

KONZERNZWISCHENBERICHT | 9M · 2012

HAPAG-LLOYD HOLDING AG · 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2012



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT 9M 2012

		1.7. – 30.9. 2012	1.7. – 30.9. 2011	Veränderung absolut	1.1. – 30.9. 2012	1.1. – 30.9. 2011	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN							
Schiffe insgesamt ¹⁾ , davon:		146	147	-1	146	147	-1
eigene Schiffe		58	58	0	58	58	0
geleaste Schiffe		7	9	-2	7	9	-2
gecharterte Schiffe		81	80	+1	81	80	+1
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	675	657	+18	675	657	+18
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.064	1.049	+15	1.064	1.049	+15
Bunkerpreis (Durchschnittswert)	USD/t	634	644	-10	665	590	+75
Frachtrate (Durchschnittswert)	USD/TEU	1.647	1.529	+118	1.574	1.540	+34
Transportmenge	TTEU	1.281	1.340	-59	3.963	3.874	+89
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.765	1.537	+228	5.160	4.504	+656
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.531	1.346	+185	4.638	3.892	+746
EBITDA	Mio. EUR	164,1	105,4	+59	245,0	275,0	-30
EBIT	Mio. EUR	79,8	34,1	+46	0,9	62,9	-62
EBIT bereinigt	Mio. EUR	86,6	36,7	+50	17,9	78,8	-61
Konzernergebnis	Mio. EUR	45,6	9,6	+36	-94,1	-23,1	-71
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	26,2	41,0	-15	127,1	186,8	-60
RENDITEKENNZAHLEN							
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	9,3	6,9	+2,4pp	4,7	6,1	-1,4pp
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	4,5	2,2	+2,3pp	0,0	1,4	-1,4pp
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse) bereinigt	%	4,9	2,4	+2,5pp	0,3	1,7	-1,4pp
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER							
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.964	6.614 ²⁾	+350	6.964	6.614 ²⁾	+350
Eigenkapital	Mio. EUR	3.225	3.424 ²⁾	-199	3.225	3.424 ²⁾	-199
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	46,3	51,8 ²⁾	-5,5pp	46,3	51,8 ²⁾	-5,5pp
Fremdkapital	Mio. EUR	3.739	3.189 ²⁾	+550	3.739	3.189 ²⁾	+550
FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER							
Finanzschulden	Mio. EUR	2.345	1.897 ²⁾	+448	2.345	1.897 ²⁾	+448
Liquide Mittel	Mio. EUR	579	673 ²⁾	-94	579	673 ²⁾	-94
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	1.766	1.224 ²⁾	+542	1.766	1.224 ²⁾	+542
Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung / Eigenkapital)	%	54,8	35,7 ²⁾	+19,1pp	54,8	35,7 ²⁾	+19,1pp
MITARBEITERANZAHL ZUM 30. SEPTEMBER							
Mitarbeiter auf See ¹⁾		1.355	1.336	+19	1.355	1.336	+19
Mitarbeiter an Land ¹⁾		5.678	5.570	+108	5.678	5.570	+108
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		7.033	6.906	+127	7.033	6.906	+127

¹⁾ Stichtag 30.9.2012 ²⁾ 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 13. November 2012 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
7	Konzernzwischenlagebericht
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 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	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
29	Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung
30	Verkürzter Konzernanhang
30	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
32	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
33	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
38	Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung
39	Sonstige Erläuterungen
40	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
42	Finanzkalender, Impressum

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Börsen im Spannungsfeld der Notenbankpolitik

Ungeachtet des enttäuschenden Wirtschaftswachstums in den USA und der starken Abkühlung der Konjunktur in der Wachstumsregion Asien verzeichneten die wichtigsten internationalen Börsenindizes im dritten Quartal überwiegend deutliche Kursgewinne. So notierten der amerikanische Leitindex, der Dow Jones Industrial, und der Deutsche Aktienindex (DAX) im September auf dem höchsten Stand der letzten zwölf Monate. Insbesondere das milliardenschwere Rückkaufprogramm der US-Notenbank für Hypothekenanleihen und die Ankündigung der Europäischen Zentralbank (EZB), weiterhin in größerem Umfang Staatsanleihen von Krisenländern der Euro-Zone aufzukaufen, sorgten für eine deutliche Verbesserung des Vertrauens der Investoren in den Euro und die internationalen Aktienbörsen. Daneben stützte der Ausblick auf ein auch mittelfristig weiter niedriges Zinsniveau den Aufschwung an den Aktienmärkten. Die stark liquiditätsgetriebene Börsenentwicklung dürfte angesichts der US-Präsidentschaftswahl und der schwachen globalen Konjunktur nach Ansicht von Marktexperten im Jahresendquartal weiterhin volatil verlaufen.

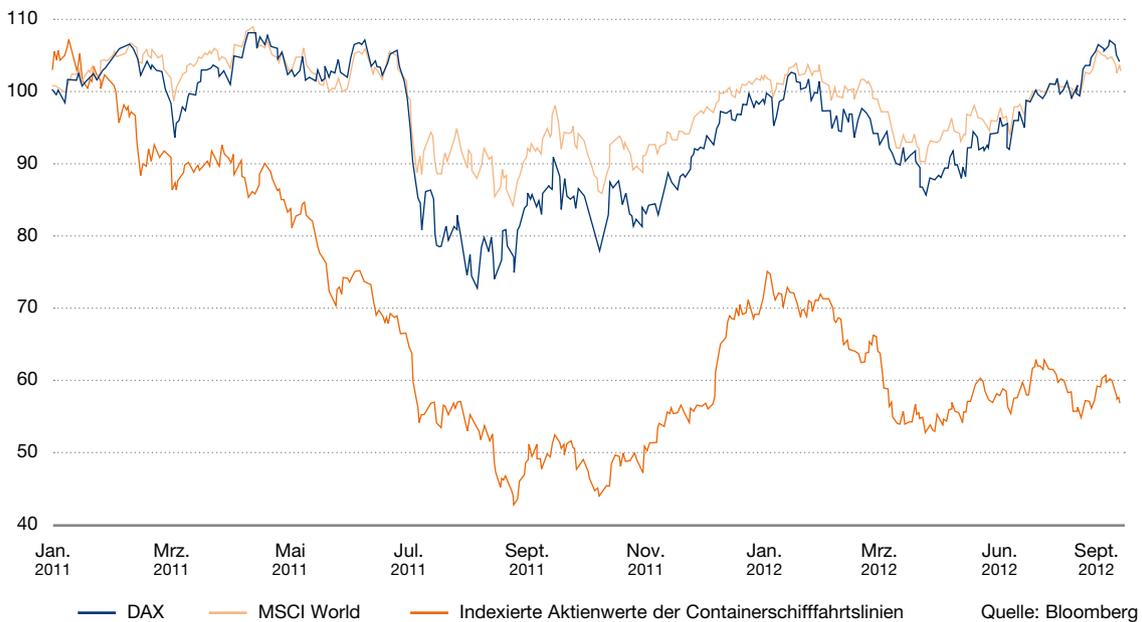
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes	28.9.2012	30.12.2011	30.9.2011
Dow Jones Industrial	13.437	12.217	10.913
MSCI World	1.312	1.182	1.104
EuroStoxx 50	2.454	2.316	2.179
DAX Index	7.327	5.898	5.502
Nikkei 225	8.870	8.455	8.700

Quelle: Bloomberg

Aufgrund der sich im wichtigen Fahrtgebiet Fernost wieder abschwächenden Spotraten für Containertransporte konnten die Aktien der börsennotierten Containerlinienreedereien an der positiven Börsenstimmung nicht partizipieren.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2011 – September 2012)



Positive Kursentwicklung bei Unternehmensanleihen

In der Euro-Zone lag der Preisanstieg mit 2,7 Prozent p. a. im September um 0,1 Prozentpunkte über dem Vormonat und damit bereits seit sechs Monaten deutlich über der 2-Prozent-Zielmarke der EZB. Trotz der anhaltend hohen Preissteigerungsrate führte der weiterhin beträchtliche Anlagebedarf institutioneller und privater Investoren auch im dritten Quartal 2012 zu steigenden Kursen und sinkenden Renditen bei Unternehmensanleihen. Unternehmen nutzten die anhaltend hohe Nachfrage und emittierten im August dieses Jahres, gemäß einer Auswertung des Nachrichtendienstes Bloomberg, Unternehmensanleihen in einem Rekordniveau von 237,6 Mrd. US-Dollar.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 28. September 2012 mit 104,76 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 98,19 Prozent (USD-Tranche).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. September 2012 rd. 46 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 55 Prozent weiterhin vergleichsweise niedrig. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. September 2012 auf rd. 8 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 30. September 2012 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's senkte in ihrem Ratingupdate vom 28. September 2012 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd Holding AG von BB- auf B+. Der Ausblick („Negative“) blieb unverändert. Die Ratingagentur Moody's hat am 31. Oktober 2012 ihr Rating von B1/„Negative Outlook“ auf B2/„Negative Outlook“ angepasst. Die Euro-Anleihe notierte am 22. Oktober 2012 mit 106,78 Prozent. Der Kurs der US-Dollar-Anleihe notierte mit 99,31 Prozent und damit ebenfalls deutlich über dem Kursen zum Ende des Berichtszeitraumes.

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs am 28.9.2012
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.	15.10.2015	9,00 %	99,50 %**	104,76 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	98,19 %

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. In den ersten neun Monaten 2012 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
10. Januar	London	8 th Annual High Yield and Leveraged Finance Conference 2012	BNP Paribas
27.–29. Februar	Miami	Global High Yield & Leveraged Finance Conference 2012	J.P. Morgan
29. März	London	3 rd Annual Credit Opportunities Conference 2012	Knight Capital Group
26. April	Düsseldorf	German Credit Conference	IKB
14. Juni	London	16 th Annual European Leveraged Finance Conference	Deutsche Bank
3. September	Hamburg	Ship Finance Forum	Financial Times Deutschland
5. September	New York	2012 Global Shipping Conference	Jefferies
13. September	London	European High Yield and Leverage Finance Conference 2012	Barclays

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

Die veröffentlichten Berichte stehen auf der Webseite von Hapag-Lloyd – www.hapag-lloyd.com/investor_relations – bereit.

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

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. September 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 und Unternehmenssteuerung

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 30. September 2012 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 %

Der Aufsichtsrat hat in der Sitzung am 24. September 2012 die Vorstandsverträge von Michael Behrendt und Ulrich Kranich um ein weiteres Jahr bis zum 30. Juni 2014 verlängert. Michael Behrendt wurde wiederum zum Vorsitzenden des Vorstandes und zum Arbeitsdirektor bestellt.

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 aus 146 Containerschiffen (30. September 2012). Hapag-Lloyd verfügt derzeit über rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 89 Diensten weltweit. In den ersten neun Monaten 2012 betreute Hapag-Lloyd global 19.937 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 Oktober 2012) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 um 4,4 Prozent auf 131,9 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 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 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 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 30. September 2012 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 652,2 Mio. EUR (30. Juni 2012: 568,8 Mio. EUR). Gemäß der Finanzstrategie wurden die getätigten und geplanten Investitionen in Schiffe und Container bereits vor Bestellung durch entsprechende Finanzierungszusagen abgesichert.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb wird Hapag-Lloyd zwischen Juli 2012 und November 2013 insgesamt zehn neue große Containerschiffe – sogenannte Very-Large-Container-Vessels – mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst stellen.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach Ansicht der Konjunkturexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) haben die Risiken für die Weltwirtschaft im dritten Quartal 2012 weiter zugenommen. Die anhaltende Schuldenkrise im Euro-Raum belastet die Konjunkturerwicklung in Europa. Auch das Wirtschaftswachstum in den USA verläuft derzeit trotz der offensiven Geldpolitik der US-Notenbank eher enttäuschend. Stärker als prognostiziert kühlt sich das Wirtschaftswachstum in China, Asiens größter Volkswirtschaft, ab. Unter den Erwartungen fällt momentan auch die konjunkturelle Entwicklung in wichtigen Schwellenländern wie Indien und Brasilien aus. Angesichts der Belastungsfaktoren hat der IWF seine aktuelle Konjunkturprognose erneut nach unten korrigiert.

Die Wachstumsschätzungen wurden für 2012 um 0,2 Prozentpunkte und für 2013 um 0,3 Prozentpunkte gesenkt.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

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

Quelle: IWF Oktober 2012

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der zu erwartenden mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Oktober 2012) für das laufende Jahr einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 3,2 Prozent gefolgt von 4,4 Prozent auf 131,9 Mio. TEU in 2013. Angesichts der derzeit schwachen Weltkonjunktur wurden die Schätzungen für das globale Ladungsaufkommen für 2012 um 0,9 Prozent und für 2013 um 2,0 Prozent abgesenkt. Insgesamt dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2012 und 2013 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 16,8 Mio. TEU (Jahresbeginn 2012) könnte die nominale Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2012 um insgesamt 1,5 Mio. TEU und in 2013 um rd. 1,8 Mio. TEU (Transmodal Oktober 2012) zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 21 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. Seit Jahresanfang sind nach Einschätzung des Branchendienstes AXS-Alpha Liner (September 2012) die in „Slow Steaming“-Aktivitäten eingebundenen Transportkapazitäten um mehr als 230.000 TEU auf geschätzte 930.000 TEU angestiegen. Nach Angaben des Branchendienstes Clarksons Shipping Intelligence Network (Oktober 2012) wurden seit Jahresbeginn bereits Containerschiffe mit einer Transportkapazität von insgesamt 235.000 TEU (2011: 77.000 TEU) verschrottet. Die Verschrottung ineffizienter Schiffe könnte für das Gesamtjahr 2012 auf rd. 270.000 TEU (Dynamaliner Mai 2012) steigen. Nur 2009 wurden mit 377.000 TEU mehr ungenutzte Transportkapazitäten endgültig außer Dienst gestellt.

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 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 seit Jahresbeginn 2012 deutliche Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten angekündigt und umgesetzt. Die Spotraten für Containertransporte haben sich daraufhin vor allem in den Fahrtgebieten Asien – Europa und Transpazifik gegenüber dem Stand zu Jahresbeginn 2012 befestigt. Nachfragebedingt unterliegt die Entwicklung der Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten allerdings weiter zum Teil starken Schwankungen.

Aufgrund der unerwartet schwächeren Nachfrage nach Containertransportleistungen in der sogenannten „Peak Season“ hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten Wochen wieder deutlich erhöht. Mit 550.000 TEU (AXS-AlphaLineer September 2012) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende des dritten Quartals 2012 ca. 4 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU. Im Verlauf des vierten Quartals 2012 wird mit einem weiteren erheblichen Anstieg der Anzahl der aufliegenden Schiffe gerechnet. Bis zum Jahresende 2012 könnte die Kapazität der beschäftigungslosen Flotte bis zu 900.000 TEU (AXS-AlphaLineer September 2012) erreichen.

WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

Effiziente Flotte

Zum 30. September 2012 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd 146 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 675.273 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 659.570 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.064.373 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.9.2012	31.12.2011	30.9.2011
Anzahl der Schiffe	146	149	147
davon			
Eigene Schiffe	58	58	58
Geleaste Schiffe	7	9	9
Gecharterte Schiffe	81	82	80
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	675	679	657
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.064	1.042	1.049
Anzahl Dienste	89	84	82

Nach der „Hamburg Express“ wurde am 28. September 2012 mit „New York Express“ das zweite Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 TEU im dritten Quartal in Dienst gestellt. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere acht 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 neun Monaten 2012 transportierte Hapag-Lloyd weltweit 3.963 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 2,3 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Mit Ausnahme des Fahrtgebietes Atlantik entwickelten sich die Transportmengen in allen Fahrtgebieten positiv. Überdurchschnittliche Zuwächse beim Ladungsaufkommen erzielten die Fahrtgebiete Transpazifik und Australasien.

ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN					
TTEU	9M 2012	9M 2011	9M 2010	9M 2009	9M 2008
Atlantik	857	876	859	787	1.029
Lateinamerika	881	869	814	655	728
Fernost	861	849	848	793	977
Transpazifik	909	848	807	741	861
Australasien	455	432	400	517	634
Gesamt	3.963	3.874	3.728	3.493	4.229

In den ersten drei Quartalen 2012 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.574 USD/TEU und lag damit um 2,2 Prozent über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes. Ursächlich für diese Entwicklung waren die vor allem in den ersten sechs Monaten 2012 umgesetzten Frachratenerhöhungen und -zuschläge. Allerdings belastete der bestehende starke Wettbewerb unverändert die Frachratenentwicklung insbesondere in dem Fahrtgebiet Fernost. Trotz der erfolgten Ratenanhebungen lag hier die durchschnittliche Frachtrate im Berichtszeitraum um 4,1 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahresniveau. Dementgegen stand eine positive Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate in den Fahrtgebieten Transpazifik und Lateinamerika.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	9M 2012	9M 2011	9M 2010	9M 2009	9M 2008
Atlantik	1.754	1.768	1.579	1.421	1.708
Lateinamerika	1.425	1.360	1.353	1.196	1.517
Fernost	1.350	1.408	1.639	1.070	1.679
Transpazifik	1.886	1.724	1.740	1.419	1.678
Australasien	1.325	1.341	1.285	891	1.166
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.574	1.540	1.547	1.220	1.581

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 dem Qualitätsstandard ISO 9001 und dem Umweltstandard ISO 14001. Die ISO-Zertifikate wurden durch die Zertifizierungsgesellschaft, den Germanischen Lloyd, für weitere drei Jahre verlängert. Zudem ist Hapag-Lloyd langjähriges Mitglied in der Clean Cargo Working Group. 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 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. Der EEDI wird ab 2013 eine verbindliche Vorschrift für Schiffsneubauten. Im zweiten Quartal 2012 hat Hapag-Lloyd sein erstes Schiff – die „Dallas Express“ – für den Landstromanschluss (das sog. Cold Ironing) in den Häfen ausgerüstet. Weitere Schiffe werden folgen. Durch den Anschluss an Landstrom können die Hilfsdieselmotoren für die Stromversorgung während der Liegezeiten in den Häfen ausgeschaltet bleiben. Emissionen und Lärmbelastigung werden deutlich reduziert und damit die Luftqualität in Hafennähe erhöht.

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 nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 wurden Transportaufträge für 19.937 Kunden (Vorjahreszeitraum: 19.072) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 30. September 2012 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 7.033 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich bedingt durch die Stärkung der Vertriebs- und Serviceaktivitäten sowohl in Indien, China und Dubai als auch in der Zentrale sowie die Übernahme neuer, größerer Schiffe im Vorjahresvergleich insgesamt um 127 Beschäftigte. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. September 2012 rund 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.9.2012	31.12.2011	30.9.2011
Seebereich	1.252	1.198	1.218
Landbereich	5.568	5.465	5.464
Auszubildende	213	210	224
Gesamt	7.033	6.873	6.906

Zum 30. September 2012 waren im Seebereich 1.252 (30. September 2011: 1.218) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 104 Personen auf 5.568 Mitarbeiter.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) stieg von 6.786 Personen (30.9.2011) auf 6.885 Beschäftigte (+99 Mitarbeiter).

ERTRAGSLAGE DES KONZERNES

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Umsatzerlöse	1.764,8	1.536,5	5.160,1	4.503,8
Sonstige betriebliche Erträge	83,1	1,8	174,4	111,7
Transportaufwendungen	1.530,9	1.346,1	4.638,1	3.891,8
Personalaufwendungen	87,6	75,7	270,7	251,2
Abschreibungen	84,3	71,3	244,1	212,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	75,4	33,2	208,4	227,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	69,7	12,0	-26,8	33,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,5	5,8	22,2	13,7
Übriges Finanzergebnis	1,6	16,3	5,5	15,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	79,8	34,1	0,9	62,9
Zinsergebnis	-33,5	-22,0	-91,7	-77,3
Ertragsteuern	0,7	2,5	3,3	8,7
Konzernergebnis	45,6	9,6	-94,1	-23,1
EBITDA	164,1	105,4	245,0	275,0
EBITDA-Marge (%)	9,3	6,9	4,7	6,1
EBIT bereinigt	86,6	36,7	17,9	78,8
EBIT-Marge bereinigt (%)	4,9	2,4	0,3	1,7
EBIT	79,8	34,1	0,9	62,9
EBIT-Marge (%)	4,5	2,2	0,0	1,4

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 wirkten sich die auf hohem Niveau volatilen Bunkerpreise und das sich in den letzten Monaten deutlich abschwächende globale Wirtschaftswachstum spürbar auf die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns aus. Die Ertragslage des Konzerns blieb zudem geprägt durch einen anhaltend intensiven Wettbewerb.

Trotz des schwierigen Marktumfeldes stieg der Konzernumsatz der Hapag-Lloyd in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 um 656,3 Mio. EUR auf 5.160,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.503,8 Mio. EUR). Diese positive Entwicklung beruhte neben Wechselkurseffekten auf einer Steigerung der Transportmenge um 2,3 Prozent auf 3.963 TTEU sowie einem Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 2,2 Prozent auf 1.574 USD/TEU. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs stärkte sich auf 1,28 USD/EUR (Vorjahresperiode: 1,41 USD/EUR).

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
in Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	380,7	331,0	1.234,9	921,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.150,2	1.015,1	3.403,2	2.970,5
Transportaufwendungen	1.530,9	1.346,1	4.638,1	3.891,8

Die Transportaufwendungen erhöhten sich in den ersten neun Monaten 2012 um insgesamt 746,3 Mio. EUR (19,2 Prozent) auf 4.638,1 Mio. EUR. Diese Zunahme resultierte insbesondere aus den um 34,0 Prozent gestiegenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Der durchschnittliche Bunkerpreis lag im Berichtszeitraum bei 665 USD je Tonne (Vorjahreszeitraum: 590 USD je Tonne) und stieg damit um rd. 13 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum an. Ursächlich für den Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 14,6 Prozent war neben inflations-, energiepreis- und mengengetriebenen Kostensteigerungen insbesondere die Entwicklung des US-Dollars zum Euro.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge der ersten neun Monate 2012 lagen mit 174,4 Mio. EUR über dem Betrag des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes in Höhe von 111,7 Mio. EUR. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Erträgen aus Containerverkäufen in Höhe von 92,1 Mio. EUR aus einer operativen Sale-and-Lease-back-Transaktion. Ebenfalls in den Sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind Gewinne aus Derivaten für Wechselkursrisiken.

Die Entwicklung des USD/EUR-Wechselkurses führte in der Berichtsperiode zu einem deutlichen Rückgang der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Erträge und Aufwendungen in den ersten neun Monaten 2012 zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 28,3 Mio. EUR.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Abschreibungen von 212,1 Mio. EUR auf 244,1 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren planmäßige Abschreibungen auf Schiffs- und Containerzugänge. Das übrige Finanzergebnis beinhaltet unter anderem die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen. Im Vorjahr war im übrigen Finanzergebnis zudem ein Nachlass in Höhe von 17,9 Mio. EUR aus der vorzeitigen Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens enthalten.

Aufgrund der hohen Bunker- und Energiepreise sowie gestiegener übriger Transportaufwendungen lag das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in der Berichtsperiode mit 0,9 Mio. EUR unter dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (62,9 Mio. EUR). Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergab sich für die ersten neun Monate 2012 ein EBITDA von 245,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 275,0 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 17,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 78,8 Mio. EUR). Erträge aus Containerverkäufen wurden nicht bereinigt. Aufgrund der Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 wurde der normale Rhythmus beim Verkauf alter Container und Zukauf neuer Container unterbrochen. Vor dem Hintergrund der zurzeit günstigen Marktbedingungen auf dem Containerweitmarkt wurde im zweiten und dritten Quartal 2012 eine größere Sale-and-Lease-Back-Transaktion durchgeführt. Grundsätzlich handelt es sich bei Containerverkäufen um eine typische und regelmäßige operative Tätigkeit bei Linienreedereien. Das bereinigte EBIT im dritten Quartal belief sich auf 86,6 Mio. EUR. Insgesamt wurde somit im dritten Quartal im Vergleich zum Vorjahresquartal (Bereinigtes EBIT: 36,7 Mio. EUR) eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielt.

Das Konzernergebnis der Berichtsperiode betrug –94,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –23,1 Mio. EUR). Im dritten Quartal 2012 betrug das Konzernergebnis nach Steuern 45,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,6 Mio. EUR).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	26,2	41,0	127,1	186,8
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-66,0	-100,7	-229,7	-128,0
Free Cash-Flow	-39,8	-59,7	-102,6	58,8
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	139,3	46,3	9,3	-188,8
Veränderung des Finanzmittelbestandes	99,5	-13,4	-93,3	-130,0

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 betrug der operative Cash-Flow 127,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 186,8 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit betrug in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 229,7 Mio. EUR und ist im Wesentlichen zurückzuführen auf Investitionen in Containerschiffe. Weiterhin wurden zahlungsunwirksame Investitionen durch die Änderung von sieben Operating-Lease-Verträgen in Finance-Lease-Verträge getätigt. Im zweiten Quartal hat Hapag-Lloyd mit einem internationalen Containeranbieter einen operativen Sale-and-Leaseback-Vertrag abgeschlossen. Der Vertrag umfasst den Verkauf von rd. 85.000 Containern, die bis zum finalen physischen Abgang zurückgemietet werden. Der Verkauf wurde in zwei Tranchen abgewickelt. Der Verkauf der ersten Tranche von rd. 37.000 Containern erfolgte im Juni 2012. Ende Juli 2012 erfolgte der Verkauf der zweiten Tranche von rd. 48.000 Containern. Hieraus ergab sich insgesamt ein Liquiditätszufluss 129,8 Mio. USD (101,2 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 9,3 Mio. EUR. Den Mittelzuflüssen in Höhe von 406,7 Mio. EUR standen regelmäßige Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 260,5 Mio. EUR sowie die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals und darin enthaltener Zinsen in Höhe von insgesamt 136,9 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung sowie die Erhöhung des in 2011 etablierten Programms zur Verbriefung von Forderungen.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

in Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Bestand am Anfang der Periode	493,3	590,1	672,5	751,8
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen	0,0	0,0	0,0	0,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	-14,1	23,8	-0,5	-21,4
Zahlungswirksame Veränderungen	99,5	-13,4	-93,3	-130,0
Bestand am Ende der Periode	578,7	600,5	578,7	600,5

Insgesamt ergab sich für die ersten neun Monate 2012 ein Zahlungsmittelabfluss von 93,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand in Höhe von 578,7 Mio. EUR ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bis heute nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95 Mio. USD (73,5 Mio. EUR).

Solide Finanzierungsstruktur

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2012 gegenüber dem Jahresende 2011 auf 1.765,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung von Schiffs- und Containerinvestitionen sowie die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 100,0 Mio. EUR. Wie bereits zum 30. Juni 2012 berichtet, führte zudem die Wandlung von Operating-Lease- in Finance-Lease-Verträge zu einer Erhöhung der Finanzschulden.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

in Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	578,7	672,5
Finanzschulden	2.344,5	1.896,5
Nettoverschuldung	1.765,8	1.224,0
Verschuldungsgrad (%)	54,8	35,7
Frei verfügbare Kreditlinien	73,5	73,4
Eigenkapitalquote (%)	46,3	51,8

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR

VERKÜRZTE KONZERNBILANZ		
in Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.569,6	5.170,9
davon Anlagevermögen	5.508,0	5.067,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.394,0	1.442,9
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	578,7	672,5
Bilanzsumme	6.963,6	6.613,8
Passiva		
Eigenkapital	3.224,6	3.424,4
Fremdkapital	3.739,0	3.189,4
davon langfristige Schulden	2.255,5	1.911,5
davon kurzfristige Schulden	1.483,5	1.277,9
davon Finanzschulden	2.344,5	1.896,5
davon langfristige Finanzschulden	2.022,8	1.689,3
davon kurzfristige Finanzschulden	321,7	207,2
Bilanzsumme	6.963,6	6.613,8
Anlagendeckungsgrad I (in %)	58,5	67,6
Anlagendeckungsgrad II (in %)	99,5	105,3
Liquiditätsgrad I (in %)	39,0	52,6
Nettoverschuldung	1.765,8	1.224,0
Eigenkapitalquote (in %)	46,3	51,8

Zum 30. September 2012 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 6.963,6 Mio. EUR und lag mit 349,8 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2011.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 398,7 Mio. EUR, während sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 48,9 Mio. EUR verminderten. Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich durch getätigte Investitionen in Höhe von 692,5 Mio. EUR insbesondere in Container und Seeschiffe. Die wesentlichen Investitionen betreffen einerseits den Kauf von zwei bisher geleasteten Schiffen, die Änderung bestehender langfristiger Operating-Lease-Verträge in Finance-Lease-Verträge für sieben Schiffe und andererseits den Zugang von neuen Containern und von zwei Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils

13.200 TEU. Gegenläufig wirkten sich in der Berichtsperiode der Verkauf von vier Schiffen mit Buchwerten von rd. 18 Mio. EUR, der Verkauf von Containern mit Buchwerten von 9,1 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 244,1 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 für getätigte Investitionen in Schiffe und Container um 93,8 Mio. EUR auf 578,7 Mio. EUR (Vorjahr: 672,5 Mio. EUR).

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 199,8 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2012 3.224,6 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis sowie die Teilrückführung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 100,0 Mio. EUR zurückzuführen. Am 12. April 2012 wurden im Rahmen einer Kapitalerhöhung 249,2 Mio. EUR aus dem Hybrid-II-Kapital in das gezeichnete Kapital bzw. die Kapitalrücklagen überführt. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September 2012 rd. 46 Prozent (31. Dezember 2011: rd. 52 Prozent).

Der Anstieg der lang- und kurzfristigen Schulden resultierte vor allem aus der Erhöhung der Finanzschulden gegenüber dem Jahresende 2011. Ursächlich hierfür war insbesondere die Umwandlung der Operating-Lease-Verträge für sieben Schiffe in Finance-Lease-Verträge sowie der Auszahlung von Darlehen für getätigte Schiffs- und Containerinvestitionen. Darüber hinaus wurde im dritten Quartal eine Kreditfinanzierung für ein Containerportfolio mit einer japanischen Investorengruppe abgeschlossen.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 30. September 2012 1.765,8 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 Geschäftsbericht 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.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's senkte in ihrem Ratingupdate vom 28. September 2012 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd Holding AG von BB- auf B+. Der Ausblick („Negative“) blieb unverändert. Die Ratingagentur Moody's hat am 31. Oktober 2012 ihr Rating von B1/„Negative Outlook“ auf B2/„Negative Outlook“ angepasst.

Wie bereits im Risiko- und Chancenbericht der Konzernlageberichte für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 beschrieben, könnte die Herabstufung des Ratings der Hapag-Lloyd Holding AG und der begebenen Anleihen mittelfristig zu ungünstigeren Bedingungen bei der Aufnahme neuer Finanzmittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der Titel beeinträchtigen.

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

NACHTRAGSBERICHT

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

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 Q3 2012	Auswirkung in Q4 2012
Globales Wirtschaftswachstum	Weitere Reduzierung der Wachstumsprognosen und zunehmende Risiken einer globalen Rezession	Abschwächung des Mengenwachstums
Transportmenge	Globale Nachfrage nach Containertransportleistungen nimmt in 2012 weiter leicht zu	Leicht positiv
Transportkosten	Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Belastung der Kostensituation
Frachtraten	Weitere Ratenerhöhungen angekündigt	Auswirkungen unklar, da schwache Weltwirtschaft Umsetzung erschwert

Mit der zu erwartenden mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Oktober 2012) einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens um 4,4 Prozent auf 131,9 Mio. TEU in 2013. Angesichts der derzeit schwachen Weltkonjunktur wurden allerdings die Schätzungen für das globale Ladungsaufkommen für 2012 um 0,9 Prozent und für 2013 um 2,0 Prozent abgesenkt. Insgesamt dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2012 und 2013 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Allerdings haben die Risiken für die Weltwirtschaft gemäß dem im Oktober veröffentlichten Konjunkturausblick des Internationalen Währungsfonds (IWF) im dritten Quartal 2012 weiter zugenommen. Die anhaltende Schuldenkrise im Euro-Raum belastet die Konjunktorentwicklung in Europa. Auch das Wirtschaftswachstum in den USA verläuft derzeit trotz der offensiven Geldpolitik der US-Notenbank eher enttäuschend. Stärker als prognostiziert kühlt sich das Wirtschaftswachstum in China, Asiens größter Volkswirtschaft, ab. Angesichts der Belastungsfaktoren hat der IWF die aktuelle Konjunkturprognose erneut nach unten korrigiert. Die Wachstumsschätzungen wurden für 2012 um 0,2 Prozentpunkte und für 2013 um 0,3 Prozentpunkte gesenkt.

Aufgrund des schwachen Weltwirtschaftswachstums ist die globale Nachfrage nach Containertransportleistung im dritten Quartals 2012 – der „Peak Season“ der Containerschifffahrt – erheblich schwächer als erwartet ausgefallen. Des Weiteren belasten die vergleichsweise hohen Bunkerpreise die Kostensituation der Branche.

Trotz dieser Beeinträchtigungen strebt Hapag-Lloyd für das laufende Geschäftsjahr – unter der Voraussetzung keiner elementaren Verschärfung der Risiken im vierten Quartal 2012 – wiederum ein positives operatives Ergebnis an. Für das Gesamtjahr erwartet Hapag-Lloyd, trotz der Auswirkung der höheren Investitionen in Schiffsneubauten und das Schiffsportfolio auf die Nettoverschuldung, unverändert eine adäquate Liquiditätssituation. Alle geplanten Schiffs- und Containerinvestitionen 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 30. SEPTEMBER 2012

Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Umsatzerlöse	1.764,8	1.536,5	5.160,1	4.503,8
Sonstige betriebliche Erträge	83,1	1,8	174,4	111,7
Transportaufwendungen	1.530,9	1.346,1	4.638,1	3.891,8
Personalaufwendungen	87,6	75,7	270,7	251,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	84,3	71,3	244,1	212,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	75,4	33,2	208,4	227,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	69,7	12,0	-26,8	33,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,5	5,8	22,2	13,7
Übriges Finanzergebnis	1,6	16,3	5,5	15,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	79,8	34,1	0,9	62,9
Zinserträge	1,6	2,7	4,9	7,5
Zinsaufwendungen	35,1	24,7	96,6	84,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	46,3	12,1	-90,8	-14,4
Ertragsteuern	0,7	2,5	3,3	8,7
Konzernergebnis	45,6	9,6	-94,1	-23,1
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	45,4	9,6	-94,6	-23,1
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,0	0,5	0,0

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2012**

Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Konzernergebnis	45,6	9,6	-94,1	-23,1
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	8,5	-70,9	6,6	-10,2
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	18,0	-9,0	29,7	158,3
Entnahme aus der Rücklage	-9,5	-61,9	-23,1	-168,5
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	-16,5	1,1	-16,8	1,3
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern	-16,5	1,1	-16,8	1,3
Steuereffekt	-	-	-	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-76,2	185,5	4,3	-21,6
Sonstiges Ergebnis	-84,2	115,7	-5,9	-30,5
Gesamtergebnis	-38,6	125,3	-100,0	-53,6
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-38,8	125,3	-100,5	-53,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,2	-	0,5	-

KONZERNBILANZ

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. SEPTEMBER 2012		
Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	708,1	707,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	670,1	729,6
Sachanlagen	3.809,6	3.314,4
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	320,2	315,9
Sonstige Forderungen	22,5	43,8
Derivative Finanzinstrumente	25,8	46,9
Aktive latente Ertragsteuern	13,3	13,0
Langfristige Vermögenswerte	5.569,6	5.170,9
Vorräte	199,7	208,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	436,1	419,6
Sonstige Forderungen	124,0	106,5
Derivative Finanzinstrumente	42,9	17,1
Ertragsteuerforderungen	12,6	7,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	578,7	672,5
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	10,8
Kurzfristige Vermögenswerte	1.394,0	1.442,9
Summe Aktiva	6.963,6	6.613,8

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. SEPTEMBER 2012

Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	66,1	60,0
Kapitalrücklagen	3.269,8	3.026,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-156,0	-61,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	44,0	49,9
Hybridkapital	0,0	348,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	3.223,9	3.424,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	0,7	0,3
Eigenkapital	3.224,6	3.424,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	126,5	104,8
Sonstige Rückstellungen	93,4	110,1
Finanzschulden	2.022,8	1.689,3
Sonstige Verbindlichkeiten	5,4	5,8
Derivative Finanzinstrumente	5,8	0,0
Passive latente Ertragsteuern	1,6	1,5
Langfristige Schulden	2.255,5	1.911,5
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,0	5,1
Sonstige Rückstellungen	115,9	129,4
Ertragsteuerschuld	5,6	4,3
Finanzschulden	321,7	207,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	925,5	791,8
Sonstige Verbindlichkeiten	109,8	140,1
Kurzfristige Schulden	1.483,5	1.277,9
Summe Passiva	6.963,6	6.613,8

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2012												
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG										Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe
	Kapital-Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwartetes Konzern-eigenkapital	Cash-Flow Hedges	Rücklage für thematische Gewinne und Verluste	Versicherungsmathematische Gewinne	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Hybridkapital	Summe		
Stand 1.1.2011	3.086,6	-	-	0,0	36,1	-15,4	-22,4	-1,7	357,6	3.442,5	0,3	3.442,8
Gesamtergebnis	-	-	-	-23,1	-10,2	1,3	-21,6	-30,5	-	-53,6	-	-53,6
Transaktionen mit Gesellschaftern	-3.086,6	60,0	3.026,6	-20,6	-	-	-	-	16,3	-4,3	-	-4,3
davon												
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-	-	-	-	-	-4,3	-4,3	-	-4,3
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-20,6	-	-	-	-	20,6	-	-	-
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand 30.9.2011	-	60,0	3.026,6	-43,7	25,9	-14,1	-44,0	-32,2	373,9	3.384,6	0,3	3.384,9
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
Gesamtergebnis	-	-	-	-94,6	6,6	-16,8	4,3	-5,9	-	-100,0	0,5	-100,0
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	6,1	243,2	-0,1	-	-	-	-	-348,9	-99,7	-0,1	-99,8
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	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,1	-0,1
Stand 30.9.2012	-	66,1	3.269,8	-156,0	6,6	-40,5	77,9	44,0	-	3.223,9	0,7	3.224,6

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2012**

Mio. EUR	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	26,2	41,0	127,1	186,8
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-66,0	-100,7	-229,7	-128,0
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	139,3	46,3	9,3	-188,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	99,5	-13,4	-93,3	-130,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	493,3	590,1	672,5	751,8
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	0,0	0,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-14,1	23,8	-0,5	-21,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	99,5	-13,4	-93,3	-130,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	578,7	600,5	578,7	600,5

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. September 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 30. September 2012 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs nahezu auf dem Kursniveau vom 31. Dezember 2011 (Stichtagskurs: 30. September 2012 USD/EUR 1,2922; 31. Dezember 2011 USD/EUR 1,2937). Der Durchschnittskurs für die ersten neun Monate 2012 lag mit USD/EUR 1,2824 weiterhin unter dem Durchschnittskurs des Vorjahreszeitraumes von USD/EUR 1,4065.

Segmentberichterstattung

Da die Hapag-Lloyd Holding AG bei Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 30. September 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 für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergab sich aus der erstmaligen Anwendung allerdings 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 30. September 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.

Die Hapag-Lloyd AG hat im zweiten Quartal 2012 die restlichen 49 Prozent der Anteile an der bereits vollkonsolidierten Hapag-Lloyd Vietnam Ltd., Ho Chi Minh City, erworben und hält nunmehr 100 Prozent an der Gesellschaft. Änderungen für den Konsolidierungskreis ergaben sich nicht.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsätze wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnende Anstieg der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf die Steigerung der Transportmenge, eine höhere durchschnittliche Frachtrate und positive Währungseffekte 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 Hafен-, Terminal- und Containertransportleistungen, Charter-, Leasing- und Containermietaufwendungen, Instandhaltungs- und Reparaturkosten sowie Aufwendungen für sonstige Leistungen. Der Anstieg im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum resultiert neben inflations-, energiepreis- und mengengetriebenen Kostensteigerungen auch aus der Entwicklung des US-Dollars zum Euro sowie insbesondere 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 leichte Anstieg des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2011 in Höhe von 0,8 Mio. EUR resultiert aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Schiffe	2.902,1	2.416,9
Container, Containersattelaufleger	374,5	310,3
Übrige Anlagen	119,9	120,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	413,1	466,6
Gesamt	3.809,6	3.314,4

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen im Wesentlichen Zugänge bei den Seeschiffen und Containern in Höhe von 473,3 Mio. EUR sowie geleistete Anzahlungen für bestellte Schiffsneubauten in Höhe von 214,0 Mio. EUR.

Im ersten Quartal 2012 wurden zum einen 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 Vermögenswerte 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 30. September 2012 einen Buchwert von insgesamt 231,9 Mio. EUR; die Container sind zum 30. September 2012 mit 12,4 Mio. EUR bilanziert.

Überleitungsrechnung der künftigen Mindestleasingzahlungen zu deren Barwert:

Mio. EUR	Gesamt	Fälligkeit	
	30.9.2012	bis 1 Jahr	1–5 Jahre
Künftige Mindestleasingzahlungen	257,2	31,5	225,7
Zinsanteil	32,9	14,4	18,5
Barwert	224,3	17,1	207,2

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

In der Berichtsperiode wurden vier Schiffe veräußert und im dritten Quartal erfolgte die Auslieferung von zwei Neubauten.

Aus Containerabgängen im Rahmen einer Sale-and-Lease-Back-Transaktion resultierten Erträge in Höhe von 118,1 Mio. USD (92,1 Mio. EUR).

Aufgrund der veränderten Marktsituation im Containerzweitmarkt wurden die erwarteten Containerrestwerte überprüft und im ersten Halbjahr angepasst. Die planmäßige Abschreibung reduzierte sich dadurch in den ersten neun Monaten 2012 um 11,8 Mio. EUR.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Die beiden Schiffe, die zum 31. Dezember 2011 aufgrund bestehender Verkaufsabsichten nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen wurden, sind im ersten Halbjahr 2012 verkauft worden.

Derivative Finanzinstrumente

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

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd Holding AG ist zum 30. September 2012 in 66,1 Millionen (31. Dezember 2011: 60,0 Millionen) auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt.

Im Februar 2012 wurden 100,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals an die TUI AG zurückgezahlt. Weiterhin erwarb das "Albert Ballin"-Konsortium mit Wirkung zum 30. März 2012 50 Prozent des restlichen Hybrid-II-Kapitals von der TUI AG.

Mit Eintragung ins Handelsregister am 12. April 2012 wurde eine Kapitalerhöhung 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 aus bereits genehmigtem Kapital durchgeführt. Daraus resultierte ein Anstieg des gezeichneten Kapitals auf 66,1 Mio. EUR und eine Einstellung in die Kapitalrücklagen in Höhe von 243,2 Mio. EUR unter Berücksichtigung von Transaktionskosten.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. September 2012 6,6 Mio. EUR (30. September 2011: 25,9 Mio. EUR).

Die Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (30. September 2012: –40,5 Mio. EUR; 30. September 2011: –14,1 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 in den ersten neun Monaten 2012 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 4,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –21,6 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.

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 in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 führt zu einer Minderung des Transportaufwandes.

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.460,2	1.239,1
Anleihen	658,6	655,9
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	224,3	0,0
Sonstige Finanzschulden	1,4	1,5
Gesamt	2.344,5	1.896,5

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.729,2	1.273,6
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	627,9	646,5
Zinsverbindlichkeiten	35,7	22,1
Transaktionskosten	-48,3	-45,7
Gesamt	2.344,5	1.896,5

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 aus zuvor bestehenden Operating-Lease-Verträgen sowie durch die Auszahlungen der ersten beiden Tranchen der K-Sure II-Finanzierung für die Schiffsneubauten „Hamburg Express“ und „New York Express“.

Weiterhin wurde im dritten Quartal 2012 eine Finanzierung zum Erwerb neuer und bereits im Bestand befindlicher Container in Höhe von insgesamt bis zu 165 Mio. USD (127,7 Mio. EUR) abgeschlossen. Die Inanspruchnahme erfolgt jeweils insoweit, wie Containerbestellungen vorgenommen werden. Zum Stichtag bestanden hieraus Verbindlichkeiten in Höhe von 35,5 Mio. USD (27,5 Mio. EUR).

Ebenfalls im dritten Quartal 2012 wurde ein Containerportfolio an eine japanische Investorengruppe verkauft und im Rahmen einer Leasingvereinbarung für 3,5 Jahre zurückgemietet. 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 beschrieben.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 127,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 186,8 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 auf insgesamt 229,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 128,0 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und sonstige langfristige Vermögenswerte sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 insgesamt 391,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 186,7 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von zwei Schiffen aus bestehenden Operating-Lease-Verträgen, Zahlungen aufgrund der Auslieferungen der zwei Schiffsneubauten, Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten sowie den Kauf neuer Container. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 161,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 58,7 Mio. EUR) aus. Die Einzahlungen resultierten dabei insbesondere aus dem Verkauf von vier Schiffen sowie aus zwei Tranchen einer Container-Sale-and-Lease-Back-Transaktion, bei der insgesamt 85.000 Container verkauft und bis zur finalen Rückgabe zurückgemietet werden.

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit in den ersten neun Monaten 2012 in Höhe von 9,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Abfluss von 188,8 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus Mittelzuflüssen in Höhe von 406,7 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich regelmäßige Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 260,5 Mio. EUR sowie die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals und darin enthaltene Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR 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 Preis-anpassungsklauseln. Ein Teil der Mietverträge für Gebäude enthält Vereinbarungen über bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland.

In den ersten neun Monaten 2012 wurden Charter-, Miet- und Leasingzahlungen in Höhe von 567,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 498,0 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	30.9.2012	31.12.2011
Schiffe und Container	808,5	1.200,1
Verwaltungsgebäude	118,7	126,5
Sonstiges	127,4	162,5
Künftige Mietleasingzahlungen	1.054,6	1.489,1
Bestellobligo	639,3	744,1
Gesamt	1.693,9	2.233,2
Beizulegender Zeitwert	1.636,0	2.087,0

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen reduzierten sich in den ersten neun Monaten 2012 unter anderem durch die Umstrukturierung von neun bestehenden Operating-Lease-Verträgen, bei der zwei Schiffe erworben und die Verträge für die übrigen sieben Schiffe in Finance-Lease-Verträge umgewandelt wurden. Durch die abgeschlossene Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion erhöhten sich die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen in sehr geringem Umfang.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 2,0 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

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 13. November 2012

Hapag-Lloyd Holding AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

FINANZKALENDER 2013

März 2013 Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2012

Mai 2013 Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2013

August 2013 Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2013

November 2013 Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2013

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

