

Halbjahresfinanzbericht

zum 30. Juni 2016 der Marenave Schifffahrts AG



M



Wichtiger Hinweis

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in dem vorliegenden Halbjahresfinanzbericht enthaltenen Abschlusszahlen und weiteren Angaben von der Annahme der Unternehmensfortführung ausgehen. Sie bauen auf dem derzeit noch nicht mit einem Bestätigungsvermerk versehenen und nicht vom Aufsichtsrat gebilligten Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 auf.

Derzeit ist noch nicht abschätzbar, ob und wann der Abschlussprüfer seine Prüfung beenden und den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 mit einem Bestätigungsvermerk wird versehen und der Aufsichtsrat anschließend eine Feststellung bzw. Billigung wird vornehmen können. Voraussetzung hierfür ist, dass dem Abschlussprüfer gegenüber hinreichend nachgewiesen werden kann, dass die Voraussetzungen für die Annahme einer Unternehmensfortführung (going-concern) für die Zwecke der Rechnungslegung gegeben sind. Hierfür ist insbesondere die Vereinbarung eines Sanierungskonzepts mit den finanzierenden Banken erforderlich.

Inhalt

Das Unternehmen

- 4 Vorwort
- 6 Marenave Schiffahrts AG in Zahlen
- 7 Die Flotte auf einen Blick

Konzernentwicklung

- 9 Kursverlauf
- 10 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS

- 21 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
 - 23 Konzern-Bilanz
 - 24 Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 25 Konzern-Eigenkapitalpiegel
 - 27 Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss
-
- 32 Bilanzaid
 - 33 Impressum



Sehr geehrte Aktionäre,

das abgelaufene 1. Halbjahr des Jahres 2016 schließt mit einem negativen Konzernergebnis in Höhe von EUR 10,8 Mio. Nach einem Konzernverlust in Höhe von EUR 6,8 Mio. für die ersten drei Monate des Jahres hat sich im 2. Quartal die Verlustbildung insofern verlangsamt. Ohne Berücksichtigung der außerplanmäßigen Abschreibungen (Impairments) ergibt sich jedoch ein anderes Bild: während das 1. Quartal 2016 ohne Impairments noch eine operative schwarze Null aufweisen konnte, musste im 2. Quartal 2016 auch ohne Impairments ein Verlust in Höhe von EUR 2,66 Mio. verzeichnet werden.

Ursächlich für diesen Umstand ist wie immer eine Kombination mehrerer Effekte der unterschiedlichen Segmente. Während die Containerschiffe auf unbefriedigendem Niveau stagnierten und die Bulker zwar einen relativ starken Anstieg – auf einem immer noch sehr unbefriedigenden Niveau – verzeichneten, mussten im 2. Quartal 2016 insbesondere unsere Produktentanker eine empfindliche Korrektur des vormals akzeptablen Niveaus hinnehmen, welche zuvor nicht erwartet wurde. Eine nachhaltige Besserung ist aktuell in Kurz- bis Mittelfrist nicht in Sicht. Neben der verschlechterten Umsatzsituation hat dies somit noch zwei weitere Konsequenzen: zum einen mussten wir unsere Prognose für das Tankersegment für das gesamte Jahr um ca. USD 5 Mio. absenken. Einher geht damit zum anderen eine Korrektur der zu Marktpreisen bewerteten Buchwerte, die sich bzgl. der Tanker neben den



Ole Daus-Petersen

Vorstand, Marenave Schifffahrts AG



Impairments vor allem auch in einer Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage ausdrücken.

Die relative Erholung bei den Bulkern führte jedoch erfreulicherweise im 2. Quartal 2016 zu einer Reduktion der noch im 1. Quartal 2016 notwendigen Impairments.

Nähere Analysen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage finden Sie in dem vorliegenden Halbjahresabschluss.

Zugleich kann freimütig bestätigt werden, dass in der aktuellen Unternehmenssituation die erwirtschafteten Konzernergebnisse allenfalls eine untergeordnete Bedeutung für Sie als Aktionäre spielen, da ein Verlassen der „negatives Eigenkapital“-Zone allein aus dem operativen Geschäft heraus selbst bei optimistischen Markterwartungen kaum vorstellbar ist.

Insofern liegt das Augenmerk zu Recht vor allem auf dem anhaltenden Restrukturierungsprozess.

Eine neue Stoßrichtung hat dieser Prozess mit der am 6. Juni 2016 von den Banken geäußerten Absicht erhalten, alle Schiffe veräußern bzw. in andere Eignerstrukturen überführen zu wollen. Dies soll idealerweise einvernehmlich erfolgen unter Aufhebung aller Garantien/Bürgschaften der Marenave Schiffahrts AG und einem Verzicht auf voraussichtlich entstehende Unterdeckungen bei der Rückführung aller bestehenden Verbindlichkeiten aus den Verkaufserlösen der Schiffe. Eine

endgültige Einigung im Rahmen eines notwendigen Gesamtrestrukturierungskonzeptes ist bisher noch nicht erfolgt, so dass noch keine Verkaufsbeschlüsse gefasst worden sind. Ob und wann es zu einem vollständigen oder teilweisen Abverkauf kommt, kann somit noch nicht final bestätigt werden, da neben formalen Aspekten auch das jeweilige – sich stets ändernde Marktumfeld – eine Rolle spielen dürfte. Sollte es zu einem einvernehmlichen Abverkauf kommen, dürfte dies bei solventer Liquidation der Einschiffsgesellschaften eine Entlastung der Muttergesellschaft nach sich ziehen, was wir stets als notwendige und wichtigste Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Neustart mit dem Einstieg von Neuinvestoren bzw. der Reaktivierung bestehender Aktionäre charakterisiert haben. Vor diesem Hintergrund dürfte ein Abverkauf der Flotte ein zwar optisch schmerzhafter, aber objektiv hilfreicher Schritt sein, der den Weg zum anvisierten Ziel verkürzt.

Für weitere Einzelheiten des Halbjahresabschlusses für das 1. Halbjahr 2016 verweise ich auf die üblichen weiteren Bestandteile dieses Berichtes und bedanke mich für Ihr Interesse.

Ihr Ole Daus-Petersen

Vorstand

Marenave Schiffahrts AG



Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	30.06.2016	30.06.2015
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	21.998	36.028
EBIT in TEUR	-9.132	6.412
Umsatzrendite in %	-49,14	0,43
EBIT-Marge in %	-41,51	17,80
Ergebnis pro Aktie in EUR	-7,20	0,10

	30.06.2016	31.12.2015
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	194.783	226.250
Eigenkapital in TEUR	-25.030	-9.842
Eigenkapitalquote in %	-12,85	-4,35

	30.06.2016	30.06.2015
Mitarbeiter (ohne Vorstand)		
Mitarbeiter	8	8
Personalaufwand in TEUR	343	289
Personalaufwandsquote in %	1,56	0,80

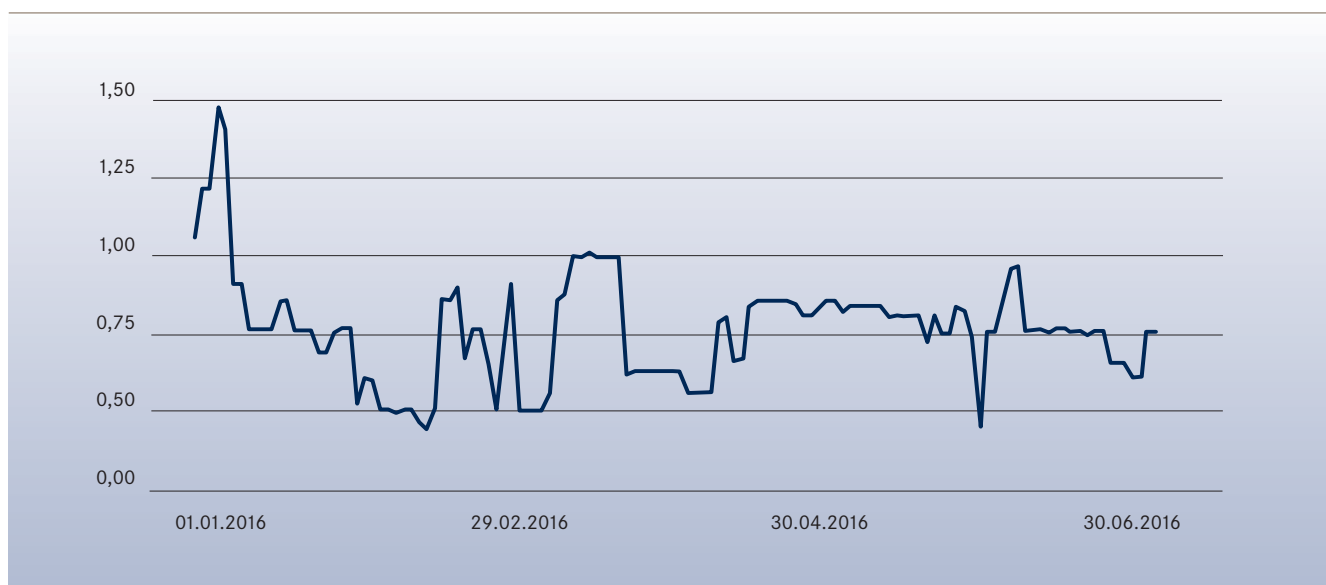
Die Flotte auf einen Blick

	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung
Produktentanker						
	MT "Mare Action"	SR	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Ambassador"	SR	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Baltic"	SR	2008	Guangzhou China	38.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Caribbean"	MR	2004	Hyundai Mipo Korea	46.700 dwt	Hafnia MR Pool
	MT "Mare Atlantic"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter
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 2016 Angaben in EUR



Nach den kräftigen Kursverlusten von Anfang Dezember 2015 bis Mitte Februar 2016, die den DAX bis auf rund 8.750 Punkte gedrückt hatten, konnten sich die Aktienmärkte bis Mitte April 2016 spürbar erholen. Mit Rückenwind von der Erholung des Ölpreises, positiven Konjunkturüberraschungen sowie der stärker als erwarteten Lockerung der Geldpolitik durch die EZB stieg der DAX wieder bis auf rund 10.000 Punkte. Zum Zeitpunkt der Berichtslegung notiert er bei knapp 10.500 Punkten.

Wichtigster positiver Faktor für Aktien bleibt – trotz wachsender Zweifel an ihrer Wirksamkeit zur Stimulierung der Konjunktur – die weltweit ultralockere Geldpolitik. Die im März beschlossenen zusätzlichen Lockerungsschritte der EZB mit der Aufstockung des Anleihekaufprogramms um monatlich 20 auf 80 Milliarden Euro sowie dessen Ausweitung auf Unternehmensanleihen wirken mit den damit verbundenen Effekten niedrigerer Risiko-Spreads für Aktien unterstützend.

Jedoch stellen die umfangreichen politischen Risiken – Stichwort: Brexit – vor allem in Europa eine potenzielle Belastung dar, so dass die Aktienmärkte im weiteren Verlauf des Jahres schwankungsanfällig bleiben dürften.

Der Dow Jones entwickelte sich ähnlich wie der Dax. Bis Mitte Februar mussten Rückgänge auf bis zu unter 16.000 Punkten verzeichnet werden, bevor anschließend eine deutliche Erholung auf über 17.500 einsetzte. Seit dem 3. Quartal bis zum Tag

der Berichtslegung erfolgt ein weiterer Anstieg auf ca. 18.500 Punkte. Mit Blick auf die US-amerikanischen Aktienmärkte stehen vor allem Fragen zur weiteren geldpolitischen Ausrichtung der Fed über weitere Zinserhöhungen sowie die Präsidentschaftswahlen im November 2016 im Fokus. Insgesamt dürfte auch in Amerika eine hohe Volatilität vorherrschen.

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

Die Aktie startete mit einem Kurs von EUR 1,15 in das Jahr 2016. Nach der Ad-Hoc-Mitteilung vom 11. Januar 2016 bzgl. der Verlustanzeige nach § 92 Abs. 1 AktG fiel der Kurs auf EUR 0,75 und bewegte sich für den Rest des Quartals – ebenso wie bis zum Zeitpunkt der Berichtslegung – im Wesentlichen in einer Bandbreite zwischen EUR 0,50 und 1,00.

Die Anteile der Marenave Schiffahrts AG werden zu rund 45 % von Versicherungen, zu rund 30 % von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken und zu rund 5 % von anderen Banken gehalten. Die verbleibenden ca. 20 % 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 2016

Geschäft der Marenave Schiffahrts AG

Die Marenave Schiffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) 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 Schiffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schiffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave-Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schiffahrt 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 der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 30. Juni 2016 – 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. Die Beschäftigung der Schiffe – mit Ausnahme des Car Carriers – erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung, mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert. Aufgrund des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums auf den Dritten im Zuge der neuverhandelten Konditionen im Geschäftsjahr 2015 (Finanzierungsleasing) wird dieser seit dem 1. August 2015 nicht mehr als Seeschiff im Konzernabschluss erfasst.

Am 6. Juni 2016 erklärten die den Konzern finanzierenden Banken ihre Absicht, alle Schiffe zu veräußern. Dies soll einvernehmlich erfolgen unter Aufhebung aller Garantien/Bürgschaften der Marenave Schiffahrts AG und einem Verzicht auf etwaige entstehende Unterdeckungen bei der Rückführung aller bestehenden Verbindlichkeiten aus den Verkaufserlösen der Schiffe. Eine endgültige Einigung im Rahmen eines notwendigen Gesamtrestrukturierungskonzeptes ist bisher noch nicht erfolgt, so dass noch keine Verkaufsbeschlüsse gefasst worden sind. Es erfolgt insofern weiterhin ein Ausweis der Schiffe im Sachanlagevermögen.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schiffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr.

Die Marenave Schiffahrts AG beschäftigte zum 30. Juni 2016 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – acht Mitarbeiter.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

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

Tankschiffahrt

Nachdem in den vergangenen zwei Jahren (wir verweisen auf den (vorläufigen) Geschäftsbericht 2015) zufriedenstellende Ergebnisse unserer Produktentanker zu verzeichnen waren, hat sich das Rateniveau im 1. Halbjahr 2016 merklich abgeschwächt. Das Schiffsbetriebsergebnis der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor diesem Hintergrund von TEUR 10.996 auf TEUR 7.931 verringert.

Die Marktfundamentaldaten auf der Nachfrageseite, an denen die Schiffe der Marenave-Flotte durch ihren hauptsächlichen Einsatz in Tanker-Pools partizipieren, sind grundsätzlich unverändert in Takt. Neben einem unverändert geringen Ölpreis machen sich auch die Veränderungen in der Erzeugung und Verarbeitung von Rohöl, insbesondere Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität, bemerkbar.

Die Angebotsseite ist dagegen zumindest kurz- bis mittelfristig von Flottenzugangsraten geprägt, die den erwarteten Handelszuwachs überkompensieren. Aufgrund eines relativ jungen Flottenalters ist das Abwrackpotential zudem gering.

Insofern erwarten wir für die kommenden 1-2 Jahre in etwa Ergebnisse wie im bisherigen Verlauf des Jahres 2016, wobei es saisonal bedingt insbesondere im 4. Quartal 2016 Ratenverbesserungen geben kann. Für das 3. Quartal 2016 können jedoch nur Raten auf verringertem Niveau erwartet werden. Dies bedeutet für die 3 Handysize-Tanker ca. TUSD 11,5 pro Tag und für den MR-Tanker ca. TUSD 12 pro Tag. Die beiden Panamax-Tanker fahren weiterhin TUSD 18 pro Tag (netto) in ihren jeweiligen Zeitchartern ein und liegen damit mittlerweile deutlich über dem aktuellen Marktniveau.

Analog zu dem Rückgang des Ratenniveaus war auch ein deutlicher Rückgang in den Marktwerten zu verzeichnen. Dieser macht sich im 1. Halbjahr mit USD 4,8 Mio. in einer Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage und mit USD 3,9 Mio. in außerplanmäßigen Abschreibungen bemerkbar. Da ein Rückgang des Marktwertniveaus vor allem Ausdruck der Erwartung des zukünftigen – und nicht des in der Vergangenheit liegenden – Einnahmenniveaus darstellt, haben wir auch die diesbezügliche Prognose nach unten angepasst (siehe Prognoseberichterstattung).

Für weitere Marktinformationen verweisen wir auf den (vorläufigen) Geschäftsbericht für das Jahr 2015.

Containerschifffahrt

Das Ratenniveau für Containerschiffe stagnierte im 1. Halbjahr 2016 auf unbefriedigendem Niveau bzw. war sogar teils leicht rückläufig, wie die untere Graphik zeigt.

2016 wird mit ca. 450.000 TEU voraussichtlich ein Rekordjahr in Bezug auf Verschrottungen von Containerschiffen sein. Dies macht allerdings gerade einmal 2 % der gesamten weltweiten Flotte aus und reicht somit nicht aus, die Schwäche auf der Nachfrageseite zu kompensieren.

Nach Eröffnung des neuen Panamakanals werden insbesondere die Panamax-Schiffe mit ca. 4.000 TEU entbehrlich und die Verschrottungsaktivität vor allem dieser Schiffsklasse dürfte weiter anhalten und der Trend zu einem im-

mer jüngeren Verschrottungsalter dürfte sich ebenfalls fortsetzen.

Für weitere Marktinformationen verweisen wir auf den (vorläufigen) Geschäftsbericht für das Jahr 2015.

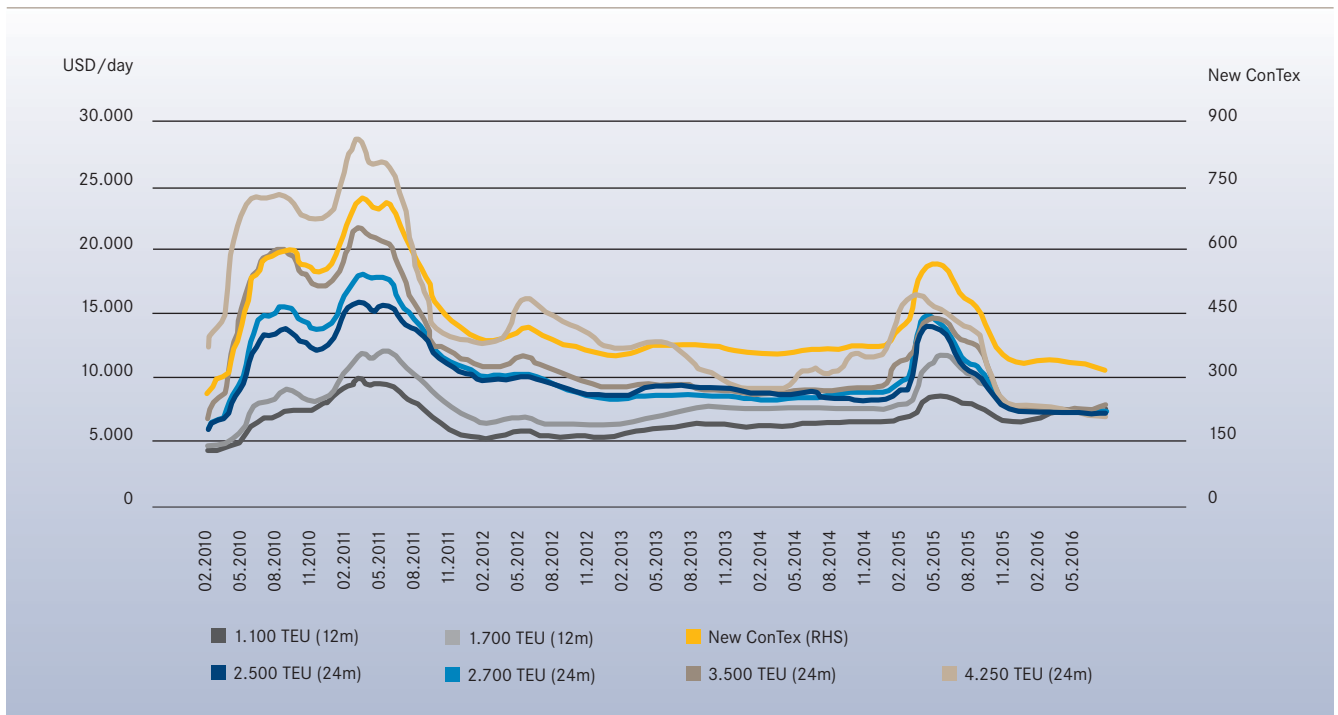
Für die beiden Containerschiffe und die Partnerschiffe des Einnahme-Pools, in dem unsere Schiffe beschäftigt sind, erwarten wir aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe und ihres aktuell guten technischen Zustandes – gemessen am Alter der Schiffe – im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld.

Im 1. Halbjahr 2016 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 659 (Vergleichsperiode Vorjahr: TEUR 819) erwirtschaften.

Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt hatten sich bereits seit Mitte des Jahres 2014 kontinuierlich eingetrübt. Der Bulkermarkt befindet sich damit unverändert in seiner schwächsten Phase der vergangenen 30 Jahre. Ursächlich sind weiterhin die Schwächen und Risiken der Weltkonjunktur; hierzu zählen vor allem der wirtschaftliche Wandel Chinas mit den daraus resultierenden Problemen, die anhaltend niedrigen Rohstoffpreise und die sich abzeichnende Zinswende in den USA. Nachfrageseitig konnte insbesondere China nicht die Erwartungen erfüllen, die die Mehrzahl der Marktteilnehmer vormals gesetzt hatten. Des Weiteren wirken sich geopolitische Risiken nach

New ConTex



Quelle: New ConTex Commentary 2016 week 33; Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V. (© VHSS e.V.)

wie vor auf die Entwicklung der Weltwirtschaft aus. Belastend wirkten zudem Ablieferungen und Neubauordern insbesondere im Bereich der Ultramax-Tonnage. Positiv ist jedoch anzumerken, dass die Vergabetätigkeit von Neubauordern in den vergangenen Monaten quasi zum Erliegen gekommen ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Marktwerte von Gebrauchttonnage im 1. Quartal 2016 ebenfalls auf Rekordtiefniveau liegen, so dass Neubauten sich kaum amortisieren. Hohe Abschläge auf die Marktwerte müssen dabei Schiffe von chinesischen Werften – wie jene in der Marenave-Flotte – gegenüber Schiffen aus Japan oder Korea hinnehmen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen innerhalb unserer Bilanz aus den Jahren 2014 und 2015 haben sich vor diesem Hintergrund auch im 1. Quartal 2016 fortgesetzt. Als Konsequenz haben wir insgesamt außerplanmäßige Abschreibungen von zusammen USD 7,7 Mio. (EUR 6,8 Mio.) auf unsere aus vier Supramax-Schiffen bestehende Bulkerflotte im 1. Quartal 2016 vornehmen müssen. Aufgrund der relativ betrachtet starken – absolut betrachtet immer noch unbefriedigenden – Entwicklung im 2. Quartal 2016 (siehe Graphik unten) konnten im 2. Quartal 2016 die außerplanmäßigen Abschreibungen um USD 3,4 Mio. reduziert werden.

Die Entwicklung des Einnahmepotentials der unterschiedlichen Größenklassen innerhalb des Bulkersegments in den vergangenen 6 Monaten veranschaulicht dabei die Graphik unten.

Danach lag das Einnahmeniveau der Schiffe zu weiten Teilen des hinter uns liegenden Halbjahres unterhalb dessen, was für

den reinen operativen Betrieb an Kosten anfällt. Diese nicht-opex-deckende Zone wurde glücklicherweise im 2. Quartal 2016 wieder verlassen. Inwiefern sich dieser Trend fortsetzt und positive Implikationen auf die Marktwerte der Schiffe haben wird, bleibt abzuwarten.

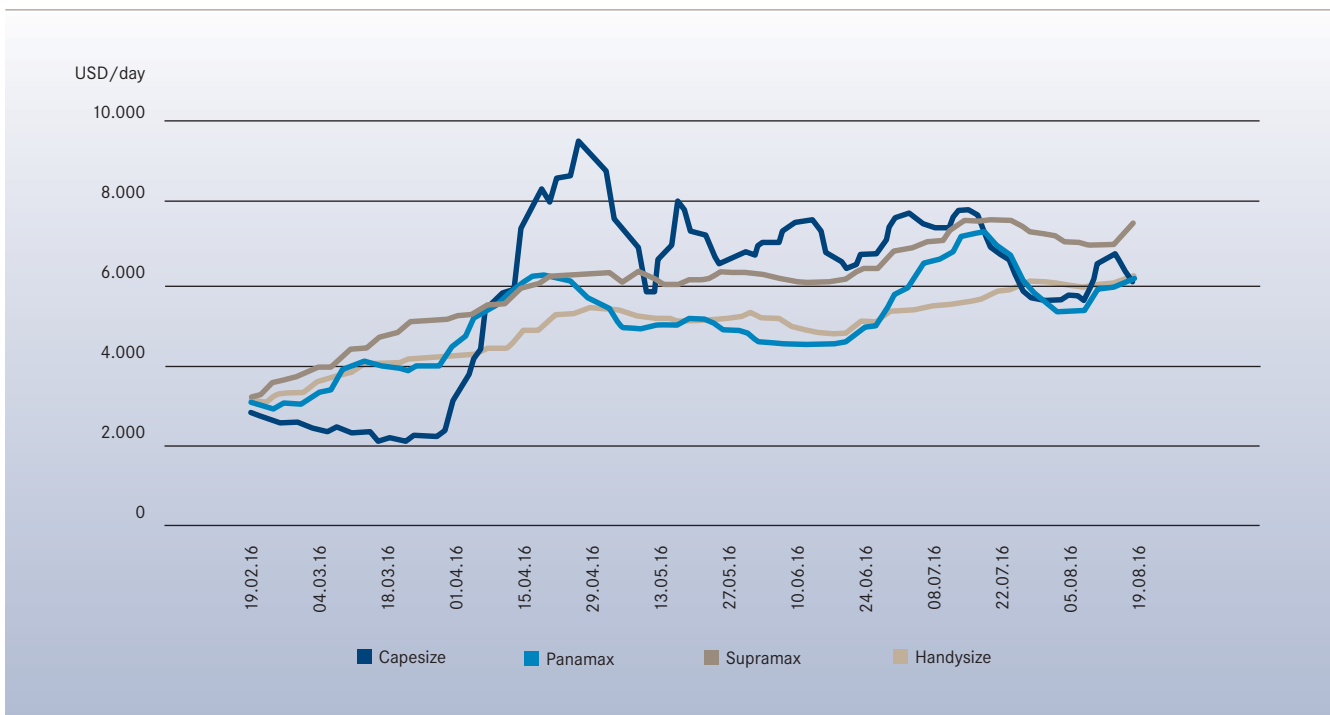
Das Schiffsbetriebsergebnis des Bulkersegmentes verringerte sich insofern von TEUR 4.216 im 1. Halbjahr 2015 auf TEUR ./. 1.481 im 1. Halbjahr 2016.

Ursächlich ist hier neben den reinen Auswirkungen des Marktumfeldes vor allem der Umstand, dass in der Vergleichsperiode des Vorjahres zu Teilen noch zwei der vier Schiffe in ihrer äußerst lukrativen 5-jährigen Erstbeschäftigungscharter auf einem Vorkrisenniveau von USD 24.425 pro Tag fuhren. Die Rücklieferung der Schiffe – und damit die Konfrontation mit dem derzeitigen Marktumfeld – hat zwischenzeitlich stattgefunden.

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. Zum Ende des Jahres 2015 bestand die weltweite Flotte an PCTCs („Pure Car and Truck Carrier“) aus 686 Schiffen und einem noch überschaubaren Orderbuch von 79 Einheiten, die zwischen 2016 bis 2018 zur Ablieferung kommen sollen.

Das MS "HÖEGH BERLIN“ ist in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS beschäftigt, so dass kurzfristige Entwicklungen dieses Marktes keinen Ein-



Quelle: Hartland Weekly Commentary 19 August 2016

fluss auf die Vercharterung und somit auf die Marenave Schifffahrts AG haben sollten.

Mit Wirkung vom 1. August 2015 wurde die tägliche Charterrate von bis USD 32.150 pro Tag auf USD 24.000 pro Tag herabgesetzt und dafür die Mindestmietdauer um fünf Jahre bis zum 5. März 2024 verlängert.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Die Berichtswährung des Konzerns ist Euro. Eine sinnvolle wirtschaftliche Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage ist aber nur in der funktionalen Währung USD möglich. Deswegen werden die in der Berichtswährung Euro veröffentlichten Abschlusszahlen zur Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage in der funktionalen Währung USD aufgeführt. Im 1. Halbjahr der Jahre 2016 und 2015 bestanden dabei folgende Kursverhältnisse:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	30.06.16	31.12.15	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015
Währung				
USD	1,1102	1,0887	1,1155	1,1159

Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zur Vergleichsperiode des Jahres 2015 stellen sich wie folgt dar:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	Delta abs.	Delta rel.
Umsatzerlöse	21.998	36.028	24.519	40.175	-15.656	-39%
Schiffsbetriebskosten	-14.889	-14.778	-16.629	-16.435	-194	1%
Schiffsbetriebsergebnis	7.109	21.250	7.890	23.740	-15.850	-67%
Personalaufwendungen	-471	-407	-526	-454	-72	16%
Sonstige betriebliche Erträge	2.709	1.570	3.041	1.859	1.182	64%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.305	-2.077	-3.712	-2.342	-1.370	58%
Reedereiüberschuss	6.042	20.336	6.693	22.803	-16.110	-71%
Abschreibungen auf Sachanlagen	-7.008	-8.454	-7.814	-9.427	1.613	-17%
Wertminderungen	-8.166	-5.470	-9.173	-6.000	-3.173	53%
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.680	180	2.989	201	2.788	1.387%
Finanzierungsaufwendungen	-4.088	-4.253	-4.571	-4.711	140	-3%
Ergebnis vor Ertragsteuern	-10.540	2.339	-11.876	2.866	-14.742	-514%
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-357	-635	-400	-711	311	-44%
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	88	-1.548	54	-1.732	1.786	-103%
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-269	-2.183	-346	-2.443	2.097	-86%
Konzernergebnis	-10.809	156	-12.222	423	-12.645	-2.989%

Gemäß der IFRS-Vorschriften stellen die Zahlungseingänge aus dem seit dem 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu klassifizierenden Bareboat-Chartervertrag des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ keine Umsatzerlöse mehr dar, sondern teilen sich in einen Zinsanteil und einen Anteil Forderungsminderung. Zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr und auch der Sicht der Segmentberichterstattung folgend wird deswegen eine Überleitung erstellt zu der Sichtweise eines „operate lease“. Dies hätte folgende Auswirkungen im bisherigen Verlauf des Jahres 2016:

	USD
Korrektur "als ob"-Darstellung "Mare Berlin" "operate lease"	
Umsatzerlöse	4.368.000
Zinsertrag	-2.789.953
Abschreibungen	-1.578.047



Dies führt insgesamt zu folgender Gewinn- und Verlustrechnung in TUSD, die Basis der nachstehenden Kommentierungen zur Ertragslage ist:

	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	Delta absolut	Delta relativ
"als ob"-Darstellung "Mare Berlin" "operate lease" in TUSD				
Umsatzerlöse	28.887	40.175	-11.288	-28%
Schiffsbetriebskosten	-16.629	-16.435	-194	1%
Schiffsbetriebsergebnis	12.258	23.740	-11.482	-48%
Personalaufwendungen	-526	-454	-72	16%
Sonstige betriebliche Erträge	3.041	1.859	1.182	64%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.712	-2.342	-1.370	58%
Reedereiüberschuss	11.061	22.803	-11.742	-51%
Abschreibungen auf Sachanlagen	-9.392	-9.427	35	0%
Wertminderungen	-9.173	-6.000	-3.173	53%
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	199	201	-2	-1%
Finanzierungsaufwendungen	-4.571	-4.711	140	-3%
Ergebnis vor Ertragsteuern	-11.876	2.866	-14.742	-514%
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-400	-711	311	-44%
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	54	-1.732	1.786	-103%
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-346	-2.443	2.097	-86%
Konzernergebnis	-12.222	423	-12.645	-2.989%

Wesentliche Treiber des veränderten Ergebnisses sind dabei die Umsatzerlöse (negative Veränderung), die Wertminderungen (negative Veränderung) sowie die latenten Steuern (positive Veränderung).

Ein Blick auf die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Segmenten zeigt die teils erheblichen Verschiebungen innerhalb der einzelnen Konzernteile:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	Delta absolut	Delta relativ
Umsatzerlöse nach Segmenten						
Tanker	15.832	18.913	17.659	21.068	-3.409	-16%
Container	2.412	2.607	2.686	2.916	-230	-8%
Bulker	3.691	9.289	4.174	10.372	-6.198	-60%
Autotransporter	3.916	5.219	4.368	5.819	-1.451	-25%
Total	25.851	36.028	28.887	40.175	-11.288	-28%

Die eingangs beschriebenen Verhältnisse in den Teilmärkten spiegeln sich dabei in der Umsatzentwicklung nach Segmenten wider.

Die Produktentanker mussten deutliche Einbußen verzeichnen, wobei sie immer noch deutlich über Opex-Niveau fahren. Drastisch ist der Rückgang bzw. Einbruch innerhalb des Bulkersegmentes. Wie eingangs beschrieben liegt dies einerseits zunächst an dem schlechten Marktumfeld. Zudem wirkte sich

aus, dass zwei der vier Schiffe im 1. Halbjahr 2015 noch zu Teilen in ihrer sehr lukrativen Erstbeschäftigung gefahren waren.

Der Rückgang beim Autotransporter resultiert aus der ab 1. August 2015 reduzierten Tagescharterrate.

Die zuvor beschriebenen Entwicklungen schreiben sich bis in das nach Segmenten aufgeteilte Ergebnis fort:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	Delta absolut	Delta relativ
Konzernergebnis nach Segmenten						
Marenave AG und übrige	-1.344	-2.738	-1.550	-2.972	1.422	-48%
Tanker	-3.499	4.137	-3.891	4.634	-8.525	-184%
Container	-1.185	-137	-1.323	-148	-1.175	794%
Bulker	-6.693	-3.831	-7.589	-4.134	-3.455	84%
Autotransporter	1.912	2.725	2.131	3.043	-912	-30%
Total	-10.809	156	-12.222	423	-12.645	-2.989%

In den vorgenannten Zahlen sind auch die Impairment-Aufwendungen enthalten, die in 2015 USD 6,0 Mio. (EUR 5,5 Mio.) und in 2016 bisher USD 9,2 Mio. (EUR 8,2 Mio.) betragen. Während sie in 2015 ausschließlich auf die Bulker entfielen, verteilen sie sich im 1. Halbjahr 2016 mit USD 3,9 Mio. auf die Tanker, mit USD 1,0 Mio. auf die Container und mit USD 4,3 Mio. auf die Bulker.



Die Seeschiffe wurden dabei im vorliegenden Abschluss zum 30. Juni 2016 gemäß der Neubewertungsmethode bewertet. Hier werden zu jedem Stichtag – in unserem Fall quartalsweise – die Schiffswerte mit dem aktuellen Marktniveau – determiniert als Mittelwert der von zwei unabhängigen und fachlich anerkannten Marktgutachtern genannten Werte – direkt bewertet, wodurch es entweder neben den planmäßigen Abschreibungen zu weiteren außerplanmäßigen Abschreibungen oder aber zur Dotierung einer Neubewertungsrücklage innerhalb des Eigenkapitals kommen kann. Durch die Anwendung der Neubewertungsmethode ist ein Höchstmaß an Transparenz, Marktnähe sowie Willkürfreiheit gewährleistet. Außerdem spielen sich Marktwertänderungen bilanziell tendenziell eher direkt im Eigenkapital ab und die Aussagekraft der Gewinn- und Verlustrechnung wird nicht mehr als notwendig durch ein zunehmend zu erwartendes Zusammenspiel von außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen erschwert. Insofern ist offensichtlich, dass wir der Neubewertungsmethode vor dem Hintergrund unseres Geschäftsmodellverständnisses und im Sinne der Entscheidungsnützlichkeit aus Anlegersicht insgesamt klar den Vorzug geben.

Zur besseren Analyse erfolgt die Darstellung der Ertragslage wie folgt ohne Impairments:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	Delta absolut	Delta relativ
Konzernergebnis nach Segmenten vor Impairments						
Marenave AG und übrige	-1.344	-2.738	-1.550	-2.972	1.422	-48%
Tanker	27	4.137	24	4.634	-4.610	-99%
Container	-332	-137	-377	-148	-229	155%
Bulker	-2.906	1.639	-3.277	1.866	-5.143	-276%
Autotransporter	1.912	2.725	2.131	3.043	-912	-30%
Total	-2.643	5.626	-3.049	6.423	-9.472	-147%

Ein Vergleich der absoluten Veränderungen mit den entsprechenden Veränderungen auf Umsatzerlösebene zeigt hier sehr ähnliche Werte, was belegt, dass die Umsatzerlöse der mit Abstand wichtigste Ergebnistreiber sind, da insbesondere die Schiffsbetriebskosten in nur sehr geringem Umfang proportional zu den Umsätzen anfallen.

Der verbesserte Ergebnisbeitrag auf Ebene der Marenave AG ist vor allem durch positive latente Steuereffekte, die sich wiederum aus der Entwicklung der USD/EUR-Umrechnungskurse ergaben, bedingt.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind jeweils USD 1,7 Mio. (EUR 1,5 Mio.) Erträge bzw. Aufwendungen aus Bunkeran- und -verkäufen bei Chartererwechseln enthalten. In der Vergleichsperiode waren hier nur USD 0,6 Mio. (EUR 0,5 Mio.) angefallen, wodurch sich im Wesentlichen der Anstieg dieser beiden Ergebnisgrößen erklärt.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen lagen mit USD 9,4 Mio. auf dem Niveau der Vergleichsperiode.

Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt das Konzernergebnis (inkl. Impairments) USD ./. 12,2 Mio. (EUR ./. 10,8 Mio.) (Vergleichsperiode Vorjahr: TUSD 423 bzw. TEUR 156)

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich in USD und mit explizitem Ausweis der in den Forderungen aus Finanzierungsleasing und den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen Leasingforderung des MS „MARE BERLIN“ auf der Aktivseite wie folgt dar:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	30.06.16	31.12.15	30.06.16	31.12.15	Delta abs.	Delta rel.
AKTIVA						
Langfristige Vermögenswerte						
Sachanlagen	117.225	139.388	130.144	151.751	-21.607	-14%
Ausleihungen/Beteiligungen	2.075	2.061	2.303	2.244	59	3%
Leasingforderung Berlin	54.586	57.283	60.601	62.364	-1.763	-3%
Aktive latente Steuern	771	982	856	1.069	-213	-20%
	174.657	199.714	193.904	217.428	-23.524	-11%
Kurzfristige Vermögenswerte						
Leasingforderung Berlin	4.234	4.148	4.701	4.516	185	4%
Vorräte, Forderungen, übrige	4.480	5.929	4.974	6.456	-1.482	-23%
	8.714	10.077	9.675	10.972	-1.297	-12%
Zahlungsmittel	11.412	16.459	12.670	17.919	-5.249	-29%
Bilanzsumme	194.783	226.250	216.249	246.319	-30.070	-12%

Von der Bilanzsumme in Höhe von USD 216,2 Mio. (EUR 194,8 Mio.) entfallen per 30. Juni 2016 auf der Aktivseite USD 130,1 Mio. (EUR 117,2 Mio.) auf die fahrende Flotte, was einen Rückgang um USD 21,6 Mio. gegenüber dem Bilanzstichtag zum 31. Dezember 2015 bedeutet. Hierin wirken sich zunächst die planmäßigen sowie außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von zusammen USD 17,0 Mio. sowie die Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage in Höhe von USD 4,9 Mio. aus. Gegenläufig wirken sich Zugänge durch die Investitionen in die Drydocking-Komponente in Höhe von USD 0,3 Mio. aus.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing nahmen planmäßig durch entsprechende Zahlungseingänge ab.

Eine Abnahme von USD 5,2 Mio. besteht beim Finanzmittelfonds, dessen Entwicklung im 1. Halbjahr 2016 bei den Erläuterungen zur Finanzlage erklärt wird.

Die Passivseite ergibt sich wie folgt:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	30.06.16	31.12.15	30.06.16	31.12.15	Delta abs.	Delta rel.
PASSIVA						
Eigenkapital						
Gezeichnetes Kapital	30.010	30.010	38.313	38.313	0	0%
Rücklagen/ Währungsumrechnung	-3.519	-3.533	2.673	2.669	4	0%
Neubewertungsrücklage	4.829	9.222	5.410	10.277	-4.867	-47%
Konzernbilanzergebnis	-56.350	-45.541	-74.184	-61.962	-12.222	20%
	-25.030	-9.842	-27.788	-10.703	-17.085	160%
Langfristige Schulden						
Schiffshypothekendarlehen	13.044	15.513	14.482	16.890	-2.408	-14%
Passive latente Steuern	2.725	3.024	3.025	3.293	-268	-8%
Übrige	322	369	357	401	-44	-11%
	16.091	18.906	17.864	20.584	-2.720	-13%
Kurzfristige Schulden						
Schiffshypothekendarlehen	196.207	205.074	217.829	223.264	-5.435	-2%
Übrige Verbindlichkeiten	7.515	12.112	8.344	13.174	-4.830	-37%
	203.722	217.186	226.173	236.438	-10.265	-4%
Bilanzsumme	194.783	226.250	216.249	246.319	-30.070	-12%

Das Eigenkapital beläuft sich zum 30. Juni 2016 auf USD ./ 27,8 Mio. (EUR ./ 25,0 Mio.). Gegenüber dem 31. Dezember 2015 bedeutet dies eine weitere Verringerung um USD 17,1 Mio. Diese Abweichung resultiert vor allem aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von USD 12,2 Mio. (EUR 10,8 Mio.). Dieser Effekt wurde verstärkt durch eine Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage in Höhe von USD 4,9 Mio.

Die Schulden aus Schiffshypothekendarlehen (lang- und kurzfristig) nahmen im Vergleich der angegebenen Stichtage um USD 7,8 Mio. im Wesentlichen tilgungsbedingt – und nur geringfügig durch die Effektivzinsmethode kompensiert – ab.

Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten nahmen um USD 4,8 Mio. ab, was im Wesentlichen durch die geballten Klassendockungen von acht Schiffen im 2. Halbjahr 2015 begründet ist, welche zu wesentlichen Zahlungsausgängen im 1. Halbjahr 2016 führten.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der operativen Tätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

	1. Hj. 2016	1. Hj. 2015	Delta abs.	Delta rel.
Angaben in TUSD				
operativer Cashflow	11.108	24.352	-13.244	-54%
Auszahlungen für Drydocking	-4.011	-979	-3.032	n/a
"Working Capital"-Veränderungen	0	-2.250	2.250	-100%
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-4.011	-3.229	-782	24%
Tilgungen Bankdarlehen	-8.007	-12.270	4.263	-35%
erhaltene Zinsen	0	11	-11	-100%
gezahlte Zinsen	-4.407	-4.552	145	-3%
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-12.414	-16.811	4.397	-26%
zahlungswirksame Veränderungen	-5.317	4.312	-9.629	-223%
Finanzmittel am Anfang der Periode	17.919	21.382	-3.463	-16%
wechsellkursbedingte Änderungen	68	-3	71	-2.367%
Finanzmittel am Ende der Periode	12.670	25.691	-13.021	-51%

Die Ermittlung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Bei obiger Darstellung wird dem Ansatz der Segmentberichterstattung gefolgt, d.h. dass die Zahlungseingänge aus dem Finanzierungsleasing komplett in dem operativen Cashflow gezeigt werden. Die als Anlage zum Konzernzwischenabschluss per 30. Juni 2016 aufgestellte Kapitalflussrechnung in EUR berücksichtigt diesen Ansatz nicht.

Insbesondere durch die schwierigen Marktverhältnisse innerhalb des Bulkerbereichs, verstärkt durch die Verschlechterung bei den Tankern sowie nicht zuletzt der angepassten Charrate für den Autotransporter musste der operative Cashflow mehr als eine Halbierung auf USD 11,1 Mio. hinnehmen.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen nachlaufende Auszahlungen für die Ende 2015 erfolgten Drydockings von acht Schiffen der Flotte.

Die getätigten Kapitaldienste (Tilgungen und Zinsen) in Höhe von insgesamt USD 12,4 Mio. führten zu einem negativen Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2015 um USD 5,2 Mio. verringert.

Der Finanzmittelfonds zum 30. Juni 2016 setzt sich ausschließlich aus Kassenbeständen und Bankguthaben zusammen.

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 die entsprechenden Ausführungen in dem (vorläufigen) Geschäftsbericht 2015 sowie dort innerhalb des Risikoberichts.

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

Mitarbeiter

Zum Stichtag 30. Juni 2016 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG acht (per 31. Dezember 2015: acht) 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 Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhält seit dem 1. Januar 2016 eine jährliche Vergütung von TEUR 250 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Für weitere Details verweisen wir auf die entsprechenden Ausführungen im (vorläufigen) Geschäftsbericht 2015.



Chancen und Risiken

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schifffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe.

Der Marenave-Konzern ist dabei einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Diese resultieren aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratententwicklung, Kursrisiken, behördliche Auflagen), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave-Konzerns.

Allen voran ist hier der noch nicht abgeschlossene Verhandlungsstand mit den finanzierenden Banken des Konzerns um die Restrukturierung der Schiffsfinanzierungen zu nennen, der bei einem negativen Ausgang eine Bestandsgefährdung und Insolvenz zur Folge haben könnte.

Durch die Erklärung der Absicht der Banken am 6. Juni 2016 (siehe entsprechende Ad-Hoc-Mitteilung), die Schiffe des Konzerns in eine andere Eignerstruktur überführen zu wollen, hat der Restrukturierungsprozess zwar eine neue Richtung erhalten. An der zugehörigen Risikoposition hat sich letztlich jedoch nichts wesentlich geändert, da ein etwaiger Abverkauf der Flotte – bis zu dem noch formale sowie marktbezogene Hürden zu überwinden sind – nach übereinstimmendem Willen der Banken und des Konzerns außerhalb einer Insolvenz erfolgen soll. Dies würde insofern nur mit einer Enthftung der Muttergesellschaft möglich sein. Die aktuelle bilanzielle Überschuldung des Konzerns würde dadurch beseitigt werden. Eine langfristige Zukunft des Konzerns kann bei einem Abverkauf der Flotte freilich nur mit einem parallelen bzw. zeitlich nachgelagerten Einstieg von Investoren und neuem maritimen Geschäft gelingen.

Daran, dass ein negativer Ausgang der Verhandlungen eine Bestandsgefährdung und Insolvenz zur Folge haben könnte, hat sich nichts geändert.

Da ansonsten keine wesentlichen Veränderungen der einzelnen Risikopositionen gegenüber dem Stand im (vorläufigen) Geschäftsbericht 2015 vorliegen, wird ausdrücklich und vollumfänglich auf die dort enthaltenen Ausführungen verwiesen.

Nachtragsbericht

Mit Ablauf des 30. Juni 2016 endete die zuvor bestandene Minimaltilgungsstruktur innerhalb der Container- und Tankerflotte. Das Bankenconsortium hat sich angesichts der noch laufenden Sanierungsgespräche jedoch bereit erklärt (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 1. Juli 2016), die jeweils fälligen Tilgungszahlungen unter den Schiffsfinanzierungsdarlehen von den jeweiligen Einschiffsgesellschaften vorerst nur insoweit ernsthaft einzufordern, als die Einschiffsgesellschaften aufgrund ihrer jeweiligen Einnahmesituation und der von ihnen bis zum jeweiligen Fälligkeitstag angesammelten Liquidität zu Tilgungszahlungen tatsächlich in der Lage sind. Die quartalsweise Mindesttilgung je Einschiffsgesellschaft soll jedoch mindestens USD 100.000 betragen. Bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung konnte der Kapitaldienst allerdings vollumfänglich geleistet werden: bei den seit dem 1. Juli 2016 anstehenden Kapitaldiensten von drei Schiffen wurden insgesamt USD 2,36 Mio. Tilgungen erbracht.

Aufgrund des schwachen Marktniveaus und der damit einhergehenden abnehmenden Liquiditätsausstattung innerhalb des Bulkersegments hat auch das dort bestehende Bankenconsortium vor dem Hintergrund der laufenden Sanierungsgespräche erklärt, den anstehenden Kapitaldienst nur insoweit

ernsthaft einzufordern, wie es die Liquidität unter Berücksichtigung des zukünftigen operativen Betriebs zulässt. Neben den bereits im 2. Quartal 2016 erfolgten drei Tilgungsaussetzungen in Höhe von USD 1,36 Mio. wurden seit dem 1. Juli 2016 bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung für zwei Schiffe je eine Quartalstilgungsrate ausgesetzt (insgesamt TUSD 908). Weitere Aussetzungen sind wahrscheinlich.

Ansonsten ereigneten sich nach dem Stichtag 30. Juni 2016 bis zur Publikation dieses Berichtes keine wesentlichen Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Prognosebericht

Die Prognose unterstellt, dass alle aktuell in der Flotte befindlichen Schiffe bis zum Geschäftsjahresende weiterhin innerhalb des Konzerns verbleiben.

Vor dem Hintergrund der von den Banken geäußerten Absicht, dass ein Abverkauf der Flotte erfolgen soll, kann sich diese Annahme gegebenenfalls nachträglich als falsch herausstellen. Ob und wann sich die von den Banken geäußerte Absicht tatsächlich materialisiert, ist derzeit nicht verlässlich einschätzbar, da dies im Gesamtkontext der Restrukturierung zu sehen ist und von einer Vielzahl formaler und marktbezogener Umstände abhängt.

Die sich innerhalb des 2. Quartals 2016 abzeichnende stärker als vormals erwartete Eintrübung im Tankermarkt führt zu einer Änderung gegenüber der Prognose für das volle Geschäftsjahr 2016, wie sie im (vorläufigen) Geschäftsbericht 2015 dargelegt wurde.

Nachdem im (vorläufigen) Geschäftsbericht für das Jahr 2015 für das Tankersegment noch Umsatzerlöse in einem Bereich von USD 35 Mio. bis USD 40 Mio. sowie ein Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Ab- und Zuschreibungen) von USD 2,0 Mio. bis USD 5,0 Mio. erwartet wurden, verringert sich die Einschätzung bzgl. der Umsatzerlöse aktuell auf einen Bereich zwischen USD 30,0 Mio. bis USD 35,0 Mio. Der Konzernergebnisbeitrag dürfte damit zwischen \pm USD 3,0 Mio bis \pm USD 0,0 Mio. ausfallen.

Bzgl. der Container- und Bulkerflotte bedarf es keiner Aktualisierung der Prognose. Für Einzelheiten wird auf die im (vorläufigen) Geschäftsbericht für das Jahr 2015 enthaltenen Ausführungen verwiesen.

Insgesamt werden somit aktuell für das Jahr 2016 Umsatzerlöse (einschließlich der Charterateneinnahmen des Car Carriers von insgesamt USD 8,8 Mio.) in Höhe von ca. USD 51,3 Mio. bis USD 59,8 Mio. erwartet und mit einem Konzernergebnis gerechnet, welches im Jahr 2016 zwischen USD \pm 6,1 Mio bis USD \pm 1,1 Mio. (vor außerplanmäßigen Ab- und Zuschrei-

bungen) ausfallen sollte. Ausgehend von einem Umrechnungskurs von EUR/USD 1,10 errechnen sich für das Geschäftsjahr 2016 demnach Plan-Umsatzerlöse von ca. EUR 46,6 Mio. bis EUR 53,5 Mio. sowie ein Plan-Konzernergebnis zwischen EUR \pm 5,5 Mio. bis EUR \pm 1,0 Mio. Unter Berücksichtigung der auf Ebene des Mutterunternehmens anfallenden Kosten ist somit mit einem negativen Gesamtergebnis zu rechnen.

Zugleich weisen wir auf unsere Erläuterungen unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ im Risikobericht des (vorläufigen) Geschäftsberichts 2015 hin. Dort wurde ausgeführt, dass sich Risiken mit bestandsgefährdendem Ausmaß ab dem 2. Halbjahr 2016 ergeben könnten, sofern nicht rechtzeitig eine nachhaltige und tragfähige Finanzierungslösung mit dem die Container- und Tankerflotte sowie Bulkerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium gefunden würde. Eine nachhaltige Lösung konnte auch zum heutigen Zeitpunkt nicht gefunden werden. Wie im Nachtragsbericht dargelegt erklärten sich die finanzierenden Banken zwischenzeitlich jedoch bereit, ansonsten anstehende hohe Kapitaldienstverpflichtungen ab dem 3. Quartal 2016 nicht ernsthaft einzufordern, sofern die Liquiditätssituation der betroffenen Schiffsgesellschaften dies nicht zulassen. Die Einigung auf eine nachhaltige Lösung dauert somit noch an.

Wir halten eine bankengetriebene Insolvenz aus heutiger Sicht für unverändert unwahrscheinlich, da ein solcher Schritt unmittelbar erhebliche Verluste für das Bankenkonsortium bedeuten würde. Zudem stimmen uns die bisher geführten und noch anhaltenden Gespräche sowie das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse von Investorensseite nach wie vor zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte und prüft, inwieweit von den aktuell bestehenden Marktopportunitäten profitiert werden kann, um auch in Zukunft renditestarke Projekte zu realisieren.

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 24. August 2016

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Ole Daus-Petersen



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2016

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	01.01. – 30.06.2016	01.01. – 30.06.2015
Umsatzerlöse	15	21.997.880,41	36.028.470,58
Schiffsbetriebskosten	16	-14.889.217,07	-14.777.992,96
Schiffsbetriebsergebnis		7.108.663,34	21.250.477,62
Personalaufwendungen		-471.151,76	-407.298,34
Sonstige betriebliche Erträge	17	2.708.566,89	1.569.692,98
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-3.304.495,11	-2.076.940,30
Reedereiüberschuss		6.041.583,36	20.335.931,96
Abschreibungen auf Sachanlagen		-7.007.818,36	-8.454.061,80
Wertminderungen		-8.165.664,61	-5.469.567,97
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		2.680.323,72	179.904,15
Finanzierungsaufwendungen		-4.088.068,96	-4.252.806,89
Ergebnis vor Ertragsteuern		-10.539.644,85	2.339.399,45
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag		-357.484,07	-635.466,08
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	19	88.326,15	-1.548.007,70
Steuern vom Einkommen und Ertrag		-269.157,92	-2.183.473,78
Konzernergebnis		-10.808.802,77	155.925,67
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-7,20	0,10
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-7,20	0,10

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01. – 30.06.2016	01.01. – 30.06.2015
Konzernergebnis	-10.808.802,77	155.925,67
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden: Währungsumrechnung	13.774,94	541.516,11
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig nicht in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden: Erträge aus der Neubewertung von Seeschiffen	-4.392.718,67	0,00
Konzerngesamtergebnis	-15.187.746,50	697.441,78

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. April bis zum 30. Juni 2016

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.04. – 30.06.2016	01.04. – 30.06.2015
Umsatzerlöse	10.320.386,97	18.093.306,04
Schiffsbetriebskosten	-7.492.766,21	-7.450.421,20
Schiffsbetriebsergebnis	2.827.620,76	10.642.884,84
Personalaufwendungen	-258.235,11	-207.980,86
Sonstige betriebliche Erträge	1.309.684,12	432.347,42
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.945.447,84	-962.789,13
Reedereiüberschuss	1.933.621,93	9.904.462,27
Abschreibungen auf Sachanlagen	-3.380.068,34	-4.241.289,37
Wertminderungen	-1.361.779,76	-2.681.204,74
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.383.536,58	128.068,68
Finanzierungsaufwendungen	-2.025.181,85	-2.057.002,20
Ergebnis vor Ertragsteuern	-3.449.871,44	1.053.034,64
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-150.128,01	-317.853,04
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-420.539,64	799.452,15
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-570.667,65	481.599,11
Konzernergebnis	-4.020.539,09	1.534.633,75
Ergebnis je Aktie		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-2,68	1,02
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-2,68	1,02

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.04. – 30.06.2016	01.04. – 30.06.2015
Konzernergebnis	-4.020.539,09	1.534.633,75
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Währungsumrechnung	-338.661,46	-341.352,33
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig nicht in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Erträge aus der Neubewertung von Seeschiffen	-3.992.173,89	0,00
Konzerngesamtergebnis	-8.351.374,44	1.193.281,42

Konzern-Bilanz

zum 30. Juni 2016

Konzern-Bilanz in EUR

	Abschnitt Notes	30.06.2016	31.12.2015
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	7	117.225.447,69	139.387.693,57
Ausleihungen		2.073.779,69	2.060.046,18
Beteiligungen		606,06	606,06
Forderungen aus Finanzierungsleasing		54.586.079,92	57.283.232,03
Aktive latente Steuern	8	770.980,36	981.963,66
		174.656.893,72	199.713.541,50
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte		1.303.796,25	1.260.992,14
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte		0,00	125.669,15
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		1.004.531,60	2.260.412,17
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		5.099.391,11	5.149.457,67
Sonstige Vermögenswerte		1.306.517,36	1.280.569,81
		8.714.236,32	10.077.100,94
Zahlungsmittel		11.412.334,57	16.459.520,14
		20.126.570,89	26.536.621,08
Bilanzsumme		194.783.464,61	226.250.162,58
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	9	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen		-2.535.066,23	-2.535.066,23
Neubewertungsrücklage		4.829.139,17	9.221.857,84
Währungsumrechnungsdifferenzen		-984.269,28	-998.044,22
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-56.350.081,63	-45.541.278,86
		-25.030.277,97	-9.842.531,47
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	10	13.044.237,58	15.513.552,89
Derivate	11	201.845,14	248.642,25
Kapitalanteile im Fremdbesitz		120.000,00	120.000,00
Passive latente Steuern	12	2.724.977,74	3.024.287,19
		16.091.060,46	18.906.482,33
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	10	196.207.071,28	205.074.242,13
Derivate	11	120.185,12	114.156,50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	3.295.065,02	8.002.967,38
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14	443.948,70	381.675,02
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern		2.448.006,72	2.374.223,46
Sonstige Verbindlichkeiten		1.208.405,28	1.238.947,23
		203.722.682,12	217.186.211,72
Summe Schulden		219.813.742,58	236.092.694,05
Bilanzsumme		194.783.464,61	226.250.162,58

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2016

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01. - 30.06.2016	01.01. - 30.06.2015
Konzernerfolg	-10.809	156
+ Abschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen	15.173	13.924
+ / - erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen	-88	1.548
+ Ertragsteueraufwand	358	635
+ / - sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge	-242	0
- / + Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs	1.570	3.683
+ / - Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs	-1.009	-1.543
- gezahlte Ertragsteuern	-284	-443
- Zinserträge	-2.589	-180
+ Zinsaufwendungen	4.088	4.253
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	6.168	22.033
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-3.674	-877
+ Tilgung von Finanzierungsleasingforderungen	2.025	0
+ Erhaltene Zinsen aus Finanzierungsleasingforderungen	1.892	0
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0	-1.879
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	243	-2.756
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen	-7.150	-10.990
+ erhaltene Zinsen	0	10
- gezahlte Zinsen	-3.955	-4.079
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-11.105	-15.059
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-4.694	4.218
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-354	1.132
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.460	17.611
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	11.412	22.961
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode		
+ Zahlungsmittel	11.412	22.961
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0	0
Finanzmittelfonds	11.412	22.961

Konzern-Eigenkapitalpiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2016

Konzern-Eigenkapitalpiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Neube- wertungs- rücklage	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
Stand 1. Januar 2015	30.010.000,00	-2.535.066,23	0,00	-1.745.369,60	-21.855.891,60	3.873.672,57
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	0,00	541.516,11	155.925,67	697.441,78
Stand 30. Juni 2015	30.010.000,00	-2.535.066,23	0,00	-1.203.853,49	-21.699.965,93	4.571.114,35
Stand 1. Januar 2016	30.010.000,00	-2.535.066,23	9.221.857,84	-998.044,22	-45.541.278,86	-9.842.531,47
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-4.392.718,67	13.774,94	-10.808.802,77	-15.187.746,50
Stand 30. Juni 2016	30.010.000,00	-2.535.066,23	4.829.139,17	-984.269,28	-56.350.081,63	-25.030.277,97



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 Container-, 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 2016 – 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.

Am 6. Juni 2016 erklärten die den Konzern finanzierenden Banken ihre Absicht, alle Schiffe zu veräußern. Dies soll einvernehmlich erfolgen unter Aufhebung aller Garantien/Bürgschaften der Marenave Schiffahrts AG und einem Verzicht auf etwaige entstehende Unterdeckungen bei der Rückführung aller bestehenden Verbindlichkeiten aus den Verkaufserlösen der Schiffe. Eine endgültige Einigung im Rahmen eines notwendigen Gesamtrestrukturierungskonzeptes ist jedoch noch nicht erfolgt, so dass bisher auch keine Verkaufsbeschlüsse gefasst worden sind. Es erfolgt insofern weiterhin ein Ausweis der Schiffe im Sachanlagevermögen.

2. Grundlagen und Methoden des Konzern-Zwischenabschlusses

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss für den Zeitraum Januar bis Juni 2016 wurde nach den Vorschriften des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) aufgestellt. Ihm liegen die Inter-

national 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 2015 verkürzt. Der Konzern-Zwischenabschluss ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2015 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 24. August 2016 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 2015 angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert übernommen.

Ausnahmen bilden die seit dem Geschäftsjahr 2015 verpflichtend anzuwendenden neuen bzw. überarbeiteten – und im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 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 gestiegener 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 2016 ergaben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis.

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 2015 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.

Um zudem die Verständlichkeit des Konzernabschlusses zu erhöhen, erfolgte eine Eliminierung in Höhe von TEUR 1.496 sowohl bei den sonstigen betrieblichen Erträgen als auch bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf Segmentebene. Hierbei handelt es sich um Bunkeran- und -verkäufe im Rahmen von Chartererwechseln. Diese sind nach Rechnungslegungsvorschriften jeweils einzeln als Aufwand und Ertrag zu erfassen, haben nach Auffassung der Gesellschaft keinen materiellen wirtschaftlichen Gehalt und erschweren tendenziell eher das Verständnis der Ertragsrechnung, so dass diesbezüglich eine entsprechende Korrektur erfolgte.

Zum 1. August 2015 erfolgte im Segment „Car Carrier“ eine wesentliche Anpassung des Bareboat-Chartervertrages des gehaltenen Schiffes MS „HÖEGH BERLIN“, welche eine Neuklassifizierung des Charterverhältnisses als Finanzierungs-Leasing nach sich zog. Insofern entfallen seitdem für Zwecke der Gewinn- und Verlustrechnung Umsatzerlöse sowie Abschreibungen auf dieses Schiff. Die erhaltenen Chartereinnahmen teilen sich vielmehr auf in Zins und Tilgung der Leasingforderung. Für Zwecke der Segmentberichterstattung erfolgt jedoch eine Darstellung, als ob unverändert ein „operate lease“ vorliegen würde, da dies der Sichtweise der internen Entscheidungsträger entspricht. Im 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 wurden vor diesem Hintergrund gegenüber der Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung TEUR 3.916 mehr Umsatzerlöse sowie TEUR 1.414 höhere Abschreibungen und TEUR 2.502 geringere Zinserträge ausgewiesen.

In Übereinstimmung mit der internen Berichtsdarstellung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgte in der Segmentberichterstattung zudem eine Darstellung der Umsatzerlöse und der Schiffsbetriebskosten auf TCE-Basis. Das bedeutet, dass bei einer Beschäftigung in Reisecharter, bei der ceteris paribus höhere Umsatzerlöse als bei einer Zeitcharter erzielt werden, aber dafür im Gegensatz zu einer Zeit- oder Poolbeschäftigung dann auch Treibstoff- und sonstige Reisekosten selbst zu tragen sind, die Schiffreisekosten von den Umsatzerlösen

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2016 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Seg- mente	Zwi- schen- summe	Saldo Umbu- chungen	Summe	Überleitung auf Konzern- abschluss	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	15.832	2.412	3.691	3.916	0	25.851	0	25.851	-3.853	21.998
Intersegmentäre Umsatzerlöse	120	0	0	0	0	30	150	-150	0	0	0
	120	15.832	2.412	3.691	3.916	30	26.001	-150	25.851	-3.853	21.998
Schiffsbetriebskosten	0	-7.901	-1.753	-5.172	0	0	-14.826	0	-14.826	-63	-14.889
Schiffsbetriebsergebnis	120	7.931	659	-1.481	3.916	30	11.175	-150	11.025	-3.916	7.109
Personalaufwendungen	-471	0	0	0	0	0	-471	0	-471	0	-471
sonst. betriebliche Erträge	110	281	55	767	0	0	1.213	1.496	2.709	0	2.709
sonst. betriebliche Aufwendungen	-925	-358	-82	-527	-64	-3	-1.959	-1.346	-3.305	0	-3.305
Reedereiüberschuss	-1.166	7.854	632	-1.241	3.852	27	9.958	0	9.958	-3.916	6.042
Abschreibungen auf Sachanlagen	-16	-5.341	-623	-1.028	-1.414	0	-8.422	0	-8.422	1.414	-7.008
Wertminderungen	0	-3.526	-853	-3.787	0	0	-8.166	0	-8.166	0	-8.166
sonst. Zinsen und ähnliche Erträge	80	53	0	10	35	0	178	0	178	2.502	2.680
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	-2.539	-341	-647	-561	0	-4.088	0	-4.088	0	-4.088
Ergebnis vor Ertragsteuern (= Segmentergebnis)	-1.102	-3.499	-1.185	-6.693	1.912	27	-10.540	0	-10.540	0	-10.540
Segmentvermögen 30.06.16	170.148	100.296	9.195	53.490	59.126	229	392.484	-197.701	194.783	0	194.783
Segmentschulden 30.06.16	12.543	118.895	21.829	75.192	22.138	6	250.608	-30.789	219.814	0	219.814
Segmentinvestitionen* erstes Halbjahr 2016	0	106	0	111	0	0	217	0	217	0	217

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

und Schiffsbetriebskosten in Abzug gebracht werden, um so einen Zeit-/Poolchartervergleichswert zu erhalten. Im 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 erfolgte auf dieser Basis eine Umgliederung in Höhe von TEUR 63, welche das Segment Bulker betrifft.

7. Sachanlagen

	30.06.2016	31.12.2015
Angaben in TEUR		
Seeschiffe	108.467	129.403
Drydocking	8.719	9.928
Technische Anlagen und Maschinen	117.186	139.331
andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	39	57
	117.225	139.388

Die Abnahme der Sachanlagen ist im ganz Wesentlichen durch die regulären (TEUR 7.008) und die außerplanmäßigen (TEUR 8.166) Abschreibungen sowie die Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage (TEUR 4.393) bedingt. Der voneinander abweichende USD/EUR-Wechselkurs zu den jeweiligen Bilanzstichtagen (USD/EUR 1,1102 zum 30. Juni 2016 vs. USD/EUR 1,0887 zum 31. Dezember 2015) ist für eine weitere Reduktion in Höhe von TEUR 2.315 verantwortlich.

Auf Ebene der funktionalen Währung USD ergibt sich ein Rückgang in Höhe von USD 21,6 Mio. bedingt durch planmäßige Ab-

schreibungen (TUSD 7.814), Wertminderungen (TUSD 9.173), Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage (TUSD 4.867) sowie einem geringen gegenläufigen Effekt durch Nachaktivierungen von Ende 2015 durchgeführten Drydocking-Ausgaben.

Die Wertminderungen betreffen die Tanker-, Container- und Bulkerflotte. Die Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage entfällt auf die Tanker- und die Containerflotte.

8. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern enthalten mit TEUR 771 den zukünftigen Nutzen aus Differenzen unterschiedlicher Passiva-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 2015 um TEUR 211 ab. Die passiven latenten Steuern verringerten sich analog um TEUR 299.

Saldiert ergibt sich im ersten Halbjahr 2016 daraus ein latenter Steuerertrag in Höhe von TEUR 88, 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

Segmentberichterstattung zweites Halbjahr 2015 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	18.913	2.607	9.289	5.219	0	36.028	0	36.028
Intersegmentäre Umsatzerlöse	120	0	0	0	0	30	150	-150	0
	120	18.913	2.607	9.289	5.219	30	36.178	-150	36.028
Schiffsbetriebskosten	0	-7.917	-1.788	-5.073	0	0	-14.778	0	-14.778
Schiffsbetriebsergebnis	120	10.996	819	4.216	5.219	30	21.400	-150	21.250
Personalaufwendungen	-407	0	0	0	0	0	-407	0	-407
sonstige betriebliche Erträge	389	220	83	319	1	0	1.012	558	1.570
sonstige betriebliche Aufwendungen	-667	-335	-72	-558	-34	-3	-1.669	-408	-2.077
Reedereiüberschuss	-565	10.881	830	3.977	5.186	27	20.336	0	20.336
Abschreibungen auf Sachanlagen	-17	-4.260	-540	-1.745	-1.892	0	-8.454	0	-8.454
Wertminderungen	0	0	0	-5.470	0	0	-5.470	0	-5.470
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	51	0	10	119	0	180	0	180
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	-2.535	-427	-603	-688	0	-4.253	0	-4.253
Ergebnis vor Ertragsteuern (= Segmentergebnis)	-582	4.137	-137	-3.831	2.725	27	2.339	0	2.339
Segmentvermögen 30.06.15	169.878	105.824	11.494	80.491	64.995	181	432.863	-191.467	241.396
Segmentsschulden 30.06.15	14.793	124.648	22.316	72.858	26.455	3	261.073	-24.249	236.824
Segmentinvestitionen* erstes Halbjahr 2015	1	1.913	0	842	0	0	2.756	0	2.756

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

mung 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 Aktienaussgabe 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 2015 insgesamt (kurz- und langfristig) im Wesentlichen tilgungsbedingt um TEUR 11.336 ab. Ein weiterer Effekt beruht - analog zu der Entwicklung auf der Aktivseite der Bilanz - auf die USD/EUR-Entwicklung. Innerhalb der funktionalen Währung USD wirken sich Tilgungsleistungen in Höhe von TUSD 8.007 aus. Nach gegenläufigen Effekten aus der Effektivzinsmethode und der Zinsabgrenzung nahmen die Darlehen somit insgesamt um TUSD 7.843 ab.

Während auf die acht Schiffe der Tanker- und Containerflotte zunächst Tilgungsleistungen in Höhe der Mindesttilgung von TUSD 100 je Schiff und je Quartal (insgesamt also USD 1,6 Mio.) im 1. Halbjahr 2016 geleistet wurden, konnten zudem Extratilgungen in Höhe von USD 1,75 Mio. erbracht werden. Die anderen fünf Schiffsdarlehen wurden mit insgesamt USD 4,7 Mio. getilgt. Je eine Quartalstilgungsrate à TUSD 454 wurde für drei Schiffe des Bulkersegments gestundet.

11. Derivate

Es besteht unverändert nur ein Zinssatzswap.

	30.06.2016 Nominal- betrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	30.06.2016 Marktwert EUR	31.12.2015 Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	11.000.000	05.06.09	05.03.19	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-322.030,26	-362.798,75
Gesamt	11.000.000					-322.030,26	-362.798,75
					davon kurzfristige Schulden	-120.185,12	-114.156,50
					davon langfristige Schulden	-201.845,14	-248.642,25
						-322.030,26	-362.798,75

12. Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits. Wie bereits bei den aktiven latenten Steuern (siehe Nr. 8) ausgeführt, ist die Abnahme der latenten passiven Steuern 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 vor allem Verbindlichkeiten aus der Heuerabrechnung enthalten.

15. Umsatzerlöse

	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2015
Angaben in TEUR		
Zeitcharter mit Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	12.535	19.067
Bareboat-Charter	0	5.219
Zeitcharter (fixed rate time charter)	9.351	11.742
Reisecharter	112	0
	21.998	36.028

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

Die Chartereinnahmen des Autotransporters sind seit dem 1. August 2015 zunächst verringert (Chartervertragsanpassung in Form von Reduktion der täglichen Charrate von USD 32.150 pro Tag auf USD 24.000 pro Tag gegen eine fünfjährige Verlängerung der Charterdauer). Zudem werden die Chartereinnahmen im Rahmen der Bilanzierung als Finanzierungsleasing seit dem 1. August 2015 nicht mehr als Umsatzerlöse ausgewiesen, sondern forderungsmindernd abgebildet. Wir verweisen auf die Angaben zur Segmentberichterstattung (siehe Nr. 6)

Der andere Effekt ist materieller Art und besteht in einem über alle Segmente schwächeren Marktumfeld und damit einhergehend geringeren Chartererlösen.

16. Schiffsbetriebskosten

	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2015
Angaben in TEUR		
Schiffspersonalkosten	6.467	6.442
Bereederungsgebühren, Kommissionen	1.727	2.181
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	1.053	1.026
sonstige Schiffsbetriebskosten	5.642	5.129
	14.889	14.778

17. Sonstige betriebliche Erträge

	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2015
Angaben in TEUR		
Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechsel	1.617	558
Erträge Auflösung Rückstellungen	270	79
Erträge Herabsetzung Wertberichtigungen	242	5
Kursgewinne	86	547
Erlöse aus der Loss-of-Hire-Versicherung	0	87
Übrige	494	294
	2.709	1.570

Im Posten „Übrige“ sind mit TEUR 92 (Vorjahr TEUR 113) Dienstleistungsvergütungen enthalten.

18. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2015
Angaben in TEUR		
Aufwendungen aus Bunkerankäufen bei Chartererwechsel	1.737	588
Rechts- und Beratungskosten	575	250
Kursverluste	267	175
Abschluss- und Prüfungskosten	75	67
Steuerberaterkosten	50	40
Übrige	601	957
	3.305	2.077

19. Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der latente Steueraufwand in Höhe von TEUR 88 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

Derartige liegt nicht vor.

21. Beziehungen zu nahestehenden Personen

Derartige liegt nicht vor.

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

Mit Ablauf des 30. Juni 2016 endete die zuvor bestandene Minimaltilgungsstruktur innerhalb der Container- und Tankerflotte. Das Bankenkonsortium hat sich angesichts der noch laufenden Sanierungsgespräche jedoch bereit erklärt (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 1. Juli 2016), die jeweils fälligen Tilgungszahlungen unter den Schiffsfinanzierungsdarlehen von den jeweiligen Einschiffsgesellschaften vorerst nur insoweit ernsthaft einzufordern, als die Einschiffsgesellschaften aufgrund ihrer jeweiligen Einnahmesituation und der von ihnen bis zum jeweiligen Fälligkeitstag angesammelten Liquidität zu Tilgungszahlungen tatsächlich in der Lage sind. Die quartalsweise Mindesttilgung je Einschiffsgesellschaft soll jedoch mindestens USD 100.000 betragen. Bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung konnte der Kapitaldienst allerdings vollumfänglich geleistet werden: bei den seit dem 1. Juli 2017 anstehenden Kapitaldiensten von drei Schiffen wurden insgesamt USD 2,36 Mio. Tilgungen erbracht.

Aufgrund des schwachen Marktniveaus und der damit einhergehenden abnehmenden Liquiditätsausstattung innerhalb des Bulkersegments hat auch das dort bestehende Bankenconsortium vor dem Hintergrund der laufenden Sanierungsgespräche erklärt, den anstehenden Kapitaldienst nur insoweit ernsthaft einzufordern, wie es die Liquidität unter Berücksichtigung des zukünftigen operativen Betriebs zulässt. Neben den bereits im 2. Quartal erfolgten drei Tilgungsaussetzungen in Höhe von USD 1,36 Mio. (siehe Angabe Nr. 10) wurden seit dem 1. Juli 2016 bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung für zwei Schiffe je eine Quartalstilgungsrate ausgesetzt (insgesamt TUSD 908).

Hamburg, den 24. August 2016



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 24. August 2016

Marenave Schifffahrts AG



Ole Daus-Petersen

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2016
Caffamacherreihe 7 | 20355 Hamburg

Ansprechpartner

Bernd Raddatz
Telefon +49.40.28 41 93-0
Telefax +49.40.28 41 93-297

E-Mail: info@marenave.com
www.marenave.com

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY
ISIN DE000A0H1GY2

Bildnachweis

Archiv, Fotolia, Panthermedia, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum

August 2016

