

KONZERNZWISCHENBERICHT | Q1 · 2012

HAPAG-LLOYD HOLDING AG · 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2012



## KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT Q1 2012

| OPERATIVE KENNZAHLEN                                |          | 1.1. – 31.3.<br>2012 | 1.1. – 31.3.<br>2011 | Veränderung<br>absolut |
|---|----------|----------------------|----------------------|------------------------|
| Schiffe insgesamt <sup>1)</sup>                     |          | 143                  | 137                  | +6                     |
| Kapazität der Schiffe insgesamt                     | TTEU     | 659                  | 617                  | +42                    |
| Transportkapazität der Container insgesamt          | TTEU     | 1.025                | 1.020                | +5                     |
| Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt)                  | USD/t    | 667                  | 509                  | +158                   |
| Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)                   | USD/TEU  | 1.484                | 1.563                | -79                    |
| Transportmenge                                      | TTEU     | 1.323                | 1.197                | +126                   |
| Umsatzerlöse  | Mio. EUR | 1.602                | 1.483                | +119                   |
| Transportaufwendungen                               | Mio. EUR | 1.495                | 1.264                | +231                   |
| EBITDA  | Mio. EUR | -21,1                | 84,6                 | -106                   |
| EBIT  | Mio. EUR | -103,0               | 12,3                 | -115                   |
| EBIT bereinigt                                      | Mio. EUR | -99,5                | 16,1                 | -116                   |
| Konzernergebnis                                     | Mio. EUR | -132,4               | -22,1                | -110                   |
| Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit          | Mio. EUR | -6,0                 | 34,5                 | -41                    |
| <b>RENDITEKENNZAHLEN</b>                            |          |                      |                      |                        |
| EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)                | %        | -1,3                 | 5,7                  | -7,0ppt                |
| EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)                    | %        | -6,4                 | 0,8                  | -7,2ppt                |
| EBIT-Marge bereinigt                                | %        | -6,2                 | 1,1                  | -7,3ppt                |
| <b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ</b>                |          |                      |                      |                        |
| Bilanzsumme   | Mio. EUR | 6.528                | 6.614 <sup>2)</sup>  | -86                    |
| Eigenkapital  | Mio. EUR | 3.120                | 3.424 <sup>2)</sup>  | -304                   |
| Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)      | %        | 47,8                 | 51,8 <sup>2)</sup>   | -4,0ppt                |
| Fremdkapital  | Mio. EUR | 3.408                | 3.189 <sup>2)</sup>  | +219                   |
| <b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ</b>                |          |                      |                      |                        |
| Finanzschulden                                      | Mio. EUR | 2.169                | 1.897 <sup>2)</sup>  | +272                   |
| Liquide Mittel                                      | Mio. EUR | 447                  | 673 <sup>2)</sup>    | -226                   |
| Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel) | Mio. EUR | 1.722                | 1.224 <sup>2)</sup>  | +498                   |
| Gearing (Nettoverschuldung / Eigenkapital)          | %        | 55,2                 | 35,7 <sup>2)</sup>   | +19,5ppt               |
| <b>MITARBEITERANZAHL ZUM 31. MÄRZ</b>               |          |                      |                      |                        |
| Mitarbeiter auf See                                 |          | 1.303                | 1.313                | -10                    |
| Mitarbeiter an Land                                 |          | 5.629                | 5.576                | +53                    |
| <b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>                        |          | <b>6.932</b>         | <b>6.889</b>         | <b>+43</b>             |

<sup>1)</sup> Stichtag 31.3.    <sup>2)</sup> Stichtag 31.12.2011

**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 10. Mai 2012 veröffentlicht.**

# INHALT

|           |   |
|-----------|---|
| <b>4</b>  | <b>Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt</b>                                      |
| <b>7</b>  | <b>Konzernzwischenlagebericht</b>                                       |
| 7         | Geschäfts- und Rahmenbedingungen  |
| 7         | Konzernstruktur   |
| 8         | Geschäftstätigkeit  |
| 8         | Unternehmensziele und -strategie  |
| 9         | Geschäftsentwicklung  |
| 9         | Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen                                 |
| 10        | Branchenspezifische Rahmenbedingungen                                   |
| 11        | Wichtige Leistungsindikatoren   |
| 15        | Ertragslage   |
| 17        | Finanz- und Vermögenslage   |
| 19        | Entwicklung Vermögensstruktur   |
| 20        | Risiko- und Chancenbericht  |
| 20        | Nachtragsbericht  |
| 21        | Prognosebericht   |
| <b>22</b> | <b>Konzernzwischenabschluss</b>   |
| 22        | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung                                     |
| 23        | Konzern-Gesamtergebnisrechnung  |
| 24        | Konzernbilanz   |
| 26        | Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung                                 |
| 27        | Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung                                   |
| <b>28</b> | <b>Verkürzter Konzernanhang</b>   |
| 28        | Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses |
| 30        | Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung       |
| 31        | Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz                             |
| 34        | Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung                |
| 35        | Sonstige Erläuterungen  |
| 36        | Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag                       |
| <b>38</b> | <b>Finanzkalender, Impressum</b>  |

# HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

## Positive Konjunktursignale bedingen starke Kursgewinne

Im ersten Quartal 2012 verzeichneten die internationalen Finanzmärkte den besten Jahresauftakt seit 1998. Der deutsche Leitindex, der DAX, übertraf zum Ende des Berichtszeitraumes den Jahresendstand 2011 um rd. 18 Prozent. Der Dow Jones Industrial und der Nikkei 225 erreichten den höchsten Stand der letzten zwölf Monate. Getragen wurde die sehr freundliche Börsenentwicklung der ersten drei Monate 2012 von den besser als erwarteten US-Konjunkturdaten und der Umschuldung Griechenlands. Zudem hat die Europäische Zentralbank (EZB) den Geschäftsbanken dreijährige Liquidität in Höhe von rd. einer Billion Euro zu sehr günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt. Diese hohe Liquiditätsversorgung des europäischen Bankensystems erhöhte trotz der unverändert bestehenden Unsicherheiten über die konjunkturelle Entwicklung die Anlagebereitschaft der institutionellen Investoren zu Jahresbeginn 2012.

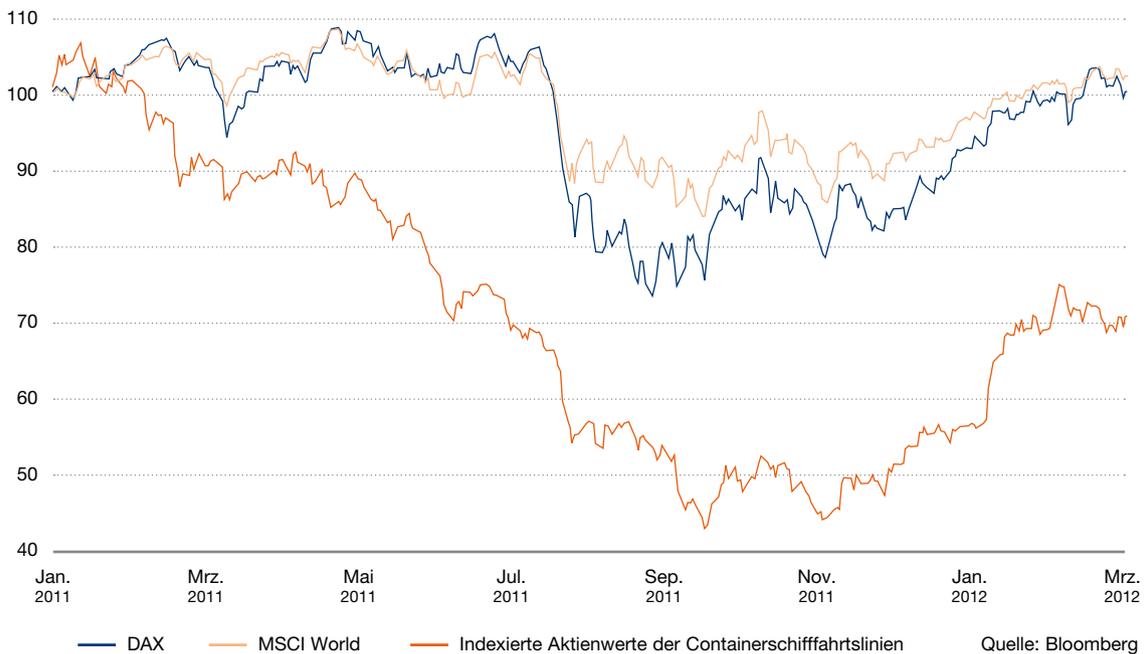
### ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

| Indizes              | 30.3.2012 | 30.12.2011 | 31.3.2011 |
|----------------------|-----------|------------|-----------|
| Dow Jones Industrial | 13.212    | 12.217     | 12.320    |
| MSCI World           | 1.312     | 1.182      | 1.334     |
| EuroStoxx 50         | 2.477     | 2.316      | 2.911     |
| DAX Index            | 6.947     | 5.898      | 7.041     |
| Nikkei 225           | 10.084    | 8.455      | 9.755     |

Quelle: Bloomberg

Auch die Aktien der börsennotierten Schifffahrtlinien konnten im Jahresauftaktquartal deutlich von dem positiven Börsenumfeld profitieren. Die Ankündigung und Umsetzung deutlicher Erhöhungen der Frachtraten in allen wichtigen Fahrtgebieten sowie der erfolgreiche Start von weiteren Kooperationen vor allem im Fahrtgebiet Asien – Europa sorgten bei den meisten Aktien der Containerreedereien für ausgeprägte Kursgewinne.

### Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Jan. 2011 – März 2012)



In den ersten drei Monaten 2012 übertraf die durchschnittliche Kurssteigerung der Aktien der börsennotierten Containerreedereien die Wertsteigerung des MSCI World Index zum Teil um mehr als 20 Prozent.

Die wieder erhöhte Anlagebereitschaft institutioneller und privater Investoren führte im ersten Quartal 2012 ebenfalls bei Unternehmensanleihen zu umfangreichen Kursgewinnen und sinkenden Renditen. Die überwiegend positive Berichterstattung über die Geschäftsentwicklung in 2011 der jeweiligen Unternehmen unterstützte die Kursbefestigung.

### Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. März 2012 mit 103,08 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 97,17 Prozent (USD-Tranche).

Auch im ersten Quartal 2012 verfügte Hapag-Lloyd unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme) betrug zum 31. März 2012 rd. 48 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit 55 Prozent weiterhin relativ niedrig. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. März 2012 auf rd. 7 Prozent der Bilanzsumme.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stufte in ihrem Ratingupdate vom 4. April 2012 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG unverändert mit BB- und negativem Ausblick ein. Mit einem zweifach B-Rating verfügt Hapag-Lloyd unverändert über die höchste Bewertung in dem „Non-Investment Grade“-Bereich.

| STAMMDATEN ANLEIHEN |                                 |            |        |             |                             |
|---------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------|-----------------------------|
|                     | Emissionsvolumen<br>(insgesamt) | Laufzeit*  | Kupon  | Ausgabekurs | Kurs am<br><b>30.3.2012</b> |
| EUR-Tranche         | EUR 480 Mio.                    | 15.10.2015 | 9,00 % | 99,50 %**   | 103,08 %                    |
| USD-Tranche         | USD 250 Mio.                    | 15.10.2017 | 9,75 % | 99,37 %     | 97,17 %                     |

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

### Offene und transparente Kommunikation

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. Im ersten Quartal 2012 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil: 10. Januar London, UK, 8<sup>th</sup> Annual High Yield and Leveraged Finance Conference 2012, BNP Paribas; 27.–29. Februar Miami, USA, Global High Yield & Leveraged Finance Conference 2012, J.P. Morgan; 29. März London, UK, 3<sup>rd</sup> Annual Credit Opportunities Conference 2012, Knight Capital Group. Zudem wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Einzelgespräche geführt.

Am 21. März 2012 wurde der Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG vom Aufsichtsrat festgestellt und der Geschäftsbericht veröffentlicht. Die veröffentlichten Berichte stehen auch auf der Webseite von Hapag-Lloyd – [www.hapag-lloyd.com/ir](http://www.hapag-lloyd.com/ir) – bereit.

# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

### KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Die Hapag-Lloyd Holding AG hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd Teilkonzern). Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (31. März 2012) 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

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 31. März 2012 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) mit 61,6 Prozent und der TUI Konzern mit 38,4 Prozent des Aktienkapitals.

| Anteile in %   |                |
|--|----------------|
| <b>TUI AG / TUI-Hapag Beteiligungs GmbH</b>                                | <b>38,4 %</b>  |
| Kühne Maritime GmbH  | 24,6 %         |
| HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH   | 23,6 %         |
| IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe    | 5,5 %          |
| HSH Nordbank AG  | 3,2 %          |
| HanseMercur AG   | 1,5 %          |
| Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO Gruppe KGaA              | 3,2 %          |
| <b>Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH &amp; Co. KG</b> | <b>61,6 %</b>  |
| <b>Gesamt</b>  | <b>100,0 %</b> |

Bereits am 14. Februar 2012 hatten sich die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG in einer Rahmenvereinbarung auf weitreichende Kapitalmaßnahmen, das bestehende Hybrid-II-Kapital in Höhe von 350 Mio. EUR betreffend, sowie auf Anteilsübertragungen verständigt. Auf einer außerordentlichen Hauptversammlung am 5. April 2012 wurden einstimmig die Beschlüsse für die Durchführung einer Kapitalerhöhung der Hapag-Lloyd Holding AG gefasst. Die Handelsregistereintragung der Kapitalerhöhung erfolgte am 12. April 2012.

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Die Hapag-Lloyd Flotte besteht zum 31. März 2012 aus 143 Containerschiffen. Hapag-Lloyd verfügt derzeit über rd. 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 87 Diensten weltweit. In den ersten drei Monaten 2012 betreute Hapag-Lloyd global 12.965 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 ggf. zum US-Dollar gesichert. Die Berichtswährung der Hapag-Lloyd Holding AG ist hingegen der Euro. Für Zwecke der Einbeziehung des Hapag-Lloyd Teilkonzerns in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis 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 April 2012) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 um 5,4 Prozent auf 134,7 Mio. TEU ansteigen. 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 bereinigte EBIT – das um Sondereffekte bereinigte betriebliche Ergebnis vor Zinsen und Steuern – als zentrale Steuerungsgröße. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Mithilfe dieser 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 Brutto-Cash-Flows und 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 Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2012 Kernziele der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2012 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 518,4 Mio. EUR. (31. Dezember 2011: 745,9 Mio. EUR).

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 wird Hapag-Lloyd zwischen Juli 2012 und November 2013 insgesamt zehn neue große Containerschiffe – sog. Very-Large-Container-Vessels – mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst stellen.

## **GESCHÄFTSENTWICKLUNG**

### **GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN**

Vor allem die Länder der Euro-Zone verzeichnen derzeit nur eine sehr verhaltene konjunkturelle Entwicklung. Zudem schwächt sich das Wirtschaftswachstum in Asien deutlich ab. Belastungen für die konjunkturelle Entwicklung in 2012 könnten sich zudem vor allem aus dem hohen Budgetdefizit der USA, dem erfolgten starken Rohölpreisanstieg und einer stärker als erwarteten Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China im ersten Quartal 2012 ergeben. Trotz der hohen Unwägbarkeiten erwarten die Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) jedoch keine weltweite Rezession und prognostizieren bereits für das zweite Halbjahr 2012 ein wieder an Dynamik gewinnendes Weltwirtschaftswachstum. In der aktuellen Konjunkturprognose wurden die Wachstumsschätzungen für 2012 und 2013 jeweils um 0,2 Prozentpunkte angehoben. Gemäß den Schätzungen der Konjunkturoptionen des IWF sollte die Weltwirtschaft bereits 2013 wieder stärker als in 2011 wachsen.

**ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN**

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

Quelle: IWF April 2012

**BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN**

Mit der erwarteten kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (April 2012) für das laufende Jahr einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 4,3 Prozent gefolgt von 5,4 Prozent auf 134,7 Mio. TEU in 2013. Somit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2012 und 2013 gleichgerichtet mit den Zuwachsraten des Welthandels ausfallen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (Jahresbeginn 2012) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 16,8 Mio. TEU würde die nominale Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2012 um insgesamt 1,7 Mio. TEU (Transmodal April 2012) und in 2013 um rd. 1,6 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 23 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität 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 ineffizienterer 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 Schätzungen des Branchendienstes Braemar Seascope dürfte die Verschrottung von Containerschiffen die Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte in 2012 um 193.000 TEU (2011: 83.900 TEU) verringern.

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 in den vergangenen Monaten weiter gestiegenen Transportaufwendungen. Der Anstieg wurde insbesondere durch den stark erhöhten Bunkerpreis verursacht. Zum Ende des ersten Quartals 2012 lag der Bunkerpreis (MFO 380, Rotterdam) mit rd. 700 USD/t um rd. 14 Prozent über dem Jahresdurchschnittspreis in 2011.

Seit Jahresbeginn 2009 hat sich der Bunkerpreis mehr als verdreifacht. Zur Kompensierung der aus den weiter gestiegenen Bunkerpreisen resultierenden Kostenbelastungen haben führende Containerreedereien seit Jahresbeginn 2012 deutliche Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten angekündigt. Die Spotpreise für Frachtraten haben sich daraufhin vor allem im Fahrtgebiet Asien – Europa deutlich gegenüber dem Stand zu Jahresbeginn 2012 befestigt. Auch zu Beginn des zweiten Quartals 2012 wurden weitere Ratenerhöhungen angekündigt.

Aufgrund der saisonal bedingt („Slack Season“) schwächeren Nachfrage nach Containertransportleistungen hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten Monaten insgesamt weiter erhöht. Mit 723.000 TEU (Alphaliner April 2012) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Anfang April 2012 etwas mehr als vier Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Die beschäftigungslosen Schiffe entfallen überwiegend auf kleinere Größenklassen.

## WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

### Effiziente Flotte

Zum 31. März 2012 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd 143 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 gem. ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Das Orderbuch umfasst zehn Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU. Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug rd. 659 TTEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 633.825 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1,025 Mio. TEU.

#### STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

|  | 31.3.2012 | 31.12.2011 | 31.3.2011 |
|--|-----------|------------|-----------|
| Anzahl der Schiffe                     | 143       | 149        | 137       |
| davon                                  |           |            |           |
| Eigene Schiffe                         | 59        | 58         | 58        |
| Geleaste Schiffe                       | 7         | 9          | 9         |
| Gecharterte Schiffe                    | 77        | 82         | 70        |
| Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU) | 659       | 679        | 617       |
| Containerkapazität insgesamt (TTEU)    | 1.025     | 1.042      | 1.020     |
| Anzahl Dienste                         | 87        | 84         | 76        |

### Transportmenge und Frachtrate

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

Im ersten Quartal 2012 transportierte Hapag-Lloyd weltweit 1.323 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 10,5 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Berichtszeitraum entwickelten sich die Transportmengen in allen Fahrtgebieten positiv. Überdurchschnittliche Zuwächse beim Ladungsaufkommen erzielten die Fahrtgebiete Transpazifik und Australasien.

| ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN |              |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| TTEU  | Q1 2012      | Q1 2011      | Q1 2010      | Q1 2009      | Q1 2008      |
| Atlantik  | 295          | 273          | 276          | 264          | 330          |
| Lateinamerika                                   | 288          | 264          | 248          | 183          | 206          |
| Fernost   | 281          | 260          | 284          | 262          | 309          |
| Transpazifik                                    | 303          | 266          | 239          | 247          | 275          |
| Australasien                                    | 156          | 134          | 126          | 164          | 198          |
| <b>Gesamt</b>                                   | <b>1.323</b> | <b>1.197</b> | <b>1.173</b> | <b>1.120</b> | <b>1.318</b> |

Im ersten Quartal 2012 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.484 USD/TEU und lag damit um 5,1 Prozent unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes. Ursächlich für diese Entwicklung war der anhaltende Wettbewerbsdruck, der vor allem die Frachtraten in den Fahrtgebieten Fernost und Australasien belastete. Im Fahrtgebiet Fernost war ein Frachtratenrückgang um 21,5 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresniveau zu verzeichnen. Dem entgegen stand eine positive Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate im Fahrtgebiet Transpazifik. Die im Verlauf des ersten Quartals 2012 angekündigten Frachratenerhöhungen und -zuschläge zur Kompensation der deutlich gestiegenen Bunkerpreise werden zeitversetzt wirksam.

### ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

| USD/TEU                                  | Q1 2012      | Q1 2011      | Q1 2010      | Q1 2009      | Q1 2008      |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Atlantik                                 | 1.751        | 1.756        | 1.491        | 1.537        | 1.653        |
| Lateinamerika                            | 1.337        | 1.383        | 1.270        | 1.356        | 1.506        |
| Fernost                                  | 1.186        | 1.511        | 1.514        | 1.088        | 1.688        |
| Transpazifik                             | 1.753        | 1.707        | 1.493        | 1.570        | 1.516        |
| Australasien                             | 1.259        | 1.337        | 1.231        | 902          | 1.182        |
| <b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b> | <b>1.484</b> | <b>1.563</b> | <b>1.422</b> | <b>1.317</b> | <b>1.539</b> |

Eine hohe 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 dem Qualitätsstandard ISO 9001 und dem Umweltstandard ISO 14001. Zudem ist Hapag-Lloyd langjähriges Mitglied in der Clean Cargo Working Group und hat wesentliche Maßnahmen für einen niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schiffe, wie z. B. die Reduzierung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (das sog. „Slow Steaming“) frühzeitig umgesetzt. Bereits seit mehreren Jahren kalkuliert Hapag-Lloyd die aus dem Schiffsbetrieb entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen nach der von der Clean Cargo Working Group entwickelten Methodik. Seit dem 20. Oktober 2011 können sich interessierte Kunden mithilfe des Hapag-Lloyd Emissionskalkulators EcoCalc die Emissionen ihres Containertransportes für die gesamte Transportkette vom Start- bis zum Endpunkt anzeigen lassen. Der Emissionskalkulator ist auf der Hapag-Lloyd Homepage [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com) verfügbar. Als erste Reederei weltweit hat Hapag-Lloyd im Februar dieses Jahres die gesamte Flotte unter eigenem Management nach dem neuen Energy Efficiency Design Index (EEDI) der IMO einstufen lassen. Die unabhängige Zertifizierung wurde vom Germanischen Lloyd durchgeführt und zeigt, dass viele Schiffe der Hapag-Lloyd Flotte einen zwischen rd. 20 bis zu 27 Prozent niedrigeren EEDI-Wert erreichen als der Durchschnitt der weltweit fahrenden Flotte in der jeweiligen Größenklasse. Der EEDI wird ab 2013 eine verbindliche Vorschrift für Schiffsneubauten, die dann auch eine von der IMO festgelegte Mindesteffizienz erfüllen müssen.

### Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein spezielles Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2012 wurden Transportaufträge für 12.965 Kunden (Q1 2011: 12.175) durchgeführt.

### Mitarbeiter

Zum 31. März 2012 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.932 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vergleich zum 31. März 2011 um 43 Beschäftigte. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. März 2012 rd. 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

| ANZAHL MITARBEITER |              |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
|                    | 31.3.2012    | 31.12.2011   | 31.3.2011    |
| Seebereich         | 1.216        | 1.198        | 1.211        |
| Landbereich        | 5.541        | 5.465        | 5.487        |
| Auszubildende      | 175          | 210          | 191          |
| <b>Gesamt</b>      | <b>6.932</b> | <b>6.873</b> | <b>6.889</b> |

Zum 31. März 2012 waren im Seebereich 1.216 (31. März 2011: 1.211) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 54 Personen auf 5.541 Mitarbeiter. Durch den erfolgreichen Abschluss der Ausbildung verminderte sich die Anzahl der Auszubildenden auf 175.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) stieg von 6.738 Personen (31. März 2011) auf 6.784 Beschäftigte.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

| KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG                           |               |              |
|---|---------------|--------------|
| in Mio. EUR   | Q1 2012       | Q1 2011      |
| Umsatzerlöse  | 1.601,5       | 1.483,1      |
| Sonstige betriebliche Erträge                                 | 45,6          | 82,8         |
| Transportaufwendungen   | 1.494,8       | 1.263,5      |
| Personalaufwendungen  | 95,7          | 96,4         |
| Abschreibungen  | 81,9          | 72,3         |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                            | 73,4          | 131,1        |
| <b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>                   | <b>-98,7</b>  | <b>2,6</b>   |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen | 6,3           | 6,9          |
| Übriges Finanzergebnis  | -10,6         | 2,8          |
| <b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>     | <b>-103,0</b> | <b>12,3</b>  |
| Zinsergebnis  | -28,0         | -30,2        |
| Ertragsteuern   | 1,4           | 4,2          |
| <b>Konzernergebnis</b>  | <b>-132,4</b> | <b>-22,1</b> |
| <b>EBITDA</b>   | <b>-21,1</b>  | <b>84,6</b>  |
| <b>EBITDA-Marge (%)</b>                                       | <b>-1,3</b>   | <b>5,7</b>   |
| <b>EBIT bereinigt</b>   | <b>-99,5</b>  | <b>16,1</b>  |
| <b>EBIT-Marge bereinigt (%)</b>                               | <b>-6,2</b>   | <b>1,1</b>   |
| <b>EBIT</b>   | <b>-103,0</b> | <b>12,3</b>  |
| <b>EBIT-Marge (%)</b>   | <b>-6,4</b>   | <b>0,8</b>   |

Das erste Quartal 2012 war für den Hapag-Lloyd Konzern sehr herausfordernd. Trotz der weiter zunehmenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen wurde die Ertragslage durch die im ersten Quartal deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Ölpreise sowie den anhaltenden Wettbewerbsdruck beeinträchtigt. In diesem Umfeld konnte Hapag-Lloyd die Umsatzerlöse in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2012 im Vergleich zum Vorjahr um rd. 118,4 Mio. EUR (+8,0 Prozent) auf 1.601,5 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 1.483,1 Mio. EUR) steigern. Dabei wirkten sich insbesondere die Entwicklung der Transportmenge mit einer Steigerung von 10,5 Prozent auf 1.323 TEU (Vorjahr: 1.197 TEU) sowie Währungseffekte positiv auf die Umsatzerlöse aus. Der USD/EUR-Kurs stärkte sich im Quartalsdurchschnitt auf 1,31 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,37 USD/EUR). Die durchschnittliche Frachtrate lag mit 1.484 USD/TEU um 5,1 Prozent unter dem Vorjahreswert von 1.563 USD/TEU. Dies war im Wesentlichen die Folge des weiterhin bestehenden intensiven Wettbewerbes. Die seit Jahresbeginn angekündigten Ratenerhöhungen werden sich voraussichtlich im zweiten Quartal in den Durchschnittsraten widerspiegeln.

| TRANSPORTAUFWENDUNGEN                            |                |                |
|--|----------------|----------------|
| in Mio. EUR                                      | Q1 2012        | Q1 2011        |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 397,5          | 299,0          |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen             | 1.097,3        | 964,5          |
| davon:   |                |                |
| Hafen-, Kanal- und Terminalkosten                | 435,5          | 386,2          |
| Charter-, Leasing- und Containermieten           | 173,7          | 149,2          |
| Containertransportkosten                         | 441,8          | 382,4          |
| Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges               | 46,3           | 46,7           |
| <b>Transportaufwendungen</b>                     | <b>1.494,8</b> | <b>1.263,5</b> |

Die Transportaufwendungen erhöhten sich insgesamt um 231,3 Mio. EUR (+18,3 Prozent) gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Ursächlich für den Anstieg sind die im Vergleich zum Vorjahresquartal um rd. 33 Prozent höheren Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Ausschlaggebend hierfür war zum einen der im Vergleich zur Vorjahresperiode auf 667 USD je Tonne deutlich angestiegene durchschnittliche Bunkerpreis (Vorjahresperiode: 509 USD je Tonne) und zum anderen ein erhöhter Bunkerverbrauch aufgrund der gestiegenen Schiffsanzahl. Darüber hinaus führten die Steigerung der Transportmenge sowie inflationsbedingte Kostensteigerungen zu einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 132,8 Mio. EUR.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im ersten Quartal 2012 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 im ersten Quartal 2012 zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 10,1 Mio. EUR.

Im ersten Quartal 2012 betrugen die Abschreibungen 81,9 Mio. EUR (Vorjahr: 72,3 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte insbesondere aus planmäßigen Abschreibungen auf Schiffs- und Containerzugänge.

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von –10,6 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 2,8 Mio. EUR) beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen. Im Vorjahr war im übrigen Finanzergebnis ein Nachlass in Höhe von 17,9 Mio. EUR aus der vorzeitigen Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens enthalten.

Die derzeit hohen Bunker- und Energiepreise sowie gestiegene übrige Transportaufwendungen führten zu einem deutlichen Rückgang des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das EBIT sank in der Berichtsperiode gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 115,3 Mio. EUR auf –103,0 Mio. EUR. Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergibt sich ein EBITDA von –21,1 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 84,6 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Quartal 2012 –99,5 Mio. EUR (Vorjahr: 16,1 Mio. EUR).

In den ersten drei Monaten 2012 betrug das Konzernergebnis –132,4 Mio. EUR (Vorjahr: –22,1 Mio. EUR).

## FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

| VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG               |               |              |
|--|---------------|--------------|
| in Mio. EUR                                  | Q1 2012       | Q1 2011      |
| Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit   | –6,0          | 34,5         |
| Cash-Flow aus Investitionstätigkeit          | –125,0        | –8,0         |
| <b>Free-Cash-Flow</b>                        | <b>–131,0</b> | <b>26,5</b>  |
| Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit         | –81,3         | –40,0        |
| <b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b> | <b>–212,3</b> | <b>–13,5</b> |

### Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Die rückläufige Ergebnisentwicklung spiegelt sich auch im operativen Cash-Flow des Konzerns wider.

### Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten 2012 auf 125,0 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere Investitionen in zwei Containerschiffe. Weiterhin wurden zahlungsunwirksame Investitionen durch die Änderung von sieben Operating-Lease-Verträgen in Finance-Lease-Verträge getätigt.

### Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Mittelabfluss in Höhe von 81,3 Mio. EUR. Neben den regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen wurden auch Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital in Höhe von 36,9 Mio. EUR gezahlt und 100,0 Mio. EUR aus dem Hybrid-II-Kapital an die TUI AG zurückgeführt. Dem gegenüber steht ein Mittelzufluss aus der Aufnahme von zwei Darlehen zur Schiffsfinanzierung.

## ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

| in Mio. EUR                                | Q1 2012      | Q1 2011      |
|--|--------------|--------------|
| <b>Bestand am Anfang der Periode</b>       | <b>672,5</b> | <b>751,8</b> |
| Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen | 0,0          | 0,1          |
| Wechselkursbedingte Veränderungen          | -13,1        | -33,7        |
| Zahlungswirksame Veränderungen             | -212,3       | -13,5        |
| <b>Bestand am Ende der Periode</b>         | <b>447,1</b> | <b>704,7</b> |

Insgesamt ergab sich ein Mittelabfluss von 212,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand von 447,1 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 Mio. USD (71,3 Mio. EUR).

**Solide Finanzierungsstruktur**

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2012 gegenüber dem Jahresende 2011 auf 1.722,0 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war einerseits die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals um 100,0 Mio. EUR, andererseits die Umstrukturierung der bestehenden neun Operating-Lease-Verträge. Hier führten der Erwerb von zwei Schiffen sowie die Wandlung von Operating-Lease-Verträgen in Finance-Lease-Verträge für die übrigen sieben Schiffe zu einer Erhöhung der Finanzschulden. Hierdurch reduzierten sich im gleichen Umfang die sonstigen finanziellen Verpflichtungen.

## FINANZIELLE SOLIDITÄT

| in Mio. EUR                                  | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
|--|----------------|----------------|
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 447,1          | 672,5          |
| Finanzschulden                               | 2.169,1        | 1.896,5        |
| <b>Nettoverschuldung</b>                     | <b>1.722,0</b> | <b>1.224,0</b> |
| <b>Verschuldungsgrad (%)</b>                 | <b>55,2</b>    | <b>35,7</b>    |
| <b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>          | <b>71,3</b>    | <b>73,4</b>    |
| <b>Eigenkapitalquote (%)</b>                 | <b>47,8</b>    | <b>51,8</b>    |

## ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR

| VERKÜRZTE KONZERNBILANZ                            |                |                |
|--|----------------|----------------|
| in Mio. EUR  | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
| <b>Aktiva</b>                                      |                |                |
| Langfristige Vermögenswerte                        | 5.315,0        | 5.170,9        |
| davon Anlagevermögen                               | 5.220,5        | 5.067,2        |
| Kurzfristige Vermögenswerte                        | 1.213,3        | 1.442,9        |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 447,1          | 672,5          |
| <b>Bilanzsumme</b>                                 | <b>6.528,3</b> | <b>6.613,8</b> |
| <b>Passiva</b>                                     |                |                |
| Eigenkapital                                       | 3.120,2        | 3.424,4        |
| Fremdkapital                                       | 3.408,1        | 3.189,4        |
| davon langfristige Schulden                        | 2.126,2        | 1.911,5        |
| davon kurzfristige Schulden                        | 1.281,9        | 1.277,9        |
| davon Finanzschulden                               | 2.169,1        | 1.896,5        |
| davon langfristige Finanzschulden                  | 1.909,2        | 1.689,3        |
| davon kurzfristige Finanzschulden                  | 259,9          | 207,2          |
| <b>Bilanzsumme</b>                                 | <b>6.528,3</b> | <b>6.613,8</b> |
| Anlagendeckungsgrad I (in %)                       | 59,8           | 67,6           |
| Anlagendeckungsgrad II (in %)                      | 100,5          | 105,3          |
| Liquiditätsgrad I (in %)                           | 34,9           | 52,6           |
| Nettoverschuldung                                  | 1.722,0        | 1.224,0        |
| Eigenkapitalquote (in %)                           | 47,8           | 51,8           |

Zum 31. März 2012 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 6.528,3 Mio. EUR und lag damit leicht unter dem Wert zum Jahresende 2011. Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 144,1 Mio. EUR, während sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 229,6 Mio. EUR verminderten. Das Anlagevermögen erhöhte sich durch den Kauf von zwei Schiffen sowie die Änderung der bestehenden langfristigen Operating-Lease-Verträge in Finance-Lease-Verträge für sieben Schiffe. Gegenläufig wirkten sich stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 135,9 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 81,9 Mio. EUR aus.

Im kurzfristigen Vermögen erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Marktwerte der kurzfristigen Finanzderivate aus Treibstoffpreis- und Devisensicherungen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse, insbesondere durch die Teilrück- und Zinszahlung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 136,9 Mio. EUR, gegenüber dem 31. Dezember 2011 einschließlich Wechselkurseffekten um insgesamt 225,4 Mio. EUR auf 447,1 Mio. EUR.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) zum 31. März 2012 und betrug insgesamt 3.120,2 Mio. EUR. Dieser Rückgang resultierte überwiegend aus der Rückführung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 100,0 Mio. EUR an die TUI AG und dem negativen Konzernergebnis. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März 2012 rd. 48 Prozent.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten waren gegenüber dem Jahresende 2011 nahezu unverändert. Die Erhöhung der langfristigen Finanzschulden in Höhe von 219,9 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus der Umwandlung der Operating-Lease-Verträge für Schiffe in Finance-Lease-Verträge. Die Wandlung erfolgte liquiditätsneutral. Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 31. März 2012 1.722,0 Mio. EUR (31. Dezember 2011: 1.224,0 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 Konzernlagebericht 2011. 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.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2012 sind darüber hinaus keine weiteren wesentlichen Änderungen der externen und unternehmensinternen Bedingungen aufgetreten.

## NACHTRAGSBERICHT

Die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG haben auf einer außerordentlichen Hauptversammlung am 5. April 2012 einstimmig die Beschlüsse für die Durchführung einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage gefasst. Durch die Einbringung von jeweils 125,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals durch das "Albert Ballin"-Konsortium und die TUI AG in die Hapag-Lloyd Holding AG gegen Gewährung neuer Aktien verringerte sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG vorübergehend auf 60,5 Prozent; der Anteil der TUI AG stieg leicht auf 39,5 Prozent. Die Handelsregistereintragung der Kapitalerhöhung erfolgte am 12. April 2012.

Das "Albert Ballin"-Konsortium wird bis zum 29. Juni 2012 von der TUI AG rd. 17 Prozent der Aktien der Hapag-Lloyd Holding AG erwerben. Nach Abschluss dieser Transaktion erhöht sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG auf rd. 78 Prozent; der Anteil von TUI sinkt dann auf rd. 22 Prozent.

Das in 2011 etablierte Programm zur Verbriefung von Forderungen wurde mit Wirkung vom 19. April 2012 von 100,0 Mio. USD auf 150,0 Mio. USD erhöht. Davon sind zum Aufstellungszeitpunkt 125,0 Mio. USD in Anspruch genommen.

## PROGNOSEBERICHT

Die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2011 hinsichtlich der mittelfristigen Wachstumsperspektiven in der Containerschifffahrt haben grundsätzlich weiterhin Gültigkeit.

### ENTWICKLUNG WICHTIGER GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND BRANCHENSPEZIFISCHER EINFLUSSFAKTOREN

| Einflussfaktor               | Entwicklung in Q1 2012                          | Auswirkung in 2012  |
|------------------------------|---|---|
| Globales Wirtschaftswachstum | Verminderung der gesamtwirtschaftlichen Risiken | Moderates Wachstum  |
| Transportmenge               | Leicht steigend                                 | Positiv   |
| Frachtraten                  | Deutliche Ratenerhöhungen angekündigt           | Zeitversetzte positive Wirkung auf die Höhe der Frachtraten |
| Transportkosten              | Starker Anstieg der Bunkerpreise                | Starke Belastung der Kostensituation                        |

Allerdings ist der kurzfristige Ausblick für die Branche aufgrund der bestehenden Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung unverändert mit hohen Unsicherheiten behaftet. Wachstumshemmend wirken sich vor allem die Rezession in der Euro-Zone, die Abschwächung des Wirtschaftswachstums in China und das hohe Budgetdefizit der USA aus. Zudem belastet derzeit der erhebliche Anstieg der Bunkerpreise die Kostensituation der Branche. Trotz dieser Unwägbarkeiten strebt Hapag-Lloyd für das laufende Geschäftsjahr – unter der Voraussetzung keiner elementaren Verschärfung der Risiken und der Durchsetzbarkeit weiterer Ratenerhöhungen im Jahresverlauf 2012 – wiederum ein positives operatives Ergebnis an. Das derzeit prognostizierte Gesamtjahresergebnis wird hauptsächlich durch den Verlauf der „Peak Saison“ bestimmt. Für das Gesamtjahr erwartet Hapag-Lloyd – trotz der Auswirkung der höheren Investitionen auf die Nettoverschuldung – unverändert eine adäquate Liquiditätssituation. Alle geplanten Schiffsinvestitionen sind durch langfristige Kreditverträge finanziert.

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2012

| Mio. EUR  | Q1 2012       | Q1 2011      |
|---|---------------|--------------|
| Umsatzerlöse  | 1.601,5       | 1.483,1      |
| Sonstige betriebliche Erträge   | 45,6          | 82,8         |
| Transportaufwendungen   | 1.494,8       | 1.263,5      |
| Personalaufwendungen  | 95,7          | 96,4         |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen              | 81,9          | 72,3         |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen  | 73,4          | 131,1        |
| <b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>                                 | <b>-98,7</b>  | <b>2,6</b>   |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen               | 6,3           | 6,9          |
| Übriges Finanzergebnis  | -10,6         | 2,8          |
| <b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>                   | <b>-103,0</b> | <b>12,3</b>  |
| Zinserträge   | 1,9           | 2,1          |
| Zinsaufwendungen  | 29,9          | 32,3         |
| <b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>   | <b>-131,0</b> | <b>-17,9</b> |
| Ertragsteuern   | 1,4           | 4,2          |
| <b>Konzernergebnis</b>  | <b>-132,4</b> | <b>-22,1</b> |
| Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG               | -132,5        | -22,1        |
| Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis | 0,1           | 0,0          |

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG****KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2012**

| Mio. EUR  | Q1 2012       | Q1 2011      |
|---|---------------|--------------|
| <b>Konzernergebnis</b>  | <b>-132,4</b> | <b>-22,1</b> |
| Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)  | 14,1          | 110,5        |
| Zuführungen zur Rücklage (OCI)  | 24,3          | 147,3        |
| Entnahmen aus der Rücklage  | -10,2         | -36,8        |
| Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern | 0,0           | 0,1          |
| Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern  | 0,0           | 0,1          |
| Steuereffekt  | -             | -            |
| Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)  | -86,2         | -158,3       |
| <b>Sonstiges Ergebnis</b>   | <b>-72,1</b>  | <b>-47,7</b> |
| <b>Gesamtergebnis</b>   | <b>-204,5</b> | <b>-69,8</b> |
| Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG   | -204,6        | -69,8        |
| Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis   | 0,1           | -            |

**KONZERNBILANZ**
**KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 31. MÄRZ 2012**

| Mio. EUR  | <b>31.3.2012</b> | 31.12.2011     |
|---|------------------|----------------|
| <b>Aktiva</b>                                   |                  |                |
| Geschäfts- oder Firmenwerte                     | 686,2            | 707,3          |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte            | 683,2            | 729,6          |
| Sachanlagen                                     | 3.529,1          | 3.314,4        |
| Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen | 322,0            | 315,9          |
| Sonstige Forderungen                            | 38,2             | 43,8           |
| Derivative Finanzinstrumente                    | 43,7             | 46,9           |
| Aktive latente Ertragsteuern                    | 12,6             | 13,0           |
| <b>Langfristige Vermögenswerte</b>              | <b>5.315,0</b>   | <b>5.170,9</b> |
| Vorräte   | 193,4            | 208,7          |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen      | 426,3            | 419,6          |
| Sonstige Forderungen                            | 104,7            | 106,5          |
| Derivative Finanzinstrumente                    | 27,8             | 17,1           |
| Ertragsteuerforderungen                         | 8,7              | 7,7            |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente    | 447,1            | 672,5          |
| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte        | 5,3              | 10,8           |
| <b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>              | <b>1.213,3</b>   | <b>1.442,9</b> |
| <b>Summe Aktiva</b>                             | <b>6.528,3</b>   | <b>6.613,8</b> |

| KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 31. MÄRZ 2012   |                |                |
|--|----------------|----------------|
| Mio. EUR   | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
| <b>Passiva</b>   |                |                |
| Gezeichnetes Kapital   | 60,0           | 60,0           |
| Kapitalrücklagen   | 3.026,6        | 3.026,6        |
| Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital                         | -193,8         | -61,3          |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital                             | -22,2          | 49,9           |
| Hybridkapital  | 249,2          | 348,9          |
| <b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG</b> | <b>3.119,8</b> | <b>3.424,1</b> |
| Anteile nicht beherrschender Gesellschafter                  | 0,4            | 0,3            |
| <b>Eigenkapital</b>  | <b>3.120,2</b> | <b>3.424,4</b> |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen    | 108,0          | 104,8          |
| Sonstige Rückstellungen                                      | 102,1          | 110,1          |
| Finanzschulden   | 1.909,2        | 1.689,3        |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                   | 5,6            | 5,8            |
| Passive latente Ertragsteuern                                | 1,3            | 1,5            |
| <b>Langfristige Schulden</b>                                 | <b>2.126,2</b> | <b>1.911,5</b> |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen    | 3,8            | 5,1            |
| Sonstige Rückstellungen                                      | 111,8          | 129,4          |
| Ertragsteuerschuld   | 4,8            | 4,3            |
| Finanzschulden   | 259,9          | 207,2          |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen             | 789,4          | 791,8          |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                   | 112,2          | 140,1          |
| <b>Kurzfristige Schulden</b>                                 | <b>1.281,9</b> | <b>1.277,9</b> |
| <b>Summe Passiva</b>   | <b>6.528,3</b> | <b>6.613,8</b> |

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

| KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2012 |   |                              |                       |   |  |   |                       |   |   |                    |            |                |
|---|---|------------------------------|-----------------------|---|--|---|-----------------------|---|---|--------------------|------------|----------------|
| Mio. EUR  | Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG |                              |                       |   |  |   | Währungs-<br>rücklage | Versiche-<br>rungsma-<br>thematische<br>Gewinne<br>und Verluste | Kumuliertes<br>übriges<br>Eigen-<br>kapital | Hybrid-<br>kapital | Summe      |                |
|   | Kapital-<br>anteile der<br>Kommun-<br>dritisten       | Gezeich-<br>netes<br>Kapital | Kapital-<br>rücklagen | Erwirt-<br>schaftetes<br>Konzern-<br>eigenkapital | Rücklage<br>für<br>Cash-Flow<br>Hedges | Rücklage<br>für<br>themenatische<br>Gewinne<br>und Verluste |                       |   |   |                    |            | Summe          |
| <b>Stand 1.1.2011</b>   | <b>3.086,6</b>  | -                            | -                     | <b>0,0</b>  | 36,1                                   | -15,4   | -22,4                 | <b>-1,7</b>   | <b>357,6</b>                                | <b>3.442,5</b>     | <b>0,3</b> | <b>3.442,8</b> |
| <b>Gesamtergebnis</b>   | -   | -                            | -                     | <b>-22,1</b>                                      | 110,5                                  | 0,1   | -158,3                | <b>-47,7</b>  | -   | <b>-69,8</b>       | -          | <b>-69,8</b>   |
| <b>Transaktionen mit<br/>Gesellschaftern</b>  | <b>-3.086,6</b>                                       | <b>60,0</b>                  | <b>3.026,6</b>        | <b>-4,3</b>                                       | -                                      | -   | -                     | -   | -   | <b>-4,3</b>        | -          | <b>-4,3</b>    |
| davon   |   |                              |                       |   |  |   |                       |   |   |                    |            |                |
| Zahlung Zinsen<br>Hybrid I  | -   | -                            | -                     | -   | -                                      | -   | -                     | -   | -4,3  | -4,3               | -          | -4,3           |
| Zinsen aus Hybrid II  | -   | -                            | -                     | -4,3  | -                                      | -   | -                     | -   | 4,3   | -                  | -          | -              |
| Formwechsel   | -3.086,6  | 60,0                         | 3.026,6               | -   | -                                      | -   | -                     | -   | -   | -                  | -          | -              |
| <b>Stand 31.3.2011</b>  | <b>-</b>  | <b>60,0</b>                  | <b>3.026,6</b>        | <b>-26,4</b>                                      | 146,6                                  | -15,3   | -180,7                | <b>-49,4</b>  | <b>357,6</b>                                | <b>3.368,4</b>     | <b>0,3</b> | <b>3.368,7</b> |
| <b>Stand 1.1.2012</b>   | <b>-</b>  | <b>60,0</b>                  | <b>3.026,6</b>        | <b>-61,3</b>                                      | -                                      | -23,7   | 73,6                  | <b>49,9</b>   | <b>348,9</b>                                | <b>3.424,1</b>     | <b>0,3</b> | <b>3.424,4</b> |
| <b>Gesamtergebnis</b>   | -   | -                            | -                     | <b>-132,5</b>                                     | 14,1                                   | 0,0   | -86,2                 | <b>-72,1</b>  | -   | <b>-204,6</b>      | <b>0,1</b> | <b>-204,5</b>  |
| <b>Transaktionen mit<br/>Gesellschaftern</b>  | -   | -                            | -                     | -   | -                                      | -   | -                     | -   | <b>-99,7</b>                                | <b>-99,7</b>       | -          | <b>-99,7</b>   |
| davon   |   |                              |                       |   |  |   |                       |   |   |                    |            |                |
| Teilrückzahlung<br>Hybrid II  | -   | -                            | -                     | -   | -                                      | -   | -                     | -   | -100,0                                      | -100,0             | -          | -100,0         |
| Realisation<br>Transaktionskosten   | -   | -                            | -                     | -   | -                                      | -   | -                     | -   | 0,3   | 0,3                | -          | 0,3            |
| <b>Stand 31.3.2012</b>  | <b>-</b>  | <b>60,0</b>                  | <b>3.026,6</b>        | <b>-193,8</b>                                     | 14,1                                   | -23,7   | -12,6                 | <b>-22,2</b>  | <b>249,2</b>                                | <b>3.119,8</b>     | <b>0,4</b> | <b>3.120,2</b> |

**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2012**

| Mio. EUR  | Q1 2012       | Q1 2011      |
|---|---------------|--------------|
| Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit                           | -6,0          | 34,5         |
| Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit                                  | -125,0        | -8,0         |
| Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit                                 | -81,3         | -40,0        |
| <b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>      | <b>-212,3</b> | <b>-13,5</b> |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>                   | <b>672,5</b>  | <b>751,8</b> |
| Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,0           | 0,1          |
| Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente          | -13,1         | -33,7        |
| Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente             | -212,3        | -13,5        |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>                     | <b>447,1</b>  | <b>704,7</b> |

# 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 gem. IFRS für einen vollumfänglichen Konzernabschluss zum Ende des Geschäftsjahres notwendig sind.

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2012. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen 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 in der Kapitalflussrechnung sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraumes. Die hieraus entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 31. März 2012 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs über dem vom 31. Dezember 2011 (Stichtagskurs: 31. März 2012 USD/EUR 1,3333; 31. Dezember 2011 USD/EUR 1,2937). Der Durchschnittskurs für das erste Quartal 2012 lag bei USD/EUR 1,3118 (Vorjahresperiode USD/EUR 1,3676).

### **Segmentberichterstattung**

Da die Hapag-Lloyd Holding AG bei Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 31. März 2012 weder Schuld- oder Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt handelte noch den Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt hatte, bestand zum Stichtag des Zwischenabschlusses keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

### **Neue Rechnungslegungsvorschriften**

Die folgende vom IASB veröffentlichte Änderung eines bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, war im vorliegenden Zwischenabschluss erstmals anzuwenden; eine wesentliche Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung ergab sich allerdings für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht:

- Änderung von IFRS 7 *Angaben zu Finanzinstrumenten*

Die Änderung von IFRS 7 *Angaben zu Finanzinstrumenten* betreffen die Angabepflichten im Zusammenhang mit dem Transfer von finanziellen Vermögenswerten. Insbesondere sind nunmehr auch bei vollständiger Ausbuchung des finanziellen Vermögenswertes umfassende Angaben zu möglicherweise zurückbehaltenen oder übernommenen Rechten und Pflichten zu machen.

### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 31. März 2012 wurden neben der Hapag-Lloyd Holding AG 49 Unternehmen vollkonsolidiert sowie fünf Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2012 wurden die Hapag-Lloyd (Asia) Pte. Ltd., Singapore, und die Hapag-Lloyd (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, verschmolzen und firmieren nun als Hapag-Lloyd Pte. Ltd., Singapore.

Aufgrund der Aufnahme ihrer operativen Tätigkeit im ersten Quartal 2012 wurde die Hapag-Lloyd Agency L.L.C., Dubai, erstmalig vollkonsolidiert.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsätze wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Der im Vergleich zum ersten Quartal des Vorjahres zu verzeichnende Anstieg der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf die gestiegene Transportmenge zurückzuführen.

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. Der Anstieg im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum resultiert neben dem höheren Transportvolumen im Wesentlichen aus höheren Treibstoffkosten infolge gestiegener Bunkerpreise.

Das Zinsergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen für Bankdarlehen und Anleihen zusammen.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Rückgang des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2011 in Höhe von 21,1 Mio. EUR resultiert aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

### Sachanlagen

| SACHANLAGEN                               |                |                |
|---|----------------|----------------|
| Mio. EUR                                  | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
| Schiffe                                   | 2.643,2        | 2.416,9        |
| Container, Containersattelaufleger        | 301,5          | 310,3          |
| Übrige Anlagen                            | 120,3          | 120,6          |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 464,1          | 466,6          |
| <b>Gesamt</b>                             | <b>3.529,1</b> | <b>3.314,4</b> |

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen im Wesentlichen Zugänge bei den Seeschiffen und Containern in Höhe von 352,2 Mio. EUR. Zum einen wurden zwei Schiffe aus zuvor bestehenden Operating-Lease-Verträgen gekauft; zum anderen wurden sieben Operating-Lease-Verträge für Schiffe und ein Operating-Lease-Vertrag für Container dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd für diese Vermögensgegenstände die Verpflichtung eingegangen ist, diese zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Diese Verträge sind nun als Finance-Lease-Verträge fortzuführen. Bei den Verträgen erfolgt der rechtliche Eigentumsübergang zum Ende der unkündbaren Mietzeit in den Jahren 2013 bis 2015. Die im Rahmen der Finance-Lease-Verträge bilanzierten Schiffe haben zum 31. März 2012 einen Buchwert von insgesamt 227,8 Mio. EUR; die Container sind zum 31. März 2012 mit 12,9 Mio. EUR bilanziert.

Überleitungsrechnung der künftigen Mindestleasingzahlungen zu deren Barwert:

| Mio. EUR                         | <b>Gesamt<br/>31.3.2012</b> | <b>Fälligkeit<br/>bis 1 Jahr</b> | <b>Fälligkeit<br/>1–5 Jahre</b> |
|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Künftige Mindestleasingzahlungen | 263,4                       | 30,1                             | 233,3                           |
| Zinsanteil                       | 39,1                        | 14,4                             | 24,7                            |
| <b>Barwert</b>                   | <b>224,3</b>                | <b>15,7</b>                      | <b>208,6</b>                    |

Es bestehen keine künftigen Mindestleasingzahlungen mit einer Fälligkeit von mehr als 5 Jahren.

#### **Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte**

Eines der beiden Schiffe, die zum 31. Dezember 2011 aufgrund einer bestehenden Verkaufsabsicht nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert ausgewiesen wurden, ist im ersten Quartal 2012 verkauft worden.

#### **Derivative Finanzinstrumente**

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive Marktwerte aus Commodity- und Devisen-Optionen.

#### **Eigenkapital**

Das Grundkapital der Hapag-Lloyd Holding AG ist zum 31. März 2012 in 60 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. März 2012 14,1 Mio. EUR (31. März 2011: 146,6 Mio. EUR).

Die Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (31. März 2012: –23,7 Mio. EUR; 31. März 2011: –15,3 Mio. EUR) resultiert aus erfolgsneutral bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, u. a. aus der Veränderung von versicherungsmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

Die im ersten Quartal 2012 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –86,2 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –158,3 Mio. EUR) resultieren aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten.

Im Februar 2012 wurden 100,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals an die TUI AG zurückgezahlt. Der Nennwert des Hybridkapitals hat sich entsprechend auf 250,0 Mio. EUR verringert.

### 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 Quartal des Geschäftsjahres 2012 führt im Wesentlichen zu einer Minderung des Transportaufwandes.

### Finanzschulden

| FINANZSCHULDEN                                |                |                |
|---|----------------|----------------|
| Mio. EUR                                      | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten  | 1.292,1        | 1.239,1        |
| Anleihen                                      | 651,3          | 655,9          |
| Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen | 224,3          | 0,0            |
| Sonstige Finanzschulden                       | 1,4            | 1,5            |
| <b>Gesamt</b>                                 | <b>2.169,1</b> | <b>1.896,5</b> |

| FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE                      |                |                |
|---|----------------|----------------|
| Mio. EUR  | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
| Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten) | 1.530,8        | 1.273,6        |
| Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten) | 640,3          | 646,5          |
| Zinsverbindlichkeiten                                     | 39,8           | 22,1           |
| Transaktionskosten  | -41,8          | -45,7          |
| <b>Gesamt</b>   | <b>2.169,1</b> | <b>1.896,5</b> |

Im ersten Quartal 2012 wurden die bestehenden langfristigen Operating-Lease-Verträge für sieben Schiffe und ein Containerportfolio dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd für diese Schiffe und Container die Verpflichtung eingegangen ist, die Leasinggegenstände zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Diese Verträge werden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Die daraus resultierenden Verbindlichkeiten wurden passiviert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich durch die Finanzierung des Erwerbs von zwei Schiffen, denen die planmäßige Regeltilgung gegenübersteht.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 6,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Zufluss von 34,5 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2012 auf insgesamt 125,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 8,0 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2012 insgesamt 139,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 15,3 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von zwei Schiffen aus bestehenden Operating-Lease-Verträgen. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten in Höhe von insgesamt 14,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 7,3 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Quartal 2012 in Höhe von 81,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 40,0 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus der Tilgung von 100,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals und 36,9 Mio. EUR Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital sowie planmäßigen Tilgungen. Gegenläufig wirkten sich insbesondere zwei neue Darlehen zur Finanzierung der erworbenen Schiffe aus.

## 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.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns enthalten neben dem Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe auch Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mieten für Geschäftsgebäude, insbesondere für die zentrale Verwaltung in der Rosenstraße. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 19 Jahren und beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Ein Teil der Mietverträge für Gebäude enthält Vereinbarungen über bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland.

Im ersten Quartal 2012 wurden Charter-, Miet- und Leasingzahlungen in Höhe von 184,5 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 159,9 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

| Mio. EUR                      | 31.3.2012      | 31.12.2011     |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Schiffe und Container         | 858,5          | 1.200,1        |
| Verwaltungsgebäude            | 123,6          | 126,5          |
| Sonstiges                     | 147,5          | 162,5          |
| Künftige Mietleasingzahlungen | 1.129,6        | 1.489,1        |
| Bestellobligo                 | 722,0          | 744,1          |
| <b>Gesamt</b>                 | <b>1.851,6</b> | <b>2.233,2</b> |
| <b>Beizulegender Zeitwert</b> | <b>1.751,6</b> | <b>2.087,0</b> |

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 3,0 Prozent p. a. (31. Dezember 2011: 3,1 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. 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 2011 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

## WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG haben auf einer außerordentlichen Hauptversammlung am 5. April 2012 einstimmig die Beschlüsse für die Durchführung einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage gefasst. Durch die Einbringung von jeweils 125,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals durch das "Albert Ballin"-Konsortium und die TUI AG in die Hapag-Lloyd Holding AG gegen Gewährung neuer Aktien verringerte sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG vorübergehend auf 60,5 Prozent; der Anteil der TUI AG stieg leicht auf 39,5 Prozent. Die Handelsregistereintragung der Kapitalerhöhung erfolgte am 12. April 2012.

Das "Albert Ballin"-Konsortium wird bis zum 29. Juni 2012 von der TUI AG rd. 17 Prozent der Aktien der Hapag-Lloyd Holding AG erwerben. Nach Abschluss dieser Transaktion erhöht sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG auf rd. 78 Prozent; der Anteil von TUI sinkt dann auf rd. 22 Prozent.

Das in 2011 etablierte Programm zur Verbriefung von Forderungen wurde mit Wirkung vom 19. April 2012 von 100,0 Mio. USD auf 150,0 Mio. USD erhöht. Davon sind zum Aufstellungszeitpunkt 125,0 Mio. USD in Anspruch genommen.

Hamburg, 10. Mai 2012

Hapag-Lloyd Holding AG  
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

# FINANZKALENDER 2012

**August 2012** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2012

**November 2012** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2012

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

Investor Relations  
Telefon: +49 40 3001-9150  
Fax: +49 40 3001-9155

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

**[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)**



