

KONZERNZWISCHENBERICHT



H1 | 2013

HAPAG-LLOYD HOLDING AG
1. JANUAR BIS 30. JUNI 2013

 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT H1 2013

OPERATIVE KENNZAHLEN		1.4. – 30.6. 2013	1.4. – 30.6. 2012	1.1. – 30.6. 2013	1.1. – 30.6. 2012	Veränderung absolut
Schiffe insgesamt ¹⁾		154	147	154	147	+7
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	733	667	733	667	+66
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.077	1.047	1.077	1.047	+30
Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt)	USD/t	622	694	624	680	-56
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.499	1.594	1.522	1.539	-17
Transportmenge	TTEU	1.389	1.359	2.715	2.682	+33
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.706	1.794	3.358	3.395	-37
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.464	1.612	2.954	3.107	-153
EBITDA	Mio. EUR	147,8	102,0	171,8	80,9	+90,9
EBIT	Mio. EUR	60,9	24,1	2,0	-78,9	+80,9
EBIT bereinigt	Mio. EUR	66,7	30,8	13,5	-68,7	+82,2
Konzernergebnis	Mio. EUR	20,9	-7,3	-72,7	-139,7	+67,0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	14,9	106,9	-9,4	100,9	-110,3
RENDITEKENNZAHLEN						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	8,7	5,7	5,1	2,4	+2,7ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	3,6	1,3	0,1	-2,3	+2,4ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	3,9	1,7	0,4	-2,0	+2,4ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI						
Bilanzsumme	Mio. EUR	7.022	6.851 ²⁾	7.022	6.851 ²⁾	+171
Eigenkapital	Mio. EUR	3.060	3.114 ²⁾	3.060	3.114 ²⁾	-54
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	43,6	45,5 ²⁾	43,6	45,5 ²⁾	-1,9ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	3.962	3.737 ²⁾	3.962	3.737 ²⁾	+225
FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI						
Finanzschulden	Mio. EUR	2.591	2.372 ²⁾	2.591	2.372 ²⁾	+219
Liquide Mittel	Mio. EUR	342	561 ²⁾	342	561 ²⁾	-219
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	2.250	1.811 ²⁾	2.250	1.811 ²⁾	+439
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	73,5	58,2 ²⁾	73,5	58,2 ²⁾	+15,3ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 30. JUNI						
Mitarbeiter auf See		1.332	1.302	1.332	1.302	+30
Mitarbeiter an Land		5.639	5.666	5.639	5.666	-27
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		6.971	6.968	6.971	6.968	+3

¹⁾ Stichtag 30.6.2013 ²⁾ Stichtag 31.12.2012

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 7. August 2013 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
7	Konzernzwischenlagebericht
7	Geschäft und Strategie
7	Konzernstruktur
8	Geschäftstätigkeit
8	Unternehmensziele und -strategie
9	Geschäftsentwicklung
9	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
11	Wichtige Leistungsindikatoren
15	Ertragslage des Konzerns
18	Finanz- und Vermögenslage des Konzerns
21	Risiko- und Chancenbericht
22	Nachtragsbericht
22	Prognosebericht
24	Konzernzwischenabschluss
24	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
25	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
26	Konzernbilanz
28	Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung
29	Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung
30	Verkürzter Konzernanhang
30	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
34	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
34	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
38	Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung
38	Sonstige Erläuterungen
40	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
42	Finanzkalender, Impressum

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Anhaltender Aufwärtstrend an den Aktienmärkten

Die Aktienmärkte setzten im ersten Halbjahr 2013 die Aufwärtsbewegung fort. Die wichtigsten internationalen Börsenindizes übertrafen sowohl das Vorjahresniveau als auch den Stand zum Jahresende 2012 zum Teil deutlich.

Die Hauptbestimmungsfaktoren waren die sehr expansive Geldpolitik der japanischen Notenbank sowie die Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Situation in den USA. Die anhaltende Rezession in vielen Ländern der Euro-Zone sowie Unsicherheiten über die Fortsetzung der expansiven Geldpolitik der US-Notenbank und Befürchtungen über die Solidität der chinesischen Geschäftsbanken führten vor allem zum Ende des Berichtszeitraumes zu ausgeprägten Kursschwankungen an den internationalen Finanzmärkten.

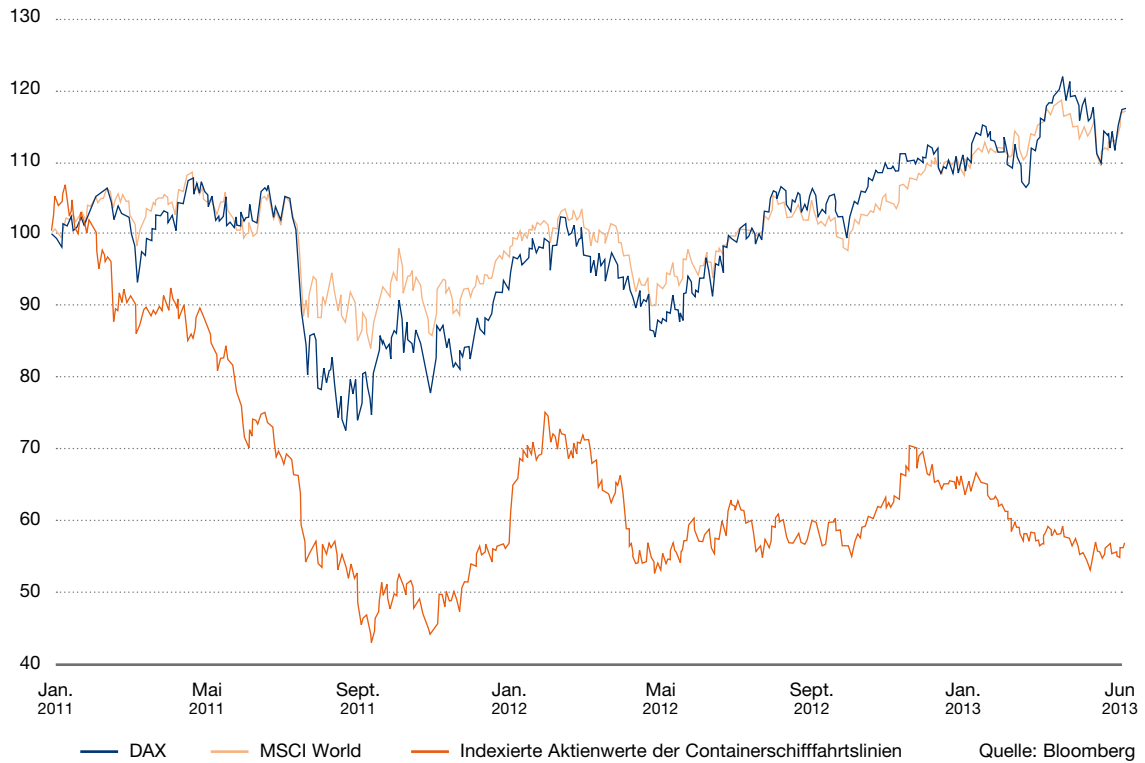
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes*	30.6.2013	31.3.2013	31.12.2012	30.6.2012	Veränderung (30.6.) 2013 vs. 2012
Dow Jones Industrial	14.910	14.579	13.104	12.880	+15,8 %
MSCI World	1.434	1.435	1.339	1.236	+16,0 %
EuroStoxx 50	2.603	2.624	2.636	2.266	+14,9 %
DAX Index	7.959	7.795	7.612	6.416	+24,0 %
Nikkei 225	13.677	12.398	10.395	9.007	+51,8 %

Quelle: Bloomberg; *jeweils letzter Handelstag

Der anhaltende Druck auf die Frachtraten, insbesondere in dem Fahrtgebiet Fernost, und die weiterhin schwierige Ertragssituation der meisten Reedereien führten bei den Aktien der börsennotierten Containerlinienreedereien auch in den ersten sechs Monaten 2013 zu einer nur unterdurchschnittlichen Kursentwicklung.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2011 – Juni 2013)



Deutlich reduzierte Nachfrage nach Unternehmensanleihen

Unsicherheiten über die Fortsetzung der sehr expansiven Geldpolitik der US-Notenbank und eine deutlich abnehmende Anlagebereitschaft institutioneller Investoren belasteten vor allem die Entwicklung der Unternehmensanleihen zum Ende der Berichtsperiode. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale ging das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen im Juni 2013 auf 3,9 Mrd. Euro zurück, nachdem Unternehmen im Mai noch Anleihen in einem Rekordvolumen von 11,8 Mrd. Euro emittierten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 28. Juni 2013 mit 103,69 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 103,07 Prozent (USD-Tranche).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. Juni 2013 rd. 44 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 74 Prozent weiterhin vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. Juni 2013 auf rd. 5 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 30. Juni 2013 erfüllt.

Zum 30. Juni 2013 betrug das Rating von Hapag-Lloyd unverändert B2/„Negative Outlook“ (Moody’s) und B+/Negativer Ausblick (Standard & Poor’s).

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs am 28.6.2013
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.**	15.10.2015	9,00 %	99,50 %***	103,69 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	103,07 %

Kursdaten: Bloomberg; *vorzeitig kündbar; **Aufstockung in Höhe von 150 Mio. EUR zu 103,38 %; ***Kurs der Erstemission

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 2013 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
15. Januar	London	9 th Annual High Yield & Leveraged Finance Conference	BNP Paribas
21. März	New York	7 th Annual Invest in International Shipping Forum	Capital Link
15. Mai	Düsseldorf	German Credit Conference	IKB
13. Juni	London	17 th Annual European Leveraged Finance Conference	Deutsche Bank

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

Die veröffentlichten Berichte stehen auf der Webseite von Hapag-Lloyd – www.hapag-lloyd.de/de/investor_relations/reports.html

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFT UND STRATEGIE

KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd Teilkonzern). Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (30. Juni 2013) 49 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf at-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd Holding AG. Zu den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehören zwei strategische Beteiligungen an Containerterminals in Hamburg und Montreal.

Aktionärsstruktur und Unternehmenssteuerung

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 30. Juni 2013 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) mit 78,0 Prozent und der TUI Konzern mit 22,0 Prozent des Aktienkapitals.

Anteile in %	
Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG	78,0 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	36,9 %
Kühne Maritime GmbH	28,2 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	5,3 %
HSH Nordbank AG	2,9 %
HanseMercur Versicherungsgruppe	1,8 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	2,9 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	22,0 %
Gesamt	100,0 %

Veränderung im Hapag-Lloyd Vorstand

Mit Aufsichtsratsbeschluss vom 12. Juni 2013 ist Jesper Praestensgaard, seit Januar 2011 im Vorstand der Hapag-Lloyd AG für den Bereich Global Markets und Global Accounts verantwortlich, aus dem Vorstand von Hapag-Lloyd ausgeschieden.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien im Bezug auf die globale Marktabdeckung. Die Hapag-Lloyd Flotte besteht aus 154 Containerschiffen (30. Juni 2013). Hapag-Lloyd verfügt derzeit über mehr als 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 93 Diensten weltweit. In den ersten sechs Monaten 2013 betreute Hapag-Lloyd global 15.887 Kunden.

Die funktionale Währung der internationalen Containerlinienschifffahrt und damit auch des Hapag-Lloyd Teilkonzerns ist der US-Dollar. Zahlungsströme in anderen Währungen als dem US-Dollar werden gegebenenfalls zum US-Dollar gesichert. Die Berichtswährung der Hapag-Lloyd Holding AG ist hingegen der Euro. Aus der Fremdwährungsumrechnung einzelner Bilanzposten wie beispielsweise des Anlagevermögens und der Finanzschulden resultieren zum Teil signifikante Bewertungseffekte. Diese werden direkt im Sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst.

UNTERNEHMENSZIELE 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 2013) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 um 2,4 Prozent auf 124,6 Mio. TEU ansteigen und in 2014 um weitere 4,8 Prozent zunehmen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum.

Hapag-Lloyd fokussiert die interne Steuerung des operativen Geschäftes auf das um Sondereffekte bereinigte betriebliche Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) als zentrale Steuerungsgröße. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Mithilfe dieser Kennzahlen wird die Strategie des langfristig profitablen Wachstums im operativen Geschäft umgesetzt. Zusätzlich zum operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) wird das Ergebnis vor Abschreibungen, Amortisationen, Zinsen und Steuern (EBITDA) als wichtige Messgröße herangezogen. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie des Brutto-Cash-Flows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von ca. 50 Prozent – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Hieraus werden die jederzeit ausreichende Liquiditätsreserve sowie die entsprechende Eigenkapitalausstattung abgeleitet.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2013 Kernziele der Unternehmensstrategie. Zum 30. Juni 2013 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 414,4 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 632,9 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 stellt Hapag-Lloyd insgesamt zehn neue große Containerschiffe – sogenannte Very-Large-Container-Vessels – mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst. Sieben Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse wurden bereits übernommen. Drei weitere Schiffe werden bis April 2014 in Dienst gestellt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach Ansicht der Konjunkturoxperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) hat sich die globale konjunkturelle Entwicklung in wichtigen Industrienationen in den vergangenen Monaten weiter stabilisiert. Allerdings hemmen die anhaltende Rezession in der Euro-Zone, die restriktive Fiskalpolitik in den USA sowie die unter den Erwartungen liegende konjunkturelle Entwicklung in wichtigen Schwellenländern wie China und Brasilien das globale Wachstum. Vor allem aufgrund der schwächer als erwarteten konjunkturellen Entwicklung in den neuen Industrienationen (BRICS-Staaten) hat der IWF seine aktuelle Konjunkturprognose für 2013 erneut nach unten korrigiert. Die Wachstumsschätzungen für 2013 wurden um weitere 0,2 Prozentpunkte gesenkt. Das für 2013 erwartete Wachstum des Welthandelsvolumens wurde um 0,5 Prozentpunkte auf 3,1 Prozent revidiert. Ein stärkeres globales Wirtschaftswachstum wird erst für 2014 prognostiziert.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND WELTHANDELSVOLUMEN

(in %)	2014e	2013e	2012	2011
Wachstum Weltwirtschaft	3,8	3,1	3,1	3,9
Industrienationen	2,1	1,2	1,2	1,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,4	5,0	4,9	6,2
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	5,4	3,1	2,5	6,0

Quelle: IWF Juli 2013

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Allerdings hat der Branchendienst IHS Global Insight (Juli 2013) aufgrund der nur schleppenden Erholung der Weltwirtschaft das für 2013 erwartete Wachstum des globalen Ladungsaufkommens (124,6 Mio. TEU) von 3,3 Prozent auf 2,4 Prozent reduziert. Für 2014 wurde die Prognose für den weltweiten Containertransport um 2,8 Mio. TEU auf 130,6 Mio. TEU gesenkt. Der Zuwachs im globalen Ladungsaufkommen dürfte damit im kommenden Jahr 4,8 Prozent erreichen und wird folglich um 0,4 Prozentpunkte niedriger als noch im April geschätzt ausfallen. Somit dürfte die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt für 2013 und 2014 leicht schwächer als der prognostizierte Anstieg des Welthandels ausfallen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal April 2013) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 17,4 Mio. TEU (Jahresbeginn 2013) dürfte die nominale Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2013 um insgesamt 1,9 Mio. TEU und in 2014 um rd. 1,2 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 18 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität auf dem niedrigsten Stand seit dem vierten Quartal 2002 und weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte 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. So betrug die Zunahme der Transportkapazitäten in 2012 statt der zu Jahresbeginn prognostizierten 1,7 Mio. TEU tatsächlich nur 0,8 Mio. TEU. Nach Angaben des Branchendienstes Clarksons Shipping Intelligence Network (Juli 2013) wurden in den ersten sechs Monaten 2013 bereits Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 232.000 TEU verschrottet. Die Verschrottung ineffizienter Schiffe könnte für das Gesamtjahr 2013 auf über 400.000 TEU (2012: 335.000 TEU) steigen und damit den bisherigen Höchststand der Verschrottung von 379.000 TEU (2009) übertreffen.

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 auch aus den im vergangenen Jahr weiter gestiegenen Transportaufwendungen. Ursächlich hierfür ist vor allem die Entwicklung der Bunkerpreise. Seit Jahresbeginn 2009 hat sich der Bunkerpreis mehr als verdreifacht. Zur Kompensierung der daraus resultierenden Kostenbelastungen haben führende Containerreedereien im Jahresverlauf 2013 weitere deutliche Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten angekündigt. Angesichts des bestehenden Wettbewerbsdrucks haben die Spotraten für Containertransporte vor allem in

dem Fahrtgebiet Asien – Europa und Transpazifik ab April 2013 deutlich nachgegeben. Zu Beginn des dritten Quartals haben verschiedene Reedereien umfangreiche Ratenerhöhungen angekündigt. Daraufhin ist insbesondere der Shanghai Containerized Freight Index deutlich gestiegen. Nachfragebedingt unterliegt die Entwicklung der Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten allerdings weiter zum Teil starken Schwankungen.

Aufgrund eines erwarteten Anstiegs der Nachfrage nach Containertransportleistungen in der bevorstehenden „Peak Season“ hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den vergangenen Monaten deutlich ermäßigt. Mit 439.000 TEU (AXS-Alpha Liner Juli 2013) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Anfang Juli 2013 ca. 3 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte und lagen erheblich unter dem Niveau des ersten Quartals 2013 (830.000 TEU). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

Effiziente Flotte

Zum 30. Juni 2013 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 733.268 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 671.552 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.076.920 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.6.2013	31.12.2012	30.6.2012
Anzahl der Schiffe	154	144	147
davon			
Eigene Schiffe	63	59	56
Geleaste Schiffe	7	7	7
Gecharterte Schiffe	84	78	84
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	733	670	667
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.077	1.047	1.047
Anzahl Dienste	93	89	93

Bis zum 30. Juni 2013 hat Hapag-Lloyd insgesamt sieben Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 TEU übernommen. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere drei Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU.

Transportmenge und Frachtrate

Zu den Hauptleistungsindikatoren für die Unternehmensentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns zählen Frachtraten und Transportmengen.

In den ersten sechs Monaten 2013 stieg die Frachtmenge im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Prozent auf 2.715 TTEU. Damit verzeichnete Hapag-Lloyd in der ersten Jahreshälfte 2013 das höchste Transportaufkommen der letzten fünf Jahre. Ein erfreulich deutlicher Anstieg der Transportmenge wurde in den Fahrtgebieten Fernost, Australasien und Atlantik erzielt. Dies kompensierte die rückläufige Mengenentwicklung im Fahrtgebiet Lateinamerika.

ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN

TTEU	H1 2013	H1 2012	H1 2011	H1 2010	H1 2009
Atlantik	602	585	582	574	530
Lateinamerika	566	591	559	523	408
Fernost	617	583	549	563	522
Transpazifik	612	618	560	518	501
Australasien	318	305	284	276	345
Gesamt	2.715	2.682	2.534	2.453	2.307

Im ersten Halbjahr 2013 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.522 USD/TEU und lag damit um 1,1 Prozent unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Ursächlich für diese Entwicklung war der anhaltend hohe Wettbewerbsdruck. Dieser führte vor allem in den Fahrtgebieten Atlantik und Australasien zu einem Rückgang der Frachtraten. Im Fahrtgebiet Fernost erschwerte der weiter bestehende Wettbewerbsdruck die Umsetzung der im Berichtszeitraum angekündigten Ratenerhöhungen. Ein Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate war im Fahrtgebiet Lateinamerika zu verzeichnen.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	H1 2013	H1 2012	H1 2011	H1 2010	H1 2009
Atlantik	1.682	1.754	1.758	1.528	1.455
Lateinamerika	1.424	1.379	1.364	1.312	1.253
Fernost	1.287	1.289	1.454	1.576	1.055
Transpazifik	1.823	1.843	1.708	1.633	1.480
Australasien	1.271	1.305	1.327	1.229	874
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.522	1.539	1.546	1.481	1.247

Die Preisqualität der Transportleistung hat für Hapag-Lloyd auch weiterhin Vorrang vor einem rein quantitativen Mengenwachstum.

Qualität und Nachhaltigkeit

Der nachhaltige Umgang mit knappen Ressourcen wird für die Containerlinienreedereien zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsfaktor. Hapag-Lloyd hat sich bereits 1996 zur Nachhaltigkeit verpflichtet. Die Zertifizierung der Schiffe und der landseitigen Organisationen erfolgt nach den Qualitätsstandards ISO 9001 und dem Umweltstandard ISO 14001. Das ISO-Zertifikat wurde am 22. Juni 2012 durch die Zertifizierungsgesellschaft, den Germanischen Lloyd, erneuert und ist bis zum 21. Juni 2015 gültig. Hapag-Lloyd hatte bereits frühzeitig für alle unter eigenem Management stehenden Schiffe den Ship Energy Efficient Management Plan (SEEMP) umgesetzt. Dieser ist seit dem 1. Januar 2013 verpflichtend.

Hapag-Lloyd konnte im Jahre 2012 den spezifischen CO₂-Ausstoß (g/CO₂ pro TEU-km) der eigenen und der gecharterten Schiffe um 4,1 Prozent reduzieren. Mit der Indienststellung von insgesamt zehn Neubauten der effizienten „Hamburg Express“-Klasse bis Jahresmitte 2014 wird sich die gute Umweltbilanz der Hapag-Lloyd Flotte weiter verbessern.

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 2013 wurden Transportaufträge für 15.887 Kunden (Vorjahreszeitraum: 17.102) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2013 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.971 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter veränderte sich gegenüber dem 30. Juni 2012 nur leicht. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. Juni 2013 rund 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.6.2013	31.12.2012	30.6.2012
Seebereich	1.256	1.245	1.224
Landbereich	5.556	5.505	5.589
Auszubildende	159	200	155
Gesamt	6.971	6.950	6.968

Zum 30. Juni 2013 waren im Seebereich 1.256 (30. Juni 2012: 1.224) Personen beschäftigt. Die Steigerung im Seebereich wurde gegenüber dem Vorjahreszeitraum durch Veränderungen in der Flottenstruktur hervorgerufen. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich sank im gleichen Zeitraum aufgrund einer weiteren Straffung der Organisation um 33 auf 5.556.

Zum 30. Juni 2013 beschäftigte Hapag-Lloyd 159 Auszubildende. Bedingt durch die Beendigung des Ausbildungsjahres zum Sommer 2013 verringerte sich die Anzahl der Auszubildenden im Vergleich zum Jahresende 2012. Die Anzahl der Auszubildenden wird mit dem Beginn des neuen Ausbildungsjahres zum August 2013 wieder deutlich steigen.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) sank leicht von 6.834 Personen (30.6.2012) auf 6.830 Beschäftigte (minus vier Mitarbeiter).

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Umsatzerlöse	1.705,8	1.793,8	3.357,7	3.395,3
Sonstige betriebliche Erträge	48,5	45,7	62,1	91,3
Transportaufwendungen	1.464,4	1.612,4	2.954,0	3.107,2
Personalaufwendungen	97,5	87,4	191,1	183,1
Abschreibungen	86,9	77,9	169,8	159,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	54,9	59,6	126,4	133,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	50,6	2,2	-21,5	-96,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	11,0	7,4	18,4	13,7
Übriges Finanzergebnis	-0,7	14,5	5,1	3,9
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	60,9	24,1	2,0	-78,9
Zinsergebnis	-39,2	-30,2	-73,3	-58,2
Ertragsteuern	0,8	1,2	1,4	2,6
Konzernergebnis	20,9	-7,3	-72,7	-139,7
EBITDA	147,8	102,0	171,8	80,9
EBITDA-Marge (%)	8,7	5,7	5,1	2,4
EBIT bereinigt	66,7	30,8	13,5	-68,7
EBIT-Marge bereinigt (%)	3,9	1,7	0,4	-2,0
EBIT	60,9	24,1	2,0	-78,9
EBIT-Marge (%)	3,6	1,3	0,1	-2,3

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2013 war für den Hapag-Lloyd Konzern maßgeblich durch den anhaltend intensiven Wettbewerb sowie von der andauernden Staatsschuldenkrise im europäischen Wirtschaftsraum geprägt. In der Folge war gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 17 USD/TEU auf 1.522 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.539 USD/TEU) zu verzeichnen. Dieser Rückgang konnte durch eine Steigerung der Transportmenge um 1,2 Prozent auf 2.715 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.682 TTEU) zum Teil kompensiert werden, sodass die Umsatzerlöse in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2013 mit 3.357,7 Mio. EUR (-1,1 Prozent) nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahreszeitraum: 3.395,3 Mio. EUR) blieben.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag mit 1,31 USD/EUR ungefähr auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1,30 USD/EUR).

Im zweiten Quartal 2013 lagen die Umsatzerlöse mit 1.705,8 Mio. EUR und um rd. 5 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Ein deutlicher Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um rd. 6 Prozent auf 1.499 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.594 USD/TEU) konnte durch das erzielte Transportmengenwachstum von 2,3 Prozent nicht vollständig kompensiert werden.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
in Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	373,4	456,7	739,3	854,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.091,0	1.155,7	2.214,7	2.253,0
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	463,6	472,5	928,2	908,0
Charter-, Leasing- und Containermieten	171,5	174,1	345,7	347,8
Containertransportkosten	415,5	479,0	863,6	920,8
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	40,4	30,1	77,2	76,4
Transportaufwendungen	1.464,4	1.612,4	2.954,0	3.107,2

Die Transportaufwendungen reduzierten sich in den ersten sechs Monaten 2013 um insgesamt 153,2 Mio. EUR (–4,9 Prozent) auf 2.954,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 3.107,2 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die um 114,9 Mio. EUR auf 739,3 Mio. EUR gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zurückzuführen. Der Rückgang der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe resultierte aus Einsparungen beim Bunkerverbrauch sowie aus um rd. 8 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen denen Aufwendungen aus Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Der durchschnittliche Bunkerpreis lag im Berichtszeitraum bei 624 USD je Tonne (Vorjahreszeitraum: 680 USD je Tonne). Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen trotz einer gestiegenen Transportmenge um 1,7 Prozent unter dem Vorjahr. Ursächlich hierfür waren insbesondere die im zweiten Quartal erzielten Kosteneinsparungen.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 62,1 Mio. EUR lagen im ersten Halbjahr 2013 insbesondere aufgrund geringerer Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und niedrigerer Kursgewinne unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (91,3 Mio. EUR). Im zweiten Quartal 2013 waren Erträge aus Containerverkäufen in Höhe von 17,9 Mio. EUR aus einer durchgeführten Sale-and-Leaseback-Transaktion enthalten.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im ersten Halbjahr 2013 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 wechsellkursbedingten Erträge und Aufwendungen in den ersten sechs Monaten 2013 zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 12,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,0 Mio. EUR).

Im ersten Halbjahr 2013 betragen die Abschreibungen 169,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 159,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte insbesondere aus planmäßigen Abschreibungen auf Schiffs- und Containerzugänge. Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 5,1 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen (Vorjahreszeitraum: 3,9 Mio. EUR).

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 2,0 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (-78,9 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 90,9 Mio. EUR auf 171,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 80,9 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Halbjahr 2013 13,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -68,7 Mio. EUR). Erträge aus Containerverkäufen wurden nicht bereinigt. Das bereinigte EBIT im zweiten Quartal belief sich auf 66,7 Mio. EUR. Insgesamt wurde im zweiten Quartal im Vergleich zum ersten Quartal 2013 (bereinigtes EBIT: -53,2 Mio. EUR) eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielt.

Das Zinsergebnis hat sich aufgrund der neu aufgenommenen Finanzschulden gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich verringert und betrug -73,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -58,2 Mio. EUR).

In den ersten sechs Monaten 2013 betrug das Konzernergebnis -72,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -139,7 Mio. EUR). Das Konzernergebnis betrug im zweiten Quartal 2013 20,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -7,3 Mio. EUR).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	14,9	106,9	-9,4	100,9
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-163,9	-38,7	-336,3	-163,7
Free Cash-Flow	-149,0	68,2	-345,7	-62,8
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	61,4	-48,7	122,8	-130,0
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-87,6	19,5	-222,9	-192,8

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2013 betrug der operative Cash-Flow -9,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 100,9 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres auf 336,3 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere geleistete Schlusszahlungen für vier Containerschiffe sowie Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten. Darüber hinaus wurde eine zahlungsunwirksame Investition durch die Änderung eines Operating-Lease-Vertrages in einen Finance-Lease-Vertrag getätigt. Im zweiten Quartal hat Hapag-Lloyd mit zwei internationalen Containeranbietern jeweils einen Operating-Sale-and-Leaseback-Vertrag abgeschlossen. Die branchenüblichen Verträge umfassen den Verkauf von 13.300 Containern, die bis zum finalen physischen Abgang zurückgemietet werden. Der Verkauf erfolgte zum 28. Juni 2013. Hieraus ergab sich ein Liquiditätszufluss von 28,3 Mio. USD (21,5 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 122,8 Mio. EUR. Den Mittelzuflüssen in Höhe von 382,6 Mio. EUR standen regelmäßige Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 259,8 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

in Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Bestand am Anfang der Periode	437,0	447,1	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen	-7,7	26,7	3,8	13,6
Zahlungswirksame Veränderungen	-87,6	19,5	-222,9	-192,8
Bestand am Ende der Periode	341,7	493,3	341,7	493,3

Insgesamt ergab sich für die ersten sechs Monate 2013 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 222,9 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand in Höhe von 341,7 Mio. EUR ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bisher nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95,0 Mio. USD (72,7 Mio. EUR).

Solide Finanzierungsstruktur

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2013 gegenüber dem Jahresende 2012 von 1.811,1 Mio. EUR auf 2.249,5 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung von Investitionen in Schiffe und Container sowie der Rückgang der Zahlungsmittel.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

in Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	341,7	560,8
Finanzschulden	2.591,2	2.371,9
Nettoverschuldung	2.249,5	1.811,1
Verschuldungsgrad (%)	73,5	58,2
Frei verfügbare Kreditlinien	72,7	72,1
Eigenkapitalquote (%)	43,6	45,5

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR

VERKÜRZTE KONZERNBILANZ		
in Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.780,6	5.502,2
davon Anlagevermögen	5.727,4	5.428,9
Kurzfristige Vermögenswerte	1.241,5	1.349,1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	341,7	560,8
Bilanzsumme	7.022,1	6.851,3
Passiva		
Eigenkapital	3.059,8	3.114,0
Fremdkapital	3.962,3	3.737,3
davon langfristige Schulden	2.446,4	2.301,2
davon kurzfristige Schulden	1.515,9	1.436,1
davon Finanzschulden	2.591,2	2.371,9
davon langfristige Finanzschulden	2.220,4	2.048,9
davon kurzfristige Finanzschulden	370,8	323,0
Bilanzsumme	7.022,1	6.851,3
Anlagendeckungsgrad I (in %)	53,4	57,4
Anlagendeckungsgrad II (in %)	96,1	99,7
Liquiditätsgrad I (in %)	22,5	39,1
Nettoverschuldung	2.249,5	1.811,1
Eigenkapitalquote (in %)	43,6	45,5

Zum 30. Juni 2013 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 7.022,1 Mio. EUR und lag mit 170,8 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2012. Während sich die langfristigen Vermögenswerte um 278,4 Mio. EUR erhöhten, verminderten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 107,6 Mio. EUR.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Buchwerte des Sachanlagevermögens aufgrund von getätigten Investitionen in Seeschiffe in Höhe von 356,9 Mio. EUR sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 44,4 Mio. EUR. Weitere Zugänge erfolgten im Rahmen der planmäßigen Erneuerung der Containerbestände durch Investitionen in Container in Höhe von 104,5 Mio. EUR.

Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 169,8 Mio. EUR sowie Marktwertänderungen der langfristigen derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 6,9 Mio. EUR aus.

Im kurzfristigen Vermögen erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse für getätigte Investitionen in Schiffe und Container sowie planmäßige Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 651,9 Mio. EUR auf 341,7 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 560,8 Mio. EUR).

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 54,2 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2013 3.059,8 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 24,8 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2013 rd. 44 Prozent (31. Dezember 2012: rd. 46 Prozent).

Der Anstieg der lang- und kurzfristigen Schulden resultierte vor allem aus der Erhöhung der Finanzschulden. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Auszahlungen weiterer Darlehen für die Auslieferung von vier neuen Schiffen. Darüber hinaus wurde im zweiten Quartal eine Kreditfinanzierung für Containerneubauten ausgezahlt. Weiterhin erhöhten sich die Finanzschulden durch die Ausübung einer Kaufoption eines bisher als Operating-Lease-Vertrag klassifizierten Containerportfolios.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 30. Juni 2013 2.249,5 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 1.811,1 Mio. EUR).

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2012. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden. Grundlegende Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

Am 11. Januar 2013 veröffentlichte die Ratingagentur Moody's ihren aktuellen „Company Profile“-Bericht mit einem unveränderten Rating (B2/„Negative Outlook“). Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 28. März 2013 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd Holding AG von B+ mit negativem Ausblick.

Wie bereits im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2012 beschrieben, könnte eine Herabstufung des Ratings der Hapag-Lloyd Holding AG und der begebenen Anleihen möglicherweise zu ungünstigeren Bedingungen bei der Aufnahme neuer Finanzmittel führen und den Kurs sowie die Handelbarkeit der Titel beeinträchtigen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2013 sind darüber hinaus keine wesentlichen Änderungen der externen und unternehmensinternen Bedingungen aufgetreten.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Bilanzstichtag wurden verschiedene Finanzierungsmaßnahmen abgeschlossen.

Hierdurch wird sich die Liquidität des Konzerns nach Abzug von Investitionen in Container und Refinanzierungen um bis zu 67,9 Mio. EUR (88,8 Mio. USD) erhöhen.

Ebenfalls wurde die bestehende, bisher nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 72,7 Mio. EUR (95,0 Mio. USD) vorzeitig um weitere drei Jahre zuzüglich einer Verlängerungsoption um bis zu zwei weitere Jahre verlängert.

PROGNOSEBERICHT

Grundsätzlich haben die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2012 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.

Allerdings hat der Branchendienst IHS Global Insight (Juli 2013) aufgrund der nur schleppenden Erholung der Weltwirtschaft das für 2013 erwartete Wachstum des globalen Ladungsaufkommens (124,6 Mio. TEU) von 3,3 Prozent auf 2,4 Prozent reduziert. (Details sind in dem Kapitel „Branchenspezifische Rahmenbedingungen“ erläutert.) Somit dürfte die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2013 leicht schwächer als der prognostizierte Anstieg des Welthandels ausfallen.

Angesichts des schwächer als erwarteten Wirtschaftswachstums in den neuen Industrienationen (BRICS-Staaten) geht der IWF in seiner aktuellen Konjunkturprognose für 2013 nunmehr nur noch von einem globa-

**ENTWICKLUNG WICHTIGER GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND
BRANCHENSPEZIFISCHER EINFLUSSFAKTOREN**

Einflussfaktoren	Gegenwärtige Entwicklungen	Erwartete Auswirkungen in 2013
Globales Wirtschaftswachstum	Reduzierung des für 2013 erwarteten Weltwirtschaftswachstums von 3,3 % auf 3,1 %, der prognostizierten Zunahme des Welthandels von 3,6 % auf 3,1 % und der Erhöhung des globalen Containertransportaufkommens von 3,3 % auf 2,4 %	Zunehmende Belastungsfaktoren für den erwarteten Anstieg des Transportaufkommens und des Umsatzes
Transportmenge	Leicht steigend	Leicht positiver Einfluss auf Umsatz
Frachtraten	Wettbewerbsbedingt weiter stark schwankende Frachtraten	Die Frachtratenentwicklung hat einen merklichen Einfluss auf den Umsatz
Transportkosten	Tendenziell leicht sinkend	Leicht sinkendes Niveau des Transportaufwands

len Wachstum von 3,1 Prozent sowie einem Anstieg des Welthandelsvolumens von ebenfalls 3,1 Prozent aus. Belastungsfaktoren für die globale Wirtschaftsentwicklung sind die anhaltende Rezession im Euro-Raum sowie die restriktive Fiskalpolitik in den USA und ein unerwartet schwaches Wirtschaftswachstum in China von nur 7,5 Prozent im zweiten Quartal 2013. Der hohe Wettbewerbsdruck nahm im Verlauf des ersten Halbjahres 2013 weiter zu.

Trotz der Eintrübung der dargestellten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erwartet Hapag-Lloyd einen Anstieg des Transportvolumens in 2013. Insgesamt strebt Hapag-Lloyd für das Gesamtjahr 2013 weiterhin ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) an. Das mittelfristige Ziel bleibt ein profitables Wachstum gemessen am operativen Ergebnis.

Zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs hat Hapag-Lloyd frühzeitig entsprechende Finanzierungsverträge abgeschlossen. So sind alle beauftragten Schiffsneubauten und Containerinvestitionen durch langfristige Kreditverträge finanziert. Trotz der Auswirkungen der Investitionen in Schiffsneubauten auf die Nettoverschuldung erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2013 unverändert eine adäquate Liquiditätssituation.

Die unverändert nur schwer abschätzbare Entwicklung der Frachtraten und das unerwartet schwache globale Wirtschaftswachstum stellen hohe Unwägbarkeiten für die Ergebnisprognose des Geschäftsjahres 2013 dar.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2013

Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Umsatzerlöse	1.705,8	1.793,8	3.357,7	3.395,3
Sonstige betriebliche Erträge	48,5	45,7	62,1	91,3
Transportaufwendungen	1.464,4	1.612,4	2.954,0	3.107,2
Personalaufwendungen	97,5	87,4	191,1	183,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	86,9	77,9	169,8	159,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	54,9	59,6	126,4	133,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	50,6	2,2	-21,5	-96,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	11,0	7,4	18,4	13,7
Übriges Finanzergebnis	-0,7	14,5	5,1	3,9
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	60,9	24,1	2,0	-78,9
Zinserträge	1,3	1,4	2,9	3,3
Zinsaufwendungen	40,5	31,6	76,2	61,5
Ergebnis vor Ertragsteuern	21,7	-6,1	-71,3	-137,1
Ertragsteuern	0,8	1,2	1,4	2,6
Konzernergebnis	20,9	-7,3	-72,7	-139,7
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	20,7	-7,5	-73,1	-140,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,2	0,4	0,3

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2013**

Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Konzernergebnis	20,9	-7,3	-72,7	-139,7
Posten, die nicht aufwands- oder ertragswirksam umgegliedert werden:	0,4	-	0,4	-
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	0,4	-0,3	0,4	-0,3
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	0,7	-0,3	0,7	-0,3
Steuereffekt	-0,3	-	-0,3	-
Posten, die aufwands- oder ertragswirksam umgegliedert werden können:	-49,8	-	18,7	-
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	3,7	-16,0	-6,1	-1,9
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	11,3	-12,6	10,0	11,7
Entnahmen aus der Rücklage	-7,6	-3,4	-16,1	-13,6
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-53,5	166,7	24,8	80,5
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-49,4	150,4	19,1	78,3
Gesamtergebnis	-28,5	143,1	-53,6	-61,4
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-28,7	142,9	-54,0	-61,7
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,2	0,2	0,4	0,3

KONZERNBILANZ
KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. JUNI 2013

Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	700,2	693,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	591,4	619,5
Sachanlagen	4.119,7	3.785,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	316,1	329,9
Sonstige Forderungen	12,6	25,7
Derivative Finanzinstrumente	25,6	32,5
Aktive latente Ertragsteuern	15,0	15,1
Langfristige Vermögenswerte	5.780,6	5.502,2
Vorräte	194,6	178,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	524,0	449,5
Sonstige Forderungen	109,7	110,4
Derivative Finanzinstrumente	30,3	37,0
Ertragsteuerforderungen	20,0	13,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	341,7	560,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	21,2	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	1.241,5	1.349,1
Summe Aktiva	7.022,1	6.851,3

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. JUNI 2013

Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	66,1	66,1
Kapitalrücklagen	3.269,8	3.269,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-263,5	-190,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-13,2	-32,3
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	3.059,2	3.113,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	0,6	0,8
Eigenkapital	3.059,8	3.114,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	153,3	151,8
Sonstige Rückstellungen	60,3	87,5
Finanzschulden	2.220,4	2.048,9
Sonstige Verbindlichkeiten	5,4	5,4
Derivate Finanzinstrumente	5,1	6,0
Passive latente Ertragsteuern	1,9	1,6
Langfristige Schulden	2.446,4	2.301,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3,8	3,7
Sonstige Rückstellungen	124,7	119,5
Ertragsteuerschuld	3,6	4,4
Finanzschulden	370,8	323,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	909,1	886,4
Sonstige Verbindlichkeiten	103,9	99,1
Kurzfristige Schulden	1.515,9	1.436,1
Summe Passiva	7.022,1	6.851,3

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2013											
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG							Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwartetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Cash-Flow Hedges	Rücklage für Hedging	Währungsrücklage				Kumuliertes übriges Eigenkapital
Stand 1.1.2012	60,0	3.026,6	-61,3	-23,7	-	73,6	49,9	348,9	3.424,1	0,3	3.424,4
Konzern und Sonstiges Ergebnis	-	-	-140,0	-0,3	-1,9	80,5	78,3	-	-61,7	0,3	-61,4
davon											
Konzernergebnis	-	-	-140,0	-	-	-	-	-	-140,0	0,3	-139,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-0,3	-1,9	80,5	78,3	-	78,3	-	78,3
Transaktionen mit Gesellschaftern	6,1	243,2	-0,1	-	-	-	-	-348,9	-99,7	-	-99,7
davon											
Teilrückzahlung Hybrid II	-	-	-	-	-	-	-	-100,0	-100,0	-	-100,0
Realisation Transaktionskosten	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3	-	0,3
Kapitalerhöhung durch Einbringung Hybrid II	6,1	243,9	-	-	-	-	-	-250,0	-	-	-
Umgliederung Transaktionskosten	-	-0,7	-0,1	-	-	-	-	0,8	-	-	-
Stand 30.6.2012	66,1	3.269,8	-201,4	-24,0	-1,9	154,1	128,2	-	3.262,7	0,6	3.263,3
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
Konzern und Sonstiges Ergebnis	-	-	-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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
davon											
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
Stand 30.6.2013	66,1	3.269,8	-263,5	-62,3	3,0	46,1	-13,2	-	3.059,2	0,6	3.059,8

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2013**

Mio. EUR	Q2 2013	Q2 2012	H1 2013	H1 2012
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	14,9	106,9	-9,4	100,9
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-163,9	-38,7	-336,3	-163,7
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	61,4	-48,7	122,8	-130,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-87,6	19,5	-222,9	-192,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	437,0	447,1	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-7,7	26,7	3,8	13,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-87,6	19,5	-222,9	-192,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	341,7	493,3	341,7	493,3

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd Holding 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 2013. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen bis auf die erforderlichen Änderungen infolge neu anzuwendender Standards ab dem 1.1.2013 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 Holding 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 sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraumes. Die hieraus entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. Juni 2013 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit USD/EUR 1,3067 unter dem Kursniveau vom 31. Dezember 2012 mit USD/EUR 1,3185. Der Durchschnittskurs für das erste Halbjahr 2013 lag mit USD/EUR 1,3136 deutlich über dem Durchschnittskurs des Vorjahreszeitraums von USD/EUR 1,2975.

Segmentberichterstattung

Da von der Hapag-Lloyd Holding AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2013 weder Schuld- oder Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt gehandelt wurden noch der Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt wurde, bestand zum Stichtag des Zwischenabschlusses keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

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 zu IAS 1: *Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses*
- Änderung zu IAS 12: *Latente Steuern, Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte*
- Änderung zu IAS 19: *Leistungen an Arbeitnehmer*
- Änderungen zu IFRS 1: *Schwerwiegende Hochinflation und Beseitigung fixer Daten*
- Änderungen zu IFRS 1: *Darlehen der öffentlichen Hand*
- Änderung an IFRS 7: *Angaben zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten*
- IFRS 13: *Bewertung zum beizulegenden Zeitwert*
- IFRIC 20: *Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebes im Tagebau*
- *Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2011)*

Die Änderung des IAS 1 *Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses* betrifft die Darstellung des Sonstigen Ergebnisses in der Gesamtergebnisrechnung. Die Posten des Sonstigen Ergebnisses, die später in die Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert werden („Recycling“), sind gemäß der Standardänderung getrennt von den Posten des Sonstigen Ergebnisses darzustellen, die niemals reklassifiziert werden. Sofern die Posten brutto, d. h. ohne Saldierung mit Effekten aus latenten Steuern ausgewiesen werden, sind die latenten Steuern nunmehr nicht mehr in einer Summe auszuweisen, sondern den beiden Gruppen von Posten des Sonstigen Ergebnisses zuzuordnen. Die Darstellung des Sonstigen Ergebnisses in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung wurde entsprechend der neuen Regelung angepasst.

Durch die Änderung des IAS 12 *Latente Steuern auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien* wird klar gestellt, dass für Vermögenswerte, die nach dem Fair-Value-Modell des IAS 40 als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien bewertet werden, die widerlegbare Vermutung gelten soll, dass die Realisierung des Buchwertes im Normalfall durch Veräußerung erfolgt.

Die Änderungen des IAS 19 betreffen im Wesentlichen den Ansatz und die Bewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen (Defined Benefit Plans). Mit der Neufassung des IAS 19 wurde das Wahlrecht für die Erfassung von versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten im Abschluss abgeschafft, sodass nur noch eine unmittelbare und vollumfängliche Erfassung im Sonstigen Ergebnis zulässig ist. Weiterhin waren bisher zu Beginn der Rechnungsperiode die erwarteten Erträge des Planvermögens anhand der Erwartungen des Managements über die Wertentwicklung des Anlageportfolios zu ermitteln. Mit Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) darf nur noch eine normierte Verzinsung des Planvermögens in Höhe des Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen zu Periodenbeginn berücksichtigt werden. Darüber hinaus ergeben sich aus IAS 19 (überarbeitet 2011) insgesamt erweiterte Angabepflichten zu Leistungen an Arbeitnehmer.

Mit der erstmaligen Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) ändert sich für den Hapag-Lloyd Konzern die Ermittlung des Nettopensionsaufwands aus leistungsorientierten Plänen, insbesondere im Hinblick auf die im Nettopensionsaufwand enthaltene Zinskomponente. Bislang wurden die erwarteten Erträge aus Planvermögen anhand der Erwartungen des Managements über die Rendite des Anlageportfolios ermittelt. Infolge der Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) wird der Ertrag aus Planvermögen typisiert unter Anwendung des für die Diskontierung der Pensionsverpflichtung maßgeblichen Zinssatzes ermittelt. Infolge dieser Änderung ergeben sich für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2013 um 50 TEUR geringere Nettopensionsaufwendungen. In korrespondierender Höhe erhöht sich das Neubewertungsergebnis, das im Sonstigen Ergebnis zu erfassen ist. Auf die Höhe der bilanzierten Pensionsverpflichtungen hat der erstmals angewendete IAS 19 (überarbeitet 2011) keine Auswirkungen, da im Hapag-Lloyd Konzern auch bisher schon versicherungsmathematische Gewinne und Verluste vollständig im Sonstigen Ergebnis erfasst wurden. Die erweiterten Angabepflichten werden vollumfänglich erstmals im vollständigen Konzernabschluss des Hapag-Lloyd Konzerns zum Ende des Geschäftsjahres 2013 umgesetzt werden.

Durch die Änderungen des IFRS 1 können erstmalige IFRS-Anwender nach einer Phase einer „schwerwiegenden Hochinflation“ in der IFRS-Eröffnungsbilanz die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewerten. Dies stellt eine weitere Ausnahme von der rückwirkenden Anwendung aller IFRS dar. Weiterhin können Erstanwender durch den Ersatz des fixen Datums „1. Januar 2004“ durch „Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS“ auf die rückwirkende Berechnung von Bewertungsdifferenzen bei finanziellen Vermögenswerten und Schulden zum beizulegenden Zeitwert, für die kein aktiver Markt besteht, verzichten.

Eine weitere Änderung des IFRS 1 betrifft Darlehen der öffentlichen Hand, die zu einem unter dem Marktzins liegenden Zinssatz gewährt werden. Soweit solche Darlehen am oder nach dem Übergangszeitpunkt gewährt wurden, sind sie mit ihrem beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Für im Übergangszeitpunkt bestehende öffentliche Darlehen kann die Bewertung nach vorheriger Rechnungslegung beibehalten werden.

Im Zusammenhang mit der Änderung des IAS 32 bezüglich der Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wurden auch Änderungen an IFRS 7 *Finanzinstrumente – Angaben* vorgenommen, um erweiterte Anhangangaben zu Saldierungsvorgängen zu integrieren. Die neuen Angaben beinhalten insbesondere quantitative Informationen zu erfassten Finanzinstrumenten, die in der Bilanz gegeneinander aufgerechnet wurden bzw. für die Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Obwohl die Neuregelungen des IAS 32 erstmals in den Berichtsjahren anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, sind die Änderungen an IFRS 7 bereits im aktuellen Geschäftsjahr 2013 zu berücksichtigen. Da im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Verrechnungen vorgenommen werden, ergeben sich diesbezüglich keine Auswirkungen für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzernanhang.

Der Standard IFRS 13 *Bewertung zum beizulegenden Zeitwert* gibt standardübergreifend einheitliche Bewertungsmaßstäbe für die Bewertung zum „beizulegenden Zeitwert“ (Fair Value) vor, indem u. a. der Begriff definiert und dargestellt wird, welche Methoden für dessen Bestimmung infrage kommen. Weiterhin werden die Anhangangaben dahingehend erweitert, dass die beizulegenden Zeitwerte sämtlicher zum beizulegenden Zeitwert bewerteter Vermögenswerte und Schulden in Klassen einzuteilen sind, die u. a. davon abhängen, welche Art von Bewertungsparametern in die Bewertung einfließen. Die erweiterten Angabepflichten werden vollumfänglich erstmals im vollständigen Konzernabschluss des Hapag-Lloyd Konzerns zum Ende des Geschäftsjahres 2013 umgesetzt werden.

Die Interpretation IFRIC 20 beschäftigt sich mit der Bilanzierung von Kosten für Abraumbeseitigung, die in der Erschließungsphase einer Tagebergbaumine anfallen. Durch die Interpretation wird klargestellt, unter welchen Voraussetzungen Abraunkosten als ein Vermögenswert anzusetzen sind und wie die Erst- und Folgebewertung des Vermögenswertes zu erfolgen hat.

Im Rahmen des *Annual-Improvement-Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2011)* wurden Änderungen an fünf Standards vorgenommen. Diese betreffen zunächst den IFRS 1 mit der Klarstellung, dass IFRS 1 auch anzuwenden ist, wenn bereits in der Vergangenheit nach IFRS bilanziert wurde und nach einer Unterbrechung erneut die IFRS angewendet werden, sowie die Klarstellung, dass die vor dem Übergang auf IFRS aktivierten Fremdkapitalkosten beibehalten werden dürfen. Weiterhin erfolgten bei IAS 1 Klarstellungen zu Vorjahresvergleichsinformationen sowie bezüglich der Änderung von Rechnungslegungsmethoden und rückwirkenden Anpassungen, bei IAS 16 Bestimmungen zur Aufnahme von Wartungsgeräten als Sachanlagen, bei IAS 32 die Vorschrift, dass Steuereffekte aufgrund von Ausschüttungen an Eigenkapitalgeber oder aufgrund von Transaktionskosten einer Eigenkapitaltransaktion gemäß IAS 12 Ertragsteuern zu bilanzieren sind, und bei IAS 34 die Klarstellung, wie Segmentangaben für Vermögen und Schulden in der Zwischenberichterstattung zu erfolgen haben.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 30. Juni 2013 wurden unverändert zum 31. Dezember 2012 neben der Hapag-Lloyd Holding AG 49 Unternehmen vollkonsolidiert sowie fünf 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

Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Anstieg des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2012 in Höhe von 6,3 Mio. EUR resultiert aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Schiffe	3.383,9	2.944,0
Container, Containersattelaufleger	460,6	378,0
Übrige Anlagen	117,4	119,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	157,8	344,4
Gesamt	4.119,7	3.785,6

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen neben planmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen die Zugänge von vier Seeschiffen der „Hamburg Express“-Klasse sowie geleistete Anzahlungen für weitere bestellte Schiffsneubauten. Die zum 31. Dezember 2012 bestehenden geleisteten Anzahlungen für die zugegangenen Schiffe wurden entsprechend umgegliedert.

Im Juni 2013 wurde ein bestehender Operating-Lease-Vertrag für Container dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd die Verpflichtung eingegangen ist, die gemieteten Container zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Der Vertrag wird daher als Finance-Lease-Vertrag fortgeführt und das Containerportfolio mit Buchwerten von insgesamt 11,0 Mio. EUR (14,4 Mio. USD) aktiviert. Der rechtliche Eigentumsübergang erfolgt bei Ausübung der Kaufoption durch Hapag-Lloyd.

Die im Rahmen aller bestehenden Finance-Lease-Verträge bilanzierten Container haben zum 30. Juni 2013 insgesamt einen Buchwert von 21,7 Mio. EUR.

Aus dem Verkauf von 13.300 Containern mit einem Alter von 12,5 bis 15,5 Jahren an zwei internationale Containeranbieter im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultierten Erträge in Höhe von 17,9 Mio. EUR (23,4 Mio. USD).

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im zweiten Quartal 2013 wurde der Beschluss gefasst, sechs Schiffe im zweiten Halbjahr 2013 zu verkaufen. Aus diesem Grund wurden Vermögenswerte mit einem Buchwert von 21,2 Mio. EUR gemäß IFRS 5 in die Position „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ umgegliedert.

Derivative Finanzinstrumente

Die Derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive und negative Marktwerte aus Devisentermingeschäften sowie Commodity- und Devisen-Optionen.

Eigenkapital

Die Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (30. Juni 2013: –62,3 Mio. EUR; 30. Juni 2012: –24,0 Mio. EUR) resultieren im Wesentlichen aus erfolgsneutral bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung und aus der Differenz zwischen typisiert ermittelten und tatsächlichen Erträgen aus Planvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. Juni 2013 3,0 Mio. EUR (30. Juni 2012: –1,9 Mio. EUR).

Die im ersten Halbjahr 2013 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 24,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 80,5 Mio. EUR) resultieren aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung des in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwertes.

Sonstige Rückstellungen

Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen negativen Zeitwert begründeten. Die Amortisation dieser Posten im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2013 führt zu einer Minderung des Transportaufwandes.

Im zweiten Quartal 2013 waren Rückstellungen für Haftungsschäden in Höhe von 17,0 Mio. USD (13,0 Mio. EUR) aufzulösen.

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.699,3	1.499,0
Anleihen	659,2	655,8
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	220,6	215,8
Sonstige Finanzschulden	12,1	1,3
Gesamt	2.591,2	2.371,9

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE

Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	2.049,3	1.798,8
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	588,8	599,2
Zinsverbindlichkeiten	23,2	32,0
Transaktionskosten	-70,1	-58,1
Gesamt	2.591,2	2.371,9

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch vier Tranchen im Zusammenhang mit der Finanzierung für die Schiffsneubauten der „Hamburg Express“-Klasse mit einem Buchwert zum Bilanzstichtag von insgesamt 369,5 Mio. USD (282,8 Mio. EUR). Weiterhin erfolgte zum Bilanzstichtag die Passivierung von jeweils 19,9 Mio. USD (15,2 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der Kiellegung der „Ludwigshafen Express“ und „Beijing Express“.

Zur Finanzierung von Containerinvestitionen stand Hapag-Lloyd zum Ende des Geschäftsjahres 2012 ein freier Kreditrahmen in Höhe von 58,0 Mio. USD (44,0 Mio. EUR) zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Zahlung für die Anschaffung von Reefercontainern wurden hiervon in 2013 weitere 22,0 Mio. USD (16,8 Mio. EUR) in Anspruch genommen.

Im Juni 2013 wurde ein bestehender Operating-Lease-Vertrag für ein Containerportfolio dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd die Verpflichtung eingegangen ist, die gemieteten Container spätestens zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Der Vertrag wird daher als Finance-Lease-Vertrag fortgeführt. Die daraus resultierenden Verbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2013 14,4 Mio. USD (11,0 Mio. EUR).

Im Zusammenhang mit der Bestellung von insgesamt 20.250 neuen Containern wurde im Juni 2013 vereinbart, die Container in mehreren Tranchen zu verkaufen und im Anschluss im Rahmen eines Leasingvertrages für jeweils acht Jahre zurückzumieten. Es besteht ein Rückkaufrecht durch Hapag-Lloyd zum Ende der Laufzeit, von dessen Inanspruchnahme mit hoher Wahrscheinlichkeit auszugehen ist. Mit Abwicklung der ersten Tranche in Höhe von 5.600 Containern erfolgte am 28. Juni 2013 der Zufluss von 14,4 Mio. USD (11,0 Mio. EUR). Der Containerleasingvertrag wird 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 das Darlehen anfallende Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im ersten Halbjahr 2013 9,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 100,9 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr 2013 auf insgesamt 336,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 163,7 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte sind insgesamt 392,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 254,3 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung von vier Schiffsneubauten, Zugänge von Containern sowie Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen, langfristigen Vermögenswerten und erhaltenen Dividenden in Höhe von insgesamt 55,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 90,6 Mio. EUR) aus.

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Halbjahr 2013 in Höhe von insgesamt 122,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Abfluss von 130,0 Mio. EUR) ergab sich aus Mittelzuflüssen in Höhe von 382,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 165,6 Mio. EUR) sowie gegenläufigen regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 259,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 158,7 Mio. EUR). Im Vorjahr waren zusätzlich Mittel zur Tilgung des Hybrid-II-Kapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR abgeflossen. Die Mittelzuflüsse im ersten Halbjahr 2013 resultierten im Wesentlichen aus der Finanzierung der vier ausgelieferten Schiffsneubauten, Einzahlungen aus Darlehen im Zusammenhang mit der Kiellegung von zwei Schiffen und Finanzierungen von 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.

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 18 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Die im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen gemieteten Container werden kurzfristig bis zur endgültigen Abgabe an den Erwerber zu marktüblichen Mietraten genutzt.

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 Halbjahr 2013 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 368,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 2012: 370,2 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen 171,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 2012: 198,2 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	30.6.2013	31.12.2012
Schiffe und Container	709,5	733,6
Verwaltungsgebäude	106,7	117,3
Sonstiges	148,9	143,6
Gesamt	965,1	994,5
Beizulegender Zeitwert	931,4	962,4

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 1,6 Prozent p. a. (31. Dezember 2012: 1,4 Prozent p. a.). Durch die abgeschlossenen Sale-and-Leaseback-Transaktionen erhöhten sich die Verpflichtungen in geringem Umfang.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. Juni 2013 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 181,1 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 502,1 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. Alle Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gem. IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit konzernfremden Dritten üblich sind. Weitergehende Informationen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang 2012 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem Bilanzstichtag wurden verschiedene Finanzierungsmaßnahmen abgeschlossen.

Hierdurch wird sich die Liquidität des Konzerns nach Abzug von Investitionen in Container und Refinanzierungen um bis zu 67,9 Mio. EUR (88,8 Mio. USD) erhöhen.

Ebenfalls wurde die bestehende, bisher nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 72,7 Mio. EUR (95,0 Mio. USD) vorzeitig um weitere drei Jahre zuzüglich einer Verlängerungsoption um bis zu zwei weitere Jahre verlängert.

Hamburg, 7. August 2013

Hapag-Lloyd Holding AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

FINANZKALENDER 2013

- November 2013** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2013
- März 2014** Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2013
- Mai 2014** Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 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

