

Zwischenbericht

zum 31. März 2009

der Marenave Schifffahrts AG



Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	31.03.2009	31.03.2008
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	10.944	8.976
EBIT in Tsd. EUR	2.805	2.014
Umsatzrendite in %	6,06	1,79
EBIT-Marge in %	25,63	22,44
Ergebnis pro Aktie in EUR	4,42	1,07

	31.03.2009	31.12.2008
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	378.480	304.178
Eigenkapital	163.931	156.233
Eigenkapitalquote in %	43,31	51,36

Inhalt

Das Unternehmen

- 5 Vorwort

Konzernentwicklung

- 7 Kursverlauf
8 Konzern-Zwischenlagebericht

Konzern-Zwischenabschluss

- 17 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
18 Konzern-Bilanz
19 Konzern-Kapitalflussrechnung
20 Konzern-Eigenkapitalentwicklung

23 Impressum





Tobias König

Sehr geehrte Aktionäre,

wir konnten das erste Quartal des neuen Jahres mit einem soliden Ergebnis abschließen. Einen wichtigen Beitrag hierzu hat erneut unsere Tankerflotte geliefert.

Für stabile Erträge hat aber auch der erstmalige Ergebnis-Beitrag des Car Carriers MS „HÖEGH BERLIN“ gesorgt, der im März von der Firma Höegh Autoliners AS erworben wurde, so dass unser Schiffs-Portfolio um eine weitere Schiffsklasse ergänzt werden konnte. Wir freuen uns, dass wir mit der Firma Höegh einen erstklassigen Partner gewinnen konnten, der als langfristiger Bareboat Charterer des Schiffes für eine weitere Verstärkung der Einnahmen sorgen wird.

An den Frachtmärkten ist nach wie vor eine deutliche Verunsicherung spürbar. In Folge dessen sind derzeit in allen Segmenten der internationalen Seeschifffahrt weiterhin sinkende Raten zu beobachten. Viele Schifffahrts-Projekte wurden storniert und es wird allgemein davon ausgegangen, dass ein nicht unerheblicher Teil des prognostizierten Flottenwachstums angesichts der Knappheit der Finanzierungsmittel und der weltweit trüben Konjunkturaussichten nicht realisiert werden wird. Viele Marktexperten gehen davon aus, dass aufgrund dieser Entwicklungen eine strukturelle Schwächung der Schifffahrtsmärkte durch langfristige Überkapazitäten ausbleiben wird. Mit einer dauerhaften Erholung der Frachtmärkte ist erst zu rechnen, wenn die Unsicherheit hinsichtlich der Werthaltigkeit von Bankbilanzen sowie die allgemeine Verunsicherung angesichts der rezessiven realwirtschaftlichen Entwicklungen nachlässt und in der Folge die globale Wirtschaft wieder Fahrt aufnimmt. Dass dies passieren wird, steht außer Frage und es mehren sich derzeit die Anzeichen, dass die ersten ordnungspolitischen Maßnahmen greifen, wodurch die Hoffnung genährt wird, dass sich bald wieder mehr Zuversicht bei den Marktteilnehmern und den Konsumenten einstellt.

Eine große Herausforderung für die internationale Handelsmarine stellt die weiterhin zunehmende Anzahl von Piratenangriffen, vorwiegend in den Gewässern vor der Ost-Afrikanischen Küste, dar. Fernab aller Seeräuberromantik ist die moderne Piraterie eine Form der organisierten Kriminalität, der es nun auf Ebene internationaler Intervention zu begegnen gilt. Vor dem Hintergrund dieser Ereignisse ist es das oberste Ziel der Marenave, die Gesundheit der sich an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder zu schützen und dabei die ökonomischen Interessen der Marenave zu wahren.

Die Marenave Schiffahrts AG ist mit ihrem Tonnage-Portfolio nicht nur in einer guten Ausgangsposition, um in diesen schwierigen Zeiten zu bestehen, sondern auch, um von den Marktchancen, die sich bieten werden, langfristig profitieren zu können. Dies lässt uns – trotz der Herausforderungen der kommenden Monate – optimistisch in die Zukunft blicken.

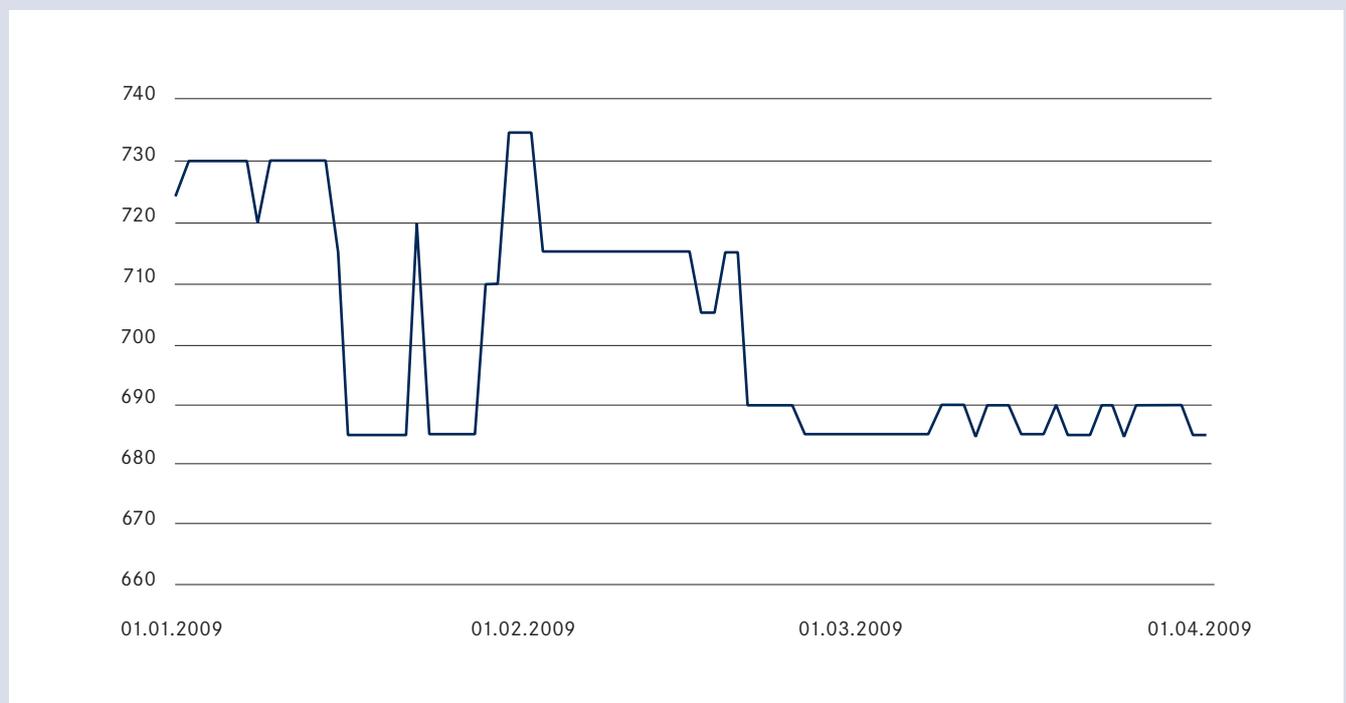
Ihr Tobias König

Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG



Kursverlauf

Marenave Kursdaten Angaben in Euro



Quelle: HSH Nordbank

Die Stimmung an den Börsen war in den ersten drei Monaten des Jahres 2009 sehr wechselhaft. Die Hilfspakete für die Banken und die von den Regierungen der Industrienationen aufgelegten Konjunkturprogramme haben bisher noch nicht für die für eine Konjunkturbelebung notwendige Stabilisierung gesorgt. Die Konjunkturforschungsinstitute haben für das Jahr 2009 ein sinkendes Wirtschaftswachstum der großen Industrienationen vorhergesagt.

In diesem Marktumfeld hat sich die sachwertbasierte Aktie der Marenave Schiffahrts AG im ersten Quartal 2009 wieder deutlich stabiler gezeigt als der DAX 30 und DOW JONES EURO STOXX 50.

Die Schwankungsbreite des Kurses der Marenave Aktie liegt zwischen -5,5 % bis +1,4 % im Vergleich zum Jahresanfangskurs. Der bisherige Höchstkurs der Marenave Schiffahrts

Aktie vom 1. Januar bis 31. März 2009 liegt bei EUR 735, der am 30. Januar 2009 erreicht wurde. Der Tiefstand der Aktie lag über die ersten drei Monate gestreut bei EUR 685.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das aktuelle Rating datiert auf den 17. März 2009 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Die Aktie wurde, wie schon in der vorherigen Bewertung, auf Kaufen eingestuft. Das Kursziel des Ratings wurde angesichts der schwächeren Schiffsmärkte und weiter gestiegenen konjunkturellen Risiken von EUR 1.006 auf EUR 869 reduziert.

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

Konzern-Zwischenlagebericht

Geschäft der Marenave Schiffahrts AG

Die Marenave Schiffahrts AG bietet als erste börsennotierte Schiffsbeteiligungs AG institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in zyklische Schiffahrtmärkte zu investieren und dadurch ihr Portfolio zu diversifizieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schiffahrt – Container, Tanker und Bulker – seit Beginn des Vergleichszeitraumes genommen haben.

Die weltweit schwache konjunkturelle Entwicklung hat auch in der internationalen Seeschiffahrt für deutliche Rückgänge der nachgefragten Transportkapazitäten und in Folge dessen zu einem zum Teil sehr drastischen Einbruch der Frachtraten geführt. Nichtsdestotrotz ist es der Marenave Schiffahrts AG gelungen, auch in diesem schwierigen Marktumfeld ein solides Ergebnis für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2009 zu erwirtschaften. Auch wenn sich der Tankermarkt im ersten Quartal noch deutlich besser behauptet hat als die übrigen Segmente der Handelsschiffahrt, lässt sich auch hier die deutliche Verunsicherung an den Frachtenmärkten am Ergebnisbeitrag des Tankersegmentes ablesen.

Die Schiffsbetriebskosten des ersten Quartals lagen saisonal bedingt unter den für das Gesamtjahr prognostizierten Werten. Diese Unterschreitung wird sich jedoch aller Voraussicht nach über das Jahr 2009 hinweg ausgleichen, und wir gehen davon aus, dass die Werte innerhalb unserer ursprünglichen Budgetprognosen liegen werden.

Der Erfolg der Marenave Schiffahrts AG im Jahr 2009 wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Container- und des Tankersegmentes anhält.

Tankschiffmarkt

Der Ergebnisbeitrag des Tankersegmentes lag im Vergleich zum Vergleichszeitraum des Vorjahres auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses um rund 32 % höher und damit innerhalb der Erwartungen.

Die Konjunkturaussichten haben sich im ersten Quartal nicht aufgehellt und die Nachfrage nach Transportkapazitäten ist in Folge dessen nochmals deutlich zurückgegangen. Hierbei handelt es sich um eine saisonal typische Zyklizität, die jedoch durch den negativen Trend der vorangegangenen Quartale verstärkt wurde.

Erschwerend kam hinzu, dass die Händler von Rohöl und Ölprodukten auch weiterhin Schwierigkeiten hatten, von den Banken Akkreditive (abstrakte Zahlungsverprechen) zu erhalten. Diese Akkreditive sind ein wichtiges Instrument, um den internationalen Handel von Öl und Ölprodukten schnell und sicher abzuwickeln. Ungeachtet dieser Entwicklungen war der Beitrag aus dem Betrieb unserer sechs Tanker im ersten Quartal 2009 positiv und trug maßgeblich zu dem soliden Gesamtergebnis bei.

Containerschiffmarkt

Innerhalb der gesamten internationalen Handelsmarine profitierte die Containerschiffahrt in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels bzw. von der voranschreitenden Globalisierung. Die Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Seit dem zweiten Quartal des Jahres 2008 deutete sich eine Rezession an den weltweiten Gütermärkten und daraus resultierend eine reduzierte Nachfrage nach Transportkapazitäten an. Der Güterumschlag zwischen Fernost und Westeuropa hat seitdem die Konsumzurückhaltung und die gedrosselte industrielle Produktion deutlich zu spüren bekommen. Die verminderte Wachstumsprognose für die Wirtschaft der westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der Transpazifik- und der Transatlantikverkehre niedergeschlagen. Diese Situation wurde durch die anhaltende globale Finanzkrise nochmals verschärft, und die Charterraten im Containerbereich haben aufgrund der vorherrschenden Verunsicherung im Laufe des ersten Quartals 2009 weiter leicht nachgegeben, so dass nach Ansicht vieler Experten die Talsohle nun erreicht sein sollte.

Auch das Marktumfeld, in dem sich das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" bewegen, wird durch diese Entwicklung beeinflusst, und so konnte für das MS "CAPE FOX" nach der fristgemäßen Rücklieferung aus der letzten Beschäftigung im Herbst 2008 – bis auf eine sechstägige Rundreise im Februar 2009 – immer noch keine neue Beschäftigung gefunden werden. Durch die für das MS "CAPE FRIO" und MS "CAPE FOX" gewählte Beschäftigungsart im HANSE Containership Pool konnte der Einnahmeausfall jedoch vorerst noch teilweise über den Pool kompensiert werden, so dass die Einkünfte der beiden Schiffe im ersten Quartal immer noch deutlich über den Marktraten lagen.

Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe wird aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feedertonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld erwartet. In der kurzen bis mittleren Frist wird es aus heutiger Sicht in allen Größenklassen schwierig sein, zufriedenstellende Raten zu erzielen. Auch unsere MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" leiden unter den Kaskadeneffekten, die die Beschäftigungsproblematik der großen Schiffseinheiten in das Feedersegment transportiert. Die deutliche Abwärtsdynamik des Jahres 2008 setzte sich auch bis zur Aufstellung dieses Berichtes fort. Für den weiteren Verlauf des Jahres 2009 wird keine spürbare Erholung – jedoch auch keine weitere Verschlechterung – erwartet, wenngleich Prognosen in einem von Unsicherheiten geprägten gesamtwirtschaftlichen Umfeld nahezu unmöglich sind.

Ein leicht positiver Effekt wird in der mittleren Frist dadurch erwartet, dass das Kapazitätswachstum voraussichtlich unter den noch vor wenigen Monaten prognostizierten Zahlen liegen wird (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu sehen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich besteht die Tendenz zur Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung (sog. „slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien aufrecht

zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Einheiten einzusetzen.

Trotz aller grundsätzlich langfristig optimistischen Nachfrageprognosen für die Schifffahrt sind temporäre Überkapazitäten wahrscheinlich. Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Überhänge zyklisch bedingt und somit als vorübergehend einzustufen sind. Somit vertreten auch wir die Prognose einer zyklischen Schwächephase in der Containerschifffahrt, die jedoch durch die Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt sein wird.

Der Containerschiffmarkt wird sich erst wieder nachhaltig erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine erhöhte Nachfrage von Transportkapazitäten sorgt und die bis dato aufliegenden Schiffe wieder Beschäftigung gefunden haben.

Bulkschiffmarkt

Die Frachtenmärkte im Bereich der trockenen Massengutfracht waren im vergangenen Jahr durch eine starke Volatilität geprägt. Nach Höchstständen der Frachtraten zur Mitte des Jahres 2008 kam es im weiteren Verlauf des Jahres 2008 zu dramatischen Einbrüchen der Frachtraten. Im ersten Quartal 2009 kam es nun zu einer Stagnation bzw. leichten Erholung auf niedrigem Niveau. Die aktuellen Rahmenbedingungen im Segment Bulker haben sich auf kurze bis mittlere Frist deutlich verschlechtert, und durch den konjunkturellen Abwärtstrend in den USA und Europa befinden sich auch die Rohstoffpreise in einer starken Korrekturphase. Dennoch sollten die großen Nachfrager in Fernost auch weiterhin für eine Dynamik in den Bulkermärkten sorgen, die jedoch geringer als in der jüngeren Vergangenheit erwartet wird. Der große Druck auf die Raten, der für die mittlere Frist aus dem im historischen Vergleich sehr großen Orderbuch prognostiziert wurde, wird nach einhelliger Meinung deutlich geringer ausfallen, da ein bedeutender Teil der Schiffe aufgrund technischer, finanzieller und / oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder wahrscheinlich nicht gebaut werden wird. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit dem vergangenen Sommer weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, so dass es bereits bei einer Reihe von Werften durch Auftragsstornierungen zu

existenzbedrohenden Liquiditätsengpässen gekommen ist. Nach Meinung der meisten Marktexperten ist der aktuelle Rückgang der Frachtraten im Sog der Finanzkrise jedoch fundamental überzogen.

Für unsere vier Bulker Neubauten wurde der historisch hohe Frachtenmarkt genutzt, um langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abzuschließen. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt und ermöglichen damit eine Entzerrung hinsichtlich der Termine für eine Anschlussbeschäftigung.

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

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Bei der Analyse der Ertragslage des ersten Quartals 2009 im Vergleich mit dem ersten Quartals des Vorjahres ist zu beachten, dass die Flotte in 2009 gewachsen ist. Der MT "MARE BALTIC" wurde im August 2008 übernommen und hat somit im

ersten Quartal 2009 zusätzliche Erträge erwirtschaftet. Die Umsatzerlöse des MT "MARE BALTIC" betragen dabei TEUR 1.232 und der Anteil am Schiffsbetriebsergebnis betrug TEUR 746. Außerdem steuerte das MS „HÖEGH BERLIN“ durch seine Indienstnahme am 5. März 2009 erstmals Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 652 bei.

Ohne diese zusätzlichen Umsatz- und Ergebnisbeiträge des MT "MARE BALTIC" und der MS „HÖEGH BERLIN“ wären die Umsatzerlöse um TEUR 84 gestiegen. Auf USD-Basis wäre bereinigt um die Mengeneffekte ein Umsatzrückgang festzustellen, worin sich der allgemeine Rückgang des Charratenniveaus widerspiegelt.

Bei dem MT "MARE CARIBBEAN" fielen im ersten Quartal 18 Off-Hire-Tage im Rahmen der planmäßigen Klinedocking an.

Da die Schiffsbetriebskosten im Wesentlichen proportional zu den Umsatzerlösen anstiegen, konnte eine Steigerung des Schiffsbetriebsergebnisses um rund 21 % auf TEUR 6.489 erzielt werden.



Nachdem der MT "MARE ATLANTIC" bereits seit dem 31. Dezember 2008 in dem Scorpio Panamax Tanker Pool fährt, wird seit dem 8. Februar 2009 auch der MT "MARE PACIFIC" in diesem Pool eingesetzt.

Das Ergebnis unserer beiden Containerschiffe, dem MS "CAPE FOX" und dem MS "CAPE FRIO", war durch die rückläufigen Charraten auf dem Containerschiffmarkt geprägt. Zudem hat das MS "CAPE FOX" – abgesehen von einer sechstägigen Rundreise im Februar 2009 – noch keine neue Beschäftigung gefunden und erzielt zurzeit Ergebnisse nur über den Poolausgleich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind jeweils angestiegen, da im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Vorjahres in stärkerem Maße Kursgewinne und -verluste angefallen sind.

Die Abschreibungen nahmen mit TEUR 476 auf TEUR 3.300 zu. Neben den Abschreibungen auf die sich gegenüber dem Vergleichszeitraum neu in der Flotte befindlichen MT "MARE BALTIC" (TEUR 384) und dem MS „HÖEGH BERLIN“ (TEUR 274) wirkte sich hier gegenläufig eine im dritten Quartal des Jahres 2008 vorgenommene Änderung bzgl. der Schätzung der Nutzungsdauern von Seeschiffen von 20 Jahren auf 25 Jahre aus.

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.379 sind neben den Zinsen für die Darlehen zur Schiffsfinanzierung auch die Aufwendungen enthalten, die auf die Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 409 zurückzuführen sind. Bei den Zinserträgen von insgesamt TEUR 246 sind Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 131 enthalten.

Vermögenslage

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 378.480 entfallen TEUR 308.735 auf die fahrende Flotte und TEUR 50.532 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 753 im Bereich des Sachanlagevermögens.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 16.232 dar, die sich gegenüber Ende 2008 um TEUR 19.231 verringert haben. Diese Verminderung ist im Wesentlichen durch eine investitionsbedingte Abnahme der flüssigen Mittel sowie den Eingang von zum 31. Dezember 2008 noch offener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen begründet.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. März 2009 auf TEUR 163.931. Gegenüber dem 31. Dezember 2008 bedeutet dieses eine Erhöhung um TEUR 7.698. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf die positive Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 7.035 zurückzuführen. Diese resultiert aus der Entwicklung des USD. Außerdem wirkte sich das Konzernergebnis für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2009 in Höhe von TEUR 663 aus.

Die langfristigen Schulden resultieren im Wesentlichen aus Schiffshypothekendarlehen für die fünf Tanker MT "MARE AMBASSADOR", MT "MARE ACTION", MT "MARE ATLANTIC", MT "MARE PACIFIC", MT "MARE BALTIC" sowie die Containerschiffe MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO". Zudem wurde in 2008 mit der Inanspruchnahme der ersten Darlehenstranche zur Finanzierung der MS "MARE TRANSPORTER" begonnen. Im ersten Quartal 2009 ging jeweils eine weitere Tranche für das MS "MARE TRANSPORTER" sowie das MS "MARE TRADER" zu. Auch für das MS „HÖEGH BERLIN“ erfolgte in 2009 die Auszahlung des Fremdfinanzierungsanteils. Für den MT "MARE CARIBBEAN" wurde Anfang März 2009 ein erster Betrag des Schiffshypothekendarlehens in Höhe von TEUR 6.839 in Anspruch genommen. Insgesamt – nach Abzug der planmäßig erfolgten Tilgungsleistungen – nahmen dadurch die Schulden aus der Schiffsfinanzierung um TEUR 67.788 zu.

Im Zusammenhang mit dem Baufortschritt der Supramax-Bulker wird es zu weiteren Teilzahlungen kommen, für die Fremdkapital aus bestehenden Zusagen in Anspruch genommen wird.

Finanzlage

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

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen geprägt durch den Mittelabfluss für zwei Bauzeitraten der oben genannten Supramax-Bulker und dem Erwerb des MS "HÖEGH BERLIN" in Höhe von insgesamt TEUR 88.991 (TUSD 112.609). Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 67.548 (TUSD 85.693). TEUR 15.930 (TUSD 20.000) sind davon sowohl bei den Investitionen in das Sachanlagevermögen als auch bei den Mittelzuflüssen aus der Finanzierungstätigkeit nicht liquiditätswirksam geflossen, sondern wurden im Zusammenhang mit dem Erwerb des MS „HÖEGH BERLIN“ über einen Seller's Credit verrechnet.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen).

Diesbezüglich verweisen wir auf den Risikobericht. Das Finanzmanagement operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Mitarbeiter

Zum Stichtag 31. März 2009 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über keine Mitarbeiter.

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von EUR 15.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags. Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Nachtragsbericht

Es sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung zwischen dem Ende des ersten Quartals 2009 und dem Datum dieser Berichterstattung eingetreten, die Auswirkungen auf die ersten drei Monate des Jahres 2009 haben könnten.

Chancen und Risiken

Risikobericht

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

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb, dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzgeschäften des Unternehmens.

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die Kontrolle der Bereederer.

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

Bei den Schiffen, die durch langfristige Charterverträge an einen Charterer gebundenen sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen. Diese Prüfung wird in der Regel jährlich wiederholt, sofern nicht Gründe für einen kürzeren Turnus gegeben sind.

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es wurden auch bis zum Stichtag 31. März 2009 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen,



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

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft wird wesentlich durch den wirtschaftlichen Erfolg bestimmt,

den die Schiffskommanditgesellschaften durch den Erwerb und den Betrieb der Investitionsobjekte erzielen, sowie ggf. durch deren Veräußerung.

Eine Risikominderung aus der Vercharterung der Schiffe erfolgt durch den Einsatz unserer Schiffe in Einnahmenpools. Innerhalb dieser Pools erfolgt eine weitere Diversifikation dadurch, dass die Schiffe sowohl in Zeitcharter (Charterverträge über mehrere Monate bis hin zu mehreren Jahren) als auch in Reisecharter (Vercharterung für einzelne Reisen) eingesetzt werden.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der am 27. August übernommene MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Diese Art der Einnahmepoolung zeichnet sich durch eine Mischung aus Zeitcharter- und Spotmarktbeschäftigung aus, die eine Ver-

stetigung der Chartereinnahmen mit sich bringt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht momentan aus 22 modernen Doppel-Hüllen Tankern der Handy-Size Klasse, und wird von der renommierten Scorpio Ship Management S.A.M., Monaco, betrieben. Die Bereederung des MT "MARE BALTIC" wird, wie bei den anderen Schiffen der Marenave-Flotte, von der Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH durchgeführt.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Zeitcharter von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet. Seit dem 31. Dezember 2008 wird der MT "MARE ATLANTIC" und seit dem 8. Februar 2009 der MT "MARE PACIFIC" im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zurzeit eine Flotte von 18 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern. Vertragsreeder aller Marenave-Tanker ist Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist seit Juni 2008 für zwei Jahre +/- 15 Tage an die ST Shipping and Transport PTE Ltd. Singapur verchartert. Der Bereederer ist auch hier Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH.

Auch das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH gemanagt wird.

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe vermindern sich dadurch, dass neben Ankauf und Vercharterung der Schiffe ein Großteil der Schiffsbetriebskosten ebenfalls in der funktionalen Währung USD anfallen und abgerechnet werden. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinanzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen währungskongruent

in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und der Aufsichtsrat als auch die König & Cie. GmbH & Co. KG, mit der ein Service-, Beratungs- und Kooperationsvertrag abgeschlossen wurde, verfügen über ausgezeichnete Erfahrungen sowie Kontakte im Bereich der Schifffahrt. Auch die detaillierte Kenntnis über und der Zugang zu den aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche ist ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG. Dieser Zugang wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbeziehungen einzelner Mitglieder des Managements sowie einzelner Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG vermittelt.

Bestandsgefährdungspotentiale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen nicht vor. Für die Anzahlungen der vier Bulkschiffsneubauten sowie für die im März 2009 bereits getätigte Investition wurden langfristige feste Finanzierungsverträge abgeschlossen.

Chancen der zukünftigen Entwicklung

Chancen der zukünftigen Entwicklung ergeben sich insbesondere aus der langfristig weiter steigenden Nachfrage nach Schiffstonnage, den starken Schwankungen der Charterraten, sowie der Tatsache, dass die Marenave Schifffahrts AG über moderne Schiffe verfügt, die den hohen Anforderungen

der Kunden, insbesondere im Hinblick auf die geltenden Sicherheitsstandards, gerecht werden.

Prognosebericht

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

Weiterhin ist zu beachten, dass selbst bei den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und Kapitalmarktexperten derzeit über den Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für den weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2009 sowie für das Jahr 2010 derzeit nicht für möglich hält. Unser Erfolg wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Containersegmentes anhält und ob sich die Tankermärkte weiterhin so robust gegen die Folgen der konjunkturellen Abkühlung wehren können, wie sie es zumindest bis zum Ende des ersten Quartals 2009 getan haben.

Weitere neu aufzubauende Geschäftsfelder werden im Bereich der Bareboat-Vercharterung (nicht im Geltungsbereich der Tonnagebesteuerung) sowie der Ein- und Vercharterung von Schiffen gesehen, ohne dass an diesen selbst Eigentum erworben wird. Durch den Erwerb des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ im März 2009 wurde mit dem operativen Aufbau des Segmentes Bareboat-Vercharterung begonnen. Aufgrund des sehr opportunistischen Charakters dieser Geschäftsfelder kann der zukünftige Ergebnisbeitrag derzeit nicht geschätzt werden.

Aus den vier am 5. November 2007 von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragenen Schiffsbauverträgen ergeben sich für die unten genannten Neubauten die folgenden voraussichtlichen Ablieferungstermine:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER"	30.12.2009
MS "MARE TRADER"	30.4.2010
MS "MARE TRAVELLER"	31.8.2010
MS "MARE TRACER"	30.12.2010
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Mit Valuta 20. Januar 2009 erfolgte die Zahlung der zweiten Bauzeitenrate für das MS "MARE TRADER" in Höhe von USD 8.286.300,00 und am 24. März 2009 die Zahlung der dritten Bauzeitenrate für das MS "MARE TRANSPORTER" in Höhe von USD 8.286.300,00. Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der bestellten Vierer-Serie werden weitere Anzahlungen für die bestellten Bulkerneubauten zu leisten sein, so dass es in den verbleibenden drei Quartalen des Jahres 2009 zu einem Liquiditätsabfluss in Höhe von USD 56.351.025,00 (und in 2010 in Höhe von USD 44.758.575,00) kommen wird. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen werden.

Aufgrund des großen Interesses der Geschäftsbanken an dem Geschäftsmodell der Marenave sind wir zuversichtlich, auch in Zukunft gemeinsam mit unseren Bankpartnern renditestarke Projekte realisieren zu können.

Solange die abwartende Haltung der Marktteilnehmer eine Rückkehr zu den „normalen“ Güterströmen verhindert, ist im kurzfristigen Bereich eine Erholung der Charraten unwahrscheinlich.

Hamburg, 8. Mai 2009
Marenave Schiffahrts AG, Vorstand



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	1. Quartal 2009	1. Quartal 2008
Umsatzerlöse	10.944.139,21	8.975.915,05
Schiffsbetriebskosten	-4.455.343,03	-3.619.876,04
Schiffsbetriebsergebnis	6.488.796,18	5.356.039,01
Sonstige betriebliche Erträge	542.670,60	61.706,09
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-926.730,31	-579.820,20
Reedereiüberschuss	6.104.736,47	4.837.924,90
Abschreibungen auf Sachanlagen	-3.299.961,25	-2.823.809,56
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	245.747,62	95.504,79
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.378.691,50	-1.915.867,40
Ergebnis vor Ertragsteuern	671.831,34	193.752,73
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.283,72	-49.497,66
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-7.427,00	16.300,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-8.710,72	-33.197,66
Konzernerfolg	663.120,62	160.555,07
Ergebnis je Aktie		
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	4,42	1,07
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	4,42	1,07

Konzerngesamtergebnisrechnung* in EUR

	1. Quartal 2009	1. Quartal 2008
Konzerngewinn	663.120,62	160.555,07
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	7.035.686,66	-9.465.430,01
Konzerngesamtergebnis	7.698.807,28	-9.304.874,94

* Gemäß IAS 1 (revised 2007) erstmals ab 2009 anzuwenden

Konzern-Bilanz

Konzern- Bilanz in EUR

	31.03.2009	31.12.2008
Vermögenswerte		
Langfristige Vermögenswerte		
Sachanlagen	359.267.309,30	265.765.854,39
Ausleihungen	752.825,04	712.428,51
Aktive latente Steuern	2.228.567,00	2.235.994,00
	362.248.701,34	268.714.276,90
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	619.663,38	999.040,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.789.705,78	7.866.334,84
Sonstige finanzielle Forderungen	879.164,29	1.237.403,73
Sonstige Vermögenswerte	1.204.456,23	1.213.095,53
	6.492.989,68	11.315.874,36
Zahlungsmittel	9.738.532,57	24.147.486,90
Bilanzsumme	378.480.223,59	304.177.638,16
Eigenkapital		
Grundkapital/gezeichnetes Kapital	150.050.000,00	150.050.000,00
Rücklagen	-2.045.492,03	-2.045.492,03
Währungsumrechnungsdifferenzen	-370.247,43	-7.405.934,09
Konzernbilanzergebnis (kum.)	16.297.054,52	15.633.933,90
	163.931.315,06	156.232.507,78
Schulden		
Langfristige Schulden		
Schiffshypothekendarlehen	193.836.071,08	130.453.818,93
Derivate	1.124.588,60	996.202,55
Kapitalanteile im Fremdbesitz	164.000,00	164.000,00
	195.124.659,68	131.614.021,48
Kurzfristige Schulden		
Schiffshypothekendarlehen	15.175.226,14	10.769.686,75
Derivate	2.035.572,94	1.759.739,86
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.370.495,63	2.572.739,94
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	173.612,00	276.590,50
Sonstige Verbindlichkeiten	669.342,14	952.351,85
	19.424.248,85	16.331.108,90
Summe Schulden	214.548.908,53	147.945.130,38
Bilanzsumme	378.480.223,59	304.177.638,16

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	1. Quartal 2009	1. Quartal 2008
Konzernerfolg	663	161
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	8.683	3.008
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-88.991	-26.330
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	63.791	24.512
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-16.517	1.190
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	2.108	-705
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	24.148	9.339
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	9.739	9.824
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende der Periode		
+ Zahlungsmittel	9.739	9.833
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten	0	-9
= Finanzmittelfonds	9.739	9.824

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

Konzern- Eigenkapitalentwicklung in EUR

	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Währungs- umrechnungs- differenzen	Konzern- bilanz- ergebnis	Summe
Stand 1. Januar 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-15.944.934,25	5.812.518,68	137.394.757,57
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-9.465.430,01	160.555,07	-9.304.874,94
Stand 31. März 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-25.410.364,26	5.973.073,75	128.089.882,63
Stand 1. Januar 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-7.405.934,09	15.633.933,90	156.232.507,78
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	7.035.686,66	663.120,62	7.698.807,28
Stand 31. März 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-370.247,43	16.297.054,52	163.931.315,06

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2009
Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg

Ansprechpartner

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

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

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY
ISIN DE000A0H1GY2

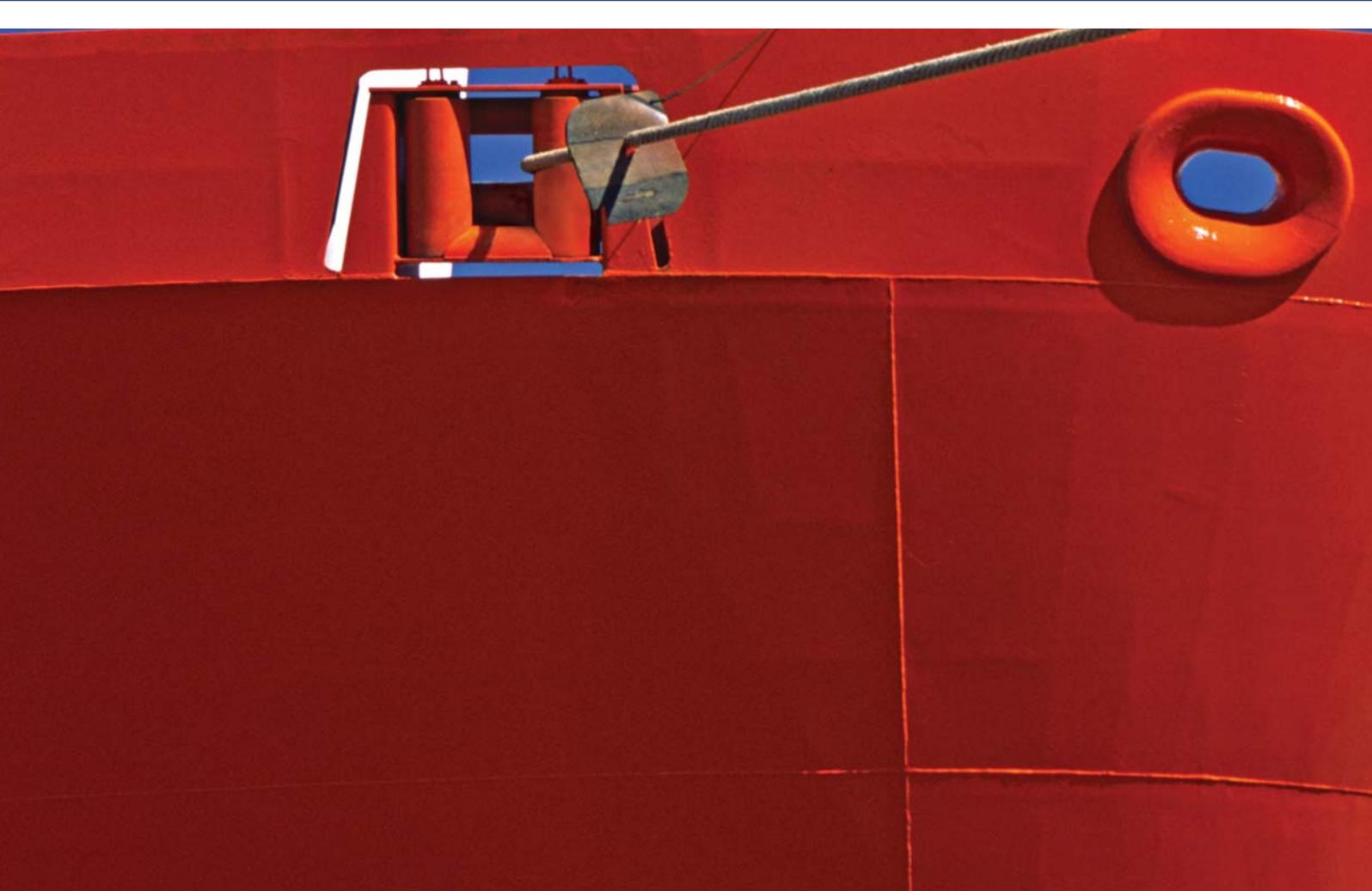
Bildnachweis

Foto-Dock.com, Höegh Autoliners, Panthermedia

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: Mai 2009



Marenave Schiffahrts AG | Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | www.marenave.com | info@marenave.com