b>	<b>2.521</b>	<b>-843</b>

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

Der Ergebnisrückgang auf AG-Ebene steht im Zusammenhang mit EUR 1,5 Mio sonstigem betrieblichen Aufwand, auf welchen sich als einmaligen Ablösebetrag für die Aufhebung des Servicevertrags mit der König & Cie. GmbH & Co. KG geeinigt wurde. Der Vertrag hätte ansonsten noch eine Laufzeit bis Ende 2017 gehabt und zu Aufwendungen von mindestens EUR 4,0 Mio geführt.

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 2,9 Mio auf EUR 11,7 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.

Der Impairmentaufwand der zu beschreibenden Periode entfällt auf die Bulkerflotte (siehe Ausführungen zur Bulkschiffahrt).

Das Finanzierungsergebnis liegt mit EUR 5,2 Mio. um EUR 0,3 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 der aktuellen Periode mit TEUR 360 deutlich höher als der Vergleichswert des Vorjahres von TEUR 147 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. September 2014 jedoch stark veränderten, entstanden mit EUR 1,0 Mio hohe latente Steuern in Folge von Währungseffekten, die zu Bilanzpostenunterschieden geführt haben. Die latenten Steueraufwendungen sind vollständig liquiditätsunwirksam.

Insgesamt entstand somit ein Konzernverlust von EUR 27,1 Mio.

### Vermögenslage

Die Abnahme der Bilanzsumme von TEUR 247.912 zum 31. Dezember 2013 auf TEUR 232.562 zum 30. September 2014 ist zum einen auf den beschriebenen Impairment in Höhe von EUR 27,4 Mio zurückzuführen, welcher einerseits das Sachanlagevermögen auf der Aktivseite minderte sowie andererseits auf der Passivseite seinen Ausdruck in einer Verringerung des Eigenkapitals fand. Zu weiten Teilen kompensierend wirkte sich die Veränderung des USD/EUR-Wechselkurses aus. Die originär in der funktionalen Währung USD bilanzierten Vermögensgegenstände und Schulden werden mit dem Stichtagskurs in die Berichtswährung EUR umgerechnet, wobei sich der Wechselkurs von USD/EUR 1,3791 zum 31. Dezember 2013 auf USD/EUR 1,2583 zum 30. September 2014 veränderte. In USD wäre somit eine Abnahme der Bilanzsumme von vielmehr ca. USD 49,0 Mio. zu verzeichnen gewesen, da neben dem Impairment auch die regulären Abschreibungen bilanzsummenmindernd wirkten sowie auf der Passivseite die Darlehen tilgungsbedingt abnahmen.

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 232.562 entfallen TEUR 207.154 auf die fahrende Flotte sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 1.524 im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. September 2014 auf TEUR 9.900. Gegenüber dem 31. Dezember 2013 bedeutet dies einen Rückgang um TEUR 23.738. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf den ausgewiesenen Konzernverlust zurückzuführen, welcher nur sehr gering durch die positive Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz kompensiert wurde.

## 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 neun Monate des Jahres 2014 hat sich ein operativer Cashflow von EUR 17,3 Mio. – und damit mit EUR 3,9 Mio. unter dem Niveau des Vergleichszeitraums – ergeben.

Im Rahmen der Investitionstätigkeit ergab sich ein negativer Cashflow von EUR 2,5 Mio., der die 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 14,6 Mio. (Vorjahr: EUR -17,5 Mio.). Insgesamt wurden USD 12,7 Mio. Tilgungen auf Schiffsdarlehen erbracht.

Als Ergebnis dieser Entwicklungen nahm der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem Jahresbeginn um EUR 1,5 Mio zu.

## 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 2014 beschäftigte die Marenave Schiffahrts 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 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 – dargestellt.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratententwicklung, 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 Bereederer 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 Charratenthöhe. 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 derzeit noch im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht zum Stichtag 30. September 2014 aus ca. 20 modernen Doppelhüllen-Tankern der Handymax-Size Klasse und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben.

Um auf die Tätigkeit innerhalb eines Pools größere Einflussmöglichkeit zu besitzen, haben wir eine Kündigungsnotiz für unsere drei Handysize-Produktentanker gegeben. Diese Schiffe werden den aktuellen Pool somit zum Ende des Jahres 2014 verlassen und sodann unverzüglich ihre Beschäftigung in einem neuen Pool – dem Hafnia-Handy-Pool – aufnehmen. Dieser

Pool befindet sich derzeit in Gründung und die Marenave ist Gründungsmitglied. So konnten wir aktiv an der Konzeption des Pools mitwirken und die organisatorischen Rahmenbedingungen zusammen mit Hafnia Tankers setzen. Neben dem Einbringen von Schiffen in diesen Pool sind wir zudem auch an dem Pool selbst beteiligt, was uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine Kontrolle derselben ermöglicht und dem wir somit eine hohe strategische Bedeutung beimessen.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden ebenfalls von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und waren im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum aktuellen Zeitpunkt eine Flotte von rund 20 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Zum Ende des dritten Quartals 2014 erfolgte ein Abzug des MT "MARE ATLANTIC" aus dem bisherigen Pool und eine Einbringung in eine 1-Jahres-Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag (mit Option des Charterers auf weitere Monate zu erhöhten Raten).

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist nach erfolgter Kessedocking seit dem 5. März 2014 in den Hafnia Tankers Pool eingetreten. 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. September 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 TRADER" fährt aktuell kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Für unseren Massengutfrachter MS "MARE TRANSPORTER" konnten wir eine innovative neue Beschäftigung finden, die dem von uns als über die Maßen wichtig erachteten Risikomanagementgedanken Rechnung trägt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulk-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charterrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern.

Die Befrachtung erfolgt durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Das MS "MARE TRACER" und das MS "MARE TRAVEL-

LER" fahren für eine ursprüngliche Dauer von fünf Jahren (Rücklieferung Ende 2015 bzw. Anfang 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“ klassifiziert. Im Falle des Vertragspartners von zwei mittelfristigen Zeitcharterverträgen unserer Bulker haben wir die Klassifizierung im dritten Quartal von „hoch“ auf „mittel“ umklassifiziert, wofür einerseits der kürzer gewordene Zeitraum bis zum regulären Ende der Charterern sowie andererseits die am Markt wahrnehmbaren Restrukturierungserfolge des Charterers ursächlich sind.

#### **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. September 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 Kalkulationssicherheit 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 Ver-

zinsung) 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 mögli-

cher 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 Bankenconsortium behoben und die langfristige Finanzierung dieser Flotte sowie die Fortführung des Marenave-Konzerns damit zunächst sichergestellt werden. Bezüglich der Einzelheiten zum vereinbarten Refinanzierungskonzept verweisen wir auf die Erläuterungen im Abschnitt „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ des Geschäftsberichts 2013.

Derzeit geht der Vorstand jedoch nicht davon aus, dass die Annahmen des Refinanzierungskonzepts im Hinblick auf die Markt- und Charratenentwicklung eintreffen werden, so dass es aus heutiger Sicht unwahrscheinlich ist, dass der ab 2016 zu erbringende erhöhte Kapitaldienst geleistet werden kann. Dies kann zu bestandsgefährdenden Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen.

Damit sich diese Risiken nicht materialisieren, hat der Vorstand die sich abzeichnenden negativen Entwicklungen sehr frühzeitig und sehr dezidiert bei den betroffenen finanzierenden Banken adressiert und Lösungsvorschläge zur Anpassung des Refinanzierungskonzepts an die Marktrealitäten vorgelegt, welche derzeit Diskussionsgegenstand zwischen Gesellschaft und Banken sind. Der Findung einer tragfähigen Lösung für alle Parteien misst der Vorstand höchste Priorität für die zukünftige Unternehmensentwicklung bei.

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. September 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 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 Bareboat-chartervertrag 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 aus heutiger Sicht – auch ohne Berücksichtigung des im 3. Quartal 2014 vorgenommenen Impairments – voraussichtlich das untere Ende der im Geschäftsbericht 2013 genannten Prognosekorridore knapp unterschritten werden. 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 ausfallen, wobei aus heutiger Sicht ein geringerer negativer Betrag zu erwarten ist als noch aus Sicht des 31. Dezember 2013 mit einer Spanne zwischen USD ./1,0 Mio. und USD ./1,5 Mio. angegeben.

### Tanker

Das Tankersegment ist traditionell 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 knapp USD 70,0 Mio. erwartet und mit einem operativ positiven Konzernergebnis (ohne Impairments) 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. Im Berichtsjahr werden diese Aufwendungen durch den beschriebenen negativen – aber sich in späteren Perioden umkehrenden – Sondereffekt in Form der zu zahlenden Abfindung für die Aufhebung eines Servicevertrags entsprechend höher ausfallen.

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 18. November 2014

Marenave Schifffahrts AG  
Der Vorstand



Ole Daus-Petersen







# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

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

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.01. - 30.09.2014	01.01. - 30.09.2013
<b>Umsatzerlöse</b>	39.565.958,36	45.079.598,37
<b>Schiffsbetriebskosten</b>	-18.960.319,36	-20.828.619,44
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>20.605.639,00</b>	<b>24.250.978,93</b>
Personalaufwendungen	-598.003,85	-395.351,13
Sonstige betriebliche Erträge	2.620.934,47	1.433.135,98
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.039.853,65	-2.705.435,87
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>18.588.715,97</b>	<b>22.583.327,91</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-11.747.550,75	-14.621.748,37
Wertminderungen	-27.400.011,99	0,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	304.889,06	499.461,89
Finanzierungsaufwendungen	-5.467.373,57	-5.940.647,92
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-25.721.331,28</b>	<b>2.520.393,51</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-360.462,65	-147.452,62
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.003.774,94	-146.479,50
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-1.364.237,59</b>	<b>-293.932,12</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-27.085.568,87</b>	<b>2.226.461,39</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-18,05	1,48
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-18,05	1,48

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01. - 30.09.2014	01.01. - 30.09.2013
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-27.085.568,87</b>	<b>2.226.461,39</b>
<b>Sonstiges Ergebnis in der Periode</b>		
Währungsumrechnung	3.347.894,47	-3.270.698,05
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	<b>-23.737.674,40</b>	<b>-1.044.236,66</b>

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Juli bis zum 30. September 2014

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.07. - 30.09.2014	01.07. - 30.09.2013
<b>Umsatzerlöse</b>	13.721.667,09	12.893.113,07
<b>Schiffsbetriebskosten</b>	-6.442.256,87	-6.496.501,47
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>7.279.410,22</b>	<b>6.396.611,60</b>
Personalaufwendungen	-204.912,85	-134.512,62
Sonstige betriebliche Erträge	1.636.734,72	726.872,71
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.558.659,09	-1.220.537,23
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>6.152.573,00</b>	<b>5.768.434,46</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-4.021.769,00	-4.840.947,92
Wertminderungen	-27.400.011,99	0,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	164.582,23	33.687,63
Finanzierungsaufwendungen	-1.854.768,38	-1.950.154,84
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-26.959.394,14</b>	<b>-988.980,67</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	17.957,14	-25.452,30
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-888.870,08	256.493,00
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-870.912,94</b>	<b>231.040,70</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-27.830.307,08</b>	<b>-757.939,97</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-18,55	-0,51
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-18,55	-0,51

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.07. - 30.09.2014	01.07. - 30.09.2013
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-27.830.307,08</b>	<b>-757.939,97</b>
<b>Sonstiges Ergebnis in der Periode</b>		
Währungsumrechnung	3.018.137,29	-4.675.301,43
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	<b>-24.812.169,79</b>	<b>-5.433.241,40</b>

# Konzern-Bilanz

zum 30. September 2014

## Konzern-Bilanz in EUR

	30.09.2014	31.12.2013
<b>Vermögenswerte</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Sachanlagen	207.154.022,79	223.731.014,61
Ausleihungen	1.523.758,04	694.586,57
Aktive latente Steuern	216.477,00	1.959.797,00
	<b>208.894.257,83</b>	<b>226.385.398,18</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	1.211.297,22	1.043.424,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.993.081,27	3.984.406,29
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.414.628,45	802.757,59
Sonstige Vermögenswerte	1.181.136,21	1.339.401,77
	<b>7.800.143,15</b>	<b>7.169.989,91</b>
Zahlungsmittel	15.867.705,34	14.357.046,40
	<b>23.667.848,49</b>	<b>21.527.036,31</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>232.562.106,32</b>	<b>247.912.434,49</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnetes Kapital	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	30.960.830,11	30.960.830,11
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2.215.078,84	-5.562.973,31
Konzernbilanzergebnis (kum.)	-48.855.310,45	-21.769.741,58
	<b>9.900.440,82</b>	<b>33.638.115,22</b>
<b>Schulden</b>		
<b>Langfristige Schulden</b>		
Schiffshypothekendarlehen	200.003.391,79	191.367.758,27
Derivate	441.168,44	610.152,94
Kapitalanteile im Fremdbesitz	241.500,00	241.500,00
Passive latente Steuern	290.460,00	1.030.005,06
	<b>200.976.520,23</b>	<b>193.249.416,27</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>		
Schiffshypothekendarlehen	13.664.819,73	12.692.545,90
Derivate	128.615,40	146.036,60
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.575.159,86	3.963.703,31
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.393.481,09	2.346.437,29
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	0,00	91.628,89
Sonstige Verbindlichkeiten	1.923.069,19	1.784.551,01
	<b>21.685.145,27</b>	<b>21.024.903,00</b>
<b>Summe Schulden</b>	<b>222.661.665,50</b>	<b>214.274.319,27</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>232.562.106,32</b>	<b>247.912.434,49</b>

# Konzern-Kapitalflussrechnung

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

## Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01. - 30.09.2014	01.01. - 30.09.2013
<b>Konzernerfolg</b>	<b>-27.085</b>	<b>2.226</b>
+ Abschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen	39.148	14.622
+ / - erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen	1.004	147
- / + Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs	-1.916	239
+ / - Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs	1.088	-1.413
+ / - Ertragsteuern	-92	-63
- Zinserträge	-305	-500
+ Zinsaufwendungen	5.467	5.941
<b>= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>	<b>17.309</b>	<b>21.199</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-1.820	-2.190
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-725	0
<b>= Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.545</b>	<b>-2.190</b>
+ Einzahlung Commercial Paper	4.408	5.383
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	0	0
- Rückzahlung Commercial Paper	-4.500	-7.200
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen	-9.377	-10.071
+ erhaltene Zinsen	3	14
- gezahlte Zinsen	-5.141	-5.582
<b>= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-14.607</b>	<b>-17.456</b>
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	157	1.553
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.359	1.292
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	14.352	10.301
<b>= Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>15.868</b>	<b>13.146</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode</b>		
+ Zahlungsmittel	15.868	13.146
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0	0
<b>Finanzmittelfonds</b>	<b>15.868</b>	<b>13.146</b>



# Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. September 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	-3.270.698,05	2.226.461,39	-1.044.236,66
Stand 30. September 2013	30.010.000,00	117.994.507,97	-2.622.961,12	-1.956.917,52	143.424.629,33
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	3.347.894,47	-27.085.568,87	-23.737.674,40
Stand 30. September 2014	30.010.000,00	30.960.830,11	-2.215.078,84	-48.855.310,45	9.900.440,82

# Impressum

## Kontakt

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

## Ansprechpartner

Bernd Raddatz | Telefon +49.40.28 41 93-210 | Telefax +49.40.28 41 93-297  
E-Mail: [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com) | [www.marenave.com](http://www.marenave.com)

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057 | WKN A0H1GY | ISIN DE000A0H1GY2

## Bildnachweis

Archiv, FotoFlite, Fotolia, Panthermedia, Shutterstock

## Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

## Herausgabedatum

November 2014

## In eigener Sache: Wir sind umgezogen!



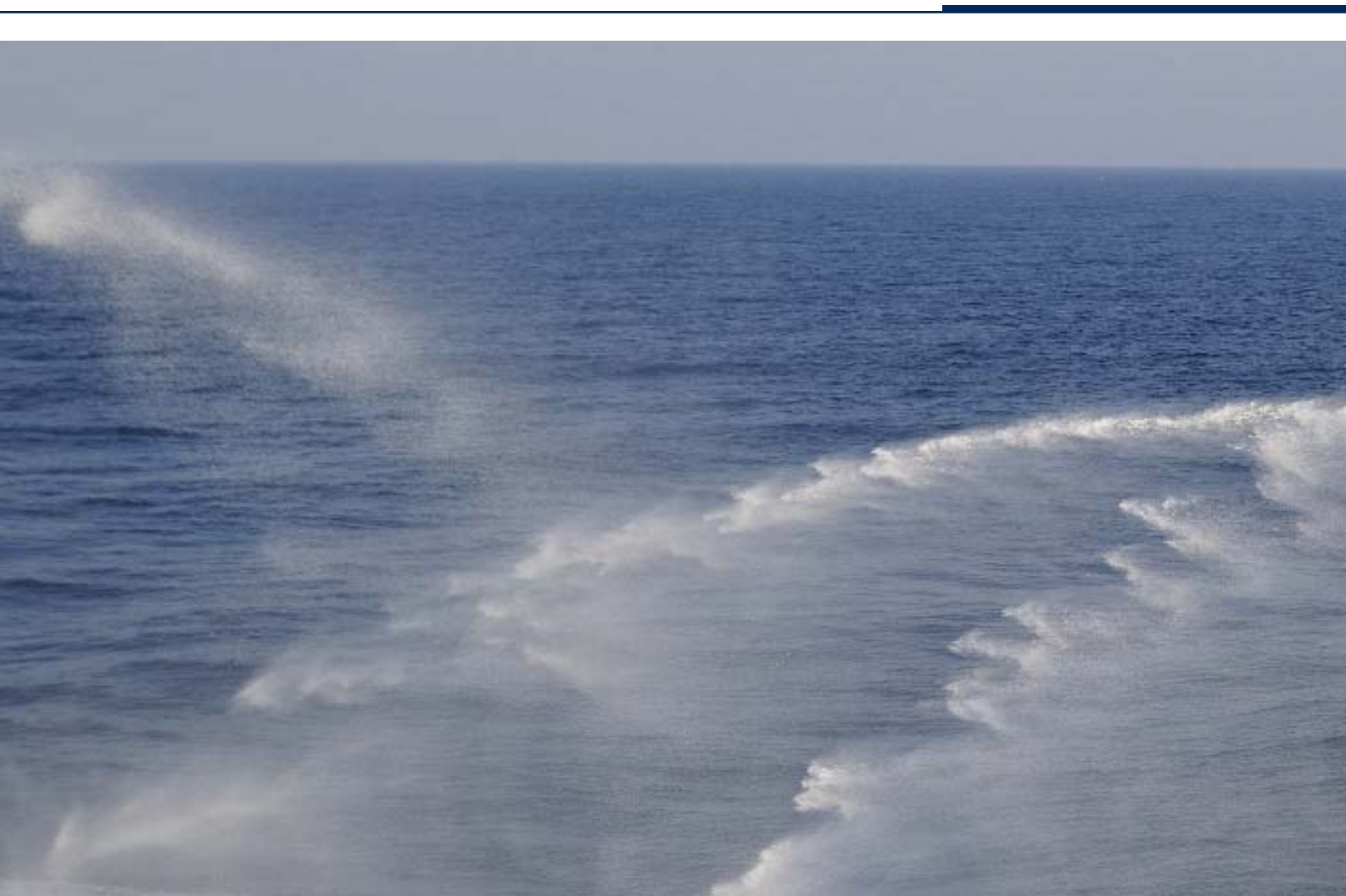
Die Marenave Schiffahrts AG ist vom bisherigen Standort am Axel-Springer-Platz in die circa 300 Meter entfernte Caffamacherreihe umgezogen. An der Caffamacherreihe befindet sich auch der Eingang zur U-Bahnstation „Gänsemarkt“. Sie finden uns im 6. Stock des sogenannten BrahmQuartier. Den Zugang zur Caffamacherreihe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

### Die neue Adresse lautet

Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg

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





Marenave Schiffahrts AG | Caffamacherreihe 7 | 20355 Hamburg  
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | [www.marenave.com](http://www.marenave.com) | [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com)