

# Halbjahresfinanzbericht

zum 30. Juni 2017 der Marenave Schifffahrts AG

M





# Inhalt

## **Das Unternehmen**

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

## **Konzernentwicklung**

- 7 Kursverlauf
- 8 Konzern-Zwischenlagebericht

## **Konzern-Zwischenabschluss nach IFRS**

- 21 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
  - 22 Konzern-Bilanz
  - 23 Konzern-Kapitalflussrechnung
  - 24 Konzern-Eigenkapitalpiegel
  - 25 Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss
- 
- 35 Bilanzzeit
  - 36 Impressum



**Bernd Raddatz**

Vorstand, Marenave Schiffahrts AG

## Sehr geehrte Aktionäre,

da nur wenige Tage seit Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2016 vergangen sind, hat sich erwartungsgemäß nichts an der aktuellen Situation der Marenave AG verändert. Dies gilt umso mehr, weil während dieser wenigen Tage das Weihnachtsfest lag, von dem ich hoffe, dass Sie es harmonisch erleben konnten.

Für den Halbjahresfinanzbericht 2017 gilt ansonsten das, was auch für den Geschäftsbericht 2016 galt: er ist im Wesentlichen ein weiteres Stück Vergangenheitsbewältigung und die quantitativen Berichtsbestandteile zum jeweiligen Abschlussstichtag haben kaum Aussagekraft und Indizcharakter für die Verhältnisse nach Enthaftung. Diese wurde bekanntlich final wirksam am 5. Juli 2017. Insofern ist der Stichtag 30. Juni 2017 ein zwar zwingender – aber faktisch eher unglücklicher – Stichtag, da er genau mitten in der Abwicklung der finanziellen Restrukturierung liegt. Als wesentlicher Bestandteil der Restrukturierung erfolgte die Übergabe des Autotransporters – des einzigen Schiffes der Flotte, das einen höheren Wert als Schulden hatte – am 27. Juni 2017. Bis zum 5. Juli 2017 streckte sich sodann die technische Abwicklung der verschiedenen Zahlungsströme im Rahmen der Übererlösverteilung des Verkaufserlöses.

Rein optisch haben sich die Zahlenwerke zum 30. Juni 2017 gegenüber vorherigen Abschlüssen deutlich verändert. Nachdem am 30. März 2017 die finalen und bindenden Vereinbarungen zum Verkauf der Flotte gezeichnet wurden, führte dies bilanziell gemäß IFRS 5 zu einer Aufspaltung in ‚fortgeführte Geschäftsbereiche‘ und ‚nicht fortgeführte Geschäftsbereiche‘, wobei im

letzteren Fall alle operativen Schiffssegmente betroffen sind. Zum 30. Juni 2017 sind die Schiffe bereits – unabhängig davon, ob der Verkauf bereits erfolgt war oder nicht – verlustfrei bewertet. Dies führte zu einer weiteren Verschlechterung des negativen Konzern-Eigenkapitals von EUR 32,0 Mio. per 31. Dezember 2016 auf EUR 56,5 Mio. zum 30. Juni 2017. Die positiven Effekte aus der Enthaftung und dem Verzicht der Banken auf Rückführung von Darlehensteilen wird erst in der 2. Jahreshälfte 2017 bilanziell abgebildet.

Im Übrigen sei auf die Ausführungen des jüngst veröffentlichten Geschäftsberichts verwiesen. Erneut hinweisen möchte ich auf die anstehende Hauptversammlung am 29. Januar 2018, auf der sich neben der nicht zu vermeidenden Befassung mit der Vergangenheit aber auch mit der Zukunft auseinandergesetzt werden möge.

Ich freue mich, Sie dort zu sehen und mit Ihnen zu diskutieren. Bis dahin wünsche ich Ihnen einen guten Ausklang des alten Jahres sowie einen erfolgreichen Start ins Jahr 2018 und verbleibe

Ihr Bernd Raddatz

Vorstand

Marenave Schiffahrts AG

## Marenave Schifffahrts AG in Zahlen




	30.06.2017	31.12.2016
<b>Ergebnis</b>		
Umsatzerlöse in TEUR	17.994	21.998
EBIT in TEUR	-29.548	-9.132
Umsatzrendite in %	-149,42	-49,14
EBIT-Marge in %	-164,21	-41,51
Ergebnis pro Aktie in EUR	-17,92	-7,20

	30.06.2017	30.06.2016
<b>Bilanz</b>		
Bilanzsumme in TEUR	62.947	190.392
Eigenkapital in TEUR	-56.507	-31.946
Eigenkapitalquote in %	-89,77	-16,78

	30.06.2017	30.06.2016
<b>Mitarbeiter (ohne Vorstand)</b>		
Mitarbeiter	3	8
Personalaufwand in TEUR	225	343
Personalaufwandsquote in %	1,25	1,56

## Die Flotte auf einen Blick

Die nachstehende Darstellung gibt die Verhältnisse zu Beginn des Jahres 2017 wieder. Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen der zwischenzeitlichen finanziellen Restrukturierung ein Abverkauf der gesamten Flotte im Jahr 2017 erfolgt ist. Die entsprechenden Daten entnehmen Sie der letzten Spalte der Tabelle.

	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung	Übergeben am
<b>Produktentanker</b>							
	MT "Mare Action"	SR	2005	Hyundai Mipo, Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool	15.05.2017
	MT "Mare Ambassador"	SR	2005	Hyundai Mipo, Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool	27.07.2017
	MT "Mare Baltic"	SR	2008	Guangzhou China	38.400 dwt	Hafnia Handy Pool	06.07.2017
	MT "Mare Caribbean"	MR	2004	Hyundai Mipo, Korea	46.700 dwt	Hafnia MR Pool	28.04.2017
	MT "Mare Atlantic"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter	15.09.2017
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter	15.09.2017
<b>Bulker</b>							
	MS "Mare Transporter"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	30.06.2017
	MS "Mare Trader"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	30.06.2017
	MS "Mare Traveller"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	27.07.2017
	MS "Mare Tracer"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	06.07.2017
<b>Containerschiff</b>							
	MS "Mare Fox"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool	08.05.2017
	MS "Mare Frio"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool	12.06.2017
<b>Car Carrier</b>							
	MS "Höegh Berlin"	Car Carrier	2005	Daewoo Shipbuilding Korea	7.800 CEU	Bareboat-Charter	27.06.2017

## Kursverlauf

Marenave-Kursverlauf im 1. Halbjahr 2017 Angaben in EUR



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 1,4 in das Jahr 2017, nachdem der Schlusskurs des Jahres 2016 noch bei EUR 0,74 je Aktie lag. Anschließend bewegte sich der Kurs im Wesentlichen in einem Korridor von EUR 1,00 bis EUR 1,20 je Aktie.

Deutliche Kurssteigerungen konnten in der 2. Hälfte des ersten Quartals sowie in der 1. Hälfte des zweiten Quartals festgestellt werden.

Zeitlich zusammengefallen ist diese Entwicklung einerseits mit der Mitteilung über den Abschluss einer Investorenvereinbarung sowie den Fortschritt der Verhandlungen über eine Sanierungs- und Enthafungsvereinbarung (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 20. Februar 2017) sowie andererseits mit der Information über den Abschluss der maßgeblichen Verträge für eine Enthafung der Marenave (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 30. März 2017).

Die Anteile der Marenave Schiffahrts AG werden zu knapp 30% von der Ernst Russ AG, zu rund 20 % von Versicherungen, zu rund 25 % 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.

Da es sich bei den Aktien der Marenave Schiffahrts AG um Inhaberaktien und nicht um Namensaktien handelt, sind diese Angaben indikativ und erfolgen ohne Gewähr. Erhaltene Stimmrechtsmitteilungen werden auf der Homepage der Gesellschaft unter „Investor Relations“; „MAR/WpHG-Meldungen“ veröffentlicht.

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

## **Marenave Schifffahrts AG, Hamburg Konzern-Zwischenlagebericht für den Abschluss zum 30. Juni 2017**

### **Geschäft der Marenave Schifffahrts AG**

Die Marenave Schifffahrts 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: Valentinskamp 24, 20354 Hamburg, Deutschland (bis 31. Juli 2017: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland). Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schifffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave-Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei war im 1. Halbjahr 2017 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 bestand zu weiten Teilen des 1. Halbjahrs 2017 – 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 wurde langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert.

Im Zuge der finanziellen Restrukturierung des Konzerns erfolgte ein Abverkauf der gesamten Flotte im Jahr 2017. Zum 30. Juni 2017 waren bereits sieben Schiffe übergeben, so dass die fahrende Flotte zu diesem Zeitpunkt nur noch aus sechs Schiffen bestand, welche schließlich während des 3. Quartals 2017 übergeben wurden.



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

Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 30. Juni 2017 drei Mitarbeiter (31. Dezember 2016: vier).

### **Grundlage des Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2017**

Als Folge der jahrelang anhaltenden Schifffahrtskrise, welche zu sinkenden Marktwerten und Einnahmepotenzialen der Flottenschiffe führte, war die Kapitaldienstfähigkeit der Marenave-Flotte eingeschränkt und befand sich der Marenave-Konzern seit Mitte 2014 in intensiven Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken. Diese zielten vor allem auf eine Neuordnung der Passivseite und auf eine Enthftung der Marenave Schifffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung der Flotte ab. Da die laufenden Refinanzierungsgespräche bis ins Jahr 2017 hinein nicht abgeschlossen waren und der fixierte erhöhte Kapitaldienst in der Flotte mit Ausnahme des Car Carriers bis in das Geschäftsjahr 2017 hinein nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts AG als Bürge/Garant – wie vertraglich vereinbart vollständig erbracht werden konnte und die finanzierenden Banken diese Verstöße nur durch kurzfristig ausgesprochene Erklärungen des Nicht-Ernsthaften-Einförderns heilten, bestand nicht nur eine abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung des kompletten Konzerns und der Marenave Schifffahrts AG. Die Verhandlungen mit den Banken zogen sich bis zur Mitte des Jahres 2017 hin. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthftungsvereinbarung sowie einer Verzicht- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthftung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte konnte zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine erfolgreiche Restrukturierung gelegt werden. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthftung und Sicherstellung der Fortführung der Marenave Schifffahrts AG. Diese Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG final wirksam wurde, was unter anderem die Grundlage für die Aufstellung dieses Konzernzwischenabschlusses unter der Annahme der Unternehmensfortführung darstellt. Über den Verlauf und das Ergebnis der Restrukturierungsverhandlungen informiert in detaillierterer Form der Risikobericht im Abschnitt

„Finanzierungsrisiken“ innerhalb des Konzern-Lageberichts für das Geschäftsjahr 2016, welcher im kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht 2016 zu finden ist, worauf entsprechend verwiesen wird.

### **Markt- und Geschäftsentwicklungen**

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schifffahrt – Tanker, Container und Bulker - erfahren haben. Vor dem Hintergrund, dass im 1. Halbjahr 2017 die Definierung aller genannten Segmente als „nicht fortgeführte Geschäftsbereiche“ erfolgte, haben diese Ausführungen nur eine eingeschränkte Aussagekraft für die aktuelle und zukünftige Lage des Konzerns. Die Ausführungen fallen entsprechend kurz aus. Über das Segment Car Carrier wird nicht mehr berichtet, da der Autotransporter im 1. Halbjahr 2017 verkauft und übergeben wurde.

Weiterführende Informationen sind in öffentlich zugänglichen Branchenreports sowie nicht zuletzt auch im Konzernlagebericht des Konzerns für das Geschäftsjahr 2016 enthalten, worauf im Übrigen verwiesen wird.

### **Tankschifffahrt**

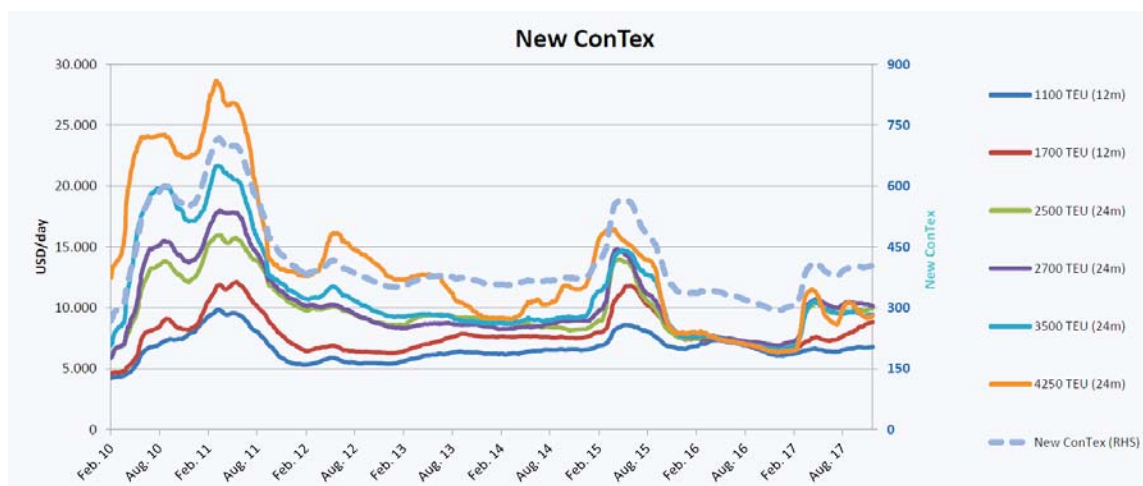
Aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Angebot und Nachfrage sind die Ein-Jahres-Zeitcharterraten in 2017 sowohl für Rohöl- als auch für Produktentanker im Jahresdurchschnitt gefallen.

Bei den Produktentankern zeigt sich mit Charterraten von im Schnitt 13.075 USD/Tag für die LR1-Tanker (-28 %), 11.341 USD/Tag für 37.000 dwt-Tanker und 13.157 USD/Tag für MR-Tanker ein rückläufiges Bild.

Insgesamt zeigte sich der Markt für Tanker 2017 schwach, obwohl die Nachfrage sowohl nach Rohöl- als auch nach Produktentankern auf ein gutes Niveau gestiegen ist. Das nach wie vor bestehende Überangebot konnte die Nachfrage allerdings nicht kompensieren, so dass auch die Charterraten für Tanker im Jahresverlauf weiter nachgaben. Für 2018 sind die Aussichten aber verhalten positiv, da das erwartete Nachfragewachstum (+4,9 % für Rohöltanker, + 3,7 % für Produktentanker) das Flottenwachstum (+3,8 % für Rohöltanker, + 2,4 % für Produktentanker) erstmals wieder übersteigt. Die bestehenden Überkapazitäten werden den Markt jedoch weiter unter Druck setzen.

## Containerschifffahrt

In allen Größenklassen über 1.000 TEU haben Containerschiffe im Jahr 2017 durchschnittlich höhere Zeitcharterraten erzielt als noch in 2016. Und entgegen der letzten Trends konnten zuletzt auch in den kleineren Feeder-Segmenten die durchschnittlichen Einnahmen gesteigert werden. Insgesamt lässt sich im Jahresverlauf also eine Stabilisierung der Charterraten für Containerschiffe erkennen. Während im ersten Quartal 2017 beispielsweise die Zeitcharterraten für die 1.700 TEU Schiffe noch unter den Betriebskosten lagen, konnte nach einer kurzen Abschwächung im März bis heute ein stabiles auskömmliches Ratenniveau um 7.500 USD/Tag erreicht werden. Die Mehrjahresentwicklung zeigt auch folgende Graphik:



Quelle: New ConTex Commentary 2017 week 50; Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. (© VHSS e.V.)

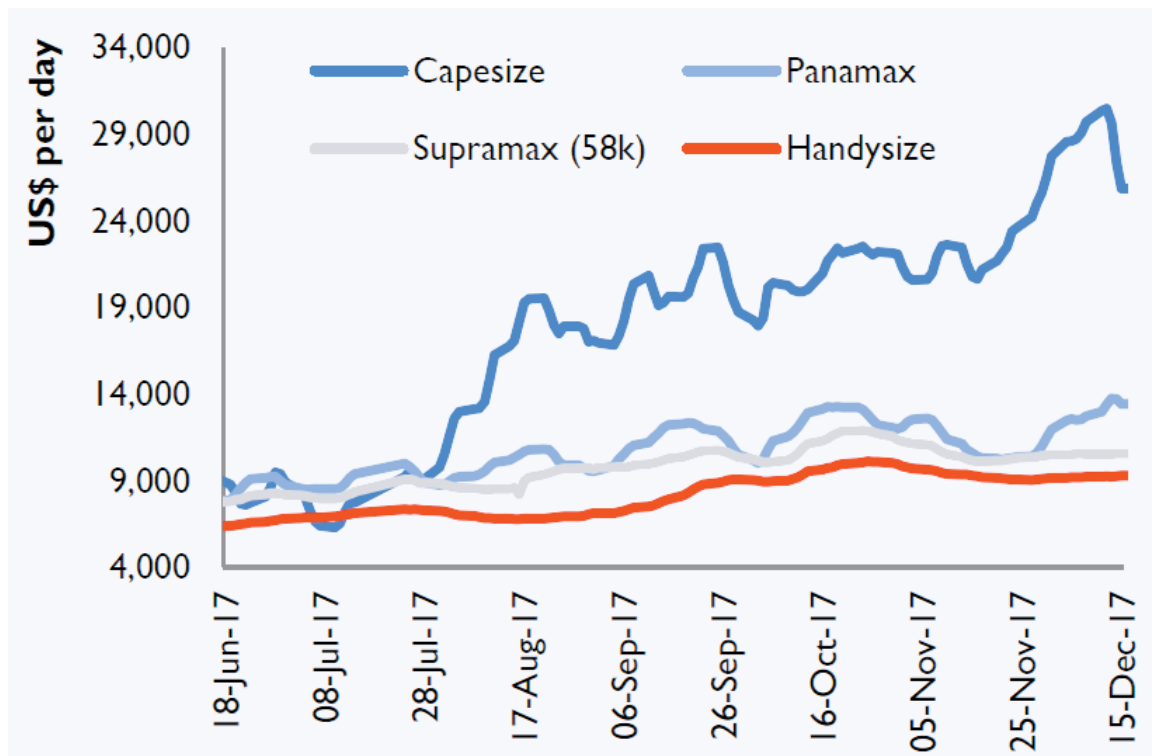
## Bulkschifffahrt

Die Bulkerflotte soll im Jahr 2017 mit 2,9 % wieder geringfügig stärker wachsen, nachdem das Flottenwachstum in den vergangenen Jahren stetig abgenommen hat. In 2018 wird im Bulkersegment nur noch ein Flottenwachstum von moderaten 1,1 % erwartet, bedingt durch weniger Neubaubestellungen in den vergangenen Jahren und damit auch weniger Ablieferungen in naher Zukunft.

Insgesamt wird für 2017 ein Anstieg der Nachfrage um bis zu 5 % erwartet, der unter anderem von den gestiegenen Eisenerzimporten Chinas getrieben ist.

Der Baltic Dry Index – als Indikator für Zeitcharterraten - entwickelte sich vor diesem Hintergrund weiter nach oben und stand zuletzt (Dezember 2017) bei über 1.650 Punkten. Ein solch hoher Wert wurde zuletzt im Januar 2014 erreicht.

Die Entwicklung des Einnahmepotentials der unterschiedlichen Größenklassen innerhalb des Bulkersegments in den vergangenen 6 Monaten seit Berichtslegung veranschaulicht zudem folgende Graphik:



Quelle: Hartland Weekly Commentary 15 December 2017

## **Finanz-, Vermögens- und Ertragslage**

Eine sinnvolle Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage, wie sie sich in dem vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2017 darstellt, ist allein auf Basis der Abschlusszahlen zum Halbjahresstichtag nur sehr eingeschränkt möglich. Hintergrund ist die Gesamtrestrukturierungssituation, welche zum 30. Juni 2017 immer noch nicht final abgeschlossen war. Die Notwendigkeit einer Restrukturierung ergab sich dabei aus einer Überschuldung des Konzerns, wie sie bereits in den vergangenen Abschlüssen ablesbar war. Die in einzelnen operativen Tochterunternehmen betriebenen Schiffe der Flotte hatten zu großen Teilen – und jedenfalls in Summe – deutlich höhere Darlehensverpflichtungen als die Schiffe hätten einfahren können bzw. als sie selbst an Wert konstituierten.

Wesentliche Bestandteile der Restrukturierungslösung waren der Abverkauf der gesamten Flotte des Konzerns, worauf sich in Vereinbarungen am 31. März 2017 verständigt wurde. Dabei sollte eine solvente Liquidation der operativen Schiffsgesellschaften ermöglicht werden, wofür die Banken auf die wirtschaftlich nicht leistbaren Teile ihrer Darlehensforderungen zu verzichten bereit waren. Gleichzeitig sollte auch die Muttergesellschaft – die Marenave Schifffahrts AG – nicht für die nicht leistbaren Darlehensverpflichtungen ihrer Töchter in Anspruch genommen werden und stattdessen aus ihrer Bürgen- bzw. Garantenstellung entlassen werden. Diese für den Konzern extrem wichtige – weil überschuldungsabwendende und damit erst eine Zukunft ermöglichende – Maßnahme wurde aber erst wirksam, wenn der Konzern im Gegenzug die Banken an dem Großteil des aus dem Verkauf des einzigen (separat betrachteten) nicht überschuldeten Schiffes – des Autotransporters – entstandenen Übererlöses partizipieren lässt und nur insoweit ihren Bürgschaftsverpflichtungen nachkommt und von dem Rest entlassen wird.

Der Verkauf und die Übergabe des Autotransporters erfolgten am 27. Juni 2017. Die Verteilung des daraus resultierenden Übererlöses – welche Voraussetzung für die Wirksamkeit der Verzichte und der Enthftung war – endete jedoch erst am 5. Juli 2017.

Insofern vermittelt das Bilanzbild zum 30. Juni 2017 zwangsläufig ein nur unvollständiges – und ohne diese einführenden Erläuterungen tendenziell sogar latent irreführendes – Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Ein vollständiges und sinnvoll interpretierbares Bild wird es erst zeigen können, wenn *alle* Effekte der Restrukturierung bilanziell abgebildet sind. Ein solches klares Bild wird somit erst zum 31. Dezember 2017 vorliegen können.

Aufgrund der mit Abschluss der relevanten Vereinbarungen am 31. März 2017 verbindlich dokumentierten Verpflichtung und Absicht, die gesamte Flotte zeitnah zu verkaufen, ist eine Trennung der Erfolgszahlen in ‚fortgeführte Geschäftsbereiche‘ und ‚aufgegebene Geschäftsbereiche‘ erstmalig im Halbjahresfinanzbericht 2017 notwendig. Diese Aufspaltung ist direkt innerhalb der Bilanz und der Gesamt-Ergebnisrechnung für das erste Halbjahr 2017 vorgenommen worden. Hierbei ist anzumerken, dass die operativen Ergebnisbeiträge vor dem Hintergrund der beschriebenen Restrukturierung faktisch keine Relevanz für die finanzielle Lage des Konzerns *nach* Enthaftung haben. Wären beispielsweise die Umsatzerlöse der Schiffe, während sie noch im 1. Halbjahr 2017 in Betrieb waren, um (rein exemplarisch) USD 10 Mio. höher/niedriger gewesen, hätten – *ceteris paribus* – USD 10 Mio. mehr/weniger an regulären Tilgungen erbracht werden können, wodurch – *ceteris paribus* – die Verzichtshöhe der Banken um USD 10 Mio. geringer/höher ausgefallen wären, was – wiederum *ceteris paribus* – zu (erst im 2. Halbjahr 2017 zu erfassenden) um USD 10 Mio. geringeren/höheren Erträgen aus dem Verzicht geführt hätten. In Summe gleichen sich die positiven und negativen Effekte der Restrukturierung somit innerhalb der Ertragslage jeweils aus und verändern nicht die Vermögenslage *nach* Enthaftung.

Genauso verhält es sich mit den erzielten Verkaufserlösen der einzelnen Schiffe der Flotte. Unter der validen Annahme, dass diese in Summe niemals eine Summe hätten erreichen können, die keinerlei Bankenverzicht notwendig gemacht hätte, ist die Höhe der Verkaufserlöse der Schiffe für die finanzielle Situation des Konzerns *nach* Enthaftung irrelevant, da sie sich einerseits zwar in Wertberichtigungen auf die Schiffe (die im 1. Halbjahr 2017 zu erfassen waren) niederschlagen, aber korrespondierend in umgekehrte Richtung die Höhe des Ertrags aus Bankenverzichten (die erst im 2. Halbjahr 2017 zu erfassen sind) determinieren.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erläuterungen wird auf eine – über die bereits in Bilanz und Gesamt-Ergebnisrechnung detailliert dargestellte Lage hinausgehende - Analyse verzichtet, um so einer Irreführung entgegenzuwirken und nicht den falschen Eindruck einer faktisch nicht gegebenen Relevanz einzelner separater Ergebnisbeiträge im 1. Halbjahr 2017 zu suggerieren.

Wie dargelegt, ist nur eine Gesamtschau der Restrukturierungsvorfälle sinnvoll, welche auf Abschlussebene erst zum 31. Dezember 2017 vorliegen wird und welche wie folgt nur in groben Zügen skizziert werden soll. Diese Ausführungen entsprechen dabei im Wesentlichen den Ausführungen „Geschäftsentwicklung 2017“ innerhalb des Prognoseberichts als Teil des Konzern-Lageberichts für das Geschäftsjahr 2016. Sie erfolgen auf Basis der funktionalen Währung USD.

Wie dargestellt, konnten am 5. Juli 2017 die für die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG und für die solvente Liquidation der Marenave-Flotte von den Banken geforderten Bedingungen nachgewiesen werden. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für das gesamte Jahr 2017 wird deswegen sehr stark von dem Verkauf der Flotte sowie den damit einhergehenden Verzichten der Banken gekennzeichnet sein. Mit finalem Abschluss der Restrukturierungsvereinbarungen vom 31. März 2017 wurde der finale Beschluss zum Verkauf der Flotte und damit die Aufgabe von bedeutenden Geschäftsbereichen erklärt. Entsprechend IFRS 5 sind seitdem gesonderte Ausweis- und Bewertungsvorschriften zu beachten. So sind die Schiffe und die Forderungen aus Finanzierungsleasing mit dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich Verkaufsnebenkosten zu bewerten. Da mit der Umklassifizierung zudem die reguläre Abschreibung bei den Schiffen und die Aufzinsung der Finanzierungsleasingforderung endet, erfolgt der spätere Verkauf bei Bestätigung der unterstellten Verkaufserlöse und Verkaufsnebenkosten ergebnisneutral.

Die Ergebnisbeiträge aller Schiffe (inkl. Car Carrier) – und damit die Ergebnisbeiträge der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier – werden gemäß IFRS 5 für das gesamte Jahr 2017 rückwirkend als Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche gezeigt. Der gesonderte Ausweis indiziert zugleich, dass diese Geschäftsbereiche gerade kein nachhaltiges Geschäft mehr darstellen und somit keine Relevanz mehr für die Zukunft und somit auch keine Entscheidungsnützlichkeit für den Bilanzadres-

saten haben. Außerdem wird es zu einer Entkonsolidierung der ehemaligen schiffseignenden Gesellschaften kommen. Dies erfolgt zum späteren Zeitpunkt von Enthftung und Datum des individuellen Verkaufs; insofern werden alle Entkonsolidierungen zwischen dem 5. Juli 2017 (Datum Enthftung) und dem 15. September 2017 (Datum Übergabe letztes Schiff) erfolgen.

Von wirtschaftlicher Relevanz in 2017 sind die das Bilanz- und Ergebnisbild bestimmenden Effekte aus der in 2017 abgeschlossenen Restrukturierung, welche im Folgenden näher dargestellt werden.

### Car Carrier

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" erzielte im Jahr 2017 bis zur Übergabe am 27. Juni 2017 Einnahmen (= Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung) in Höhe von USD 4,3 Mio./EUR 4,0 Mio. Der Verkauf erfolgte zu einem Preis von USD 42,3 Mio. In diesem Zusammenhang wurde von dem Charterer des Schiffes ein objektbezogenes Darlehen in Höhe von USD 7,4 Mio. erlassen. Die Leasingforderungen betragen zu diesem Zeitpunkt USD 62,1 Mio., so dass insgesamt eine Ergebnisbelastung in Höhe von USD 12,4 Mio. aus dem Verkauf entstand. Ein bestehendes objektbezogenes Bankdarlehen in Höhe von USD 7,1 Mio. sowie ein zugehöriger Zinssatzswap wurden aus dem Verkaufserlös abgelöst.

### Übrige Segmente

Bis zur jeweiligen Schiffsübergabe wurden folgende Umsatzerlöse in USD/EUR Mio. auf rein nachrichtlicher Basis erzielt:

<b>Umsatzerlöse in 2017 *</b>	<b>USD</b>	<b>EUR</b>
Bulker	4,0	3,7
Container	1,7	1,6
Tanker	14,5	13,4
<b>Summe</b>	<b>20,2</b>	<b>18,7</b>

\* ungeprüft



Bzgl. der Schiffsbewertung haben sich folgende Effekte in USD Mio. im 1. Halbjahr 2017 ergeben:

	Buchwerte 01.01.2017	reguläre AfA Q1-2017	Buchwerte 31.03.2017	Verkaufspreis ./, VK-Kosten	Abwertungs- aufwand
Bulker	38,9	-0,6	38,3	37,2	1,1
Container	8,8	-0,3	8,5	9,7	-1,2
Tanker	74,4	-2,4	72,0	54,2	17,8
Summe	122,1	-3,3	118,8	101,1	17,7

Bzgl. der Darlehensentwicklung ergibt sich folgendes Bild in USD Mio., wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Verzichte erst in der 2. Jahreshälfte 2017 wirksam werden:

	Darlehensvaluta inkl. Zinsabgrenzung	Tilgung aus Betrieb und Verkauf	Verzicht durch Banken
Bulker	68,3	47,8	20,5
Container	16,5	10,4	6,1
Tanker	119,6	66,9	52,7
Summe	204,4	125,1	79,3

Auf Ebene des Mutterunternehmens sind in 2017 noch administrative Kosten von knapp EUR 4,0 Mio. (USD 4,5 Mio.) zu erwarten. Die administrativen Kosten umfassen vor allem Rechts- und Beratungskosten, die im Zuge der in 2017 andauernden Refinanzierungsverhandlungen angefallen sind. Alle bestehenden steuerlichen Verbindlichkeiten sollten getilgt sein.

Das handelsrechtliche Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG wird in 2017 darüber hinaus durch Auflösungen der Rückstellung für die Garantienstellung in einer Größenordnung von ca. EUR 47,1 Mio bestimmt sein. Nach Berücksichtigung der bisherigen Geschäftsentwicklung sowie der rückwirkenden Verschmelzung der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH auf die Marenave Schifffahrts AG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 dürfte der handelsrechtliche Jahresüberschuss 2017 bei ca. EUR 43,0 Mio. liegen, so dass sich der bestehende Bilanzverlust auf ein Maß verringert, welches zusammen mit dem gezeichneten Kapital zu einem wieder positiven Eigenkapital in einer Größenordnung von EUR 2,0 bis EUR 2,5 Mio. zum 31. Dezember 2017 führen dürfte. In Ermangelung wesentlicher Forderungen/Verbindlichkeiten dürften sich in dieser Höhe die liquiden Mittel zum 31. Dezember 2017 bewegen.

Eine ähnliche Größenordnung ist für den Konzernabschluss nach Berücksichtigung aller obenstehenden Effekte sowie Entkonsolidierungseffekte zu erwarten.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2016 – rein stichtagsbedingt und damit weitestgehend zufällig und willkürlich – zum 30. Juni 2017 um USD 8,0 Mio. erhöht.

Der Finanzmittelfonds zum 30. Juni 2017 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 Geschäftsbericht 2016 sowie dort innerhalb des Risikoberichts.

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

### **Mitarbeiter**

Zum Stichtag 30. Juni 2017 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG drei (per 31. Dezember 2016: vier) Mitarbeiter (ohne Vorstand).

### **Grundzüge des Vergütungssystems**

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß der am 30. Juni 2017 gültigen 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 – insbesondere bezüglich inhaltlicher und personeller Änderungen nach dem 30. Juni 2017 - verweisen wir auf die entsprechenden Ausführungen im Geschäftsbericht 2016.

## Chancen und Risiken

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

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

Wesentliche Risikopositionen konnten durch die Restrukturierungslösung – allen voran dem Verkauf der gesamten Flotte unter solventer Liquidation der Tochterunternehmen und Enthftung der Muttergesellschaft, welche jedoch erst kurz nach dem vorliegenden Konzernzwischenbilanzstichtag wirksam wurde – abgebaut werden.

Da ansonsten keine wesentlichen Veränderungen der einzelnen Risikopositionen gegenüber dem Stand im Geschäftsbericht 2016 vorliegen, wird ausdrücklich und vollumfänglich auf die dort enthaltenen Ausführungen verwiesen.

Die Chancen der zukünftigen Entwicklungen sind vor allem abhängig von der strategischen Neuausrichtung des Marenave-Konzerns nach dem Verkauf der bestehenden Flotte und Enthftung der Marenave Schiffahrts AG im Juli 2017. So wurde am 20. Februar 2017 bereits eine Vereinbarung mit zwei Investoren (vgl. „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schiffahrts AG innerhalb des Geschäftsberichts 2016) geschlossen, die die Umsetzung von maritimen Projekten beinhaltet. Diese Vereinbarung wird in der Folge einer auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 nicht beschlossenen - aber zuvor von den Investoren als Voraussetzung für deren weiteres Engagement definierte - Kapitalherabsetzung voraussichtlich nicht zur Umsetzung kommen. Stattdessen wird nun in enger Abstimmung mit dem größten Einzelaktionär der Gesellschaft, der Ernst Russ AG, die Realisierung alternativer Projekt- und Kapitalmaßnahmenpakete evaluiert. Wir verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Prognosebericht im Abschnitt „Ausblick 2018“ innerhalb des Konzern-Lageberichts für das Geschäftsjahr 2016, wie er im jüngst veröffentlichten Geschäftsbericht 2016 abgedruckt ist.

Insoweit eignet sich die Marenave Schifffahrts AG aufgrund ihrer „Corporate Structure“ und finanziellen Unabhängigkeit nach erfolgter Enthftung grundsätzlich unverändert als Investitionsplattform für weitere Investoren bzw. bieten sich Chancen für die zukünftige Entwicklung. Zugleich wird deutlich, dass sich die Marenave Schifffahrts AG aufgrund ihrer Kapitalmarktpräsenz und vor allem aufgrund ihrer organisatorischen Unabhängigkeit von anderen Reedereigruppen als ideales Bindeglied zwischen Reederseite und Kapitalmarkt eignen kann, um kapitalintensive maritime Projekte zu realisieren.

### **Prognosebericht**

Gegenüber der Prognose für das volle Geschäftsjahr 2017 sowie für 2018, wie sie im erst kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht 2016 dargelegt wurden, hat sich zum Veröffentlichungszeitpunkt dieses Konzernzwischenabschlusses nichts geändert. Insofern wird vollumfänglich auf die entsprechenden Ausführungen im Prognosebericht innerhalb des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2016 verwiesen, welcher im veröffentlichten Geschäftsbericht 2016 zu finden ist.

Hamburg, den 19. Dezember 2017

Marenave Schifffahrts AG

Der Vorstand

Bernd Raddatz

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2017

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	01.01.- 30.06.17	davon fortgeführte Geschäfts- bereiche	davon aufgegebene Geschäfts- bereiche	01.01.- 30.06.16	davon fortgeführte Geschäfts- bereiche	davon aufgegebene Geschäfts- bereiche
Umsatzerlöse	17.994.313,41	0,00	17.994.313,41	21.997.880,41	0,00	21.997.880,41
Schiffsbetriebskosten	-14.038.919,58	0,00	-14.038.919,58	-14.889.217,07	0,00	-14.889.217,06
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>3.955.393,83</b>	<b>0,00</b>	<b>3.955.393,83</b>	<b>7.108.663,34</b>	<b>0,00</b>	<b>7.108.663,35</b>
Personalaufwendungen	-404.795,87	-404.795,87	0,00	-471.151,76	-471.151,76	0,00
Sonstige betriebliche Erträge	1.255.977,44	130.645,58	1.125.331,86	2.708.566,89	110.006,00	2.598.560,89
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-15.861.112,61	-2.534.758,79	-13.326.353,82	-3.304.495,11	-927.821,99	-2.376.673,13
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>-11.054.537,21</b>	<b>-2.808.909,08</b>	<b>-8.245.628,13</b>	<b>6.041.583,36</b>	<b>-1.288.967,75</b>	<b>7.330.551,11</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-3.071.246,96	-15.737,28	-3.055.509,68	-7.007.818,36	-15.861,38	-6.991.956,98
Wertminderungen	-16.580.757,74	0,00	-16.580.757,74	-8.165.664,61	0,00	-8.165.664,61
Zuschreibungen	1.158.189,27	0,00	1.158.189,27	0,00	0,00	0,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.762.766,68	678,97	3.762.087,71	2.680.323,72	80.149,61	2.600.174,11
Finanzierungsaufwendungen	-4.820.322,50	-816,55	-4.819.505,95	-4.088.068,96	0,00	-4.088.068,96
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-30.605.908,46</b>	<b>-2.824.783,94</b>	<b>-27.781.124,52</b>	<b>-10.539.644,85</b>	<b>-1.224.679,52</b>	<b>-9.314.965,33</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-4.194,65	-4.194,65	0,00	-357.484,07	-357.484,07	0,00
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	3.723.083,59	3.723.083,59	0,00	88.326,15	88.326,15	0,00
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>3.718.888,94</b>	<b>3.718.888,94</b>	<b>0,00</b>	<b>-269.157,92</b>	<b>-269.157,92</b>	<b>0,00</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-26.887.019,52</b>			<b>-10.808.802,77</b>		
davon: Jahresergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		894.105,00			-1.493.837,44	
davon: Jahresergebnis aus der Aufgabe betrieblicher Geschäftsbereiche			-27.781.124,52			-9.314.965,33
<b>Ergebnis je Aktie</b>						
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-17,92			-7,20		
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	-17,92			-7,20		

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01.- 30.06.2017	01.01.- 30.06.2016
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-26.887.019,52</b>	<b>-10.808.802,77</b>
<b>Sonstiges Ergebnis in der Periode</b>		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Währungsumrechnung	3.443.888,02	13.774,94
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig nicht in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Verluste aus der Neubewertung von Seeschiffen	-1.118.029,90	-4.392.718,67
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	<b>-24.561.161,40</b>	<b>-15.187.746,50</b>

# Konzern-Bilanz

zum 30. Juni 2017

## Konzern-Bilanz in EUR

	30.06.17	davon fortgeführte Geschäftsbereiche	davon aufgegebene Geschäftsbereiche	31.12.16
<b>Vermögenswerte</b>				
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	8.020,98	8.020,98	0,00	115.858.249,69
Ausleihungen	1.051.524,72	0,00	1.051.524,72	2.438.124,96
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0,00	0,00	0,00	55.853.013,53
Aktive latente Steuern	0,00	0,00	0,00	83.504,09
	<b>1.059.545,70</b>	<b>8.020,98</b>	<b>1.051.524,72</b>	<b>174.232.892,27</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Vorräte	638.855,82	0,00	638.855,82	1.241.335,13
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.655.618,85	9.401,00	1.646.217,85	1.640.819,78
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	46.685.728,57	8.188,07	46.677.540,50	7.661.238,05
Sonstige Vermögenswerte	1.381.334,06	1.002.118,48	379.215,58	736.587,47
	<b>50.361.537,30</b>	<b>1.019.707,55</b>	<b>49.341.829,75</b>	<b>11.279.980,43</b>
Zahlungsmittel	11.525.833,41	228.225,33	11.297.608,08	4.879.122,67
	<b>61.887.370,71</b>	<b>1.247.932,88</b>	<b>60.639.437,83</b>	<b>16.159.103,10</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>62.946.916,41</b>			<b>190.391.995,37</b>
<b>Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital	30.010.000,00	30.010.000,00	0,00	30.010.000,00
Rücklagen	-2.453.968,84	-2.453.968,84	0,00	-2.453.968,84
Neubewertungsrücklage	0,00	0,00	0,00	1.118.029,90
Währungsumrechnungsdifferenzen	1.155.096,86	1.155.096,86	0,00	-2.288.791,16
Konzernbilanzerggebnis (kum.)	-85.218.369,66	-85.218.369,66	0,00	-58.331.350,14
	<b>-56.507.241,64</b>	<b>-56.507.241,64</b>	<b>0,00</b>	<b>-31.946.080,24</b>
<b>Schulden</b>				
<b>Langfristige Schulden</b>				
Schiffshypothekendarlehen	0,00	0,00	0,00	11.437.464,17
Derivate	0,00	0,00	0,00	92.785,29
Kapitalanteile im Fremdbesitz	120.000,00	120.000,00	0,00	120.000,00
Passive latente Steuern	0,00	0,00	0,00	3.806.587,68
	<b>120.000,00</b>	<b>120.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>15.456.837,14</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Schiffshypothekendarlehen	111.401.784,06	0,00	111.401.784,06	198.556.389,34
Derivate	0,00	0,00	0,00	78.943,20
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.530.376,70	295.424,31	3.234.952,39	4.196.680,13
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	518.322,79	0,00	518.322,79	609.764,24
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	2.885.865,63	2.885.865,63	0,00	2.106.547,20
Sonstige Verbindlichkeiten	997.808,87	139.463,64	858.345,23	1.332.914,36
	<b>119.334.158,05</b>	<b>3.320.753,58</b>	<b>116.013.404,47</b>	<b>206.881.238,47</b>
<b>Summe Schulden</b>	<b>119.454.158,05</b>	<b>3.440.753,58</b>	<b>116.013.404,47</b>	<b>222.338.075,61</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>62.946.916,41</b>			<b>190.391.995,37</b>

# Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2017

## Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	01.01.-30.06.17			01.01.-30.06.16		
	01.01.-30.06.17	davon fortgeführte Geschäftsbereiche	davon aufgegebenen Geschäftsbereiche	01.01.-30.06.16	davon fortgeführte Geschäftsbereiche	davon aufgegebenen Geschäftsbereiche
<b>Konzernerfolg</b>	<b>-26.887</b>			<b>-10.809</b>		
+ Abschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen	18.494			15.173		
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen	-3.723			-88		
+ Ertragsteueraufwand	4			358		
+/- sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge	10.239			-242		
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs	2.594			1.570		
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs	340			-1.009		
- gezahlte Ertragsteuern	-4			-284		
- Zinserträge	-3.505			-2.589		
+ Zinsaufwendungen	4.820			4.088		
<b>= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>	<b>2.372</b>	<b>-3.451</b>	<b>5.823</b>	<b>6.168</b>	<b>-1.687</b>	<b>7.855</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	0			-3.674		
+ Tilgung von Finanzierungsleasingforderungen	41.096			2.025		
+ Erhaltene Zinsen aus Finanzierungsleasingforderungen	1.756			1.892		
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	45.593			0		
<b>= Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>88.445</b>	<b>0</b>	<b>88.445</b>	<b>243</b>	<b>0</b>	<b>243</b>
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen	-79.512			-7.150		
- gezahlte Zinsen	-3.765			-3.955		
<b>= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-83.277</b>	<b>0</b>	<b>-83.277</b>	<b>-11.105</b>	<b>0</b>	<b>-11.105</b>
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	7.540	-3.451	10.991	-4.694	-1.687	-3.007
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-893	0	-893	-354	0	-354
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	4.879	472	4.407	16.460	292	16.168
+/- intersegmentärer Cash-Flow	0	3.207	-3.207	0	1.679	-1.679
<b>= Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>11.526</b>	<b>228</b>	<b>11.298</b>	<b>11.412</b>	<b>284</b>	<b>11.128</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode</b>						
+ Zahlungsmittel	11.526			11.412		
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0			0		
<b>Finanzmittelfonds</b>	<b>11.526</b>			<b>11.412</b>		

# Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2017

## Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Neube- wertungs- rücklage	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
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
Stand 1. Januar 2017	30.010.000,00	-2.453.968,84	1.118.029,90	-2.288.791,16	-58.331.350,14	-31.946.080,24
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-1.118.029,90	3.443.888,02	-26.887.019,52	-24.561.161,40
Stand 30. Juni 2017	30.010.000,00	-2.453.968,84	0,00	1.155.096,86	-85.218.369,66	-56.507.241,64



## Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

### 1. Allgemeine Angaben und Informationen

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 am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Valentinskamp 24, 20354 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 „Marenave-Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei war im 1. Halbjahr 2017 ein internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Car Carriers. Hauptaktivitäten der Reederei waren im 1. Halbjahr 2017 der Erwerb und langfristige Betrieb von Seeschiffen und der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns bestand zu weiten Teilen des 1. Halbjahrs 2017 – 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 wurde langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert.

Im Zuge der finanziellen Restrukturierung des Konzerns erfolgte ein Abverkauf der gesamten Flotte im Jahr 2017. Zum 30. Juni 2017 waren bereits sieben Schiffe übergeben, so dass die fahrende Flotte zu diesem Zeitpunkt nur noch aus sechs Schiffen bestand, welche schließlich während des 3. Quartals 2017 übergeben wurden.

### 2. Grundlagen und Methoden des Konzern-Zwischenabschlusses

Als Folge der jahrelang anhaltenden Schifffahrtskrise, welche zu sinkenden Marktwerten und Einnahmepotenzialen der Flottenschiffe führte, war die Kapitaldienstfähigkeit der Marenave-Flotte eingeschränkt und befand sich der Marenave-Konzern seit Mitte 2014 in intensiven Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken. Diese zielten vor allem auf eine Neuordnung der Passivseite und auf eine Enthftung der Marenave Schiffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung der Flotte ab. Da die laufenden Refinanzierungsgespräche bis ins Jahr 2017 hinein nicht abgeschlossen waren und der fixierte erhöhte Kapitaldienst in der Flotte mit Ausnahme des Car Carriers bis in das Geschäftsjahr 2017 hinein nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schiffahrts AG als Bürge/Garant – wie vertraglich vereinbart vollständig erbracht werden konnte und die finanzierenden Banken diese Verstöße nur durch kurzfristig ausgesprochene Erklärungen des Nicht-Ernsthafens-Einforderns heilten, bestand nicht nur eine abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung des kompletten Konzerns und der Marenave Schiffahrts AG. Die Verhandlungen mit den Banken zogen sich bis zur Mitte des Jahres 2017 hin. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthftungsvereinbarung sowie einer Verichts- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthftung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte konnte zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein

für eine erfolgreiche Restrukturierung gelegt werden. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthftung und Sicherstellung der Fortföhrung der Marenave Schiffahrts AG. Diese Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 die Enthftung der Marenave Schiffahrts AG final wirksam wurde, was unter anderem die Grundlage für die Aufstellung dieses Konzernzwischenabschlusses unter der Annahme der Unternehmensfortföhrung darstellt.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss für den Zeitraum Januar bis Juni 2017 wurde nach den Vorschriften des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) aufgestellt. Ihm liegen die International Financial Reporting Standards (IFRS) zu Grunde, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

In Einklang mit den Regelungen des IAS 34 wurde der Berichtsumfang gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 verkürzt. Der Konzern-Zwischenabschluss ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2016 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 19. Dezember 2017 aufgestellt. Dieses Datum fällt mit dem Testatsdatum des Abschlussprüfers für den Jahres- und Konzernabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2016 zusammen, auf dem dieser Konzern-Zwischenabschluss aufbaut.

### **3. Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Für die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden grundsätzlich die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2016 angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert übernommen.

Ausnahmen bilden die seit dem Geschäftsjahr 2016 verpflichtend anzuwendenden neuen bzw. überarbeiteten - und im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 bereits beschriebenen - Rechnungslegungsvorschriften.

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

Einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung des Abschlusses hat aber die erstmalige Anwendung der Vorschriften gemäß IFRS 5 *„Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebenen Geschäftsbereiche“*. Diese Notwendigkeit ergab sich aus den am 31. März 2017 gezeichneten Restrukturierungsvereinbarungen (siehe 2.). Darin wurde unter anderem festgelegt, dass die gesamte Flotte des Konzerns veräußert werden sollte. Dies ist zwischenzeitlich mit Übergabe des letzten Schiffes am 15. September 2017 auch umgesetzt worden. Insofern sind alle Schiffe - und damit alle operativen Segmente Tanker, Container, Bulker und Autotransporter - als aufgegebenen Geschäftsbereiche zu klassifizieren. Eine Aufschlüsselung danach, welche Abschlussbestandteile auf aufgegebenen und welche auf fortgeführten Geschäftsbereiche entfallen, erfolgt direkt innerhalb der Bilanz, Konzern-Gesamtergebnisrechnung sowie Kapitalflussrechnung.

#### 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 2017 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 2016 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 582 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 tendentiell 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 2017 wurden vor diesem Hintergrund gegenüber der Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung TEUR 3.946 mehr Umsatzerlöse sowie TEUR 1.512 höhere Abschreibungen und TEUR 2.434 geringere Zinserträge ausgewiesen.

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2017 in TEUR											
	Marenave		Con-		übrige		Zwischen-	Saldo	Überleitung auf		Konzern-
	AG	Tanker	tainer	Bulker	Car Carrier	Segmente	summe	Um-	Summe	Konzernabschluss	abschluss
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	buchungen	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse mit Dritten	0	12.800	1.627	3.567	3.946	0	21.940	0	21.940	-3.946	17.994
Intersegmentäre Umsatzerlöse	110	0	0	0	0	30	140	-140	0	0	0
	110	12.800	1.627	3.567	3.946	30	22.080	-140	21.940	-3.946	17.994
Schiffsbetriebskosten	0	-7.587	-1.643	-4.809	0	0	-14.039	0	-14.039	0	-14.039
Schiffsbetriebsergebnis	110	5.213	-16	-1.242	3.946	30	8.041	-140	7.901	-3.946	3.955
Personalaufwendungen	-405	0	0	0	0	0	-405	0	-405	0	-405
sonstige betriebliche Erträge	126	281	34	226	3	5	674	582	1.256	0	1.256
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.523	-877	-316	-438	-11.253	-12	-15.419	-441	-15.861	0	-15.861
Reedereiüberschuss	-2.692	4.616	-298	-1.454	-7.304	23	-7.109	0	-7.109	-3.946	-11.055
Abschreibungen auf Sachanlagen	-15	-2.203	-271	-582	-1.512	0	-4.583	0	-4.583	1.512	-3.071
Wertminderungen	0	-15.570	0	-1.011	0	0	-16.581	0	-16.581	0	-16.581
Zuschreibungen	0	0	1.135	23	0	0	1.158	0	1.158	0	1.158
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	576	96	464	192	0	1.329	0	1.329	2.434	3.763
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1	-2.309	-284	-679	-1.547	0	-4.820	0	-4.820	0	-4.820
Ergebnis vor Ertragsteuern (= Segmentergebnis)	-2.707	-14.890	378	-3.239	-10.170	23	-30.606	0	-30.606	0	-30.606
Segmentvermögen 30. Juni 2017	191.488	34.102	1.025	21.290	2.384	129	250.418	-187.471	62.947		62.947
Segmentschulden 30. Juni 2017	38.607	80.594	7.882	43.483	-26.620	6	143.952	-24.498	119.454		119.454
Segmentinvestitionen * 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen											
Segmentberichterstattung erstes Halbjahr 2016 in TEUR											
	Marenave		Con-		übrige		Zwischen-	Saldo	Überleitung auf		Konzern-
	AG	Tanker	tainer	Bulker	Car Carrier	Segmente	summe	Um-	Summe	Konzernabschluss	abschluss
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	buchungen	TEUR	TEUR	TEUR
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
sonstige betriebliche Erträge	110	281	55	767	0	0	1.213	1.496	2.709	0	2.709
sonstige 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
Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sonstige 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. Juni 2016	170.148	100.296	9.195	53.490	59.126	229	392.484	-197.701	194.783	0	194.783
Segmentschulden 30. Juni 2016	12.543	118.895	21.829	75.192	22.138	6	250.603	-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											

## 7. Sachanlagen

	30.06.2017	31.12.2016
	TEUR	TEUR
Seeschiffe	0	107.956
Drydocking	0	7.877
Technische Anlagen und Maschinen	0	115.833
andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8	25
	8	115.858

Die Abnahme der Sachanlagen resultiert aus dem Abgang durch den Verkauf von insgesamt sechs vormals hier ausgewiesenen Seeschiffen sowie auch aus regulären sowie außerplanmäßigen Abschreibungen infolge der Anwendung von IFRS 5, welche nicht zuletzt auch zur Umbuchung der per 30. Juni 2017 noch nicht übergebenen Schiffe in das kurzfristige Anlagevermögen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) führte.

## 8. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern enthielten vormals den zukünftigen Nutzen aus Differenzen unterschiedlicher Passiva-Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits in Bezug auf den Autotransporter. Diese hingen vor allem mit der Entwicklung des USD/EUR-Wechselkurses zusammen. Nachdem zum Stichtag 30. Juni 2017 der Autotransporter verkauft war und die damit zusammenhängenden Schulden getilgt wurden, bestehen keine Differenzen mehr, so dass auch kein Ansatz aktiver latenter Steuern mehr anfällt.

## 9. Gezeichnetes Kapital

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt. Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionsscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit

Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015). Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurden das bedingte Kapital und die diesbezügliche Ermächtigung des Vorstands aufgehoben. Die entsprechende Satzungsänderung wurde am 4. Oktober 2017 in das Handelsregister eingetragen und damit wirksam.

Zudem wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). 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. Das genehmigte Kapital 2012 ist am 21. Juni 2017 durch Zeitablauf erloschen.

Zum Bilanzstichtag und bis zum Abschluss der Aufstellung des Konzernabschlusses wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet. Im Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Konzernabschlusses besteht somit weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Von der Ermächtigung wurde bis zum 30. Juni 2017 kein Gebrauch gemacht.

## **10. Schiffshypothekendarlehen**

Die Schulden aus Schiffshypothekendarlehen nahmen im Vergleich zum Bilanzstichtag des Jahres 2016 insgesamt (kurz- und langfristig) um TEUR 98.591 ab. Neben geringeren Effekten aus der USD/EUR-Entwicklung hängt dies allem voran mit Tilgungsleistungen zusammen, die aus den Verkaufserlösen von insgesamt sieben Schiffen (davon sechs vormals ausgewiesen als Sachanlagevermögen und eines als „finance lease“ bei den Forderungen aus Finanzierungsleasing) geleistet wurden.

## **11. Derivate**

Ein vormals bestandener Zinssatzswap wurde im Rahmen der Gesamtrestrukturierung und des Verkaufs des Autotransporters abgelöst, so dass sich kein Marktwert des Derivats mehr ergeben kann.

## **12. Passive latente Steuern**

Die passiven latenten Steuern resultierten vormals aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits in Bezug auf den Autotransporter und waren durch die Entwicklung des Wechselkurses bedingt. Wie bereits bei den aktiven latenten Steuern (siehe Nr. 8) ausgeführt, war zum Stichtag 30. Juni 2017 der Autotransporter verkauft und die damit zusammenhängenden Schulden getilgt. Damit bestehen keine Differenzen mehr, so dass auch kein Ansatz passiver latenter Steuern mehr anfällt.

### 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 2017	1. Halbjahr 2016
	TEUR	TEUR
Zeitcharter mit Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	8.654	12.535
Zeitcharter (fixed rate time charter)	9.341	9.351
Reisecharter	0	112
	<u>17.994</u>	<u>21.998</u>

Der Rückgang der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf Mengeneffekte durch den Abgang von Seeschiffen innerhalb des 2. Quartals 2017 bedingt.

### 16. Schiffsbetriebskosten

	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2016
	TEUR	TEUR
Schiffspersonalkosten	6.132	6.467
Bereederungsgebühren, Kommissionen	1.763	1.727
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	821	1.053
sonstige Schiffsbetriebskosten	5.323	5.642
	<u>14.039</u>	<u>14.889</u>

### 17. Sonstige betriebliche Erträge

	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2016
	TEUR	TEUR
Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechsel	582	1.617
Erträge Auflösung Rückstellungen	104	270
Erträge Herabsetzung Wertberichtigungen	1	242
Kursgewinne	138	86
Übrige	431	494
	<u>1.256</u>	<u>2.709</u>

Im Posten „Übrige“ sind mit TEUR 75 (Vorjahr TEUR 92) Dienstleistungsvergütungen enthalten.

**18. Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2016
	TEUR	TEUR
Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzierungsleasing	11.027	0
Aufwendungen aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechsel	621	1.737
Rechts- und Beratungskosten	2.758	575
Kursverluste	399	267
Abschluss- und Prüfungskosten	63	75
Steuerberaterkosten	182	50
Übrige	811	601
	<b>15.861</b>	<b>3.305</b>

Aus dem Verkauf des Autotransporters und der Übertragung des Bareboat-Chartervertrages ist ein Verlust in Höhe von EUR 11 Mio. entstanden.

Der Anstieg der übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Wesentlichen durch den erhöhten Anfall von Rechtsberatung im Rahmen der Restrukturierung angefallen.

**19. Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

Der latente Steuerertrag in Höhe von TEUR 3.723 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. Diese bezogen sich auf Vermögensgegenstände und Schulden bezüglich des Autotransporters. Da dieser am 30. Juni 2017 verkauft war und die Schulden zurückgeführt wurden, bestehen auch keinerlei Differenzen mehr, die zu dem Ansatz von latenten Steuerposten führen könnten.

**20. Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Derartiges liegt nicht vor.

**21. Beziehungen zu nahestehenden Personen**

Derartiges 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**

Endgültig wirksam wurde die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG am 5. Juli 2017 mit der Übergabe des Autotransporters an den neuen Eigentümer und der sich daran anschließenden Allokation des vertraglich definierten Übererlöses aus dem Verkauf des Autotransporters entsprechend dem mit den Banken vereinbarten Vorgehen. Insgesamt wurde ein Betrag von ca.



USD 28,0 Mio. an die finanzierenden Banken allokiert bzw. wurde die Marenave Schifffahrts AG insoweit als Garant entsprechend der zuvor getroffenen Vereinbarungen mit den finanzierenden Banken in Anspruch genommen. Sämtliche neben der Garantienstellung bestehenden Darlehensverbindlichkeiten der Marenave Schifffahrts AG gegenüber den Tochtergesellschaften der Container- und Tankerflotte wurden damit ebenso ausgeglichen. Weitere nennenswerte Verbindlichkeiten mit Ausnahme von Steuerverbindlichkeiten, für welche zweckgebundene Liquidität im Rahmen der Restrukturierung reserviert wurden, bestehen bei der Marenave Schifffahrts AG darüberhinaus nicht; jedoch – nach Verkauf des letzten Schiffes der Flotte – auch kein nennenswertes Vermögen. Die mit der Enthftung verbundene Auflösung der verbleibenden Rückstellung aus der Garantienstellung bewirkt eine Beseitigung der bilanziellen Überschuldung und zugleich eine finanzielle Unabhängigkeit der Marenave Schifffahrts AG. Damit sind die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Neustart der Marenave Schifffahrts AG gegeben.

Der Abverkauf der Container, Tanker- und Bulkerflotte ist am 15. September 2017 endgültig abgeschlossen worden. Da die Verkaufserlöse der Schiffe nicht ausreichten, um alle zum Verkaufszeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten auf Ebene der einzelnen Ein-Schiffgesellschaft zu begleichen, haben die Banken in den getroffenen Vereinbarungen ihren Verzicht auf Teile ihrer Darlehensansprüche erklärt. Die Verzichtshöhe ergibt sich aus der jeweils verbleibenden Restvaluta nach Übererlösverteilung aus dem Verkauf des Autotransporters sowie der Finanzierung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffgesellschaften.

Nach Abverkauf der Flotte konnte die Marenave Schifffahrts AG mit der Umsetzung der geplanten maritimen Projekte und damit dem Neuaufbau einer Flotte bzw. des Konzerns beginnen.

Nachdem auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 eine von der CPO Investments GmbH & Co. KG (Offen-Gruppe) und der DEVK Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft als Voraussetzung für die Weiterverfolgung der Investorenvereinbarung deklarierte Kapitalherabsetzung nicht beschlossen wurde, ist von der Umsetzung der beschriebenen Investorenvereinbarung mittlerweile voraussichtlich nicht mehr auszugehen.

Stattdessen erörtert der Vorstand nun alternative Projekt- und Kapitalmaßnahmenpakete in Zusammenarbeit mit der seit der Hauptversammlung vom 15. September 2017 auch im Aufsichtsrat vertretenen größten Einzelaktionärin der Gesellschaft, der Ernst Russ AG. Diese hatte ihre Bereitschaft, an der aktiven Neuausrichtung der Gesellschaft mitzuwirken, bereits durch eine deutliche Aktienaufstockung während des finanziellen Restrukturierungsprozesses untermauert und dies nicht zuletzt auch in einer Meldung nach § 27 a WpHG vom 10. Januar 2017 artikuliert. Als Zwischenschritt mündeten die laufenden Gespräche in einer Erklärung der Ernst Russ AG an die Gesellschaft, in der die Ernst Russ AG ihr Interesse und ihre Bereitschaft, an der Neuausrichtung aktiv mitzuwirken, nochmals untermauert und die von ihr angedachten Maßnahmen skizziert. Mittelfristig ist dabei angedacht, ein zweistelliges Portfolio von Schiffen in die Marenave Schifffahrts AG einzubringen. Dies ist jedoch auch noch von dem Mitwirken Dritter abhängig und bedarf zudem der Klärung interner sowie kartellrechtlicher und sonstiger behördlicher Fragen. Realistischer Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist deswegen erst Anfang 2019. Der genaue Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist insofern noch nicht verlässlich bestimmbar. Gegenfalls kann es deswegen notwendig oder zumindest hilfreich sein, wenn zunächst eine Kapitalerhöhung erfolgt, in der entweder im Wege einer Sacheinbringung ein Schiff der Ernst Russ AG eingebracht wird oder im Wege einer Barkapitalerhöhung liquide Mittel zur Anschaffung eines Schiffes von fremden Dritten erlöst werden sollen. In beiden Varianten dient dieser Schritt in erster Linie der Wiederausfüllung des Unternehmensgegenstandes und der Erzielung von Einnahmen, die zumindest die laufenden Kosten der Marenave Schifffahrts AG decken und somit den mittelfristig anvisierten Schritt der Anbindung eines größeren Portfolios ermöglichen bzw. erleichtern. Voraussetzung für alle weiteren Kapitalmaßnahmen ist – neben der Klärung beschriebener offener

Fragen – zudem eine vorherige Kapitalherabsetzung, die den Nennwert der Aktie von aktuell EUR 20,00 je Aktie auf EUR 1,00 je Aktie herabsetzt und damit das Eigenkapital an die wirtschaftlichen Verhältnisse anpasst. Vorstand und Aufsichtsrat erachten die in Aussicht gestellten Maßnahmen der Ernst Russ AG für weitgehend kompatibel mit dem eigenen strategischen Leitbild. Der Ernst Russ AG wurde deswegen ein bestätigendes Schreiben zugesandt, in welchem die erbetenen Zusagen – im Wesentlichen Informations- und Zusammenarbeitspflichten sowie die Vorbereitung der technisch notwendigen Kapitalherabsetzung – zugesagt wurden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Liquidität, welche - unter der theoretischen Annahme, dass keine neuen Einnahmen generiert würden - bei bestehendem Kostenapparat voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 ausreichen würde, wurde sich mit der Ernst Russ AG darauf geeinigt, dass die weiter zu führenden Konzeptionierungen bis spätestens April 2018 in einer verbindlicheren Vereinbarung münden sollen, welche anschließende Kapitalerhöhungsmaßnahmen ermöglicht.

Im Nachgang zu der Hauptversammlung vom 15. September 2017 kam es auch zu einem personellen Wechsel innerhalb des Aufsichtsrats, dem sich am 16. November 2017 auch ein Wechsel im Vorstand anschloss.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nach dem 30. Juni 2017 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

Hamburg, den 19. Dezember 2017

---

*Bernd Raddatz (Vorstand)*

## 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 19. Dezember 2017

Marenave Schifffahrts AG



Bernd Raddatz

# Impressum

## **Kontakt**

Marenave Schiffahrts AG | © 2017  
Valentinskamp 24 | 20354 Hamburg

## **Ansprechpartner**

Bernd Raddatz  
Telefon +49.40.28 41 93-0  
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**

Shutterstock

## **Konzeption, Satz und Layout**

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: Dezember 2017





Marenave Schiffahrts AG | Valentinskamp 24 | 20354 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)