

KONZERNZWISCHENBERICHT



9M | 2013

HAPAG-LLOYD AG
1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2013

 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT 9M 2013

OPERATIVE KENNZAHLEN		1.7. – 30.9. 2013	1.7. – 30.9. 2012	1.1. – 30.9. 2013	1.1. – 30.9. 2012	Veränderung absolut
Schiffe insgesamt ¹⁾		152	146	152	146	+6
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹⁾	TTEU	729	675	729	675	+54
Containerkapazität insgesamt ¹⁾	TTEU	1.081	1.064	1.081	1.064	+17
Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt)	USD/t	603	634	617	665	-48
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.476	1.647	1.506	1.574	-68
Transportmenge	TTEU	1.392	1.281	4.107	3.963	+144
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.664	1.765	5.022	5.160	-138
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.425	1.531	4.379	4.638	-259
EBITDA	Mio. EUR	133,6	164,1	305,4	245,0	+60,4
EBIT	Mio. EUR	61,2	79,8	63,2	0,9	+62,3
EBIT bereinigt	Mio. EUR	66,9	86,6	80,4	17,9	+62,5
Konzernergebnis	Mio. EUR	16,6	45,6	-56,1	-94,1	+38,0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	78,9	26,2	69,5	127,1	-57,6
RENDITEKENNZAHLEN						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	8,0	9,3	6,1	4,7	+1,4ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	3,7	4,5	1,3	0,0	+1,3ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	4,0	4,9	1,6	0,3	+1,3ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER						
Bilanzsumme	Mio. EUR	7.160	6.851 ²⁾	7.160	6.851 ²⁾	+309
Eigenkapital	Mio. EUR	2.995	3.114 ²⁾	2.995	3.114 ²⁾	-119
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	41,8	45,5 ²⁾	41,8	45,5 ²⁾	-3,7ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	4.165	3.737 ²⁾	4.165	3.737 ²⁾	+428
FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER						
Finanzschulden	Mio. EUR	2.971	2.372 ²⁾	2.971	2.372 ²⁾	+599
Liquide Mittel	Mio. EUR	622	561 ²⁾	622	561 ²⁾	+61
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	2.350	1.811 ²⁾	2.350	1.811 ²⁾	+539
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	78,5	58,2 ²⁾	78,5	58,2 ²⁾	+20,3ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 30. SEPTEMBER						
Mitarbeiter auf See		1.361	1.355	1.361	1.355	+6
Mitarbeiter an Land		5.671	5.678	5.671	5.678	-7
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		7.032	7.033	7.032	7.033	-1

¹⁾ Stichtag 30.9.2013 ²⁾ Stichtag 31.12.2012

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

Der vorliegende Bericht wurde am 12. November 2013 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
7	Konzernzwischenlagebericht
7	Geschäft und Strategie
7	Konzernstruktur
8	Geschäftstätigkeit
9	Unternehmensziele und -strategie
10	Geschäftsentwicklung
10	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
12	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
35	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
35	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

Anhaltender Aufwärtstrend an den Aktienmärkten

Die wichtigsten internationalen Börsenindizes übertrafen zum Ende des dritten Quartals 2013 sowohl das Vorjahresniveau als auch den Stand zum Jahresende 2012 zum Teil deutlich. Die Hauptbestimmungsfaktoren waren die sehr expansive Geldpolitik der japanischen Notenbank sowie die Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Situation in den USA und in Europa.

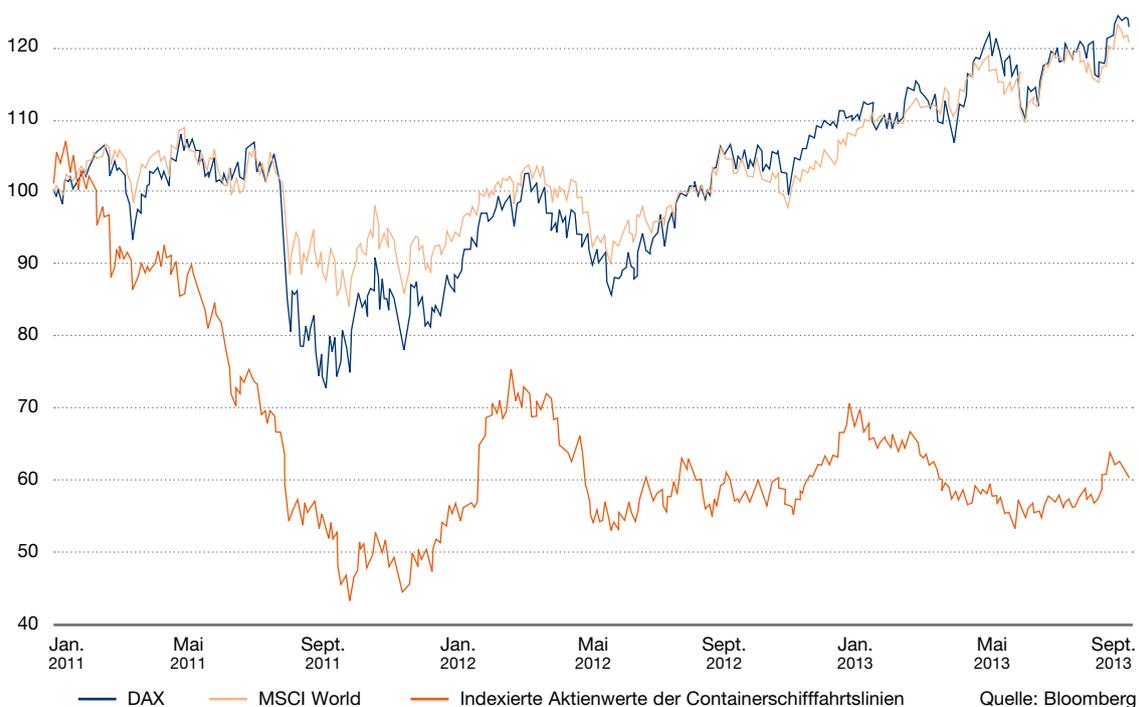
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes*	30.9.2013	30.6.2013	31.12.2012	30.9.2012	Veränderung (30.9.) 2013 vs. 2012
Dow Jones Industrial	15.129	14.910	13.104	13.437	+12,6 %
MSCI World	1.543	1.434	1.339	1.312	+17,6 %
EuroStoxx 50	2.893	2.603	1.636	2.454	+17,9 %
DAX Index	8.594	7.959	7.612	7.327	+17,3 %
Nikkei 225	14.455	13.677	10.395	8.870	+62,9 %

Quelle: Bloomberg; *jeweils letzter Handelstag

Die Kurse der börsennotierten Containerlinienreedereien haben sich im dritten Quartal 2013 leicht stabilisiert. Die dennoch unterdurchschnittliche Kursentwicklung in den ersten neun Monaten 2013 lag in dem anhaltenden Druck auf die Frachtraten, insbesondere in dem Fahrtgebiet Fernost, begründet.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indiziert (Januar 2011 – September 2013)



Hoher Anlagebedarf trotz Zinsunsicherheiten

Reges Interesse der institutionellen und privaten Anleger bestand – trotz der sich verschärfenden Etatkrisen in den USA – weiterhin für hoch verzinsliche Unternehmensanleihen. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen im dritten Quartal 2013 auf 17,9 Mrd. Euro, nachdem Unternehmen im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres Anleihen in einem Volumen von 11,0 Mrd. Euro emittierten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Am 20. September 2013 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe begeben. Bei institutionellen Anlegern wurde diese Anleihe mit einem Volumen von 250,0 Mio. Euro platziert. Die Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren hat einen Kupon von 7,75 Prozent p. a. und war mehrfach überzeichnet. Der Ausgabekurs lag bei 100,00 Prozent. Wie die im Oktober 2010 begebenen Anleihen ist auch der neue Unternehmensbond an der Luxemburger Börse gelistet. Am 9. Oktober wurde die neue EUR-Anleihe um weitere 150,0 Mio. Euro zu einem Ausgabekurs von 101,75 Prozent aufgestockt. Das ausstehende Volumen der EUR-Anleihe 2015 wurde in einem mehrstufigen Rückkaufangebot bis zum 9. November 2013 um 200,0 Mio. Euro auf 280,0 Mio. Euro reduziert.

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. Oktober 2013 mit 105,08 Prozent (EUR-Anleihe 2015) und 102,93 Prozent (EUR-Anleihe 2018) bzw. 105,81 Prozent (USD-Anleihe 2017).

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs am 30.10.2013
EUR-Anleihe 2015	EUR 280 Mio.**	15.10.2015	9,00 %	99,50 %	105,08 %
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.***	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	102,93 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	105,81 %

Kursdaten: Bloomberg; *vorzeitig kündbar; **verbleibendes Volumen nach Abschluss des Rückkaufangebotes: 280 Mio. EUR; ***Aufstockung in Höhe von 150 Mio. EUR zu 101,75 %. Abweichend zu den Vorquartalen wurden die Stammdaten der Anleihen zum 30. Oktober 2013 dargestellt.

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. September 2013 rd. 42 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 79 Prozent weiterhin vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. September 2013 auf rd. 9 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 30. September 2013 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 17. September 2013 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+ und hob den Ausblick von „Negative“ auf „Stable“ an. Am 19. September 2013 bestätigte die Ratingagentur Moody's das B2-Rating mit einem unveränderten „Negative Outlook“.

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 2013 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

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

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

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFT UND STRATEGIE

KONZERNSTRUKTUR

Mit der Eintragung im Handelsregister am 19. August 2013 wurde die Hapag-Lloyd Holding AG rückwirkend zum 1. Januar 2013 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Diese dient der Vereinfachung der Konzernstruktur von Hapag-Lloyd und hat keine Auswirkungen auf die Anteilshöhe der Gesellschafter. Auf den Konzernabschluss der größten deutschen Linienreederei hat die Verschmelzung ebenfalls keine materiellen Auswirkungen.

Somit ist die Hapag-Lloyd AG die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (30. September 2013) 48 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf at-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG. Zu den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehören zwei strategische Beteiligungen an Containerterminals in Hamburg und Montreal.

Die Gesellschafter von Hapag-Lloyd, die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH (TUI AG) und die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium), waren dadurch am Bilanzstichtag (30. September 2013) direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt.

Aktionärsstruktur und Unternehmenssteuerung

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

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

Nach der Auflösung des "Albert Ballin"-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss und den dem Unternehmen im Oktober zugegangenen Stimmrechtsmitteilungen sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die Höhe der jeweiligen Beteiligung hat sich nicht geändert.

Angekündigte Veränderung im Hapag-Lloyd-Vorstand

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG hat in seiner Sitzung am 24. September 2013 frühzeitig die Weichen für Kontinuität in der Unternehmensführung der größten deutschen Linienreederei gestellt.

Rolf Habben-Jansen wird Nachfolger des Mitte nächsten Jahres ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden Michael Behrendt. Herr Habben-Jansen (47) ist mit Wirkung zum 1. April 2014 in den Vorstand des Unternehmens berufen worden und wird zum 1. Juli 2014 den Vorsitz des Vorstandes übernehmen.

Ebenfalls zum 30. Juni 2014 wird Ulrich Kranich (63) planmäßig nach 38 Jahren aus dem Unternehmen ausscheiden. Herr Kranich ist seit Juli 2006 im Vorstand und dort seit 2008 als COO zuständig für die operative Leitung des weltweiten Schifffahrtsgeschäftes. Zum Nachfolger von Ulrich Kranich wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2014 Anthony J. Firmin (59) bestellt, der Hapag-Lloyd seit 18 Jahren angehört und als Mitglied des Executive Committee, des erweiterten Führungskreises der Hapag-Lloyd AG für Yield Management & Network, verantwortlich ist.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien im Bezug auf die globale Marktabdeckung. Die Hapag-Lloyd Flotte besteht aus 152 Containerschiffen (30. September 2013). Hapag-Lloyd verfügt derzeit über mehr als 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 98 Diensten weltweit. In den ersten neun Monaten 2013 betreute Hapag-Lloyd global 18.427 Kunden.

Die funktionale Währung der internationalen Containerlinienschifffahrt und damit auch des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Zahlungsströme in anderen Währungen als dem US-Dollar werden gegebenenfalls zum US-Dollar gesichert. Die Berichtswährung der Hapag-Lloyd AG ist hingegen der Euro. Aus der Fremdwährungsumrechnung einzelner Bilanzposten wie beispielsweise dem Anlagevermögen und den 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 2013) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 um 2,1 Prozent auf 123,3 Mio. TEU ansteigen und in 2014 um weitere 4,7 Prozent zunehmen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum.

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

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2013 Kernziele der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2013 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 691,9 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 632,9 Mio. EUR). Gemäß der Finanzstrategie wurden die getätigten und geplanten Investitionen in Schiffe und Container bereits vor Bestellung durch entsprechende Finanzierungszusagen abgesichert.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb stellt Hapag-Lloyd insgesamt zehn neue große Containerschiffe – sogenannte Very-Large-Container-Vessels – mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst. Sieben Schiffe dieser „Hamburg Express“-Klasse wurden bereits übernommen. Drei weitere Schiffe werden bis April 2014 in Dienst gestellt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach Ansicht der Konjunkturexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) hat sich die konjunkturelle Erholung in den wichtigen Industrienationen in den vergangenen Monaten weiter verfestigt. Für 2014 wird für diese Länder weiterhin mit einem durchschnittlichen Wachstum von 2 Prozent gerechnet. Belastungen könnten sich allerdings aus dem noch immer ungelösten Etatstreit in den USA ergeben.

Aufgrund der weiter nachlassenden Wachstumsdynamik in den neuen Industrienationen (BRICS-Staaten) hat der IWF seine aktuelle Konjunkturprognose für 2013 und 2014 im Oktober 2013 zum sechsten Mal in Folge nach unten korrigiert. Die Schätzungen für das globale Wirtschaftswachstum für 2013 wurden um 0,3 Prozentpunkte und für 2014 um 0,2 Prozentpunkte gesenkt. Das für 2013 erwartete Wachstum des Welthandelsvolumens wurde um 0,2 Prozentpunkte auf 2,9 Prozent reduziert. Der für 2014 erwartete Anstieg des Welthandelsvolumens wurde um 0,4 Prozentpunkte auf 4,9 Prozent revidiert.

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

Quelle: IWF Oktober 2013

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Insbesondere aufgrund der weiter nachlassenden Wachstumsdynamik in den Schwellen- und Entwicklungsländern in Asien hat der Branchendienst IHS Global Insight in seiner aktuellen Prognose das für 2013 erwartete Wachstum des globalen Ladungsaufkommens (123,3 Mio. TEU) von 2,4 Prozent auf 2,1 Prozent reduziert. Für 2014 wurde die Prognose für den weltweiten Containertransport um weitere 1,5 Mio. TEU auf 129,1 Mio. TEU gesenkt. Der Zuwachs im globalen Ladungsaufkommen dürfte damit im kommenden Jahr 4,7 Prozent erreichen und damit 0,1 Prozentpunkte weniger als noch im Juli 2013 geschätzt. Somit dürfte die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt für 2013 und 2014 etwas schwächer als der prognostizierte Anstieg des Welthandels ausfallen. Für den Zeitraum 2013 bis 2018 wurde

die Prognose für die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des globalen Containertransportaufkommens um 0,1 Prozentpunkte auf 5,3 Prozent angehoben.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal April 2013) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 17,4 Mio. TEU (Jahresbeginn 2013) dürfte die nominale Angebotskapazität durch Neuauslieferungen in 2013 um insgesamt 1,9 Mio. TEU und in 2014 um rd. 1,2 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 19 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 ineffizienter Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und des „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. So betrug die Zunahme der Transportkapazitäten in 2012 statt der zu Jahresbeginn prognostizierten 1,7 Mio. TEU tatsächlich nur 0,8 Mio. TEU. Nach Angaben des Branchendienstes Clarksons Shipping Intelligence Network (Oktober 2013) wurden in den ersten neun Monaten 2013 bereits Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 323.000 TEU verschrottet. Die Verschrottung ineffizienter Schiffe könnte für das Gesamtjahr 2013 auf über 400.000 TEU (2012: 335.000 TEU) steigen und damit den bisherigen Höchststand der Verschrottung von 379.000 TEU (2009) übertreffen.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. Belastungen für die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich auch aus den im vergangenen Jahr weiter gestiegenen Transportaufwendungen. Ursächlich hierfür ist vor allem die Entwicklung der Bunkerpreise. Seit Jahresbeginn 2009 hat sich der Bunkerpreis mehr als verdreifacht. Zur Kompensierung der daraus resultierenden Kostenbelastungen haben führende Containerreedereien im Jahresverlauf 2013 weitere deutliche Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten angekündigt. Der unvermindert bestehende Wettbewerbsdruck erschwert die Umsetzung der dringend notwendigen Erhöhung der Frachtraten. Vor allem in dem Fahrtgebiet Asien – Europa und Transpazifik haben die Spotraten für Containertransporte ab April 2013 deutlich nachgegeben. Nachfragebedingt unterliegt die Entwicklung der Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten allerdings weiter zum Teil starken Schwankungen.

Der Druck auf die Frachtraten wird auch zum Teil durch den relativ niedrigen Stand der beschäftigungslosen Flotte ausgelöst. Mit 416.000 TEU (AXS-Alpha liner Oktober 2013) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Anfang Oktober 2013 rd. 2,4 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte und lagen erheblich unter dem Stand des ersten Quartals 2013 in Höhe von 830.000 TEU sowie des vergleichbaren Vorjahreszeitraums (550.000 TEU). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

Effiziente Flotte

Zum 30. September 2013 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 152 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 729.136 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 673.350 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.080.850 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.9.2013	31.12.2012	30.9.2012
Anzahl der Schiffe	152	144	146
davon			
Eigene Schiffe	60	59	58
Geleaste Schiffe	7	7	7
Gecharterte Schiffe	85	78	81
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	729	670	675
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.081	1.047	1.064
Anzahl Dienste	98	89	89

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

Transportmenge und Frachtrate

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

In den ersten neun Monaten 2013 stieg die Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr um 3,6 Prozent auf 4.107 TTEU. Damit verzeichnete Hapag-Lloyd in den ersten drei Quartalen 2013 das höchste Transportaufkommen der letzten fünf Jahre. Ein erfreulich deutlicher Anstieg der Transportmenge wurde in den Fahrtgebieten Fernost, Australasien und Atlantik erzielt. Dies kompensierte die leicht rückläufige Mengenentwicklung im Fahrtgebiet Lateinamerika.

ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN

TTEU	9M 2013	9M 2012	9M 2011	9M 2010	9M 2009
Atlantik	902	857	876	859	787
Lateinamerika	867	881	869	814	655
Fernost	935	861	849	848	793
Transpazifik	927	909	848	807	741
Australasien	476	455	432	400	517
Gesamt	4.107	3.963	3.874	3.728	3.493

In den ersten neuen Monaten 2013 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.506 USD/TEU und lag damit um 4,3 Prozent unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Ursächlich für diese Entwicklung war der anhaltend hohe Wettbewerbsdruck. Dieser führte in allen Fahrtgebieten zu einem Rückgang der Frachtraten. Vor allem im Fahrtgebiet Fernost verhinderte der weiter bestehende Wettbewerbsdruck die Umsetzung der im Berichtszeitraum angekündigten Ratenerhöhungen.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	9M 2013	9M 2012	9M 2011	9M 2010	9M 2009
Atlantik	1.679	1.754	1.768	1.579	1.421
Lateinamerika	1.412	1.425	1.360	1.353	1.196
Fernost	1.266	1.350	1.408	1.639	1.070
Transpazifik	1.797	1.886	1.724	1.740	1.419
Australasien	1.258	1.325	1.341	1.285	891
Gesamter gewichteter Durchschnitt	1.506	1.574	1.540	1.547	1.220

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

Qualität und Nachhaltigkeit

Aufgrund der gestiegenen Anforderungen, Emissionen zu reduzieren sowie Energieverbrauch und -kosten weiter zu senken, wurde im August 2013 das Projekt Fleet Support Center (FSC) als erster Schritt hin zu einem integrierten Energie-Management-Konzept für eigene und gecharterte Schiffe initiiert.

Am 20. August 2013 ist das Seearbeitsübereinkommen Maritime Labour Convention (MLC) in Kraft getreten. Für Hapag-Lloyd sind fast alle Vorgaben bereits seit Langem die Regel. Als erstes Hapag-Lloyd Schiff wurde die „Kobe Express“ bereits im Juli MLC-zertifiziert.

Nach 2010 wurde Hapag-Lloyd auch in 2012 von der Hafenbehörde (Port Metro) in Vancouver die Umweltauszeichnung „bluecircle“ Award verliehen.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein globales Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 wurden Transportaufträge für 18.427 Kunden (Vorjahreszeitraum: 19.072) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 30. September 2013 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 7.032 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter ist gegenüber dem 30. September 2012 annähernd unverändert. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. September 2013 rund 77 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.9.2013	31.12.2012	30.9.2012
Seebereich	1.263	1.245	1.252
Landbereich	5.556	5.505	5.568
Auszubildende	213	200	213
Gesamt	7.032	6.950	7.033

Zum 30. September 2013 waren im Seebereich 1.263 (30. September 2012: 1.252) Personen beschäftigt. Die Steigerung im Seebereich wurde durch Veränderungen in der Flottenstruktur hervorgerufen. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich sank im gleichen Zeitraum aufgrund einer weiteren Straffung der Organisation um zwölf auf 5.556. Zum 30. September 2013 beschäftigte Hapag-Lloyd 213 Auszubildende.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) stieg leicht von 6.885 (30.9.2012) auf 6.890 FTE (+5 FTE).

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Umsatzerlöse	1.663,9	1.764,8	5.021,6	5.160,1
Sonstige betriebliche Erträge	44,0	83,1	106,1	174,4
Transportaufwendungen	1.425,3	1.530,9	4.379,3	4.638,1
Personalaufwendungen	92,8	87,6	283,9	270,7
Abschreibungen	72,4	84,3	242,2	244,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	60,2	75,4	186,6	208,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	57,2	69,7	35,7	-26,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,0	8,5	27,4	22,2
Übriges Finanzergebnis	-5,0	1,6	0,1	5,5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	61,2	79,8	63,2	0,9
Zinsergebnis	-41,9	-33,5	-115,2	-91,7
Ertragsteuern	2,7	0,7	4,1	3,3
Konzernergebnis	16,6	45,6	-56,1	-94,1
EBITDA	133,6	164,1	305,4	245,0
EBITDA-Marge (%)	8,0	9,3	6,1	4,7
EBIT bereinigt	66,9	86,6	80,4	17,9
EBIT-Marge bereinigt (%)	4,0	4,9	1,6	0,3
EBIT	61,2	79,8	63,2	0,9
EBIT-Marge (%)	3,7	4,5	1,3	0,0

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 wirkten sich der weiterhin anhaltende intensive Wettbewerb sowie das verhaltene Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandels spürbar auf die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns aus. Die Ertragslage blieb zudem belastend geprägt durch die volatile Entwicklung von Fremdwährungen, insbesondere des USD/EUR-Wechselkurses. Im Jahresdurchschnitt schwächte sich der US-Dollar auf 1,32 USD/EUR ab (Vorjahreszeitraum: 1,28 USD/EUR); auch der Stichtagskurs notierte mit 1,35 USD/EUR deutlich schwächer im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresstichtagskurs mit 1,29 USD/EUR. Die Steigerung der Transportmenge um 3,6 Prozent auf 4.107 TTEU (Vorjahreszeitraum: 3.963 TTEU) konnte den Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 68 USD/TEU auf 1.506 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.574 USD/TEU) nicht vollständig kompensieren. Neben den Währungskurseffekten führte dies zu einer Verringerung der Umsatzerlöse in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 um 138,5 Mio. EUR auf 5.021,6 Mio. EUR (-2,7 Prozent) im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode. Bereinigt um Wechselkursveränderungen konnte ein Umsatz auf vergleichbarem Niveau wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum erzielt werden.

Im dritten Quartal 2013 lagen die Umsatzerlöse mit 1.663,9 Mio. EUR um rd. 5,7 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Das erzielte Transportmengenwachstum von rd. 9 Prozent konnte den Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um rd. 10 Prozent auf 1.476 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.647 USD/TEU) nicht kompensieren.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
in Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	353,3	380,7	1.092,6	1.234,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.072,0	1.150,2	3.286,7	3.403,2
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	456,1	467,7	1.384,3	1.375,7
Charter-, Leasing- und Containermieten	145,3	185,7	491,0	533,5
Containertransportkosten	425,7	454,3	1.289,3	1.375,1
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	44,9	42,5	122,1	118,9
Transportaufwendungen	1.425,3	1.530,9	4.379,3	4.638,1

Die Transportaufwendungen reduzierten sich in den ersten neun Monaten 2013 um insgesamt 258,8 Mio. EUR (–5,6 Prozent) auf 4.379,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.638,1 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die um 142,3 Mio. EUR (–11,5 Prozent) auf 1.092,6 Mio. EUR gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zurückzuführen. Der Rückgang der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe resultierte aus Einsparungen beim Bunkerverbrauch sowie aus um rd. 7,2 Prozent gesunkene Bunkerverbrauchspreise, denen Aufwendungen aus Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Der durchschnittliche Bunkerpreis lag im Berichtszeitraum bei 617 USD je Tonne (Vorjahreszeitraum: 665 USD je Tonne). Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen trotz einer gestiegenen Transportmenge um 3,4 Prozent unter dem entsprechenden Wert der Vorjahresperiode. Ursächlich hierfür waren insbesondere die im zweiten und dritten Quartal 2013 erzielten Kosteneinsparungen.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 106,1 Mio. EUR lagen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (174,4 Mio. EUR). Im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode waren geringere Erträge aus Containerverkäufen in Höhe von 17,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 92,1 Mio. EUR) aus durchgeführten Sale-and-Leaseback-Transaktionen enthalten.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 zu einem deutlichen Rückgang der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Erträge und Aufwendungen in den ersten neun Monaten 2013 zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 13,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 28,3 Mio. EUR).

Zum dritten Quartal 2013 betragen die kumulierten Abschreibungen des Geschäftsjahres 242,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 244,1 Mio. EUR). Ein Anstieg der planmäßigen Abschreibungen auf Schiffs- und Containerzugänge wurde kompensiert durch einen gegenläufigen Effekt aus der Anpassung der Schrottwerte für Schiffe im laufenden Geschäftsjahr in Höhe von 16,3 Mio. EUR.

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,5 Mio. EUR) beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 63,2 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (0,9 Mio. EUR). Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergab sich für die ersten neun Monate 2013 ein Anstieg des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) um 60,4 Mio. EUR auf 305,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 245,0 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 80,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,9 Mio. EUR). Erträge aus Containerverkäufen wurden nicht bereinigt. Das bereinigte EBIT im dritten Quartal belief sich auf 66,9 Mio. EUR und fiel damit schwächer als das Ergebnis des Vorjahresquartals (86,6 Mio. EUR) aus.

Das Zinsergebnis hat sich aufgrund der neu aufgenommenen Finanzschulden gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich verringert und betrug –115,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –91,7 Mio. EUR).

In den ersten neun Monaten 2013 betrug das Konzernergebnis –56,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –94,1 Mio. EUR). Das Konzernergebnis betrug im dritten Quartal 2013 16,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 45,6 Mio. EUR).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	78,9	26,2	69,5	127,1
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-183,3	-66,0	-519,6	-229,7
Free Cash-Flow	-104,4	-39,8	-450,1	-102,6
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	402,8	139,3	525,6	9,3
Veränderung des Finanzmittelbestandes	298,4	99,5	75,5	-93,3

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 betrug der operative Cash-Flow 69,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 127,1 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2013 auf 519,6 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere geleistete Schlusszahlungen für vier Containerschiffe und Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten sowie planmäßige Investitionen in Containerneubauten. Bereits im zweiten Quartal hat Hapag-Lloyd mit zwei internationalen Containeranbietern jeweils einen Operating-Sale-and-Leaseback-Vertrag abgeschlossen. Die branchenüblichen Verträge umfassten den Verkauf von 13.300 Containern, die bis zum finalen physischen Abgang zurückgemietet werden. Der Verkauf erfolgte zum 28. Juni 2013. Hieraus ergab sich ein Liquiditätszufluss von 28,3 Mio. USD (21,5 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 525,6 Mio. EUR. Den Mittelzuflüssen in Höhe von 978,9 Mio. EUR standen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 449,1 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung sowie den Mittelzufluss aus der Begebung einer festverzinslichen EUR-Anleihe mit einem Nominalvolumen von 250,0 Mio. EUR im September 2013.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

in Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Bestand am Anfang der Periode	341,7	493,3	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen	-18,6	-14,1	-14,8	-0,5
Zahlungswirksame Veränderungen	298,4	99,5	75,5	-93,3
Bestand am Ende der Periode	621,5	578,7	621,5	578,7

Insgesamt ergab sich für die ersten neun Monate 2013 ein Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 75,5 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand in Höhe von 621,5 Mio. EUR ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bisher nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95,0 Mio. USD (70,4 Mio. EUR).

Solide Finanzierungsstruktur

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2013 gegenüber dem Jahresende 2012 von 1.811,1 Mio. EUR auf 2.349,9 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung von Investitionen in Schiffe und Container sowie die Aufnahme von Finanzmitteln am Kapitalmarkt in Form einer festverzinslichen Anleihe.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

in Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	621,5	560,8
Finanzschulden	2.971,4	2.371,9
Nettoverschuldung	2.349,9	1.811,1
Verschuldungsgrad (%)	78,5	58,2
Frei verfügbare Kreditlinien	70,4	72,1
Eigenkapitalquote (%)	41,8	45,5

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR

VERKÜRZTE KONZERNBILANZ		
in Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.694,6	5.502,2
davon Anlagevermögen	5.618,5	5.428,9
Kurzfristige Vermögenswerte	1.464,9	1.349,1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	621,5	560,8
Bilanzsumme	7.159,5	6.851,3
Passiva		
Eigenkapital	2.994,7	3.114,0
Fremdkapital	4.164,8	3.737,3
davon langfristige Schulden	2.705,8	2.301,2
davon kurzfristige Schulden	1.459,0	1.436,1
davon Finanzschulden	2.971,4	2.371,9
davon langfristige Finanzschulden	2.490,9	2.048,9
davon kurzfristige Finanzschulden	480,5	323,0
Bilanzsumme	7.159,5	6.851,3
Anlagendeckungsgrad I (in %)	53,3	57,4
Anlagendeckungsgrad II (in %)	101,5	99,7
Liquiditätsgrad I (in %)	42,6	39,1
Nettoverschuldung	2.349,9	1.811,1
Eigenkapitalquote (in %)	41,8	45,5

Zum 30. September 2013 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 7.159,5 Mio. EUR und lag damit 308,2 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2012. Getrennt nach Fristigkeiten stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 192,4 Mio. EUR und die kurzfristigen Vermögenswerte um 115,8 Mio. EUR im Vergleich zum Jahresende 2012.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Buchwerte des Sachanlagevermögens aufgrund von getätigten Investitionen in Seeschiffe in Höhe von 406,3 Mio. EUR. Weitere Zugänge in Höhe von 178,6 Mio. EUR erfolgten im Rahmen der planmäßigen Erneuerung der Containerbestände sowie der Überführung von ursprünglich als Operating-Lease-Verträge abgebildeten Containern in wirtschaftliches Eigentum. Marktwertänderungen der langfristigen derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 18,4 Mio. EUR wirkten sich ebenfalls erhöhend auf die langfristigen Vermögenswerte aus.

Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 242,2 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 124,3 Mio. EUR aus.

Die Veränderung des kurzfristigen Vermögens resultierte aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie des Bestandes an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen. Weiterhin wurden drei zum Verkauf gehaltene Seeschiffe in den kurzfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten erhöhte sich von 560,8 Mio. EUR am Geschäftsjahresende 2012 auf 621,5 Mio. EUR zum 30. September 2013.

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 119,3 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2013 2.994,7 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis sowie Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 64,3 Mio. EUR zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September 2013 rd. 42 Prozent (31. Dezember 2012: rd. 46 Prozent).

Der Anstieg der lang- und kurzfristigen Schulden resultierte vor allem aus der Erhöhung der Finanzschulden. Am 20. September 2013 begab die Hapag-Lloyd AG eine festverzinsliche EUR-Anleihe mit einem Nominalvolumen von 250,0 Mio. EUR sowie einer Nominalverzinsung von 7,75 Prozent pro Jahr. Die Mittelzuflüsse daraus sollen teilweise für die Rückführung bestehender Anleihen verwendet werden. Ebenfalls erhöhend auf die Finanzschulden wirkten sich Auszahlungen weiterer Darlehen für sechs Schiffsneubauten aus. Darüber hinaus wurden im zweiten und dritten Quartal Kreditfinanzierungen für Containerneubauten ausgezahlt.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 30. September 2013 2.349,9 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 1.811,1 Mio. EUR).

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 17. September 2013 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+ und hob den Ausblick von „Negative“ auf „Stable“ an. Am 19. September 2013 bestätigte Ratingagentur Moody's das B2-Rating mit einem unveränderten „Negative Outlook“.

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

NACHTRAGSBERICHT

Am 9. Oktober 2013 wurde aufgrund der hohen Nachfrage nach der im September emittierten EUR-Anleihe über 250,0 Mio. EUR ein zusätzliches Anleihevolumen von 150,0 Mio. EUR zu einem Ausgabekurs von 101,75 Prozent platziert. Das gesamte Emissionsvolumen der EUR-Anleihe beträgt somit 400,0 Mio. EUR. Die zugeflossenen Emissionserlöse wurden im Oktober und November in Höhe von 200,0 Mio. EUR zur frühzeitigen Rückführung der in 2010 begebenen EUR-Anleihe verwendet, wovon 127,4 Mio. EUR im Rahmen eines Tender Offers gegen die neu emittierte EUR-Anleihe getauscht wurden. Im Zuge des Rückerwerbs wurden sowohl Anteile der in 2015 fälligen EUR-Anleihe gegen Ausgabe von Anteilen an der neuen Anleihe sowie durch Ausübung der bestehenden Kaufoption zurückgekauft. Das verbleibende Volumen der in 2015 fälligen EUR-Anleihe nach Rückerwerb liegt bei 280,0 Mio. EUR.

Nach der Auflösung des "Albert Ballin"-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss und den dem Unternehmen im Oktober zugegangenen Stimmrechtsmitteilungen sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die Höhe der jeweiligen Beteiligung hat sich nicht geändert.

Das Volumen des in 2011 etablierten Programms zur Verbriefung von Forderungen wurde am 7. November 2013 von 150,0 Mio. USD auf 350,0 Mio. USD erhöht. Derzeit sind davon 125,0 Mio. USD in Anspruch genommen.

PROGNOSEBERICHT

Grundsätzlich haben die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2012 hinsichtlich der mittelfristigen Wachstumsperspektiven in der Containerschifffahrt weiterhin Gültigkeit. Mit der erwarteten mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen.

Aufgrund der weiter nachlassenden Wachstumsdynamik in den neuen Industrienationen (BRICS-Staaten) hat der IWF die Schätzungen für das globale Wirtschaftswachstum für 2013 um 0,3 Prozentpunkte auf

**ENTWICKLUNG WICHTIGER GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND
BRANCHENSPEZIFISCHER EINFLUSSFAKTOREN**

Einflussfaktoren	Entwicklungen in 9M 2013	Auswirkungen in 2013
Globales Wirtschaftswachstum	Weitere Reduzierung des für 2013 erwarteten Weltwirtschaftswachstums von 3,2 % auf 2,9 %, der prognostizierten Zunahme des Welthandels von 3,1 % auf 2,9 % und der prognostizierten Erhöhung des globalen Containertransportaufkommens von 2,4 % auf 2,1 %	Nachlassende Wachstumsdynamik in den Schwellenländern und die nur langsame Erholung der Wirtschaft in Europa dämpfen den erwarteten Anstieg des Transportaufkommens und des Umsatzes
Transportmenge	Leicht steigend	Leicht positiver Einfluss auf den Umsatz
Frachtraten	Wettbewerbsbedingt weiterer Druck auf die Frachtraten	Negativer Einfluss auf den Umsatz
Transportkosten	Tendenziell leicht sinkend	Leicht sinkendes Niveau des Transportaufwands

2,9 Prozent gesenkt. Das für 2013 erwartete Wachstum des Welthandelsvolumens wurde um 0,2 Prozentpunkte auf 2,9 Prozent reduziert. Belastungsfaktoren für die globale Wirtschaftsentwicklung könnten sich zudem aus dem ungelösten Etatstreit in den USA und der nur zögerlich verlaufenden konjunkturellen Erholung im Euro-Raum ergeben.

Insbesondere aufgrund der weiter nachlassenden Wachstumsdynamik in den Schwellen- und Entwicklungsländern in Asien hat der Branchendienst IHS Global Insight in seiner aktuellen Prognose das für 2013 erwartete Wachstum des globalen Ladungsaufkommens (123,3 Mio. TEU) von 2,4 Prozent auf 2,1 Prozent reduziert (Details sind in dem Kapitel „Branchenspezifische Rahmenbedingungen“ erläutert).

Trotz der Eintrübung der dargestellten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erwartet Hapag-Lloyd einen Anstieg des Transportvolumens in 2013. In den ersten neun Monaten stieg die Transportmenge um 3,6 Prozent auf 4,1 Mio. TEU. Für das Gesamtjahr 2013 strebt Hapag-Lloyd weiterhin ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) an. Das mittelfristige Ziel bleibt ein profitables Wachstum gemessen am operativen Ergebnis.

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

Die unverändert nur schwer abschätzbare Entwicklung der Frachtraten und die Folgen des Etatstreits in den USA sowie das weiterhin verhaltene globale Wirtschaftswachstum stellen in den verbleibenden Monaten des Geschäftsjahres 2013 weiterhin hohe Unwägbarkeiten dar.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2013				
Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Umsatzerlöse	1.663,9	1.764,8	5.021,6	5.160,1
Sonstige betriebliche Erträge	44,0	83,1	106,1	174,4
Transportaufwendungen	1.425,3	1.530,9	4.379,3	4.638,1
Personalaufwendungen	92,8	87,6	283,9	270,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	72,4	84,3	242,2	244,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	60,2	75,4	186,6	208,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	57,2	69,7	35,7	-26,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,0	8,5	27,4	22,2
Übriges Finanzergebnis	-5,0	1,6	0,1	5,5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	61,2	79,8	63,2	0,9
Zinserträge	1,3	1,6	4,2	4,9
Zinsaufwendungen	43,2	35,1	119,4	96,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	19,3	46,3	-52,0	-90,8
Ertragsteuern	2,7	0,7	4,1	3,3
Konzernergebnis	16,6	45,6	-56,1	-94,1
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	16,4	45,4	-56,7	-94,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,2	0,6	0,5

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2013				
Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Konzernergebnis	16,6	45,6	-56,1	-94,1
Posten, die nicht aufwands- oder ertragswirksam umgegliedert werden:	-0,2	-16,5	0,2	-16,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-0,2	-16,5	0,2	-16,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-0,4	-16,5	0,3	-16,8
Steuereffekt	0,2	-	-0,1	-
Posten, die aufwands- oder ertragswirksam umgegliedert werden können:	-83,1	-67,7	-64,4	10,9
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	6,0	8,5	-0,1	6,6
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	19,3	18,0	29,3	29,7
Entnahmen aus der Rücklage	-13,3	-9,5	-29,4	-23,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-89,1	-76,2	-64,3	4,3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-83,3	-84,2	-64,2	-5,9
Gesamtergebnis	-66,7	-38,6	-120,3	-100,0
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-66,9	-38,8	-120,9	-100,5
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,2	0,2	0,6	0,5

KONZERNBILANZ

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. SEPTEMBER 2013		
Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	677,8	693,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	555,9	619,5
Sachanlagen	4.060,3	3.785,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	324,5	329,9
Sonstige Forderungen	10,7	25,7
Derivative Finanzinstrumente	50,9	32,5
Aktive latente Ertragsteuern	14,5	15,1
Langfristige Vermögenswerte	5.694,6	5.502,2
Vorräte	187,0	178,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	491,5	449,5
Sonstige Forderungen	107,1	110,4
Derivative Finanzinstrumente	25,9	37,0
Ertragsteuerforderungen	20,1	13,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	621,5	560,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	11,8	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	1.464,9	1.349,1
Summe Aktiva	7.159,5	6.851,3

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. SEPTEMBER 2013

Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	66,1	66,1
Kapitalrücklagen	935,3	3.269,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	2.087,4	-190,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-96,5	-32,3
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2.992,3	3.113,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	2,4	0,8
Eigenkapital	2.994,7	3.114,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	153,1	151,8
Sonstige Rückstellungen	49,2	87,5
Finanzschulden	2.490,9	2.048,9
Sonstige Verbindlichkeiten	4,9	5,4
Derivate Finanzinstrumente	6,1	6,0
Passive latente Ertragsteuern	1,6	1,6
Langfristige Schulden	2.705,8	2.301,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,6	3,7
Sonstige Rückstellungen	115,1	119,5
Ertragsteuerschuld	4,6	4,4
Finanzschulden	480,5	323,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,5	886,4
Sonstige Verbindlichkeiten	104,7	99,1
Kurzfristige Schulden	1.459,0	1.436,1
Summe Passiva	7.159,5	6.851,3

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2013											
Mo. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG						Anteile		Summe		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Hybridkapital	Summe	Summe nicht beherrschender Gesellschafter	Eigenkapital
Stand 1.1.2012	60,0	3.026,6	-61,3	-23,7	-	73,6	49,9	348,9	3.424,1	0,3	3.424,4
Konzern und Sonstiges Ergebnis	-	-	-94,6	-16,8	6,6	4,3	-5,9	-	-100,5	0,5	-100,0
davon											
Konzernergebnis	-	-	-94,6	-	-	-	-	-	-94,6	0,5	-94,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-16,8	6,6	4,3	-5,9	-	-5,9	-	-5,9
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	-40,5	6,6	77,9	44,0	-	3.223,9	0,7	3.224,6
Stand 1.1.2013	66,1	3.269,8	-190,4	-62,7	9,1	21,3	-32,3	-	3.113,2	0,8	3.114,0
Konzern und Sonstiges Ergebnis	-	-	-56,7	0,2	-0,1	-64,3	-64,2	-	-120,9	0,6	-120,3
davon											
Konzernergebnis	-	-	-56,7	-	-	-	-	-	-56,7	0,6	-56,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	0,2	-0,1	-64,3	-64,2	-	-64,2	-	-64,2
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-2.334,5	2.334,5	-	-	-	-	-	-0,0	1,0	1,0
davon											
Verschmelzung	-	-2.334,5	2.334,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Anteilsverkauf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	1,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
Stand 30.9.2013	66,1	935,3	2.087,4	-62,5	9,0	-43,0	-96,5	-	2.992,3	2,4	2.994,7

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

Mio. EUR	Q3 2013	Q3 2012	9M 2013	9M 2012
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	78,9	26,2	69,5	127,1
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-183,3	-66,0	-519,6	-229,7
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	402,8	139,3	525,6	9,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	298,4	99,5	75,5	-93,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	341,7	493,3	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-18,6	-14,1	-14,8	-0,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	298,4	99,5	75,5	-93,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	621,5	578,7	621,5	578,7

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Mit Handelsregistereintragung am 19. August 2013 wurde die Hapag-Lloyd Holding AG rückwirkend zum 1. Januar 2013 mit der Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Die Hapag-Lloyd AG ist infolgedessen neues Mutterunternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns.

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

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2013. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen bis auf die erforderlichen Änderungen infolge neu anzuwendender Standards ab dem 1. Januar 2013 denen des letzten Konzernabschlusses zum Ende des Geschäftsjahres.

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

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

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

Zum 30. September 2013 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit USD/EUR 1,3499 (31. Dezember 2012 USD/EUR 1,3185). Durch den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum schwächeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für die ersten neun Monaten 2013 von 1,3174 (Vorjahreszeitraum USD/EUR 1,2824).

Segmentberichterstattung

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

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET		
TTEU	9M 2013	9M 2012
Transpazifik	927	909
Atlantik	902	857
Lateinamerika	867	881
Fernost	935	861
Australasien	476	455
Gesamt	4.107	3.963

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET		
USD/TEU	9M 2013	9M 2012
Transpazifik	1.797	1.886
Atlantik	1.679	1.754
Lateinamerika	1.412	1.425
Fernost	1.266	1.350
Australasien	1.258	1.325
Gesamter gewichteter Durchschnitt	1.506	1.574

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET		
Mio. EUR	9M 2013	9M 2012
Transpazifik	1.264,8	1.337,8
Atlantik	1.150,0	1.171,6
Lateinamerika	929,5	978,4
Fernost	898,1	906,4
Australasien	454,2	470,5
Übrige	325,0	295,4
Gesamt	5.021,6	5.160,1

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Zusammenhang mit der Änderung des IAS 32 bezüglich der Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wurden auch Änderungen an IFRS 7 *Finanzinstrumente – Angaben* vorgenommen, um erweiterte Anhangangaben zu Saldierungsvorgängen zu integrieren. Die neuen Angaben

beinhalten insbesondere quantitative Informationen zu erfassten Finanzinstrumenten, die in der Bilanz gegeneinander aufgerechnet wurden bzw. für die Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Obwohl die Neuregelungen des IAS 32 erstmals in den Berichtsjahren anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, sind die Änderungen an IFRS 7 bereits im aktuellen Geschäftsjahr 2013 zu berücksichtigen. Da im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Verrechnungen vorgenommen werden, ergeben sich diesbezüglich keine Auswirkungen für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzernanhang.

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

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

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

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 30. September 2013 wurden nach der rückwirkenden Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG mit der Hapag-Lloyd AG zum 1. Januar 2013 neben der Hapag-Lloyd AG 48 Unternehmen vollkonsolidiert sowie fünf Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

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

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Rückgang des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2012 in Höhe von 16,1 Mio. EUR resultiert aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Schiffe	3.234,3	2.944,0
Container, Containersattelaufleger	509,4	378,0
Übrige Anlagen	115,0	119,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	201,6	344,4
Gesamt	4.060,3	3.785,6

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

Die im Rahmen aller bestehenden Finance-Lease-Verträge bilanzierten Schiffe haben zum 30. September 2013 einen Nettobuchwert von 209,2 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 225,6 Mio. EUR); die Finance-Lease-Container sind zum 30. September 2013 mit insgesamt 10,0 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 11,7 Mio. EUR) bilanziert.

Aus dem Verkauf von 13.300 Containern mit einem Alter von 12,5 bis 15,5 Jahren an zwei internationale Containeranbieter im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultierten Erträge in Höhe von 17,8 Mio. EUR (23,4 Mio. USD).

Eine Überprüfung der Schrottwerte der Schiffe im dritten Quartal 2013 führte aufgrund der aktuellen Marktlage zu wesentlich höheren Restwerten als bisher unterstellt. Infolgedessen wurden rückwirkend zum 1. Januar 2013 auf den aktuellen Schiffsbestand des Hapag-Lloyd Konzerns und zukünftig für alle Neuzugänge eine Anpassung der Schrottwerte vorgenommen. Der Ergebniseffekt beträgt 16,3 Mio. EUR (21,5 Mio. USD).

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

Aus dem Verkauf von drei dieser Schiffe im dritten Quartal 2013 resultierten Erträge in Höhe von insgesamt 6,1 Mio. EUR. Die verbleibenden drei Schiffe haben zum 30. September 2013 einen Buchwert von insgesamt 11,8 Mio. EUR.

Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive und negative Marktwerte aus Devisentermingeschäften sowie Commodity- und Devisen-Optionen. Ebenfalls ausgewiesen wird erstmalig ein eingebettetes Derivat in Form einer Rückkaufsoption aus der Begebung einer Anleihe im September 2013.

Eigenkapital

Im Rahmen der rückwirkenden Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG mit der Hapag-Lloyd AG zum 1. Januar 2013 ergab sich eine Veränderung der Kapitalrücklagen im Hapag-Lloyd Konzern aufgrund der Änderung der Muttergesellschaft. In den Gewinnrücklagen resultierte ein entsprechend gegenläufiger Effekt, sodass sich insgesamt keine Änderung des Gesamteigenkapitals des Konzerns aus der Verschmelzung ergab.

Die Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (30. September 2013: –62,5 Mio. EUR; 30. September 2012: –40,5 Mio. EUR) resultierten im Wesentlichen aus erfolgsneutral bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung und aus der Differenz zwischen typisiert ermittelten und tatsächlichen Erträgen aus Planvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 30. September 2013 9,0 Mio. EUR (30. September 2012: 6,6 Mio. EUR).

Die in den ersten neun Monaten 2013 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –64,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,3 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung des in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwertes.

Sonstige Rückstellungen

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

In den ersten neun Monaten 2013 waren Rückstellungen für Haftungsschäden in Höhe von 23,0 Mio. USD (17,0 Mio. EUR) aufzulösen.

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.772,2	1.499,0
Anleihen	904,6	655,8
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	198,8	215,8
Sonstige Finanzschulden	95,8	1,3
Gesamt	2.971,4	2.371,9

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	2.210,5	1.798,8
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	788,6	599,2
Zinsverbindlichkeiten	38,9	32,0
Transaktionskosten	–66,6	–58,1
Gesamt	2.971,4	2.371,9

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch vier Tranchen im Zusammenhang mit der Finanzierung für die in 2013 ausgelieferten Schiffsneubauten der „Hamburg Express“-Klasse mit einem Buchwert zum Bilanzstichtag von insgesamt 361,8 Mio. USD (268,0 Mio. EUR) sowie die Passivierung von insgesamt 95,4 Mio. USD (70,7 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Kiellegung und Launching von zwei weiteren Schiffsneubauten. Für vier Schiffe wurden die bestehenden Darlehen in Höhe von insgesamt 99,9 Mio. USD (74,0 Mio. EUR) komplett getilgt und die Schiffe in eine neue Finanzierung in Höhe von 165,0 Mio. USD (122,2 Mio. EUR) überführt.

Zur Finanzierung von Containerinvestitionen stand Hapag-Lloyd zum Ende des Geschäftsjahres 2012 ein freier Kreditrahmen in Höhe von 58,0 Mio. USD (43,0 Mio. EUR) zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Anschaffung von Containern wurden hiervon in 2013 weitere 57,1 Mio. USD (42,3 Mio. EUR) in Anspruch genommen.

Weiterhin wurden zwei Tranchen von Containern an eine japanische Investorengruppe verkauft und anschließend durch Hapag-Lloyd für 3,5 respektive 4,5 Jahre zurückgemietet. Für Hapag-Lloyd besteht die Option, die Container am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses zurückzuerwerben. Von einer Inanspruchnahme dieser Option ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszugehen. Der Containerleasingvertrag wird demzufolge gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen der einer Kreditaufnahme mit einer Sicherungsübereignung des Containerbestandes. Entsprechend werden die Container weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Für die Verbindlichkeiten anfallende Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst. Die Verbindlichkeiten aus dieser Transaktion betragen zum 30. September 2013 65,9 Mio. USD (48,8 Mio. EUR).

In den ersten neun Monaten 2013 wurde im Zusammenhang mit der Bestellung von neuen Containern mit verschiedenen internationalen Leasinggesellschaften vereinbart, das rechtliche Eigentum an den bestellten Containern an die Leasinggesellschaften zu übertragen und im Anschluss daran im Rahmen von mehreren Leasingverträgen für jeweils acht Jahre zurückzumieten. Grundsätzlich ist vereinbart, dass Hapag-Lloyd das Recht hat, das rechtliche Eigentum an den Containern zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses zurückzuerwerben. Von der Inanspruchnahme dieses Rechts ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszugehen. Demzufolge werden die Containerleasingverträge gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Dementsprechend werden die Container weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Für die Darlehen anfallende Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst. Insgesamt resultierten aus diesen Vereinbarungen sonstige Finanzschulden in Höhe von 128,9 Mio. USD (95,5 Mio. EUR).

Des Weiteren wurde im dritten Quartal 2013 eine Anleihe mit einer Euro-Tranche in Höhe von 250 Mio. EUR zu einem Ausgabekurs von 100,0 Prozent begeben. Die Anleihe hat eine Nominalverzinsung von 7,75 Prozent p. a. und eine Laufzeit von fünf Jahren sowie eine eingebettete Rückkaufoption.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug in den ersten neun Monaten 2013 69,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 127,1 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten 2013 auf insgesamt 519,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 229,7 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen

und immaterielle Vermögenswerte sind insgesamt 593,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 391,1 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung von vier Schiffsneubauten, Zugänge von Containern sowie Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 74,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 161,4 Mio. EUR) aus.

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit in den ersten neun Monaten 2013 in Höhe von insgesamt 525,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,3 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus Mittelzuflüssen in Höhe von 978,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 406,7 Mio. EUR) sowie gegenläufigen regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 449,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 260,5 Mio. EUR). Im Vorjahr waren zusätzlich Mittel zur Tilgung des Hybrid-II-Kapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR abgeflossen. Die Mittelzuflüsse in den ersten neun Monaten 2013 resultierten im Wesentlichen aus der Begebung einer neuen Anleihe mit einer Euro-Tranche in Höhe von 250 Mio. EUR, der Finanzierung der vier ausgelieferten Schiffsneubauten sowie weiteren Finanzierungen von Schiffen und Containern.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

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

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

Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 18 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Die im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen gemieteten Container werden kurzfristig bis zur endgültigen Abgabe an den Erwerber zu marktüblichen Mietraten genutzt.

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

In den ersten neun Monaten 2013 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 524,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 567,7 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 240,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 300,1 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	30.9.2013	31.12.2012
Schiffe und Container	668,9	733,6
Verwaltungsgebäude	105,1	117,3
Sonstiges	89,3	143,6
Gesamt	863,3	994,5
Beizulegender Zeitwert	834,1	962,4

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 1,6 Prozent p. a. (31. Dezember 2012: 1,4 Prozent p. a.). Der Rückgang der Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen im Geschäftsjahr 2013 resultierte unter anderem aus dem Erwerb von Containern aus bestehenden Operating-Lease-Verträgen. Durch die abgeschlossenen Sale-and-Leaseback-Transaktionen erhöhten sich die Verpflichtungen in geringem Umfang.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. September 2013 betreffen ein Bestelloblig für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 113,4 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 502,1 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Alle Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gem. IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit konzernfremden Dritten üblich sind. Weitergehende Informationen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang 2012 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 9. Oktober 2013 wurde aufgrund der hohen Nachfrage nach der im September emittierten EUR-Anleihe über 250,0 Mio. EUR ein zusätzliches Anleihevolumen von 150,0 Mio. EUR zu einem Ausgabekurs von 101,75 Prozent platziert. Das gesamte Emissionsvolumen der EUR-Anleihe beträgt somit 400,0 Mio. EUR. Die zugeflossenen Emissionserlöse wurden im Oktober und November in Höhe von 200,0 Mio. EUR zur frühzeitigen Rückführung der in 2010 begebenen EUR-Anleihe verwendet, wovon 127,4 Mio. EUR im Rahmen eines Tender Offers gegen die neu emittierte EUR-Anleihe getauscht wurden. Im Zuge des Rückerwerbs wurden sowohl Anteile der in 2015 fälligen EUR-Anleihe gegen Ausgabe von Anteilen an der neuen Anleihe sowie durch Ausübung der bestehenden Kaufoption zurückgekauft. Das verbleibende Volumen der in 2015 fälligen EUR-Anleihe nach Rückerwerb liegt bei 280,0 Mio. EUR.

Nach der Auflösung des "Albert Ballin"-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss und den dem Unternehmen im Oktober zugegangenen Stimmrechtsmitteilungen sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die Höhe der jeweiligen Beteiligung hat sich nicht geändert.

Das Volumen des in 2011 etablierten Programms zur Verbriefung von Forderungen wurde am 7. November 2013 von 150,0 Mio. USD auf 350,0 Mio. USD erhöht. Derzeit sind davon 125,0 Mio. USD in Anspruch genommen.

Hamburg, 12. November 2013

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

FINANZKALENDER 2014

- März 2014** Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2013
- Mai 2014** Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2014
- August 2014** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2014
- November 2014** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2014

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

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

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

www.hapag-lloyd.com

