



Q1 | 2014

KONZERNZWISCHENBERICHT

HAPAG-LLOYD AG

1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2014



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT Q1 2014

		1.1. – 31.3. 2014	1.1. – 31.3. 2013	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN				
Schiffe ¹⁾ insgesamt		153	149	+4
Kapazität der Schiffe ¹⁾ insgesamt	TTEU	749	712	+37
Container ¹⁾ insgesamt	TTEU	1.086	1.034	+52
Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt)	USD/t	595	627	-32
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.422	1.546	-124
Transportmenge	TTEU	1.399	1.326	+73
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.554	1.652	-98
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.404	1.490	-86
EBITDA	Mio. EUR	2,9	24,0	-21,1
EBIT	Mio. EUR	-80,6	-58,9	-21,7
EBIT bereinigt	Mio. EUR	-63,2	-53,2	-10,0
Konzernergebnis	Mio. EUR	-119,1	-93,6	-25,5
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	64,4	-24,3	+88,7
RENDITEKENNZAHLEN				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	0,2	1,5	-1,3 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	-5,2	-3,6	-1,6 ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	-4,1	-3,2	-0,9 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.924	6.950 ²⁾	-26
Eigenkapital	Mio. EUR	2.777	2.915 ²⁾	-138
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	40,1	41,9 ²⁾	-1,8 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	4.147	4.035 ²⁾	+112
FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ				
Finanzschulden	Mio. EUR	2.978	2.935 ²⁾	+43
Liquide Mittel	Mio. EUR	466	465 ²⁾	+1
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	2.511	2.470 ²⁾	+41
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	90,4	84,7 ²⁾	+5,7 ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 31. MÄRZ				
Mitarbeiter auf See		1.380	1.314	+66
Mitarbeiter an Land		5.636	5.626	+10
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		7.016	6.940	+76

¹⁾ Stichtag 31.3.

²⁾ Stichtag 31.12.2013

Disclaimer: Der vorliegende Geschäftsbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfeldes können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichtes anzupassen.

Der vorliegende Bericht wurde am 13. Mai 2014 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
7	Konzernzwischenlagebericht
7	Grundlagen des Konzerns
7	Konzernstruktur und Aktionärskreis
8	Geschäftstätigkeit
9	Konzern-Ziele und -Strategie
10	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
10	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
12	Wirtschaftsbericht
12	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
13	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
15	Ertragslage des Konzerns
19	Finanzlage des Konzerns
21	Vermögenslage des Konzerns
22	Nachtragsbericht
23	Risiko- und Chancenbericht
24	Prognosebericht
26	Konzernzwischenabschluss
26	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
27	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
28	Konzernbilanz
30	Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung
31	Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung
32	Verkürzter Konzernanhang
32	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
37	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
37	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
41	Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung
42	Sonstige Erläuterungen
44	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
46	Finanzkalender, Impressum

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Leichte Kursgewinne an den europäischen Börsen

Vor allem die europäischen Börsen profitierten im ersten Quartal 2014 von einem verbesserten Konjunkturausblick für die Euro-Zone. Der EURO STOXX 50 erreichte trotz der politischen Krise in Osteuropa ein neues Sechs-Jahres-Hoch. Angesichts steigender Zahlungsausfälle chinesischer Unternehmen und eines verhaltenen Jahresauftakts der chinesischen Wirtschaft konnten die asiatischen Börsen das zum Jahresende 2013 erreichte hohe Kursniveau hingegen nicht behaupten.

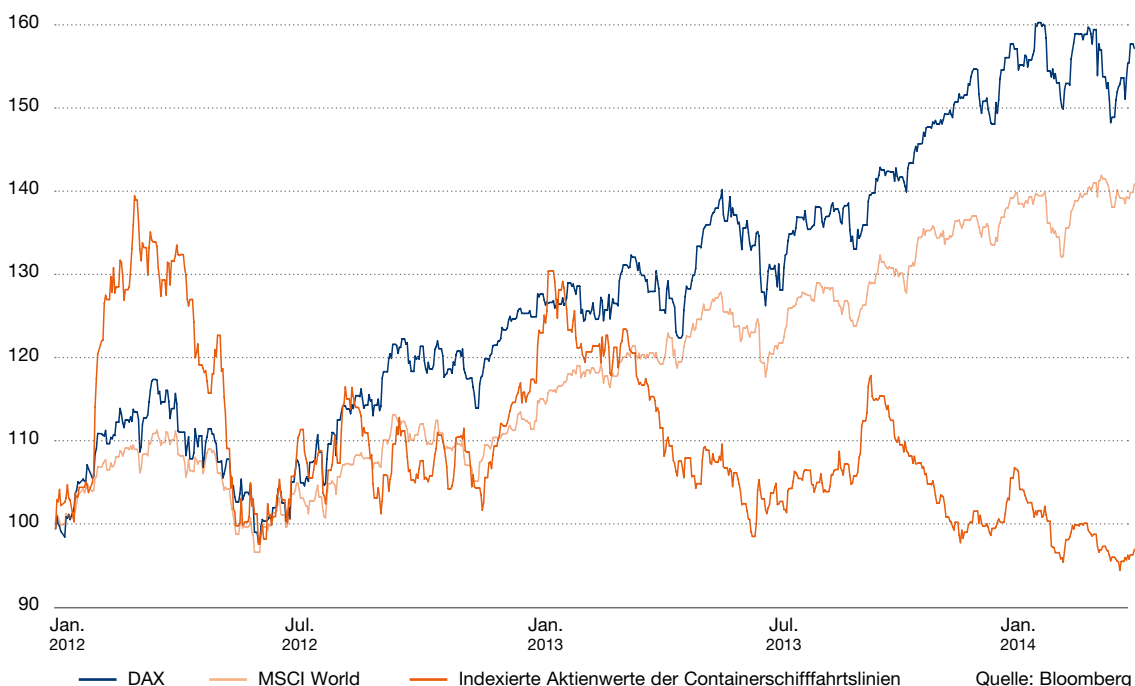
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes*	31.3.2014	31.12.2013	31.3.2013	Veränderung (31.3.) 2014 vs. 2013
Dow Jones Industrial	16.458	16.577	14.579	+12,9 %
MSCI World	1.674	1.661	1.435	+16,7 %
EuroStoxx 50	3.162	3.109	2.624	+20,5 %
DAX Index	9.556	9.552	7.795	+22,6 %
Nikkei 225	14.828	16.291	12.398	+19,6 %

Quelle: Bloomberg; *jeweils letzter Handelstag

Aufgrund des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten verzeichneten die börsennotierten Containerlinienreedereien im ersten Quartal 2014 weiterhin nur eine unterdurchschnittliche Kursentwicklung.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2012 – März 2014)



Emissionsvolumen auf hohem Niveau

Für hoch verzinsliche Unternehmensanleihen bestand bei institutionellen und privaten Anlegern weiterhin ein reges Interesse. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen im ersten Quartal 2014 auf 25,0 Mrd. EUR, nachdem Unternehmen im ersten Quartal 2013 Anleihen in einem Volumen von 25,7 Mrd. EUR emittierten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. März 2014 mit 105,20 Prozent (EUR-Anleihe 2015) und 107,04 Prozent (EUR-Anleihe 2018) bzw. 107,00 Prozent (USD-Anleihe 2017).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 31. März 2014 rd. 40 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 90 Prozent vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. März 2014 auf rd. 7 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden erwartungsgemäß auch zum 31. März 2014 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 14. April 2014 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“). Am 17. April 2014 veröffentlichte die Ratingagentur Moody's ein unverändertes B2-Rating mit „Negative Outlook“.

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs am 31.3.2014
EUR-Anleihe 2015	EUR 280 Mio.**	15.10.2015	9,00 %	99,50 %	105,20 %
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.***	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	107,04 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	107,00 %

Kursdaten: Bloomberg; *vorzeitig kündbar; **ausstehendes Volumen nach Teilrückzahlung von 200 Mio. EUR im November 2013; ***Aufstockung in Höhe von 150 Mio. EUR zu 101,75 %.

Offene und transparente Kommunikation

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. In den ersten drei Monaten 2014 nahm Hapag-Lloyd an der folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenz teil:

Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
14. Januar	London	10 th Annual High Yield & Leveraged Finance Conference	BNP Paribas

Zudem wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Einzelgespräche geführt.

Die veröffentlichten Unternehmensberichte befinden sich auf der Investor-Relations-Webseite von Hapag-Lloyd – www.hapag-lloyd.de/de/investor_relations/reports.html

Eine detaillierte Darstellung der Anleihedaten befindet sich auf www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/bonds.html

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (31. März 2014) 47 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie vier At-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG. Zu den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehört eine Beteiligung an einem Containerterminal in Hamburg.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren zum 31. März 2014:

Anteile in %	2014
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	36,9 %
Kühne Maritime GmbH	28,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	22,0 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	5,3 %
HSH Nordbank AG	2,9 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	2,9 %
HanseMercur Versicherungsgruppe	1,8 %
Gesamt	100,0 %

Veränderung im Hapag-Lloyd Vorstand

Herr Rolf Habben Jansen hat mit Wirkung zum 1. April 2014 seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Hapag-Lloyd AG aufgenommen und wird zum 1. Juli 2014 den Vorsitz des Vorstandes übernehmen.

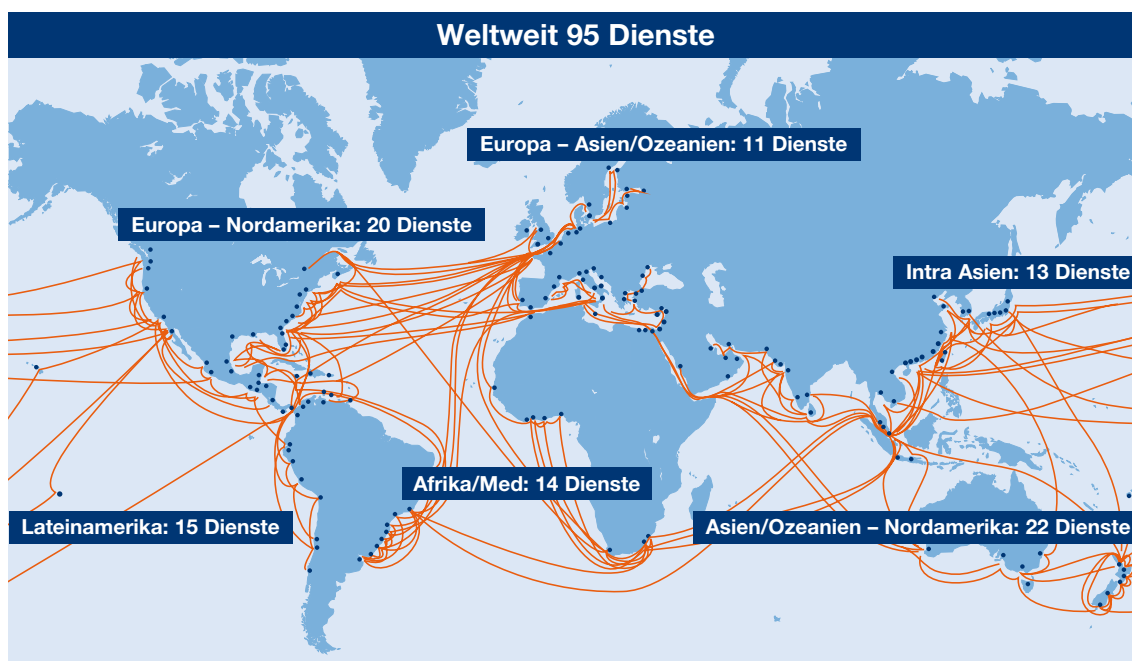
Zusammenschluss mit Compañía Sud Americana de Vapores

Die Hapag-Lloyd AG und Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) haben am 16. April 2014 ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden erfolgt die Einbringung des Containergeschäftes von CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von Anteilen. CSAV wird dadurch zunächst mit 30 Prozent an Hapag-Lloyd beteiligt. Nach dem Vollzug der Transaktion ist eine Barkapitalerhöhung beschlossen, durch die der Anteil von CSAV an Hapag-Lloyd auf 34 Prozent ansteigen wird.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See, umfasst aber auch das Angebot des Transports von Haus zu Haus.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 153 Containerschiffen (31. März 2014). Der Konzern verfügt derzeit über 340 Vertriebsstellen in 113 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 95 Diensten weltweit. Im ersten Quartal 2014 betreute Hapag-Lloyd global rd. 12.200 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie zum Beispiel den Erwerb sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Damit ist die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften der US-Dollar. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögens-

werte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst.

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight April 2014) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2014 um 4,3 Prozent auf rd. 128 Mio. TEU ansteigen und in 2015 um weitere 5,3 Prozent zunehmen.

Hapag-Lloyd fokussiert die interne Steuerung des operativen Geschäftes auf das bereinigte EBIT – das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (als zentrale Steuerungsgröße). Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Mithilfe dieser Kennzahl wird die Strategie des langfristig profitablen Wachstums im operativen Geschäft umgesetzt. Zusätzlich zum operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) wird das Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) als wichtige Messgröße herangezogen. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cash-Flows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von rd. 54 Prozent – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2014 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2014 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 535,1 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 533,8 Mio. EUR). Gemäß der Finanzstrategie wurden die getätigten und geplanten Investitionen in Schiffe und Container bereits vor Bestellung durch entsprechende Finanzierungszusagen abgesichert.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb stellte Hapag-Lloyd bis Ende April 2014 insgesamt zehn neue große Containerschiffe – sogenannte Very-Large-Container-Vessels – mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von ca. 13.200 TEU in Dienst.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT (bereinigt), das Transportvolumen und die Frachtrate. Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren im ersten Quartal 2014 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

Darüber hinaus hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erreichung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das angestrebte profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

Effiziente Flotte

Zum 31. März 2014 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 153 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert sind und ein gültiges ISSC(ISPS)-Zeugnis besitzen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug 748.775 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 674.768 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.085.783 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	31.3.2014	31.12.2013	31.3.2013
Anzahl der Schiffe	153	151	149
davon			
Eigene Schiffe	59	57	61
Geleaste Schiffe	6	7	7
Gecharterte Schiffe	88	87	81
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	749	729	712
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.086	1.072	1.034
Anzahl Dienste	95	97	90

Bis zum 31. März 2014 hat Hapag-Lloyd insgesamt acht Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von ca. 13.200 TEU übernommen. Zwei weitere Schiffe, die „Ludwigshafen Express“ und die „Ulsan Express“, wurden im April 2014 in Dienst gestellt.

Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement

Die Emissionsvorschriften der International Maritime Organization (IMO), des US-Bundesstaates Kalifornien sowie der EU sehen eine deutliche weitere Reduzierung der Emissionswerte vor. Der gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von besonders schwefelarmen Treibstoffen gilt bereits ab Januar 2014 für die Küstengebiete von Kalifornien. Ebenfalls von Januar 2014 an ist der Landstromanschluss in Kalifornien Vorschrift für einen bestimmten Anteil aller Schiffsanläufe einer Reederei. Von den Hapag-Lloyd Schiffen sind bereits die „Dallas Express“- und „Kobe Express“-Klasse mit Landstromanschlüssen ausgerüstet. Die von Hapag-Lloyd eingesetzten Charterschiffe werden ebenfalls den Vorgaben gemäß zeitnah umgerüstet.

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte wird durch die im April 2014 abgeschlossene Indienststellung von insgesamt zehn Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse weiter verbessert. Die zehn Einheiten der „Hamburg Express“-Klasse erreichen dank innovativer Technologie an Bord besonders niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte. Bereits in den vergangenen vier Jahren wurde der Bunkerverbrauch pro Slot, d. h. Containerstellplatz, deutlich gesenkt.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein globales Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2014 wurden Transportaufträge für rd. 12.200 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 12.400) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 31. März 2014 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 7.016 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich gegenüber dem 31. März 2013 um 76 Personen. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. März 2014 rund 77 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	31.3.2014	31.12.2013	31.3.2013
Seebereich	1.298	1.254	1.232
Landbereich	5.549	5.553	5.537
Auszubildende	169	194	171
Gesamt	7.016	7.001	6.940

Zum 31. März 2014 waren im Seebereich 1.298 (31. März 2013: 1.232) Personen beschäftigt. Die Steigerung im Seebereich wurde durch Veränderungen in der Flottenstruktur bewirkt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich blieb im gleichen Zeitraum mit 5.549 nahezu unverändert. Zum 31. März 2014 beschäftigte Hapag-Lloyd 169 Auszubildende.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) stieg von 6.808 (31.3.2013) auf 6.873 (+65 FTE).

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mehr als 70 Prozent der weltweit transportierten Güter werden mit Schiffen befördert. Dabei haben Containerschiffe einen erheblichen Anteil an der Bewältigung des globalen Transportaufkommens. Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung.

Nach Ansicht der Konjunkturoxperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) haben sich die Wachstumsperspektiven für Europa und die USA in den letzten Monaten weiter verfestigt. Die Wachstumsaussichten für die Entwicklungs- und Schwellenländer wurden hingegen erneut leicht nach unten revidiert. Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2014) für 2014 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,6 Prozent (2013: 3,0 Prozent) und für 2015 eine weitere Beschleunigung des globalen Wachstums auf 3,9 Prozent.

Trotz einer abgeschwächten Wachstumsdynamik in den aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas übertrifft das dortige Wirtschaftswachstum auch in 2014 und 2015 die Zuwachsraten in den etablierten Industrienationen deutlich. Die konjunkturellen Nachwirkungen der Schuldenkrise in der Euro-Zone, die gegen Russland verhängten Sanktionen und die Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern sind derzeit die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2014.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,3 Prozent zunehmen und in 2015 um 5,3 Prozent ansteigen.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

%	2012	2013	2014e	2015e
Wachstum Weltwirtschaft	3,2	3,0	3,6	3,9
Industrienationen	1,4	1,3	2,2	2,3
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,0	4,7	4,9	5,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	2,8	3,0	4,3	5,3

Quelle: IWF April 2014

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der zu erwartenden mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen.

Das Wachstum des globalen Containertransportaufkommens dürfte sich in 2014 deutlich beschleunigen. Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet in seiner aktuellen Prognose einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 4,3 Prozent auf 128 Mio. TEU. Der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens könnte im kommenden Jahr 5,3 Prozent erreichen. Somit dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2014 und 2015 etwa gleichgerichtet mit dem prognostizierten Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2014 bis 2018 wird mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von 5,3 Prozent gerechnet.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal Februar 2014) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 18,3 Mio. TEU (Jahresbeginn 2014) dürfte die Angebotskapazität in 2014 um insgesamt 1,2 Mio. TEU und in 2015 um 1,1 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit rd. 20 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität auf dem niedrigsten Stand seit dem vierten Quartal 2002 und weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 Prozent.

EINFLUSSFAKTOREN DER KAPAZITÄTSENTWICKLUNG

Mio. TEU	2011	2012	2013	2014e	2015e
Geplante Auslieferungen	1,5	1,7	2,1	1,9	1,7
Verschobene Auslieferungen	0,1	0,6	0,7	0,2	0,2
Verschrottungen	0,1	0,3	0,5	0,5	0,4
Tatsächlicher Kapazitätswachstum	1,3	0,8	0,9	1,2	1,1

Quelle: MDS Transmodal, Drewry Maritime Research

Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund von Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und des „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Clarksons Shipping Intelligence Network (März 2014) dürfte die Verschrottung von Containerschiffen im laufenden Jahr auf rd. 0,5 Mio. TEU ansteigen und auch im nächsten Jahr in etwa auf diesem hohen Niveau verbleiben.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. Belastungen für die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich vor allem aus dem weiter hohen Niveau der Energiekosten. Seit Jahresbeginn 2009 hat sich der Bunkerpreis mehr als verdreifacht. Angesichts des bestehenden Wettbewerbsdrucks konnten notwendige Erhöhungen der Frachtraten nur in begrenztem Umfang vorgenommen werden. Auch in 2014 dürften die Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten weiter zum Teil starke Schwankungen verzeichnen.

Der anhaltende Druck auf die Frachtraten resultiert auch aus einem vergleichsweise niedrigen Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Mit rd. 637.000 TEU (Alphaliner März 2014) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende März 2014 rd. 3,6 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte und lagen erheblich unter dem Stand des ersten Quartals 2013 in Höhe von 830.000 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2014 waren maßgeblich durch den anhaltend intensiven Wettbewerb und den damit einhergehenden Verfall der Frachtraten sowie durch negative Währungseffekte geprägt.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Umsatzerlöse	1.554,0	1.651,9
Sonstige betriebliche Erträge	12,5	13,6
Transportaufwendungen	1.403,5	1.489,6
Personalaufwendungen	96,7	93,6
Abschreibungen	83,5	82,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	68,8	71,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-86,0	-72,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,7	7,4
Übriges Finanzergebnis	-2,3	5,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-80,6	-58,9
Zinsergebnis	-37,6	-34,1
Ertragsteuern	0,9	0,6
Konzernergebnis	-119,1	-93,6
EBITDA	2,9	24,0
EBITDA-Marge (%)	0,2	1,5
EBIT bereinigt	-63,2	-53,2
EBIT-Marge bereinigt (%)	-4,1	-3,2
EBIT	-80,6	-58,9
EBIT-Marge (%)	-5,2	-3,6

Die deutlich hinter den Erwartungen zurückliegende Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate und ein im Vergleich zum Euro schwacher US-Dollar wirkten sich belastend auf die Ertragslage des Konzerns aus und konnten nur teilweise durch ein Wachstum der Transportmenge kompensiert werden. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,37 USD/EUR deutlich schwächer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,32 USD/EUR). Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbsdrucks auf allen Fahrtgebieten konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht umgesetzt werden. Die durchschnittliche Frachtrate blieb mit 1.422 USD/TEU um 8,0 Prozent unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1.546 USD/TEU).

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET		
USD/TEU	Q1 2014	Q1 2013
Atlantik	1.622	1.687
Fernost	1.173	1.307
Lateinamerika	1.352	1.444
Transpazifik	1.693	1.891
Australasien	1.149	1.265
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.422	1.546

Positiv entwickelte sich die Transportmenge. Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten und des weiteren Ausbaus des Servicenetzwerkes konnte Hapag-Lloyd im ersten Quartal 2014 die Transportmenge um 5,5 Prozent auf 1.399 TTEU (Vorjahreszeitraum: 1.326 TTEU) erhöhen. Im Betrachtungszeitraum konnte dabei in fast allen Fahrtgebieten die Transportmenge gesteigert werden.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET		
TTEU	Q1 2014	Q1 2013
Atlantik	304	296
Fernost	340	307
Lateinamerika	295	271
Transpazifik	313	298
Australasien	147	154
Gesamt	1.399	1.326

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2014 entwickelten sich die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum rückläufig. Sie verminderten sich um 5,9 Prozent auf 1.554,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.651,9 Mio. EUR). Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzrückgang lediglich 2,3 Prozent und lag damit nur leicht unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET		
Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Atlantik	360,2	377,7
Fernost	290,8	303,8
Lateinamerika	291,2	296,8
Transpazifik	386,4	426,6
Australasien	122,9	147,4
Übrige	102,5	99,6
Gesamt	1.554,0	1.651,9

Die Transportaufwendungen reduzierten sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2014 um 86,1 Mio. EUR auf 1.403,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.489,6 Mio. EUR). Dies entspricht einem Rückgang von rd. 6 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren einerseits die um 32,7 Mio. EUR (-8,9 Prozent) auf 333,2 Mio. EUR gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Dieser Rückgang resultierte aus den um 5,1 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen, denen Aufwendungen aus Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Im ersten Quartal 2014 lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 595 USD je Tonne um 32 USD unter dem Wert des entsprechenden Vorjahresquartals (627 USD je Tonne). Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gesunken und lagen trotz einer gestiegenen Transportmenge um 4,8 Prozent unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Ursächlich hierfür war neben Kosteneinsparungen unter anderem der im Vergleich zur Vorperiode geringere Einsatz von Charterschiffen aufgrund von Neuzugängen eigener Schiffe innerhalb der letzten zwölf Monate.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN		
Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	333,2	365,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.070,3	1.123,7
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	473,0	464,6
Charter-, Leasing- und Containermieten	147,5	174,2
Containertransportkosten	415,9	448,1
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	33,9	36,8
Transportaufwendungen	1.403,5	1.489,6

Die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen lagen nahezu auf dem Niveau des Vorjahresquartals. Im ersten Quartal 2014 führten die wechselkursbedingten Aufwendungen und Erträge im Saldo zu einer Kursbelastung von 2,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,8 Mio. EUR).

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von –2,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,8 Mio. EUR) beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen.

In der Berichtsperiode lag das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit –80,6 Mio. EUR unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (–58,9 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,0 Mio. EUR).

EBIT-MARGE		
Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Umsatz	1.554,0	1.651,9
EBIT	–80,6	–58,9
Kaufpreisallokation	7,2	5,7
Projektkosten	10,2	0,0
EBIT bereinigt	–63,2	–53,2
EBITDA	2,9	24,0
EBIT-Marge	–5,2	–3,6
EBIT-Marge bereinigt	–4,1	–3,2
EBITDA-Marge	0,2	1,5

Das für die interne Steuerung maßgebende um Sondereffekte bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) betrug –63,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –53,2 Mio. EUR).

In den ersten drei Monaten 2014 betrug das Konzernergebnis –119,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –93,6 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG		
Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	64,4	-24,3
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-73,8	-172,4
Free Cash-Flow	-9,4	-196,7
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	11,9	61,4
Veränderung des Finanzmittelbestandes	2,5	-135,3

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2014 konnte ein positiver operativer Cash-Flow in Höhe von 64,4 Mio. EUR erwirtschaftet werden (Vorjahreszeitraum: -24,3 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres auf 73,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 172,4 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffsneubauten.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelzufluss in Höhe von 11,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 61,4 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 159,1 Mio. EUR standen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 147,2 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen weitere Auszahlungen für Schiffs- und Containerfinanzierungen.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Bestand am Anfang der Periode	464,8	560,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	-1,1	11,5
Zahlungswirksame Veränderungen	2,5	-135,3
Bestand am Ende der Periode	466,2	437,0

Insgesamt ergab sich für die ersten drei Monate 2014 ein Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 2,5 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand von 466,2 Mio. EUR (Vorjahr: 437,0 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bis heute nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95,0 Mio. USD (68,9 Mio. EUR) unverändert fort.

Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2014 gegenüber dem Jahresende 2013 von 2.470,2 Mio. EUR auf 2.511,4 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere getätigte Schiffs- und Containerfinanzierungen.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	466,2	464,8
Finanzschulden	2.977,6	2.935,0
Nettoverschuldung	2.511,4	2.470,2
Verschuldungsgrad (%)	90,4	84,7
Frei verfügbare Kreditlinien	68,9	69,0
Eigenkapitalquote (%)	40,1	41,9

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KONZERNBILANZ		
Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.664,2	5.689,7
davon Anlagevermögen	5.566,9	5.594,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.259,8	1.260,1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	466,2	464,8
Bilanzsumme	6.924,0	6.949,8
Passiva		
Eigenkapital	2.776,9	2.915,1
Fremdkapital	4.147,1	4.034,7
davon langfristige Schulden	2.714,1	2.657,1
davon kurzfristige Schulden	1.433,0	1.377,6
davon Finanzschulden	2.977,6	2.935,0
davon langfristige Finanzschulden	2.509,3	2.460,1
davon kurzfristige Finanzschulden	468,3	474,9
Bilanzsumme	6.924,0	6.949,8
Anlagendeckungsgrad I (%)	49,9	52,1
Anlagendeckungsgrad II (%)	98,6	99,6
Liquiditätsgrad I (%)	32,5	33,7
Nettoverschuldung	2.511,4	2.470,2
Eigenkapitalquote (%)	40,1	41,9

Zum 31. März 2014 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 6.924,0 Mio. EUR und lag um 25,8 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2013. Die Veränderung resultierte aus der Verminderung der langfristigen Vermögenswerte um 25,5 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte nahezu unverändert blieben.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte verminderten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 27,8 Mio. EUR auf 5.566,9 Mio. EUR. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 83,5 Mio. EUR sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 11,5 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich Investitionen in Höhe von 59,7 Mio. EUR aus, die insbesondere Schiffsneubauten betrafen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 466,2 Mio. EUR erhöhte sich mit 1,4 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2013 nur unwesentlich.

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 138,2 Mio. EUR auf 2.776,9 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis in Höhe von 119,1 Mio. EUR zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März 2014 rd. 40 Prozent (31. Dezember 2013: rd. 42 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Jahresabschluss 2013 um 112,4 Mio. EUR auf 4.147,1 Mio. EUR gestiegen. Die kurzfristigen und langfristigen Schulden trugen gleichermaßen zu diesem Anstieg bei. Ursächlich für den Anstieg war insbesondere die Erhöhung der langfristigen Finanzschulden aufgrund weiterer Auszahlungen von Darlehen für Schiffsneubauten in Höhe von 86,9 Mio. EUR sowie Finanzierungsvereinbarungen für neue und gebrauchte Container in Höhe von 53,1 Mio. EUR, denen Tilgungen in Höhe von 115,3 Mio. EUR gegenüberstanden. Der Anstieg der kurzfristigen Schulden resultierte insbesondere aus einem abrechnungsbedingten Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang.

NACHTRAGSBERICHT

Herr Dr. Jürgen Weber, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG, wird im zweiten Halbjahr 2014 den Vorsitz des Aufsichtsrates von Hapag-Lloyd an Herrn Michael Behrendt übergeben, der per 30. Juni 2014 als Vorsitzender des Vorstandes von Hapag-Lloyd ausscheidet. Entsprechende Beschlüsse sollen auf einer noch abzuhaltenden Hauptversammlung gefasst werden.

Zwei weitere Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse, die „Ludwigshafen Express“ und die „Ulsan Express“, wurden im April 2014 in Dienst gestellt.

Die US-amerikanische Federal Maritime Commission hat am 4. April 2014 die Ausweitung der G6 Alliance auf alle Ost-West-Fahrtgebiete genehmigt. Seit Anfang Mai 2014 erfolgt die sukzessive Einführung der neuen Produkte im Fahrtgebiet Transpazifik zwischen Asien und Nordamerika-Westküste sowie auf dem Atlantik.

Die Hapag-Lloyd AG und Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) haben am 16. April 2014 ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden erfolgt die Einbringung des Containergeschäftes von CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von Anteilen. CSAV wird dadurch zunächst mit 30 Prozent an Hapag-Lloyd beteiligt. Nach dem Vollzug der Transaktion ist eine Barkapitalerhöhung beschlossen, durch die der Anteil von CSAV an Hapag-Lloyd auf 34 Prozent ansteigen wird.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2013. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden. Aufgrund des anhaltend intensiven Wettbewerbs blieb die durchschnittliche Frachtrate im ersten Quartal hinter den Erwartungen zurück. Das Risiko eines Rückgangs der durchschnittlichen Frachtrate im Gesamtjahr 2014 wird deshalb im Vergleich zur Einschätzung dieses Risikos zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichts 2013 als höher eingeschätzt. Weitere Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 14. April 2014 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“). Am 17. April 2014 veröffentlichte die Ratingagentur Moody's ein unverändertes B2-Rating mit „Negative Outlook“.

Wie bereits im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2013 beschrieben, könnte eine Herabstufung des Ratings der Hapag-Lloyd AG und der begebenen Anleihen möglicherweise zu ungünstigeren Bedingungen bei der Aufnahme neuer Finanzmittel führen und den Kurs sowie die Handelbarkeit der Titel beeinträchtigen.

PROGNOSEBERICHT

Grundsätzlich haben die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2013 hinsichtlich der mittelfristigen Wachstumsperspektiven in der Containerschifffahrt weiterhin Gültigkeit. Mit der erwarteten mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen.

Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2014) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,6 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2014 deutlich stärker als im Vorjahr (+3,0 Prozent) wachsen.

Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen soll nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,3 Prozent (2013: +3,0 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight (April 2014) erwartet für 2014 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,3 Prozent (2013: +2,3 Prozent) auf rd. 128 Mio. TEU. Das globale Wachstum der Containertransporte ist die Basis für den geplanten Anstieg der Transportmenge von Hapag-Lloyd.

Auch in 2014 dürfte das Kapazitätswachstum der Weltcontainerschiffsflotte insbesondere durch die Indienstellung sehr großer Containerschiffe in den asienbezogenen Verkehren stärker als die Nachfrage nach Containertransportleistungen ausfallen. So rechnen die Branchenexperten von MDS Transmodal für das laufende Jahr mit einer Zunahme der Transportkapazitäten um rd. 7 Prozent auf rd. 19,5 Mio. TEU. Das weitere Kapazitätswachstum sowie der derzeit relativ niedrige Stand der „beschäftigungslosen Flotte“ könnten auch in 2014 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren.

Ausgehend von den erwarteten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet Hapag-Lloyd eine moderate Erhöhung des Transportvolumens in 2014. Aufgrund des anhaltend intensiven Wettbewerbs blieb die durchschnittliche Frachtrate im ersten Quartal hinter den Erwartungen zurück. Für das Gesamtjahr 2014 wird eine leichte Verbesserung der durchschnittlichen Frachtrate angestrebt.

Im Geschäftsjahr 2014 plant Hapag-Lloyd unter Berücksichtigung eines unverändert schwierigen Branchenumfeldes einen deutlichen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) im Vergleich zum Vorjahr.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2014

Wachstum Weltwirtschaft	+3,6 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+4,3 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+4,3 %
Transportmenge Hapag-Lloyd	moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd	leicht steigend
Operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	deutlich steigend

Aufgrund der großen Bedeutung der Ergebnisentwicklung im dritten Quartal ist eine Konkretisierung der Prognose erst nach dem Vorliegen hinreichender Erkenntnisse über den Verlauf – vor allem über die Entwicklung der Frachtraten – der „Peak-Season“ möglich.

Zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs hat Hapag-Lloyd frühzeitig entsprechende Finanzierungsverträge abgeschlossen. Die Investitionen in Schiffsneubauten, die im April 2014 mit der Indienststellung zweier weiterer Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse abgeschlossen wurden, sind alle durch langfristige Kreditverträge finanziert und dürften zu einem weiteren Anstieg der Nettoverschuldung führen. Insgesamt erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2014 unverändert eine adäquate Liquiditätssituation.

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichtes im Geschäftsbericht 2013 (Seite 91 ff) dargestellt. Die maßgeblichen Risiken sind insbesondere eine erneute mögliche Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau vom Jahresende 2013 sowie ein weiterer deutlicher Rückgang der Frachtraten. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2014 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2014

Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Umsatzerlöse	1.554,0	1.651,9
Sonstige betriebliche Erträge	12,5	13,6
Transportaufwendungen	1.403,5	1.489,6
Personalaufwendungen	96,7	93,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	83,5	82,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	68,8	71,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-86,0	-72,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,7	7,4
Übriges Finanzergebnis	-2,3	5,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-80,6	-58,9
Zinserträge	1,5	1,6
Zinsaufwendungen	39,1	35,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	-118,2	-93,0
Ertragsteuern	0,9	0,6
Konzernergebnis	-119,1	-93,6
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-119,3	-93,8
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,2

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2014**

Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Konzernergebnis	-119,1	-93,6
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	-9,6	-
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-9,6	-
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-9,6	-
Steuereffekt	-	-
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	-9,5	68,5
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-4,5	-9,8
Zuführungen zum kumulierten übrigen Eigenkapital	19,0	-1,3
Entnahmen aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital	-23,5	-8,5
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-5,0	78,3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-19,1	68,5
Gesamtergebnis	-138,2	-25,1
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-138,4	-25,3
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,2	0,2

KONZERNBILANZ

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 31. MÄRZ 2014		
Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	663,1	664,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	512,4	529,7
Sachanlagen	4.050,9	4.067,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	340,5	332,8
Sonstige Forderungen	7,5	7,9
Derivative Finanzinstrumente	77,0	74,5
Aktive latente Ertragsteuern	12,8	12,6
Langfristige Vermögenswerte	5.664,2	5.689,7
Vorräte	172,4	168,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	488,0	473,3
Sonstige Forderungen	96,0	106,8
Derivative Finanzinstrumente	15,2	25,1
Ertragsteuerforderungen	22,0	21,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	466,2	464,8
Kurzfristige Vermögenswerte	1.259,8	1.260,1
Summe Aktiva	6.924,0	6.949,8

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 31. MÄRZ 2014		
Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	66,1	66,1
Kapitalrücklagen	935,3	935,3
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	1.926,5	2.045,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-153,9	-134,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2.774,0	2.912,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	2,9	2,7
Eigenkapital	2.776,9	2.915,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	153,8	142,4
Sonstige Rückstellungen	38,4	41,7
Finanzschulden	2.509,3	2.460,1
Sonstige Verbindlichkeiten	5,1	5,2
Derivate Finanzinstrumente	6,2	6,7
Passive latente Ertragsteuern	1,3	1,0
Langfristige Schulden	2.714,1	2.657,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4,2	4,4
Sonstige Rückstellungen	108,3	91,3
Ertragsteuerschuld	6,5	7,4
Finanzschulden	468,3	474,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,0	700,3
Sonstige Verbindlichkeiten	97,7	99,3
Kurzfristige Schulden	1.433,0	1.377,6
Summe Passiva	6.924,0	6.949,8

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2014										
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG							Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
Stand 1.1.2013	66,1	3.269,8	-190,4	-62,7	9,1	21,3	-32,3	-	0,8	3.113,2
Gesamtergebnis	-	-	-93,8	-	-9,8	78,3	68,5	-	0,2	-25,1
davon										
Konzernergebnis	-	-	-93,8	-	-	-	-	-	0,2	-93,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	-9,8	78,3	68,5	-	-	68,5
Stand 31.3.2013	66,1	3.269,8	-284,2	-62,7	-0,7	99,6	36,2	-	1,0	3.088,9
Stand 1.1.2014	66,1	935,3	2.045,8	-46,6	6,4	-94,6	-134,8	-	2,7	2.915,1
Gesamtergebnis	-	-	-119,3	-9,6	-4,5	-5,0	-19,1	-	0,2	-138,2
davon										
Konzernergebnis	-	-	-119,3	-	-	-	-	-	0,2	-119,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-9,6	-4,5	-5,0	-19,1	-	-	-19,1
Stand 31.3.2014	66,1	935,3	1.926,5	-56,2	1,9	-99,6	-153,9	-	2,9	2.776,9

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2014**

Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	64,4	-24,3
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-73,8	-172,4
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	11,9	61,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,5	-135,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	464,8	560,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1,1	11,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,5	-135,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	466,2	437,0

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften, im Nachfolgenden Hapag-Lloyd Konzern genannt, wurde im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den diesbezüglichen Interpretationen des International Accounting Standards Board (IASB) für die Zwischenberichterstattung erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Demzufolge enthält dieser Abschluss zum Zwischenbericht gem. IAS 34 nicht sämtliche Informationen und Anhangangaben, die gemäß IFRS für einen vollumfänglichen Konzernabschluss zum Ende des Geschäftsjahres notwendig sind.

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2014. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen bis auf die erforderlichen Änderungen infolge neu anzuwendender Standards ab dem 1. Januar 2014 denen des letzten Konzernabschlusses zum Ende des Geschäftsjahres.

Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ist grundsätzlich durch die Saisonalität bei Transportvolumen und Frachtraten im Containerschiffahrtsgeschäft geprägt. Die Schwankungen resultieren aus der gewöhnlich höheren Nachfrage nach Transportdienstleistungen in der Containerschiffahrt im zweiten und dritten Quartal.

Der Konzernzwischenabschluss wird in Euro (EUR) aufgestellt. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Einbeziehung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in den Hapag-Lloyd Konzern werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 31. März 2014 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit USD/EUR 1,3798 (31. Dezember 2013: USD/EUR 1,3767). Durch den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum schwächeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für das erste Quartal 2014 von USD/EUR 1,3705 (Vorjahreszeitraum: USD/EUR 1,3203).

Segmentberichterstattung

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge (= Umsatzerlöse) nach geografischen Regionen sowie das bereinigte EBIT aus Gesamtkonzernsicht. Über die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) wird basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über ein gesamtes Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das bereinigte EBIT als zentrale Steuerungsgrößen mehreren geografischen Segmenten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind nur dem einen Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET

TTEU	Q1 2014	Q1 2013
Atlantik	304	296
Fernost	340	307
Lateinamerika	295	271
Transpazifik	313	298
Australasien	147	154
Gesamt	1.399	1.326

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET

USD/TEU	Q1 2014	Q1 2013
Atlantik	1.622	1.687
Fernost	1.173	1.307
Lateinamerika	1.352	1.444
Transpazifik	1.693	1.891
Australasien	1.149	1.265
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.422	1.546

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET		
Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
Atlantik	360,2	377,7
Fernost	290,8	303,8
Lateinamerika	291,2	296,8
Transpazifik	386,4	426,6
Australasien	122,9	147,4
Übrige	102,5	99,6
Gesamt	1.554,0	1.651,9

Das bereinigte EBIT ergibt sich folgendermaßen aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern:

Mio. EUR	Q1 2014	Q1 2013
EBIT	-80,6	-58,9
Kaufpreisallokationen	7,2	5,7
Projektkosten	10,2	0,0
EBIT bereinigt	-63,2	-53,2

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im vorliegenden Zwischenabschluss erstmals anzuwenden; wesentliche Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergaben sich, soweit nicht anders angegeben, aus der erstmaligen Anwendung nicht:

- Änderung des IAS 27: *Einzelabschlüsse*
- Änderung des IAS 28: *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen*
- Änderung zu IAS 32: *Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden*
- Änderung zu IAS 39: *Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften*
- IFRS 10: *Konzernabschlüsse*
- IFRS 11: *Gemeinschaftliche Vereinbarungen*
- IFRS 12: *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen*
- Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: *Übergangsbestimmungen*
- Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: *Investmentgesellschaften*

Die Änderung des IAS 27 *Einzelabschlüsse* resultiert aus der Veröffentlichung des neuen IFRS 10 *Konzernabschlüsse*, der die bisherigen in IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* sowie in SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften* enthaltenen Konsolidierungsleitlinien zusammenfasst. Im Ergebnis enthält IAS 27 künftig

nur die Regelungen zur Bilanzierung von Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in IFRS-Einzelabschlüssen.

Die Änderung des IAS 28 erfolgte im Zusammenhang mit der Verabschiedung des IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* aufgrund des nunmehr erweiterten Anwendungsbereichs des IAS 28, da zukünftig nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bewertet werden müssen. Die Anwendung der quotalen Konsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen entfällt mithin. Künftig sind auch potenzielle Stimmrechte und andere derivative Finanzinstrumente bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen maßgeblichen Einfluss hat, bzw. bei der Bestimmung des Anteils des Investors am Vermögen der Gesellschaft zu berücksichtigen. Eine weitere Änderung betrifft die Bilanzierung nach IFRS 5, wenn nur ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen oder an einem Joint Venture zum Verkauf bestimmt ist. Der IFRS 5 ist dann partiell anzuwenden, wenn nur ein Anteil oder ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen (oder an einem Joint Venture) das Kriterium „zur Veräußerung gehalten“ erfüllt.

Die in IAS 32 enthaltenen Voraussetzungen zur Saldierung wurden durch zusätzliche Anwendungsleitlinien konkretisiert. So muss zum einen ein unbedingter, rechtlich durchsetzbarer Aufrechnungsanspruch auch bei Insolvenz einer beteiligten Partei vorliegen und zum anderen werden beispielhaft Kriterien angeführt, unter denen eine Bruttoerfüllung von finanziellem Vermögenswert und finanzieller Verbindlichkeit dennoch zu einer Saldierung führt.

Durch die Änderung zu IAS 39 *Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften* führt unter bestimmten Voraussetzungen eine Novation eines Sicherungsinstruments auf eine zentrale Gegenpartei aufgrund von gesetzlichen Anforderungen nicht zu einer Auflösung einer Sicherungsbeziehung. So müssen Sicherungsbeziehungen dann nicht aufgelöst werden, wenn eine Novation infolge eines neuen Gesetzes oder der Einführung eines Gesetzes vorgeschrieben wird, durch die Novation die zentrale Gegenpartei der Vertragspartner aller Parteien des Derivatvertrags wird und es keine Änderungen an den Vertragsbedingungen des ursprünglichen Derivats gibt, abgesehen von den Änderungen, die notwendige Folge der Novation sind.

Der neue IFRS 10 *Konzernabschlüsse* ersetzt Teile der Vorschriften des bisherigen IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* und SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften*. Mit diesem Standard wird der Begriff der Beherrschung („control“) neu und umfassend definiert. Beherrscht ein Unternehmen ein anderes Unternehmen, hat das Mutterunternehmen das Tochterunternehmen zu konsolidieren. Nach dem neuen Konzept ist Beherrschung gegeben, wenn das potenzielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte über das potenzielle Tochterunternehmen innehat, es an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* ersetzt den IAS 31 *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*. Nach dem neuen Konzept ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. Die einzelnen Rechte und Verpflichtungen werden anteilig im Konzernabschluss bilanziert. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Dieses Recht wird durch Anwendung der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet, das Wahlrecht zur quotalen Einbeziehung in den Konzernabschluss entfällt somit.

Mit dem neuen IFRS 12 *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen* werden alle Angabepflichten zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Zweckgesellschaften in einem Standard zusammengefasst. Demnach müssen Unternehmen quantitative und qualitative Angaben zu Art, Risiken und finanziellen Auswirkungen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei diesen Beteiligungsunternehmen verbunden sind, machen. Die erweiterten Angaben im Zusammenhang mit dem neuen IFRS 12 werden im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 umgesetzt.

Die Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 *Übergangsbestimmungen* stellen klar, dass der „Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung“ des IFRS 10 der Beginn der Berichtsperiode ist, in der der Standard erstmals angewendet wird. Somit sind Entscheidungen, ob Investments nach IFRS 10 zu konsolidieren sind oder nicht, zu Beginn dieser Periode zu treffen. Darüber hinaus wird festgelegt, dass bei erstmaliger Anwendung der neuen Konsolidierungsregeln Vergleichsangaben im Zusammenhang mit Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlichen Vereinbarungen nur für die unmittelbar vorangehende Vergleichsperiode zwingend anzugeben sind. Die Angaben zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen werden vollständig von der Verpflichtung zur Angabe von Vergleichszahlen ausgenommen.

Durch die Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27 *Investmentgesellschaften* werden Investmentgesellschaften definiert und grundsätzlich von der Verpflichtung zur Konsolidierung von Tochtergesellschaften nach IFRS 10 ausgenommen. Stattdessen müssen Tochterunternehmen im Abschluss einer Investmentgesellschaft erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert nach IFRS 9 *Finanzinstrumente* bewertet werden. Sofern die Investmentgesellschaft ihrerseits Tochterunternehmen einer Nicht-Investmentgesellschaft ist, gilt im Abschluss des Mutterunternehmens die Ausnahmenvorschrift jedoch nicht und die Nicht-Investmentgesellschaft als Mutterunternehmen hat sowohl die beherrschte Investmentgesellschaft als auch deren Tochterunternehmen nach IFRS 10 zu konsolidieren.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 31. März 2014 wurden neben der Hapag-Lloyd AG 47 Unternehmen vollkonsolidiert sowie vier Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsätze werden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse enthalten.

Die Transportaufwendungen beinhalten insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe sowie Aufwendungen für Hafen-, Terminal- und Containertransportleistungen, Charter-, Leasing- und Containermietaufwendungen, Instandhaltungs- und Reparaturkosten sowie Aufwendungen für sonstige Leistungen.

Das Zinsergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen für Bankdarlehen und Anleihen, Avalprovisionen sowie Zinsen aus Finanzierungsleasing zusammen.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Schiffe	3.184,0	3.126,2
Container, Containersattelaufleger	585,5	602,6
Übrige Anlagen	114,4	116,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	167,0	222,8
Gesamt	4.050,9	4.067,6

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen neben planmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen den Zugang eines neuen Seeschiffs der „Hamburg Express“-Klasse sowie geleistete Anzahlungen für weitere bestellte Schiffsneubauten. Die zum 31. Dezember 2013 bestehenden geleisteten Anzahlungen für das zugegangene Schiff wurden entsprechend umgegliedert.

Ein zuvor im Rahmen eines Finance-Lease-Vertrages bilanziertes Schiff wurde nach vorzeitiger Beendigung des Leasingverhältnisses ins Eigentum übernommen. Die restlichen im Rahmen von bestehenden Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 31. März 2014 einen Nettobuchwert von 182,9 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 201,5 Mio. EUR). Die Finance-Lease-Container sind zum 31. März 2014 mit insgesamt 72,8 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 75,2 Mio. EUR) bilanziert.

Eigenkapital

Infolge der rückwirkenden Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG wird ab dem 1. Januar 2013 die Kapitalrücklage der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 935,3 Mio. EUR im Hapag-Lloyd Konzern ausgewiesen. Die aus der Verschmelzung resultierende Verminderung der Kapitalrücklage in Höhe von 2.334,5 Mio. EUR führte zu einer korrespondierenden Erhöhung des erwirtschafteten Konzerneigenkapitals. Insgesamt ergab sich keine Änderung des Eigenkapitals des Konzerns aus der Verschmelzung.

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, die Rücklage für Cash-Flow Hedges sowie die Währungsrücklage.

Die Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (31. März 2014: –56,2 Mio. EUR; 31. März 2013: –62,7 Mio. EUR) resultierten aus im sonstigen Ergebnis erfassten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, u. a. aus der Veränderung von versicherungsmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen, sowie dem Unterschiedsbetrag aus typisiert ermitteltem Zinsertrag und tatsächlichem Ertrag auf das zugehörige Fondsvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis zu erfassende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 31. März 2014 1,9 Mio. EUR (31. März 2013: –0,7 Mio. EUR).

Die im ersten Quartal 2014 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –5,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 78,3 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten und übrigen Posten aus der Kaufpreisallokation. Die Währungsrücklage betrug zum 31. März 2014 –99,6 Mio. EUR (31. März 2013: 99,6 Mio. EUR).

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.723,1	1.694,2
Anleihen	882,0	873,0
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	227,5	233,6
Sonstige Finanzschulden	145,0	134,2
Gesamt	2.977,6	2.935,0

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE

Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	2.230,5	2.192,4
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	772,9	773,3
Zinsverbindlichkeiten	34,4	27,9
Transaktionskosten	-60,2	-58,6
Gesamt	2.977,6	2.935,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch eine Tranche in Höhe von 92,1 Mio. USD (66,8 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der Finanzierung des im ersten Quartal 2014 ausgelieferten Schiffsneubaus der „Hamburg Express“-Klasse sowie durch die Passivierung von 27,8 Mio. USD (20,1 Mio. EUR) im Zusammenhang mit dem Launching eines weiteren Schiffsneubaus. Weiterhin wurden im Rahmen der Auslieferung des Schiffsneubaus planmäßig 47,7 Mio. USD (34,6 Mio. EUR) getilgt.

Zudem wurden drei Tranchen von Containern an eine japanische Investorengruppe verkauft und anschließend durch Hapag-Lloyd für 3,5 respektive 4,5 Jahre zurückgemietet. Für Hapag-Lloyd besteht die Option, die Container am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses zurückzuerwerben. Von einer Inanspruchnahme dieser Option ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszugehen. Der Containerleasingvertrag wird demzufolge gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen der einer Kreditaufnahme mit einer Sicherungsübereignung des Containerbestandes. Entsprechend werden die Container weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Für die Verbindlichkeiten anfallende Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst. Zum 31. März 2014 betragen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aus dieser Transaktion 38,8 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit der Bestellung von neuen Containern wurde mit einer internationalen Leasinggesellschaft vereinbart, das rechtliche Eigentum an den bestellten Containern an die Leasinggesellschaft zu übertragen und im Anschluss daran im Rahmen eines Leasingvertrages für acht Jahre zurückzumieten. Grundsätzlich ist vereinbart, dass Hapag-Lloyd das rechtliche Eigentum an den Containern zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses zurückerwirbt. Demzufolge werden die Containerleasingverträge gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Dementsprechend werden die Container im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Für die Darlehen anfallende Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst. Aus dieser Vereinbarung resultierten zum 31. März 2014 sonstige Finanzschulden in Höhe von 14,1 Mio. EUR.

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2013 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	473,3	473,3	-
Sonstige Forderungen	114,9	51,2	-
Derivative finanzielle Vermögenswerte	99,6	99,6	99,6
Finanzmittel	464,8	464,8	-
Passiva			
Finanzschulden	2.701,4	2.701,4	2.792,6
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	233,6	233,6	244,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	700,3	700,3	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	6,7	6,7	6,7
Sonstige Verbindlichkeiten	104,5	25,0	-

¹⁾ Teil der Finanzschulden

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. März 2014 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	488,0	488,0	-
Sonstige Forderungen	103,5	48,0	-
Derivative finanzielle Vermögenswerte	92,2	92,2	92,2
Finanzmittel	466,2	466,2	-
Passiva			
Finanzschulden	2.750,1	2.750,1	2.856,4
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	227,5	227,5	238,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,0	748,0	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	6,2	6,2	6,2
Sonstige Verbindlichkeiten	102,8	17,5	-

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive und negative Marktwerte aus Devisen- und Commodityoptionen sowie aus Devisentermingeschäften. Ebenfalls unter dieser Position ausgewiesen werden eingebettete Derivate für vorzeitige Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die entsprechenden Bewertungsverfahren und Eingangsparameter für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte wurden unverändert zum letzten Konzernabschluss zum Ende des Geschäftsjahres angewandt.

Alle angegebenen beizulegenden Zeitwerte sind der Stufe zwei der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Für alle übrigen Finanzinstrumente stellen die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar. Auf eine Angabe der beizulegenden Zeitwerte wurde in diesen Fällen verzichtet.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im ersten Quartal 2014 64,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –24,3 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Quartal 2014 auf insgesamt 73,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 172,4 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte sind insgesamt 74,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 173,8 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung eines Schiffsneubaus sowie Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 0,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,4 Mio. EUR) aus.

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Quartal 2014 in Höhe von insgesamt 11,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 61,4 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus Mittelzuflüssen in Höhe von 159,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 166,1 Mio. EUR) sowie gegenläufigen regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 147,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,7 Mio. EUR). Die Mittelzuflüsse im ersten Quartal 2014 resultierten im Wesentlichen aus der Finanzierung des ausgelieferten Schiffsneubaus sowie weiteren Finanzierungen von Schiffen und Containern.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Auch Hapag-Lloyd ist von den Untersuchungen betroffen. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden.

Bei Hapag-Lloyd Mexico wurden Steuerprüfungen für die Jahre 2004 und 2005 abgeschlossen. Gegen die resultierenden Steuerbescheide, die die Gesellschaft u. a. zu erheblichen Umsatzsteuernachzahlungen verpflichtet, hat die Gesellschaft Einspruch eingereicht. Die beauftragten Rechtsanwälte sind der Überzeugung, dass die Steuerbescheide nicht rechtmäßig sind. Die Quantifizierung eines finanziellen Risikos, die Bestimmung der Fälligkeit von eventuellen Abflüssen und die Ermittlung von Erstattungsansprüchen gegen Dritte aus diesem Sachverhalt sind daher aktuell nicht praktikabel.

Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 17 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland vor.

Die Charterverträge für Schiffe werden ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charterraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im ersten Quartal 2014 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 159,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 185,8 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 79,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 85,0 Mio. EUR).

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.3.2014	31.12.2013
Schiffe und Container	520,1	606,5
Verwaltungsgebäude	96,8	98,7
Sonstiges	68,9	82,0
Gesamt	685,8	787,2
Beizulegender Zeitwert	666,0	761,5

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 1,4 Prozent p. a. (31. Dezember 2013: 1,6 Prozent p. a.).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. März 2014 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 82,1 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 113,4 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Weitergehende Informationen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang 2013 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Herr Dr. Jürgen Weber, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG, wird im zweiten Halbjahr 2014 den Vorsitz des Aufsichtsrates von Hapag-Lloyd an Herrn Michael Behrendt übergeben, der per 30. Juni 2014 als Vorsitzender des Vorstandes von Hapag-Lloyd ausscheidet. Entsprechende Beschlüsse sollen auf einer noch abzuhaltenden Hauptversammlung gefasst werden.

Zwei weitere Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse, die „Ludwigshafen Express“ und die „Ulsan Express“, wurden im April 2014 in Dienst gestellt.

Die US-amerikanische Federal Maritime Commission hat am 4. April 2014 die Ausweitung der G6 Alliance auf alle Ost-West-Fahrtgebiete genehmigt. Seit Anfang Mai 2014 erfolgt die sukzessive Einführung der neuen Produkte im Fahrtgebiet Transpazifik zwischen Asien und Nordamerika-Westküste sowie auf dem Atlantik.

Die Hapag-Lloyd AG und Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) haben am 16. April 2014 ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden erfolgt die Einbringung des Containergeschäftes von CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von Anteilen. CSAV wird dadurch zunächst mit 30 Prozent an Hapag-Lloyd beteiligt. Nach dem Vollzug der Transaktion ist eine Barkapitalerhöhung beschlossen, durch die der Anteil von CSAV an Hapag-Lloyd auf 34 Prozent ansteigen wird.

Hamburg, 13. Mai 2014

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Rolf Habben Jansen

Ulrich Kranich

FINANZKALENDER 2014

August 2014 Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2014

November 2014 Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2014

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations
Telefon: +49 40 3001-2896
Fax: +49 40 3001-72896

Konzernkommunikation
Telefon: +49 40 3001-2529
Fax: +49 40 335360

www.hapag-lloyd.com

