



H1 | 2014

KONZERNZWISCHENBERICHT

HAPAG-LLOYD AG

1. JANUAR BIS 30. JUNI 2014



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT H1 2014

| OPERATIVE KENNZAHLEN | | 1.4. – 30.6. 2014 | 1.4. – 30.6. 2013 | 1.1. – 30.6. 2014 | 1.1. – 30.6. 2013 | Veränderung absolut |
|---|----------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| Schiffe insgesamt ¹⁾ | | 154 | 154 | 154 | 154 | 0 |
| Kapazität der Schiffe insgesamt | TTEU | 777 | 733 | 777 | 733 | +44 |
| Containerkapazität insgesamt | TTEU | 1.140 | 1.077 | 1.140 | 1.077 | +63 |
| Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt) | USD/t | 592 | 622 | 594 | 624 | -30 |
| Frachtrate (Quartalsdurchschnitt) | USD/TEU | 1.426 | 1.499 | 1.424 | 1.522 | -98 |
| Transportmenge | TTEU | 1.474 | 1.390 | 2.873 | 2.715 | +158 |
| Umsatzerlöse | Mio. EUR | 1.660 | 1.706 | 3.214 | 3.358 | -144 |
| Transportaufwendungen | Mio. EUR | 1.471 | 1.464 | 2.875 | 2.954 | -79 |
| EBITDA | Mio. EUR | 64,3 | 147,8 | 67,2 | 171,8 | -104,6 |
| EBIT | Mio. EUR | -20,9 | 60,9 | -101,5 | 2,0 | -103,5 |
| EBIT bereinigt | Mio. EUR | -10,5 | 66,7 | -73,7 | 13,5 | -87,2 |
| Konzernergebnis | Mio. EUR | -54,2 | 20,9 | -173,3 | -72,7 | -100,6 |
| Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit | Mio. EUR | 8,9 | 14,9 | 73,3 | -9,4 | +82,7 |
| RENDITEKENNZAHLEN | | | | | | |
| EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse) | % | 3,9 | 8,7 | 2,1 | 5,1 | -3,0 ppt |
| EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse) | % | -1,3 | 3,6 | -3,2 | 0,1 | -3,3 ppt |
| EBIT-Marge bereinigt | % | -0,6 | 3,9 | -2,3 | 0,4 | -2,7 ppt |
| BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI | | | | | | |
| Bilanzsumme | Mio. EUR | 7.048 | 6.950 ²⁾ | 7.048 | 6.950 ²⁾ | +98 |
| Eigenkapital | Mio. EUR | 2.735 | 2.915 ²⁾ | 2.735 | 2.915 ²⁾ | -180 |
| Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) | % | 38,8 | 41,9 ²⁾ | 38,8 | 41,9 ²⁾ | -3,1 ppt |
| Fremdkapital | Mio. EUR | 4.313 | 4.035 ²⁾ | 4.313 | 4.035 ²⁾ | +278 |
| FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI | | | | | | |
| Finanzschulden | Mio. EUR | 3.048 | 2.935 ²⁾ | 3.048 | 2.935 ²⁾ | +113 |
| Liquide Mittel | Mio. EUR | 428 | 465 ²⁾ | 428 | 465 ²⁾ | -37 |
| Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel) | Mio. EUR | 2.620 | 2.470 ²⁾ | 2.620 | 2.470 ²⁾ | +150 |
| Verschuldungsgrad | % | 95,8 | 84,7 ²⁾ | 95,8 | 84,7 ²⁾ | +11,1 ppt |
| MITARBEITERANZAHL ZUM 30. JUNI | | | | | | |
| Mitarbeiter auf See | | 1.328 | 1.332 | 1.328 | 1.332 | -4 |
| Mitarbeiter an Land | | 5.643 | 5.639 | 5.643 | 5.639 | +4 |
| HAPAG-LLOYD INSGESAMT | | 6.971 | 6.971 | 6.971 | 6.971 | 0 |

¹⁾ Stichtag 30.6. ²⁾ Stichtag 31.12.2013

Disclaimer: Der vorliegende Zwischenbericht 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 12. August 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 |
| 23 | 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 |
| 42 | Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung |
| 42 | Sonstige Erläuterungen |
| 44 | Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag |
| 46 | Finanzkalender, Impressum |

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Überwiegend Kursgewinne im ersten Halbjahr

Aufgrund der sich weiter verbessernden Arbeitsmarktdaten in den USA und der sich weiter aufhellenden Konjunkturaussichten für die Euro-Zone konnten die wichtigsten internationalen Börsen ihre Kursgewinne im ersten Halbjahr 2014 überwiegend weiter ausbauen und erreichten neue historische Höchststände.

Lediglich die asiatischen Börsen konnten das zum Jahresende 2013 erreichte hohe Kursniveau nicht behaupten. Hier sorgte die verhaltene Entwicklung der chinesischen Wirtschaft für Gewinnmitnahmen.

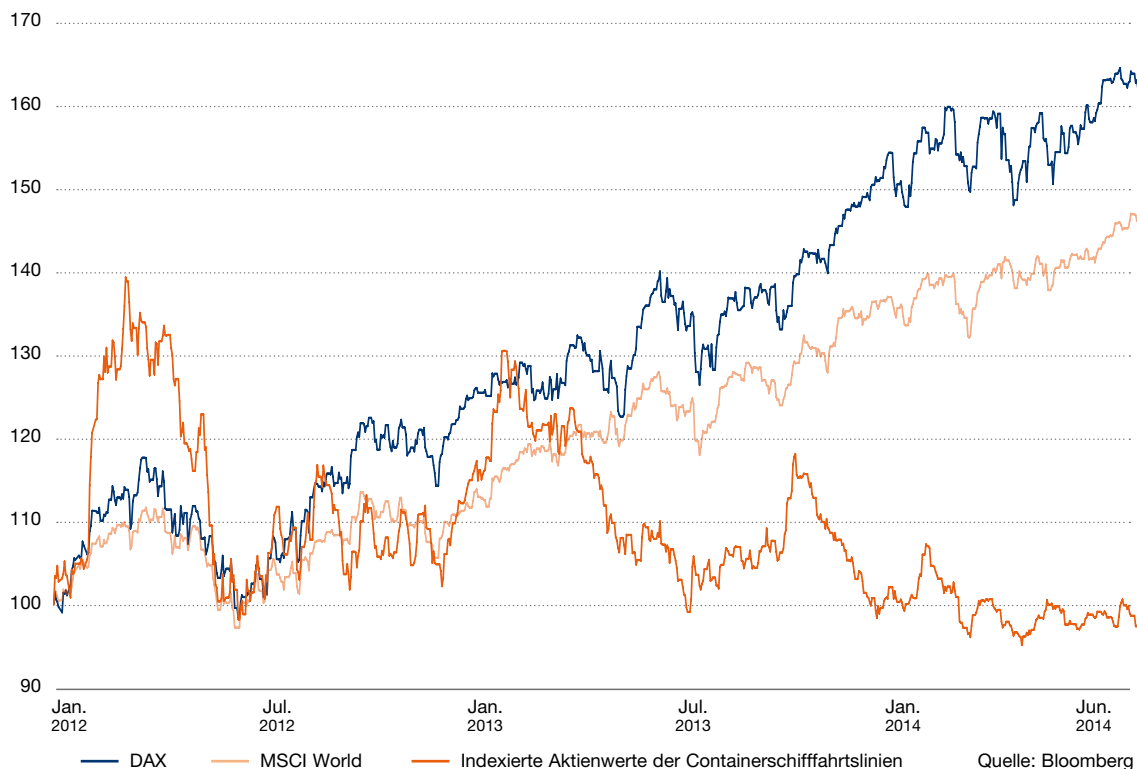
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

| Indizes* | 30.6.2014 | 31.12.2013 | 30.6.2013 | Veränderung (30.6.) 2014 vs. 2013 |
|----------------------|-----------|------------|-----------|--------------------------------------|
| Dow Jones Industrial | 16.827 | 16.577 | 14.910 | +12,9 % |
| MSCI World | 1.743 | 1.661 | 1.434 | +21,5 % |
| EuroStoxx 50 | 3.228 | 3.109 | 2.603 | +24,0 % |
| DAX Index | 9.833 | 9.552 | 7.959 | +23,5 % |
| Nikkei 225 | 15.162 | 16.291 | 13.677 | +10,9 % |

Quelle: Bloomberg; *jeweils letzter Handelstag

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

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2012 – Juni 2014)



Emissionsvolumen stark gestiegen

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 Halbjahr 2014 auf 74,9 Mrd. EUR, nachdem Unternehmen im ersten Halbjahr 2013 Anleihen in einem Volumen von 47,7 Mrd. EUR emittierten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. Juni 2014 mit 104,05 Prozent (EUR-Anleihe 2015) und 106,95 Prozent (EUR-Anleihe 2018) bzw. 107,06 Prozent (USD-Anleihe 2017).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt weiterhin über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. Juni 2014 rd. 39 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 96 Prozent vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. Juni 2014 auf rd. sechs Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden erwartungsgemäß auch zum 30. Juni 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 30.6.2014 |
|------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------|-----------------------------|
| EUR-Anleihe 2015 | EUR 280 Mio.** | 15.10.2015 | 9,00 % | 99,50 % | 104,05 % |
| EUR-Anleihe 2018 | EUR 400 Mio.*** | 01.10.2018 | 7,75 % | 100,00 % | 106,95 % |
| USD-Anleihe 2017 | USD 250 Mio. | 15.10.2017 | 9,75 % | 99,37 % | 107,06 % |

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 sechs Monaten 2014 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

| Datum | Ort | Titel der Konferenzen | Veranstalter |
|------------|------------|---|---------------|
| 14. Januar | London | 10 th Annual High Yield & Leveraged Finance Conference | BNP Paribas |
| 14. Mai | Düsseldorf | German Credit Conference | IKB |
| 11. Juni | London | 18th Annual European Leveraged Finance Conference | Deutsche Bank |

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 (30. Juni 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 30. Juni 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. Juli 2014 den Vorsitz des Vorstandes übernommen. Ebenfalls zum 1. Juli 2014 hat Herr Anthony James Firmin seine Tätigkeit als Mitglied des Vorstandes aufgenommen.

Zusammenschluss mit Compañía Sud Americana de Vapores

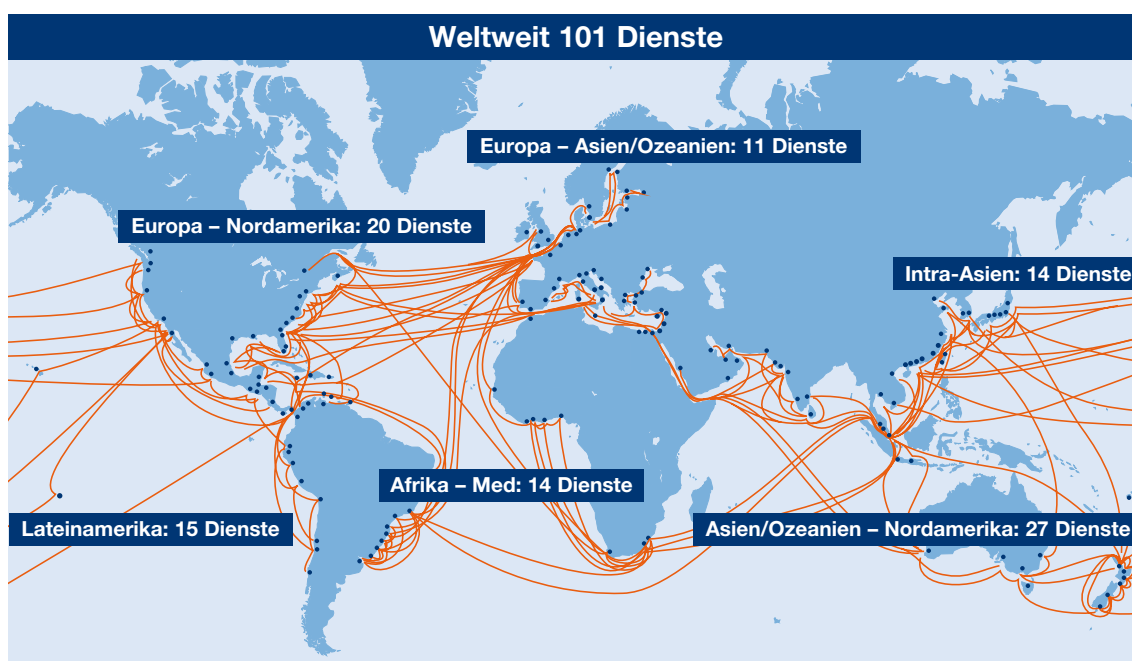
Die Hapag-Lloyd AG und die Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) haben am 16. April 2014 ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden erfolgt die Einbringung des Containergeschäftes von CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von Anteilen. CSAV wird dadurch zunächst mit 30 Prozent an Hapag-Lloyd beteiligt. Nach dem Vollzug der Transaktion ist eine Barkapitalerhöhung in Höhe von 370 Mio. EUR beschlossen, durch die der Anteil von CSAV an Hapag-Lloyd auf 34 Prozent ansteigen wird.

Erste wichtige Meilensteine, wie die wettbewerbsrechtliche Freigabe wichtiger Jurisdiktionen wie in den USA konnten bereits erreicht werden, so dass der Vorstand der Hapag-Lloyd AG unverändert von einem Closing im vierten Quartal ausgeht.

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 154 Containerschiffen (30. Juni 2014). Der Konzern verfügt derzeit über 334 Vertriebsstellen in 112 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 101 Diensten weltweit. Im ersten Halbjahr 2014 betreute Hapag-Lloyd global rd. 15.600 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlvorgänge 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 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 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 Juli 2014) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2014 um 4,3 Prozent auf rd. 127 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. Wesentliche Einflussfaktoren dieser zentralen Steuerungsgröße 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. 55 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 30. Juni 2014 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 497,2 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.

Neben dem organischen Wachstum strebt Hapag-Lloyd eine aktive Teilnahme an der Branchenkonsolidierung an, sofern sich erfolgsversprechende Transaktionen anbieten.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren 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 30. Juni 2014 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 154 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 777.469 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 708.619 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.140.463 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

| | 30.6.2014 | 31.12.2013 | 30.6.2013 |
|--|-----------|------------|-----------|
| Anzahl der Schiffe | 154 | 151 | 154 |
| davon | | | |
| Eigene Schiffe | 61 | 57 | 63 |
| Geleaste Schiffe | 6 | 7 | 7 |
| Gecharterte Schiffe | 87 | 87 | 84 |
| Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU) | 777 | 729 | 733 |
| Containerkapazität insgesamt (TTEU) | 1.140 | 1.072 | 1.077 |
| Anzahl Dienste | 101 | 97 | 93 |

Bis Ende April 2014 hat Hapag-Lloyd insgesamt zehn Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von ca. 13.200 TEU übernommen. Derzeit hat Hapag-Lloyd keine weiteren Schiffe in Auftrag gegeben. Im ersten Halbjahr 2014 lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 594 USD je Tonne um 30 USD unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (624 USD je Tonne), der Bunkerverbrauch pro TEU konnte im Vorjahresvergleich um 2,0 % gesenkt werden.

Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte werden durch die im April 2014 abgeschlossene Indienstellung 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.

Im ersten Halbjahr 2014 wurde das integrierte Qualitäts- und Umweltmanagementsystem von Hapag-Lloyd gemäß den ISO-Standards 9001 für Qualität und 14001 für Umwelt intern und extern überprüft. Insgesamt wurden 68 interne Audits und 26 externe Audits durchgeführt.

Die erfahrene Zertifizierungsgesellschaft Det Norske Veritas and Germanischer Lloyd (DNV GL) hat die externe Prüfung erfolgreich im Juni abgeschlossen. Es gab keine Abweichungen.

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 sechs Monaten des Geschäftsjahres 2014 wurden Transportaufträge für rd. 15.600 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 17.100) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2014 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.971 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter ist gegenüber dem 30. Juni 2013 gleichbleibend. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. Juni 2014 rd. 77 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

| ANZAHL MITARBEITER | | | |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 30.6.2014 | 31.12.2013 | 30.6.2013 |
| Seebereich | 1.256 | 1.254 | 1.256 |
| Landbereich | 5.561 | 5.553 | 5.556 |
| Auszubildende | 154 | 194 | 159 |
| Gesamt | 6.971 | 7.001 | 6.971 |

Zum 30. Juni 2014 waren die Mitarbeiterzahlen sowohl im Seebereich mit 1.256 Mitarbeitern als auch im Landbereich mit 5.561 Mitarbeitern nahezu unverändert. Zum 30. Juni 2014 beschäftigte Hapag-Lloyd 154 Auszubildende.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) betrug 6.808 Personen (30.6.2013: 6.830 Personen).

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 (Juli 2014) für 2014 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,4 Prozent (2013: 3,2 Prozent) und für 2015 eine weitere Beschleunigung des globalen Wachstums auf 4,0 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 momentane 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 4,0 Prozent zunehmen und in 2015 um 5,3 Prozent ansteigen.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

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

Quelle: IWF Juli 2014

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der mittelfristig zu erwartenden 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 127,4 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 2019 wird mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von 5,2 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. 18 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 dem „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Clarkson's Shipping Intelligence Network (Juni 2014) dürfte die Verschrottung von Containerschiffen im laufenden Jahr rd. 0,5 Mio. TEU betragen 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. 255.000 TEU (Alpha Liner Juli 2014) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende Juni 2014 lediglich rd. 1,3 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte und lagen erheblich unter dem im ersten Quartal 2013 erreichten Höchststand der letzten 18 Monate in Höhe von 830.000 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2014 war maßgeblich durch den anhaltend intensiven Wettbewerb und den damit einhergehenden Druck auf die Frachtraten sowie durch negative Währungseffekte infolge des im Vergleich zum Euro schwachen US-Dollars geprägt.

| KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG | | | | |
|---|--------------|--------------|---------------|--------------|
| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Umsatzerlöse | 1.659,7 | 1.705,8 | 3.213,7 | 3.357,7 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 13,8 | 48,5 | 26,3 | 62,1 |
| Transportaufwendungen | 1.471,4 | 1.464,4 | 2.874,9 | 2.954,0 |
| Personalaufwendungen | 87,8 | 97,5 | 184,5 | 191,1 |
| Abschreibungen | 85,2 | 86,9 | 168,7 | 169,8 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 59,7 | 54,9 | 128,5 | 126,4 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | -30,6 | 50,6 | -116,6 | -21,5 |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen | 9,7 | 11,0 | 17,4 | 18,4 |
| Übriges Finanzergebnis | 0,0 | -0,7 | -2,3 | 5,1 |
| Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | -20,9 | 60,9 | -101,5 | 2,0 |
| Zinsergebnis | -31,2 | -39,2 | -68,8 | -73,3 |
| Ertragsteuern | 2,1 | 0,8 | 3,0 | 1,4 |
| Konzernergebnis | -54,2 | 20,9 | -173,3 | -72,7 |
| EBITDA | 64,3 | 147,8 | 67,2 | 171,8 |
| EBITDA-Marge (%) | 3,9 | 8,7 | 2,1 | 5,1 |
| EBIT bereinigt | -10,5 | 66,7 | -73,7 | 13,5 |
| EBIT-Marge bereinigt (%) | -0,6 | 3,9 | -2,3 | 0,4 |
| EBIT | -20,9 | 60,9 | -101,5 | 2,0 |
| EBIT-Marge (%) | -1,3 | 3,6 | -3,2 | 0,1 |

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 einen Anstieg der Transportmenge kompensiert werden. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,37 USD/EUR deutlich schwächer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,31 USD/EUR). Angesichts des unvermindert bestehenden Wettbewerbsdrucks in allen Fahrtgebieten konnten auch im zweiten Quartal 2014 angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht umgesetzt werden. Die durchschnittliche Frachtrate blieb im ersten Halbjahr 2014 mit 1.424 USD/TEU um 6,4 Prozent unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1.522 USD/TEU).

| FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| USD/TEU | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Atlantik | 1.614 | 1.676 | 1.618 | 1.682 |
| Fernost | 1.158 | 1.266 | 1.165 | 1.287 |
| Lateinamerika | 1.349 | 1.406 | 1.350 | 1.424 |
| Transpazifik | 1.739 | 1.759 | 1.717 | 1.823 |
| Australasien | 1.163 | 1.276 | 1.156 | 1.271 |
| Gesamt (Gewichteter Durchschnitt) | 1.426 | 1.499 | 1.424 | 1.522 |

Positiv entwickelte sich hingegen im Betrachtungszeitraum die Transportmenge. Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten und des weiteren Ausbaus des Servicenetzwerkes konnte Hapag-Lloyd im ersten Halbjahr 2014 die Transportmenge um rd. sechs Prozent auf 2.873 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.715 TTEU) erhöhen. Im zweiten Quartal 2014 konnte sowohl im Vergleich zum Vorjahreszeitraum als auch im Vergleich zum ersten Quartal 2014 die Transportmenge in allen Fahrtgebieten gesteigert werden.

| TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET | | | | |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| TTEU | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Atlantik | 331 | 307 | 635 | 602 |
| Fernost | 352 | 310 | 692 | 617 |
| Lateinamerika | 307 | 295 | 602 | 566 |
| Transpazifik | 318 | 314 | 631 | 612 |
| Australasien | 166 | 164 | 313 | 318 |
| Gesamt | 1.474 | 1.390 | 2.873 | 2.715 |

Trotz der deutlichen Steigerung der Transportmenge von rd. sechs Prozent sanken die Umsatzerlöse gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 144,0 Mio. EUR oder 4,3 Prozent auf 3.213,7 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war neben den rückläufigen Frachtraten insbesondere die deutliche Abschwächung des US-Dollars. Bereinigt um Wechselkursveränderungen lagen die erzielten Umsätze auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes und der Umsatzrückgang betrug lediglich 0,1 Prozent.

| UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET | | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Atlantik | 389,7 | 393,2 | 749,9 | 770,9 |
| Fernost | 297,4 | 300,7 | 588,2 | 604,5 |
| Lateinamerika | 302,0 | 317,5 | 593,2 | 614,3 |
| Transpazifik | 403,3 | 422,2 | 789,7 | 848,8 |
| Australasien | 141,3 | 160,0 | 264,2 | 307,4 |
| Übrige | 126,0 | 112,2 | 228,5 | 211,8 |
| Gesamt | 1.659,7 | 1.705,8 | 3.213,7 | 3.357,7 |

Die Transportaufwendungen reduzierten sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2014 um 79,1 Mio. EUR auf 2.874,9 Mio. EUR (Vorjahr: 2.954,0 Mio. EUR). Dies entspricht einem Rückgang von rd. drei Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren die um 63,4 Mio. EUR (8,6 Prozent) auf 675,9 Mio. EUR gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um rd. fünf Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen, denen Aufwendungen aus Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Im ersten Halbjahr 2014 lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 594 USD je Tonne um 30 USD unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (624 USD je Tonne), die Bunkereffizienz konnte im Vergleich zum Vorjahr verbessert werden. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen trotz einer gestiegenen Transportmenge mit 2.199,0 Mio. EUR leicht unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresperiode. Ursächlich hierfür waren neben Kosteneinsparungen unter anderem geringere Charraten bei eingecharterten Schiffen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum.

| TRANSPORTAUFWENDUNGEN | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 342,7 | 373,4 | 675,9 | 739,3 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 1.128,7 | 1.091,0 | 2.199,0 | 2.214,7 |
| davon: | | | | |
| Hafen-, Kanal- und Terminalkosten | 490,2 | 463,6 | 963,2 | 928,2 |
| Charter-, Leasing- und Containermieten | 154,0 | 171,5 | 301,5 | 345,7 |
| Containertransportkosten | 447,9 | 415,5 | 863,8 | 863,6 |
| Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges | 36,6 | 40,4 | 70,5 | 77,2 |
| Transportaufwendungen | 1.471,4 | 1.464,4 | 2.874,9 | 2.954,0 |

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im ersten Halbjahr 2014 zu einem deutlichen Rückgang der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Erträge und Aufwendungen in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zu einer Ergebnisbelastung von 2,3 Mio. EUR (Vorjahr: 12,2 Mio. EUR).

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von –2,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,1 Mio. EUR) beinhaltet im Wesentlichen die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit –101,5 Mio. EUR deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (2,0 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 67,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 171,8 Mio. EUR).

| EBIT-MARGE | | | | |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Umsatz | 1.659,7 | 1.705,8 | 3.213,7 | 3.357,7 |
| EBIT | –20,9 | 60,9 | –101,5 | 2,0 |
| Kaufpreisallokation | 5,5 | 5,8 | 12,7 | 11,5 |
| Projektkosten | 4,9 | 0,0 | 15,1 | 0,0 |
| EBIT bereinigt | –10,5 | 66,7 | –73,7 | 13,5 |
| EBITDA | 64,3 | 147,8 | 67,2 | 171,8 |
| EBIT-Marge (%) | –1,3 | 3,6 | –3,2 | 0,1 |
| EBIT-Marge bereinigt (%) | –0,6 | 3,9 | –2,3 | 0,4 |
| EBITDA-Marge (%) | 3,9 | 8,7 | 2,1 | 5,1 |

Das für die interne Steuerung maßgebende um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation und Projektkosten bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (bereinigtes EBIT) betrug für das erste Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres –73,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13,5 Mio. EUR).

Im ersten Halbjahr 2014 belief sich das Konzernergebnis auf –173,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –72,7 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

| VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG | | | | |
|--|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit | 8,9 | 14,9 | 73,3 | -9,4 |
| Cash-Flow aus Investitionstätigkeit | -30,8 | -163,9 | -104,6 | -336,3 |
| Free Cash-Flow | -21,9 | -149,0 | -31,3 | -345,7 |
| Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit | -15,6 | 61,4 | -3,7 | 122,8 |
| Veränderung des Finanzmittelbestandes | -37,5 | -87,6 | -35,0 | -222,9 |

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2014 konnte ein positiver operativer Cash-Flow in Höhe von 73,3 Mio. EUR erwirtschaftet werden (Vorjahreszeitraum: -9,4 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2014 auf 104,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 336,3 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffsneubauten. Im zweiten Quartal 2014 wurden weiterhin nicht zahlungswirksame Investitionen durchgeführt. Für zwei bestehende Operating-Lease-Verträge von Containern wurde die Verpflichtung eingegangen, die darin enthaltene Kaufoption zum Geschäftsjahresende auszuüben. Die beiden Containermietverträge werden bis zum endgültigen Eigentumsübergang als Finance-Lease-Verhältnisse bilanziert (27,9 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 3,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 122,8 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 331,5 Mio. EUR standen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 334,3 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Auszahlungen für in Dienst gestellte Schiffsneubauten und Containerfinanzierungen sowie Auszahlungen aus dem bestehenden ABS-Programm.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Bestand am Anfang der Periode | 466,2 | 437,0 | 464,8 | 560,8 |
| Wechselkursbedingte Veränderungen | -1,1 | -7,7 | -2,2 | 3,8 |
| Zahlungswirksame Veränderungen | -37,5 | -87,6 | -35,0 | -222,9 |
| Bestand am Ende der Periode | 427,6 | 341,7 | 427,6 | 341,7 |

Insgesamt ergab sich für die ersten sechs Monate 2014 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 35,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand von 427,6 Mio. EUR (Vorjahr: 341,7 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 (69,6 Mio. EUR) unverändert fort.

Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2014 gegenüber dem Jahresende 2013 von 2.470,2 Mio. EUR auf 2.620,2 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere getätigte Schiffs- und Containerfinanzierungen.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
|--|----------------|----------------|
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 427,6 | 464,8 |
| Finanzschulden | 3.047,8 | 2.935,0 |
| Nettoverschuldung | 2.620,2 | 2.470,2 |
| Verschuldungsgrad (%) | 95,8 | 84,7 |
| Frei verfügbare Kreditlinien | 69,6 | 69,0 |
| Eigenkapitalquote (%) | 38,8 | 41,9 |

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

| VERKÜRZTE KONZERNBILANZ | | |
|--|----------------|----------------|
| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
| Aktiva | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 5.778,1 | 5.689,7 |
| davon Anlagevermögen | 5.671,6 | 5.594,7 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.269,8 | 1.260,1 |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 427,6 | 464,8 |
| Bilanzsumme | 7.047,9 | 6.949,8 |
| Passiva | | |
| Eigenkapital | 2.734,6 | 2.915,1 |
| Fremdkapital | 4.313,3 | 4.034,7 |
| davon langfristige Schulden | 2.839,5 | 2.657,1 |
| davon kurzfristige Schulden | 1.473,8 | 1.377,6 |
| davon Finanzschulden | 3.047,8 | 2.935,0 |
| davon langfristige Finanzschulden | 2.625,7 | 2.460,1 |
| davon kurzfristige Finanzschulden | 422,1 | 474,9 |
| Bilanzsumme | 7.047,9 | 6.949,8 |
| Anlagendeckungsgrad I (%) | 48,2 | 52,1 |
| Anlagendeckungsgrad II (%) | 98,3 | 99,6 |
| Liquiditätsgrad I (%) | 29,0 | 33,7 |
| Nettoverschuldung | 2.620,2 | 2.470,2 |
| Eigenkapitalquote (%) | 38,8 | 41,9 |

Zum 30. Juni 2014 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 7.047,9 Mio. EUR und lag um 98,1 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2013. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte um 88,4 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 9,7 Mio. EUR stiegen.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 76,9 Mio. EUR auf 5.671,6 Mio. EUR. Die im ersten Halbjahr 2014 getätigten Investitionen in das Anlagevermögen in Höhe von 221,3 Mio. EUR betrafen insbesondere Seeschiffe in Höhe von 122,2 Mio. EUR sowie Zugänge von Containern in Höhe von 93,5 Mio. EUR. Ebenfalls erhöhend auf das Anlagevermögen wirkten stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 44,5 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 168,7 Mio. EUR minderten dagegen den Wert des Anlagevermögens.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich im ersten Halbjahr 2014 um 59,1 Mio. EUR und führten so zu einem Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Stand zum Jahresende 2013.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse insbesondere für getätigte Investitionen sowie planmäßige Zins- und Tilgungsleistungen auf 427,6 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 464,8).

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital um 180,5 Mio. EUR auf 2.734,6 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis in Höhe von 173,3 Mio. EUR zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2014 rd. 39 Prozent (31. Dezember 2013: rd. 42 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Jahresabschluss 2013 um 278,6 Mio. EUR auf 4.313,3 Mio. EUR gestiegen. Ursächlich für den Anstieg waren insbesondere die Erhöhung der Finanzschulden aufgrund erhaltener Auszahlungen von Darlehen für Schiffsneubauten sowie Finanzierungen für Container in Höhe von 304,8 Mio. EUR, denen Tilgungen in Höhe von 261,9 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

Nach dem Bilanzstichtag (30. Juni 2014) wurden keine nennenswerten Transaktionen durchgeführt.

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 sowie eines sehr niedrigen Standes der „beschäftigungslosen Flotte“ hielt der Druck auf die Frachtrate auch im zweiten Quartal 2014 weiter an. Daher blieb die durchschnittliche Frachtrate im ersten Halbjahr 2014 merklich hinter den Erwartungen zurück. Das Risiko eines Ratenrückgangs für das Gesamtjahr 2014 wird im Vergleich zur Einschätzung dieses Risikos im Geschäftsbericht 2013 zum jetzigen Zeitpunkt als hoch eingeschätzt. Der Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate wird einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage im Gesamtjahr 2014 haben. Weitere Änderungen der Risikolage bestanden zum 30. Juni 2014 nicht.

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. Sollte diese Transaktion erfolgen, könnten umfangreiche Einmalaufwendungen für die Integration der Containeraktivitäten der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern in 2014 anfallen. Erste wichtige Meilensteine, wie die wettbewerbsrechtliche Freigabe wichtiger Jurisdiktionen wie in den USA konnten bereits erreicht werden, so dass der Vorstand der Hapag-Lloyd AG unverändert von einem Closing im vierten Quartal ausgeht.

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 Wachstumsperspektiven in der Containerschifffahrt weiterhin Gültigkeit. Mit der mittelfristig erwarteten 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 (Juli 2014) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,4 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2014 stärker als im Vorjahr (+3,2 Prozent) wachsen.

Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen soll nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,0 Prozent (2013: +3,1 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight (Juli 2014) erwartet für 2014 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,3 Prozent (2013: +2,0 Prozent) auf rd. 127 Mio. TEU. Das globale Wachstum der Containertransporte ist die Basis für den geplanten Anstieg der Transportmenge von Hapag-Lloyd. Ausgehend von den erwarteten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet Hapag-Lloyd weiterhin einen Anstieg des Transportvolumens in 2014.

Auch in 2014 dürfte das Kapazitätswachstum der Weltcontainerschiffsflotte insbesondere durch die Indienststellung 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. sieben Prozent auf rd. 19,5 Mio. TEU. Das weitere Kapazitätswachstum sowie der derzeit sehr niedrige Stand der „beschäftigungslosen Flotte“ dürften auch im Gesamtjahr 2014 die Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate beeinträchtigen.

Aufgrund des anhaltend intensiven Wettbewerbs blieb die durchschnittliche Frachtrate im ersten Halbjahr merklich hinter den Erwartungen zurück. Auch zu Beginn der „Peak Season“ hat sich der saisonal übliche Anstieg der Frachtraten nur bedingt eingestellt. Für das Gesamtjahr 2014 wird nunmehr mit einem Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate gerechnet.

Die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten in der „Peak Season“ sind von großer Bedeutung für die Ergebnisentwicklung für das Gesamtjahr 2014. Angesichts der Ergebnisbelastungen im ersten Halbjahr 2014 aus dem anhaltenden Druck auf die Frachtraten und unter Berücksichtigung des unverändert schwierigen Branchenumfeldes strebt Hapag-Lloyd nunmehr für das Gesamtjahr 2014 weiterhin ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) an, welches jedoch deutlich unter dem Vorjahr liegt.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2014 (vs. 2013)

| | |
|--|------------|
| Wachstum Weltwirtschaft | +3,4 % |
| Zunahme Welthandelsvolumen | +4,0 % |
| Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS) | +4,3 % |
| Transportvolumen Hapag-Lloyd | steigend |
| Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd | rückläufig |
| Operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) | rückläufig |

Die im April 2014 abgeschlossenen Investitionen in Schiffsneubauten und die Investitionen in den Containerbestand sind durch langfristige Kreditverträge finanziert und werden zu einem weiteren planmäßigen Anstieg der Nettoverschuldung in 2014 im Vergleich zum Vorjahr 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 im weiteren Jahresverlauf 2014 könnte 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 30. JUNI 2014 | | | | |
|--|--------------|-------------|---------------|--------------|
| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
| Umsatzerlöse | 1.659,7 | 1.705,8 | 3.213,7 | 3.357,7 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 13,8 | 48,5 | 26,3 | 62,1 |
| Transportaufwendungen | 1.471,4 | 1.464,4 | 2.874,9 | 2.954,0 |
| Personalaufwendungen | 87,8 | 97,5 | 184,5 | 191,1 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen | 85,2 | 86,9 | 168,7 | 169,8 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 59,7 | 54,9 | 128,5 | 126,4 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | -30,6 | 50,6 | -116,6 | -21,5 |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen | 9,7 | 11,0 | 17,4 | 18,4 |
| Übriges Finanzergebnis | 0,0 | -0,7 | -2,3 | 5,1 |
| Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | -20,9 | 60,9 | -101,5 | 2,0 |
| Zinserträge | 1,5 | 1,3 | 3,0 | 2,9 |
| Zinsaufwendungen | 32,7 | 40,5 | 71,8 | 76,2 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | -52,1 | 21,7 | -170,3 | -71,3 |
| Ertragsteuern | 2,1 | 0,8 | 3,0 | 1,4 |
| Konzernergebnis | -54,2 | 20,9 | -173,3 | -72,7 |
| Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG | -54,6 | 20,7 | -173,9 | -73,1 |
| Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 0,4 |

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2014**

| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
|---|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| Konzernergebnis | -54,2 | 20,9 | -173,3 | -72,7 |
| Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden: | -13,1 | 0,4 | -22,7 | 0,4 |
| Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern | -13,1 | 0,4 | -22,7 | 0,4 |
| Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern | -13,2 | 0,7 | -22,8 | 0,7 |
| Steuereffekt | 0,1 | -0,3 | 0,1 | -0,3 |
| Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können: | 25,9 | -49,8 | 16,4 | 18,7 |
| Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt) | -0,6 | 3,7 | -5,1 | -6,1 |
| Zuführungen zum kumulierten übrigen Eigenkapital | -1,1 | 11,3 | 17,9 | 10,0 |
| Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 0,5 | -7,6 | -23,0 | -16,1 |
| Währungsumrechnung (kein Steuereffekt) | 26,5 | -53,5 | 21,5 | 24,8 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | 12,8 | -49,4 | -6,3 | 19,1 |
| Gesamtergebnis | -41,4 | -28,5 | -179,6 | -53,6 |
| Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG | -41,8 | -28,7 | -180,2 | -54,0 |
| Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 0,4 |

KONZERNBILANZ

| KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. JUNI 2014 | | |
|---|------------------|----------------|
| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
| Aktiva | | |
| Geschäfts- oder Firmenwerte | 670,3 | 664,6 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 506,9 | 529,7 |
| Sachanlagen | 4.178,1 | 4.067,6 |
| Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen | 316,3 | 332,8 |
| Sonstige Forderungen | 8,1 | 7,9 |
| Derivative Finanzinstrumente | 85,3 | 74,5 |
| Aktive latente Ertragsteuern | 13,1 | 12,6 |
| Langfristige Vermögenswerte | 5.778,1 | 5.689,7 |
| Vorräte | 178,0 | 168,9 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 532,4 | 473,3 |
| Sonstige Forderungen | 94,9 | 106,8 |
| Derivative Finanzinstrumente | 8,5 | 25,1 |
| Ertragsteuerforderungen | 25,2 | 21,2 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 427,6 | 464,8 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 3,2 | 0,0 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.269,8 | 1.260,1 |
| Summe Aktiva | 7.047,9 | 6.949,8 |

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. JUNI 2014

| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
|---|------------------|----------------|
| Passiva | | |
| Gezeichnetes Kapital | 66,1 | 66,1 |
| Kapitalrücklagen | 935,3 | 935,3 |
| Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital | 1.871,9 | 2.045,8 |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital | -141,1 | -134,8 |
| Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG | 2.732,2 | 2.912,4 |
| Anteile nicht beherrschender Gesellschafter | 2,4 | 2,7 |
| Eigenkapital | 2.734,6 | 2.915,1 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 168,5 | 142,4 |
| Sonstige Rückstellungen | 34,8 | 41,7 |
| Finanzschulden | 2.625,7 | 2.460,1 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 3,9 | 5,2 |
| Derivative Finanzinstrumente | 5,2 | 6,7 |
| Passive latente Ertragsteuern | 1,4 | 1,0 |
| Langfristige Schulden | 2.839,5 | 2.657,1 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 4,4 | 4,4 |
| Sonstige Rückstellungen | 91,7 | 91,3 |
| Ertragsteuerschulden | 6,8 | 7,4 |
| Finanzschulden | 422,1 | 474,9 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 845,7 | 700,3 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 103,0 | 99,3 |
| Derivative Finanzinstrumente | 0,1 | 0,0 |
| Kurzfristige Schulden | 1.473,8 | 1.377,6 |
| Summe Passiva | 7.047,9 | 6.949,8 |

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

| KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2014 | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|--|---|--|-----------------|-----------------------|---|-------------|--|----------------------------|
| Mio. EUR | Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG | | | | | | Währungs- rücklage | Kumuliertes übriges Eigen- kapital | Summe | Anteile nicht beherr- schender Gesell- schafter | Summe Eigen- kapital |
| | Gezeich- netes Kapital | Kapital- rücklagen | Erwirt- schafftes Konzern- eigenkapital | Neubewer- tungen aus leistungs- orientierten Plänen | Rücklage für Cash-Flow Hedges | Rücklage für | | | | | |
| Stand 1.1.2013 | 66,1 | 3.269,8 | -190,4 | -62,7 | 9,1 | 21,3 | -32,3 | 3.113,2 | 0,8 | 3.114,0 | |
| Gesamtergebnis | - | - | -73,1 | 0,4 | -6,1 | 24,8 | 19,1 | -54,0 | 0,4 | -53,6 | |
| davon | | | | | | | | | | | |
| Konzernergebnis | - | - | -73,1 | - | - | - | - | -73,1 | 0,4 | -72,7 | |
| Sonstiges Ergebnis | - | - | - | 0,4 | -6,1 | 24,8 | 19,1 | 19,1 | - | 19,1 | |
| Transaktionen mit Gesellschaftern | - | -2.334,5 | 2.334,5 | - | - | - | - | - | -0,6 | -0,6 | |
| davon | | | | | | | | | | | |
| Verschmelzung | - | -2.334,5 | 2.334,5 | - | - | - | - | - | - | - | |
| Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter | - | - | - | - | - | - | - | - | -0,6 | -0,6 | |
| Stand 30.6.2013 (angepasst) | 66,1 | 935,3 | 2.071,0 | -62,3 | 3,0 | 46,1 | -13,2 | 3.059,2 | 0,6 | 3.059,8 | |
| Stand 1.1.2014 | 66,1 | 935,3 | 2.045,8 | -46,6 | 6,4 | -94,6 | -134,8 | 2.912,4 | 2,7 | 2.915,1 | |
| Gesamtergebnis | - | - | -173,9 | -22,7 | -5,1 | 21,5 | -6,3 | -180,2 | 0,6 | -179,6 | |
| davon | | | | | | | | | | | |
| Konzernergebnis | - | - | -173,9 | - | - | - | - | -173,9 | 0,6 | -173,3 | |
| Sonstiges Ergebnis | - | - | - | -22,7 | -5,1 | 21,5 | -6,3 | -6,3 | - | -6,3 | |
| Transaktionen mit Gesellschaftern | - | - | - | - | - | - | - | - | -0,9 | -0,9 | |
| davon | | | | | | | | | | | |
| Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter | - | - | - | - | - | - | - | - | -0,9 | -0,9 | |
| Stand 30.6.2014 | 66,1 | 935,3 | 1.871,9 | -69,3 | 1,3 | -73,1 | -141,1 | 2.732,2 | 2,4 | 2.734,6 | |

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2014**

| Mio. EUR | Q2 2014 | Q2 2013 | H1 2014 | H1 2013 |
|--|--------------------|--------------|--------------------|---------------|
| Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit | 8,9 | 14,9 | 73,3 | -9,4 |
| Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit | -30,8 | -163,9 | -104,6 | -336,3 |
| Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit | -15,6 | 61,4 | -3,7 | 122,8 |
| Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | -37,5 | -87,6 | -35,0 | -222,9 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode | 466,2 | 437,0 | 464,8 | 560,8 |
| Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | -1,1 | -7,7 | -2,2 | 3,8 |
| Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | -37,5 | -87,6 | -35,0 | -222,9 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode | 427,6 | 341,7 | 427,6 | 341,7 |

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 30. Juni 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 insbesondere 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 Kapitalflussrechnung und 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 30. Juni 2014 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,3650 USD/EUR (31. Dezember 2013 1,3767 USD/EUR). Durch den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum schwächeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für das erste Halbjahr 2014 von 1,3709 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,3136 USD/EUR).

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 | H1 2014 | H1 2013 |
|---------------|--------------|--------------|
| Atlantik | 635 | 602 |
| Fernost | 692 | 617 |
| Lateinamerika | 602 | 566 |
| Transpazifik | 631 | 612 |
| Australasien | 313 | 318 |
| Gesamt | 2.873 | 2.715 |

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET

| USD/TEU | H1 2014 | H1 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Atlantik | 1.618 | 1.682 |
| Fernost | 1.165 | 1.287 |
| Lateinamerika | 1.350 | 1.424 |
| Transpazifik | 1.717 | 1.823 |
| Australasien | 1.156 | 1.271 |
| Gesamt (Gewichteter Durchschnitt) | 1.424 | 1.522 |

| UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET | | |
|------------------------------|----------------|----------------|
| Mio. EUR | H1 2014 | H1 2013 |
| Atlantik | 749,9 | 770,9 |
| Fernost | 588,2 | 604,5 |
| Lateinamerika | 593,2 | 614,3 |
| Transpazifik | 789,7 | 848,8 |
| Australasien | 264,2 | 307,4 |
| Übrige | 228,5 | 211,8 |
| Gesamt | 3.213,7 | 3.357,7 |

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

| Mio. EUR | H1 2014 | H1 2013 |
|-----------------------|--------------|-------------|
| EBIT | -101,5 | 2,0 |
| Kaufpreisallokation | 12,7 | 11,5 |
| Projektkosten | 15,1 | 0,0 |
| EBIT bereinigt | -73,7 | 13,5 |

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 Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte über das 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. Diese Rechte werden 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 30. Juni 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 Hafen-, Kanal- und Terminalkosten, Aufwendungen für Containertransportleistungen, Charter-, Leasing- und Containermietforderungen, 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 | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
| Schiffe | 3.387,8 | 3.126,2 |
| Container, Containersattelaufleger | 668,3 | 602,6 |
| Übrige Anlagen | 117,8 | 116,0 |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 4,2 | 222,8 |
| Gesamt | 4.178,1 | 4.067,6 |

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen neben planmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen den Zugang von drei neuen Seeschiffen der „Hamburg Express“-Klasse. Die zum 31. Dezember 2013 bestehenden geleisteten Anzahlungen für die zugegangenen Schiffe wurden entsprechend umgegliedert.

Ein Schiff und ein Containerportfolio, die im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen bilanziert waren, wurden nach Beendigung der Leasingverhältnisse ins Eigentum übernommen.

Im Juni 2014 wurden bestehende Operating-Lease-Verträge für Container dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd die Verpflichtung eingegangen ist, die gemieteten Container zum Ende des Geschäftsjahres zu erwerben. Die Verträge werden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt und die Container mit Buchwerten von insgesamt 38,2 Mio. USD (28,0 Mio. EUR) aktiviert. Der rechtliche Eigentumsübergang erfolgt bei Erwerb der Container durch Hapag-Lloyd.

Die im Rahmen von bestehenden Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 30. Juni 2014 einen Nettobuchwert von insgesamt 181,4 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 201,5 Mio. EUR). Die Finance-Lease-Container sind zum 30. Juni 2014 mit insgesamt 90,8 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 75,2 Mio. EUR) bilanziert.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im zweiten Quartal 2014 wurde der Beschluss gefasst, ein Schiff im zweiten Halbjahr 2014 zu verkaufen. Aus diesem Grund wurde dieses Schiff mit einem Buchwert von 3,2 Mio. EUR gemäß IFRS 5 in die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umgegliedert.

Eigenkapital

Infolge der rückwirkenden Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG zum 1. Januar 2013 wird die Kapitalrücklage der Hapag-Lloyd AG 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 und wird im Eigenkapitalspiegel als Transaktion mit Gesellschaftern dargestellt. Die Vorjahreswerte zum 30. Juni 2013 wurden entsprechend angepasst. 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 (30. Juni 2014: –69,3 Mio. EUR; 30. Juni 2013: –62,3 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 typisiertem 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 30. Juni 2014 1,3 Mio. EUR (30. Juni 2013: 3,0 Mio. EUR).

Die im ersten Halbjahr 2014 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 21,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,8 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 30. Juni 2014 –73,1 Mio. EUR (30. Juni 2013: 46,1 Mio. EUR).

Finanzschulden

| FINANZSCHULDEN | | |
|---|----------------|----------------|
| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 1.778,5 | 1.694,2 |
| Anleihen | 881,1 | 873,0 |
| Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen | 245,3 | 233,6 |
| Sonstige Finanzschulden | 142,9 | 134,2 |
| Gesamt | 3.047,8 | 2.935,0 |

| FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE | | |
|---|----------------|----------------|
| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
| Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten) | 2.295,4 | 2.192,4 |
| Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten) | 788,4 | 773,3 |
| Zinsverbindlichkeiten | 33,8 | 27,9 |
| Transaktionskosten | -69,8 | -58,6 |
| Gesamt | 3.047,8 | 2.935,0 |

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch die Ziehung von insgesamt 276,7 Mio. USD (202,7 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der Ablieferung von drei Schiffsneubauten der „Hamburg Express“-Klasse im ersten Halbjahr 2014.

Weiterhin wurden Container in einen Japanese-Operating-Lease-Vertrag mit einer Laufzeit von 3,5 bzw. 4,5 Jahren mit einer japanischen Investorengruppe überführt. Aufgrund einer bestehenden Kaufoption, deren Ausübung wahrscheinlich ist, erfolgt die Klassifizierung gem. SIC-27 als Kreditfinanzierung mit Sicherungsübereignung des Containerbestandes.

Für eine Investition in Container wurde mit einer internationalen Leasinggesellschaft ein Leasingvertrag mit Rückkaufvereinbarung abgeschlossen, der ebenfalls gem. SIC-27 zu klassifizieren ist.

Aufgrund dieser beiden Transaktionen erhöhten sich die Finanzschulden zum 30. Juni 2014 um insgesamt 51,8 Mio. EUR.

Im Juni 2014 ist Hapag-Lloyd bei bestehenden Operating-Lease-Verträgen für Container die Verpflichtung eingegangen, die gemieteten Container zum Ende des Geschäftsjahres zu erwerben. Die Verträge werden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Die daraus resultierenden Verbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2014 28,0 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 30. Juni 2014 dargestellt.

| Mio. EUR | Buchwert | | Beizulegender Zeitwert |
|---|----------|------------------------------|---------------------------|
| | Gesamt | davon Finanz- instrumente | Finanz- instrumente |
| Aktiva | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 532,4 | 532,4 | - |
| Sonstige Forderungen | 103,0 | 46,6 | - |
| Derivative finanzielle Vermögenswerte | 93,8 | 93,8 | 93,8 |
| Finanzmittel | 427,6 | 427,6 | - |
| Passiva | | | |
| Finanzschulden | 2.802,5 | 2.802,5 | 2.921,0 |
| Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹⁾ | 245,3 | 245,3 | 256,5 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 845,7 | 845,7 | - |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | 5,3 | 5,3 | 5,3 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 106,9 | 22,5 | - |

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.

Alle angegebenen beizulegenden Zeitwerte sind der Stufe zwei der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Der beizulegende Zeitwert der Devisen- und Commodityoptionengeschäfte wird anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkursen ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der eingebetteten Derivate erfolgt mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.

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 Halbjahr 2014 73,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Abfluss von 9,4 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr 2014 auf insgesamt 104,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 336,3 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte sind insgesamt 142,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 392,1 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung von drei Schiffsneubauten. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 37,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 55,8 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Halbjahr 2014 in Höhe von insgesamt 3,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Zufluss von 122,8 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus Mittelzuflüssen in Höhe von 331,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 382,6 Mio. EUR) sowie gegenläufigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 334,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 259,8 Mio. EUR) und an nicht beherrschende Gesellschafter von Tochtergesellschaften gezahlte Dividenden von 0,9 Mio. EUR. Die Mittelzuflüsse im ersten Halbjahr 2014 resultierten im Wesentlichen aus der Finanzierung der ausgelieferten Schiffsneubauten.

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 Chatterraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im ersten Halbjahr 2014 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 323,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 368,1 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 163,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 171,6 Mio. EUR).

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

| Mio. EUR | 30.6.2014 | 31.12.2013 |
|-------------------------------|------------------|--------------|
| Schiffe und Container | 450,9 | 606,5 |
| Verwaltungsgebäude | 95,6 | 98,7 |
| Sonstiges | 62,6 | 82,0 |
| Gesamt | 609,1 | 787,2 |
| Beizulegender Zeitwert | 594,0 | 761,5 |

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 1,2 Prozent p. a. (31. Dezember 2013: 1,6 Prozent p. a.).

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

Nach dem Bilanzstichtag (30. Juni 2014) wurden keine nennenswerten Transaktionen durchgeführt.

Hamburg, 12. August 2014

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Anthony J. Firmin

Peter Ganz

FINANZKALENDER 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

