

KONZERNZWISCHENBERICHT



Q1 | 2013

HAPAG-LLOYD HOLDING AG
1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2013

 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT Q1 2013

		1.1. – 31.3. 2013	1.1. – 31.3. 2012	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN				
Schiffe insgesamt ¹⁾		149	143	+6
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	712	659	+53
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.034	1.025	+9
Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt)	USD/t	627	667	-40
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.546	1.484	+62
Transportmenge	TTEU	1.326	1.323	+3
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.652	1.602	+50
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.490	1.495	-5
EBITDA	Mio. EUR	24,0	-21,1	+45
EBIT	Mio. EUR	-58,9	-103,0	+44
EBIT bereinigt	Mio. EUR	-53,2	-99,5	+46
Konzernergebnis	Mio. EUR	-93,6	-132,4	+39
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	-24,3	-6,0	-18
RENDITEKENNZAHLEN				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	1,5	-1,3	+2,8ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	-3,6	-6,4	+2,8ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	-3,2	-6,2	+3,0ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.982	6.851 ²⁾	+131
Eigenkapital	Mio. EUR	3.089	3.114 ²⁾	-25
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	44,2	45,5 ²⁾	-1,3ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	3.893	3.737 ²⁾	+156
FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ				
Finanzschulden	Mio. EUR	2.517	2.372 ²⁾	+145
Liquide Mittel	Mio. EUR	437	561 ²⁾	-124
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	2.080	1.811 ²⁾	+269
Gearing (Nettoverschuldung / Eigenkapital)	%	67,3	58,2 ²⁾	+9,2ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 31. MÄRZ				
Mitarbeiter auf See		1.314	1.303	+11
Mitarbeiter an Land		5.626	5.629	-3
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		6.940	6.932	+8

¹⁾ Stichtag 31.3.2013 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 15. Mai 2013 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
7	Konzernzwischenlagebericht
7	Geschäft und Strategie
7	Konzernstruktur
8	Geschäftstätigkeit
8	Unternehmensziele und -strategie
9	Geschäftsentwicklung
9	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
11	Wichtige Leistungsindikatoren
15	Ertragslage des Konzerns
18	Finanz- und Vermögenslage des Konzerns
22	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
34	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
34	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
37	Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung
37	Sonstige Erläuterungen
38	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
40	Finanzkalender, Impressum

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Starke Kurssteigerungen im Jahresauftaktquartal

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

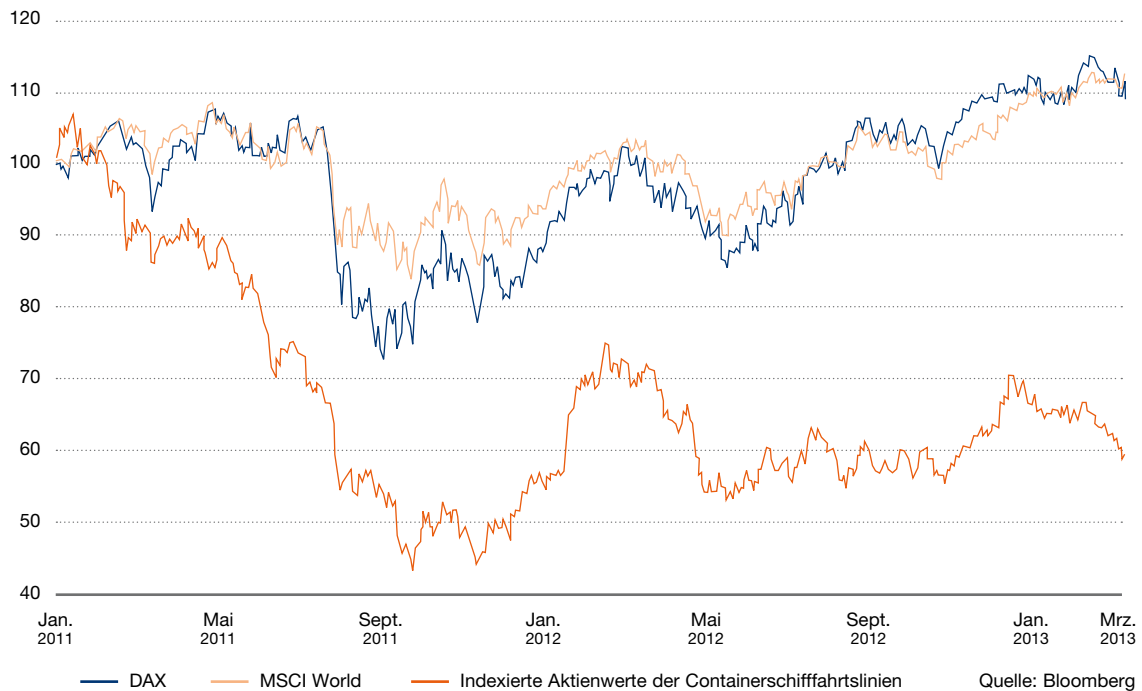
Die Hauptbestimmungsfaktoren waren die sehr expansive Geldpolitik der japanischen Notenbank und besser als erwartete Arbeitsmarktdaten in den USA. Die anhaltende Rezession in vielen Ländern der Euro-Zone sowie die Schuldenkrise in Zypern belasteten vor allem die europäischen Börsen zum Ende des Berichtszeitraumes.

ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes	31.3.2013*	31.12.2012*	31.3.2012*	Veränderung (31.3.) 2013 vs. 2012
Dow Jones Industrial	14.579	13.104	13.212	+10,3 %
MSCI World	1.435	1.339	1.312	+9,4 %
EuroStoxx 50	2.624	2.636	2.477	+5,9 %
DAX Index	7.795	7.612	6.947	+12,2 %
Nikkei 225	12.398	10.395	10.084	+22,9 %

Quelle: Bloomberg; *jeweils letzter Handelstag

Die Aktien der börsennotierten Containerlinienreedereien verzeichneten im ersten Quartal 2013 nur eine verhaltene Kursentwicklung. Die weiterhin schwierige Ertragssituation der meisten Reedereien und die volatile Entwicklung der Frachtraten – insbesondere im wichtigen Fahrtgebiet Fernost – verunsicherten die Anleger.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indiziert (Januar 2011 – März 2013)**Anhaltend hohe Nachfrage nach Unternehmensanleihen**

Mit 1,2 Prozent p. a. lag der Preisanstieg in der Euro-Zone im April 2013 um 0,8 Prozentpunkte unter der 2-Prozent-Zielmarke der EZB. Die verhaltene Entwicklung der Preissteigerungsrate sowie der weiterhin beträchtliche Anlagebedarf institutioneller und privater Investoren führten auch im ersten Quartal 2013 zu einer regen Nachfrage nach Unternehmensanleihen. Unternehmen nutzten diese und emittierten im Jahresauftaktquartal im High-Yield-Segment in Europa, gemäß einer Auswertung der Investmentbank Société Générale, Unternehmensanleihen in einem Volumen von 25,7 Mrd. Euro (Q1 2012: 22,6 Mrd. Euro).

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 28. März 2013 mit 105,29 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 107,25 Prozent (USD-Tranche).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 31. März 2013 rd. 44 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 67 Prozent weiterhin vergleichsweise niedrig. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. März 2013 auf rd. 6 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 31. März 2013 erfüllt.

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

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs am 28.3.2013
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.**	15.10.2015	9,00 %	99,50 %***	105,29 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	107,25 %

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

Offene und transparente Kommunikation

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. In den ersten drei 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

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/de/investor_relations/reports.html

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFT UND STRATEGIE

KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd Teilkonzern). Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (31. März 2013) 49 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf At-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd Holding AG. Zu den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehören zwei strategische Beteiligungen an Containerterminals in Hamburg und Montreal.

Aktionärsstruktur und Unternehmenssteuerung

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 31. März 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 %

Im ersten Quartal 2013 führte der Vorstand der Hapag-Lloyd Holding AG mit der Geschäftsführung der Hamburger Reederei Hamburg Süd Gespräche über einen möglichen Zusammenschluss beider Unternehmen. Die Gremien und Gesellschafter von Hapag-Lloyd und Hamburg Süd sind zu dem Ergebnis gekommen, die Gespräche vorübergehend zu unterbrechen.

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 149 Containerschiffen (31. März 2013). Hapag-Lloyd verfügt derzeit über rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 90 Diensten weltweit. In den ersten drei Monaten 2013 betreute Hapag-Lloyd global 12.427 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 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 eine weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß derzeitiger Prognosen (IHS Global Insight April 2013) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 um 3,3 Prozent auf 126,7 Mio. TEU ansteigen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum.

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

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2013 Kernziele der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2013 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 511,2 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 prognostizierten 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. Fünf Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse wurden bereits übernommen. Fünf weitere Schiffe werden im Jahresverlauf 2013 bzw. in der ersten Jahreshälfte 2014 in Dienst gestellt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach Ansicht der Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) hat sich die globale konjunkturelle Entwicklung in den vergangenen Monaten weiter stabilisiert. Eine Beschleunigung des weltweiten Wachstums wird allerdings durch die anhaltende Rezession in der Euro-Zone, ein nach wie vor enttäuschendes Wirtschaftswachstum in den USA im laufenden Jahr sowie die hinter den Erwartungen zurückbleibende konjunkturelle Entwicklung in wichtigen Schwellenländern wie China und Brasilien gehemmt. Angesichts der Belastungsfaktoren hat der IWF seine aktuelle Konjunkturprognose für 2013 zum vierten Mal in Folge nach unten korrigiert. Die Wachstumsschätzungen für 2013 wurden erneut um 0,2 Prozentpunkte gesenkt. Ein stärkeres globales Wirtschaftswachstum wird erst für 2014 prognostiziert.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

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

Quelle: IWF April 2013

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 (April 2013) für das laufende Jahr einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 3,3 Prozent gefolgt von 5,2 Prozent auf 133,4 Mio. TEU in 2014. Gegenüber den im Dezember 2012 veröffentlichten Prognosen hat IHS Global Insight die Schätzungen für das globale Ladungsaufkommen für 2013 um 0,3 Prozentpunkte und für 2014 um 0,4 Prozentpunkte erhöht. Insbesondere der Ausblick für das Transportaufkommen für das Fahrtgebiet Fernost wurde im April gegenüber der bisherigen Planung angehoben. Insgesamt dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschiffahrt 2013 und 2014 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal März 2013) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 17,4 Mio. TEU (Jahresbeginn 2013) dürfte die nominale Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2013 um ca. 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 auf dem niedrigsten Stand seit dem vierten Quartal 2002 und weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienterer 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 AXS-AlphaLiner (April 2013) wurden im ersten Quartal 2013 bereits Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 127.000 TEU verschrottet, so viel wie noch nie in einem Quartal. Die Verschrottung ineffizienter Schiffe könnte für das Gesamtjahr 2013 auf rd. 450.000 TEU (2012: 335.000 TEU) steigen. Nur 2009 wurden mit 379.000 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 im vergangenen Jahr weiter gestiegenen Transportaufwendungen. Ursächlich hierfür ist vor allem die Entwicklung des Bunkerpreises. Seit Jahresbeginn 2009 hat sich der Bunkerpreis mehr als verdreifacht. Zur Kompensierung der daraus resultierenden Kostenbelastungen haben führende Containerreedereien seit Jahresbeginn 2013 weitere deutliche Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten angekündigt. Die Spotraten für Containertransporte hatten sich im Verlauf der ersten drei Monate gegenüber dem Stand zum Jahresende 2012 stabilisiert, waren jedoch zum Ende des Quartals und im April 2013 vor allem in den

Fahrtgebiet Asien – Europa deutlich rückläufig. Nachfragebedingt unterliegt die Entwicklung der Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten allerdings weiter zum Teil starken Schwankungen.

Aufgrund der unerwartet schwachen Nachfrage nach Containertransportleistungen in der „Peak Season“ 2012 hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den vergangenen Monaten deutlich erhöht. Mit 830.000 TEU (AXS-AlphaLiner April 2013) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende des ersten Quartals 2013 ca. fünf Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

Effiziente Flotte

Zum 31. März 2013 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd 149 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Managements (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 712.171 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 641.163 eigene oder geleaste Container mit einer Gesamt-Kapazität von 1.033.823 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	31.3.2013	31.12.2012	31.3.2012
Anzahl der Schiffe	149	144	143
davon			
Eigene Schiffe	61	59	59
Geleaste Schiffe	7	7	7
Gecharterte Schiffe	81	78	77
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	712	670	659
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.034	1.047	1.025
Anzahl Dienste	90	89	87

Nach der „Hong Kong Express“ (28. Februar 2013) wurde am 26. März mit der „Shanghai Express“ das fünfte Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 TEU in Dienst gestellt. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere fünf 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.

Im saisonal schwächsten Quartal stieg die Ladungsmenge gegenüber dem ersten Quartal 2012 leicht an und erreichte das höchste Niveau in einem Jahresauftaktquartal der letzten fünf Jahre. Ein erfreulich deutlicher Anstieg der Transportmenge im Fahrtgebiet Fernost kompensierte dabei die rückläufige Mengenentwicklung im Fahrtgebiet Lateinamerika. Die Entwicklung des Transportaufkommens in den übrigen Fahrtgebieten blieb weitgehend stabil.

ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN					
TTEU	Q1 2013	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2010	Q1 2009
Atlantik	296	295	273	276	264
Lateinamerika	271	288	264	248	183
Fernost	307	281	260	284	262
Transpazifik	298	303	266	239	247
Australasien	154	156	134	126	164
Gesamt	1.326	1.323	1.197	1.173	1.120

Im ersten Quartal 2013 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.546 USD/TEU und lag damit um 4,2 Prozent über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Ursächlich für diese Entwicklung waren die in 2012 umgesetzten Frachratenerhöhungen und -zuschläge. In allen Fahrtgebieten – mit Ausnahme des Fahrtgebietes Atlantik – übertraf die durchschnittliche Frachtrate den Vorjahreswert. Allerdings hemmte der fortdauernde starke Wettbewerb weitere Ratenanhebungen.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	Q1 2013	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2010	Q1 2009
Atlantik	1.687	1.751	1.756	1.491	1.537
Lateinamerika	1.444	1.337	1.383	1.270	1.356
Fernost	1.307	1.186	1.511	1.514	1.088
Transpazifik	1.891	1.753	1.707	1.493	1.570
Australasien	1.265	1.259	1.337	1.231	902
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.546	1.484	1.563	1.422	1.317

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. Das ISO-Zertifikat wurde am 22. Juni 2012 durch die Zertifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd erneuert und ist bis zum 21. Juni 2015 gültig. Hapag-Lloyd hat bereits frühzeitig für alle unter eigenem Management stehenden Schiffe den Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) umgesetzt. Dieser ist seit dem 1. Januar 2013 verpflichtend. In Zusammenarbeit mit SAM Electronics, Hamburg, hat Hapag-Lloyd eine effiziente Lösung für den Landstromanschluss von Containerschiffen entwickelt. Hapag-Lloyd ist somit für die Implementierung der Regeln zur Landstromversorgung von Schiffen in den kalifornischen Häfen gerüstet. Bereits vor der endgültigen Ratifizierung der internationalen Ballastwasser-Konvention hat Hapag-Lloyd damit begonnen, Schiffe mit hochmodernen Ballastwasserbehandlungsanlagen nachzurüsten.

Hapag-Lloyd konnte im Jahre 2012 den spezifischen CO₂-Ausstoß (g/CO₂ pro TEU-km) der eigenen und gecharterten Schiffe um 4,1 Prozent reduzieren. Mit der Indienstellung von insgesamt 10 Neubauten der effizienten „Hamburg Express“-Klasse bis Jahresmitte 2014 wird sich die gute Umweltbilanz der Hapag-Lloyd Flotte weiter verbessern.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein spezielles Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2013 wurden Transportaufträge für 12.427 Kunden (Vorjahreszeitraum: 12.965) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 31. März 2013 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.940 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter veränderte sich gegenüber dem 31. März 2012 nur leicht. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. März 2013 rd. 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	31.3.2013	31.12.2012	31.3.2012
Seebereich	1.232	1.245	1.216
Landbereich	5.537	5.505	5.541
Auszubildende	171	200	175
Gesamt	6.940	6.950	6.932

Zum 31. März 2013 waren im Seebereich 1.232 (31. März 2012: 1.216) Personen beschäftigt. Die Steigerung im Seebereich ist durch die Indienststellung der Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse bedingt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich blieb mit 5.537 nahezu unverändert. Zum 31. März 2013 beschäftigte Hapag-Lloyd 171 Auszubildende.

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) stieg von 6.784 Personen (31. März 2012) auf 6.808 Beschäftigte (+24 Mitarbeiter).

ERTRAGSLAGE DES KONZERNES

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
in Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Umsatzerlöse	1.651,9	1.601,5
Sonstige betriebliche Erträge	13,6	45,6
Transportaufwendungen	1.489,6	1.494,8
Personalaufwendungen	93,6	95,7
Abschreibungen	82,9	81,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	71,5	73,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-72,1	-98,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,4	6,3
Übriges Finanzergebnis	5,8	-10,6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-58,9	-103,0
Zinsergebnis	-34,1	-28,0
Ertragsteuern	0,6	1,4
Konzernergebnis	-93,6	-132,4
EBITDA	24,0	-21,1
EBITDA-Marge (%)	1,5	-1,3
EBIT bereinigt	-53,2	-99,5
EBIT-Marge bereinigt (%)	-3,2	-6,2
EBIT	-58,9	-103,0
EBIT-Marge (%)	-3,6	-6,4

Das erste Quartal 2013 war weiterhin geprägt durch den anhaltend intensiven Wettbewerb sowie die insgesamt schwierige konjunkturelle Situation insbesondere im europäischen Wirtschaftsraum. In diesem Umfeld konnte Hapag-Lloyd jedoch die Umsatzerlöse in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2013 im Vergleich zum Vorjahresquartal um 50,4 Mio. EUR (+3,1 Prozent) auf 1.651,9 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 1.601,5 Mio. EUR) steigern. Diese positive Entwicklung beruhte insbesondere auf der Steigerung der durchschnittlichen Frachtrate um 4,2 Prozent auf 1.546 USD/TEU (Vorjahreswert: 1.484 USD/TEU). Die Transportmenge erhöhte sich leicht um 0,2 Prozent auf 1.326 TTEU (Vorjahreszeitraum: 1.323 TTEU).

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag mit 1,32 USD/EUR ungefähr auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1,31 USD/EUR).

TRANSPORTAUFWENDUNGEN		
in Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	365,9	397,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.123,7	1.097,3
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	464,6	435,5
Charter-, Leasing- und Containermieten	174,2	173,7
Containertransportkosten	448,1	441,8
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	36,8	46,3
Transportaufwendungen	1.489,6	1.494,8

Die Transportaufwendungen reduzierten sich in den ersten drei Monaten 2013 um insgesamt 5,2 Mio. EUR (0,3 Prozent) auf 1.489,6 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 1.494,8 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die um 7,9 Prozent auf 365,9 Mio. EUR gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zurückzuführen. Der Rückgang der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe resultierte einerseits aus um 6,0 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen, andererseits aus Einsparungen beim Bunkerverbrauch, denen Aufwendungen aus Zeitwertänderungen von Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Der durchschnittliche Bunkerpreis lag im Berichtszeitraum bei 627 USD je Tonne (Vorjahreszeitraum: 667 USD je Tonne). Ursächlich für den Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 2,4 Prozent war insbesondere die Erhöhung des Anteils hochpreisiger Projektladung im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im ersten Quartal 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 drei Monaten 2013 zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 9,8 Mio. EUR.

Das übrige Finanzergebnis in Höhe 5,8 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen der Zeitwerte von eingesetzten Devisenoptionen (Vorjahreszeitraum: –10,6 Mio. EUR).

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit –58,9 Mio. EUR über dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (–103,0 Mio. EUR). Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergab sich für die ersten drei Monate 2013 ein EBITDA von 24,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –21,1 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Quartal 2013 –53,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –99,5 Mio. EUR). Insgesamt wurde somit im ersten Quartal 2013 im Vergleich zum Vorjahresquartal eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielt.

In den ersten drei Monaten 2013 betrug das Konzernergebnis –93,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –132,4 Mio. EUR).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-24,3	-6,0
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-172,4	-125,0
Free Cash-Flow	-196,7	-131,0
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	61,4	-81,3
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-135,3	-212,3

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2013 betrug der operative Cash-Flow -24,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -6,0 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres auf 172,4 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren geleistete Schlusszahlungen für zwei Containerschiffe sowie Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 61,4 Mio. EUR. Den Mittelzuflüssen in Höhe von 166,1 Mio. EUR standen regelmäßige Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 104,7 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen Darlehen zur Schiffsfinanzierung. Im Vorjahr waren zusätzlich Mittel zur Tilgung des Hybrid-II-Kapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR abgeflossen.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

in Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Bestand am Anfang der Periode	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen	11,5	-13,1
Zahlungswirksame Veränderungen	-135,3	-212,3
Bestand am Ende der Periode	437,0	447,1

Insgesamt ergab sich für die ersten drei Monate 2013 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 135,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand in Höhe von 437,0 Mio. EUR ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bis heute nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95,0 Mio. USD (74,2 Mio. EUR).

Solide Finanzierungsstruktur

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2013 gegenüber dem Jahresende 2012 von 1.811,1 Mio. EUR auf 2.079,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war insbesondere die Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung von Schiffen.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

in Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	437,0	560,8
Finanzschulden	2.516,8	2.371,9
Nettoverschuldung	2.079,8	1.811,1
EBITDA	24,0	334,5
Verschuldungsgrad (%)	67,3	58,2
Frei verfügbare Kreditlinien	74,2	72,1
Eigenkapitalquote (%)	44,2	45,5

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR

VERKÜRZTE KONZERNBILANZ		
in Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.714,1	5.502,2
davon Anlagevermögen	5.653,2	5.428,9
Kurzfristige Vermögenswerte	1.267,6	1.349,1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	437,0	560,8
Bilanzsumme	6.981,7	6.851,3
Passiva		
Eigenkapital	3.088,9	3.114,0
Fremdkapital	3.892,8	3.737,3
davon langfristige Schulden	2.405,6	2.301,2
davon kurzfristige Schulden	1.487,2	1.436,1
davon Finanzschulden	2.516,8	2.371,9
davon langfristige Finanzschulden	2.161,0	2.048,9
davon kurzfristige Finanzschulden	355,8	323,0
Bilanzsumme	6.981,7	6.851,3
Anlagendeckungsgrad I (in %)	54,6	57,4
Anlagendeckungsgrad II (in %)	97,2	99,7
Liquiditätsgrad I (in %)	29,4	39,1
Nettoverschuldung	2.079,8	1.811,1
Eigenkapitalquote (in %)	44,2	45,5

Die Bilanzsumme des Konzerns betrug zum 31. März 2013 6.981,7 Mio. EUR und lag mit 130,4 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2012. Während sich die langfristigen Vermögenswerte um 211,9 Mio. EUR erhöhten, verminderten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 81,5 Mio. EUR.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Buchwerte des Sachanlagevermögens aufgrund von getätigten Investitionen in Seeschiffe in Höhe von 156,7 Mio. EUR sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 143,6 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten planmäßige Abschreibungen in Höhe von 82,9 Mio. EUR sowie Marktwertänderungen der langfristigen derivativen Finanzinstrumente. Im kurzfristigen Vermögen erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse für getätigte Investitionen in Schiffe sowie planmäßige Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 173,8 Mio. EUR auf 437,0 Mio. EUR (Vorjahr: 560,8 Mio. EUR).

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 25,1 Mio. EUR und betrug zum 31. März 2013 3.088,9 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Währungseffekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 78,6 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März 2013 rd. 44 Prozent (31. Dezember 2012: rd. 46 Prozent).

Der Anstieg der lang- und kurzfristigen Schulden resultierte vor allem aus der Erhöhung der Finanzschulden. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Auszahlungen weiterer Tranchen der K-Sure-II-Finanzierung im Zusammenhang mit der Auslieferung zweier neuer Schiffe.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 31. März 2013: 2.079,8 Mio. EUR (31. Dezember 2012: 1.811,1 Mio. EUR). Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Anhang.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

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

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

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

NACHTRAGSBERICHT

Die letzten drei Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse sollen in der ersten Jahreshälfte 2014 ausgeliefert werden. Ursprünglich war die Indienstnahme dieser Schiffe für die zweite Jahreshälfte 2013 vorgesehen. Die bestehende Finanzierung wurde aufgrund der geänderten Auslieferungstermine der Schiffe im April 2013 angepasst. Die teilweise vorgezogenen Bauabschnittsraten werden über eine Zwischenfinanzierung in Höhe von 143,2 Mio. USD (111,8 Mio. EUR) abgedeckt, wobei sich die Endfinanzierung hierdurch nicht geändert hat.

Veränderung im Hapag-Lloyd-Vorstand

Jesper Praestensgaard, seit Januar 2011 im Vorstand der Hapag-Lloyd AG für den Bereich Global Markets und Global Accounts verantwortlich, wird im Juni das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen, um andere Herausforderungen anzunehmen.

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. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (April 2013) eine Erhöhung des globalen Ladungsaufkommens um 3,3 Prozent auf 126,7 Mio. TEU in 2013

**ENTWICKLUNG WICHTIGER GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND
BRANCHENSPEZIFISCHER EINFLUSSFAKTOREN**

Einflussfaktor	Entwicklung in Q1 2013	Auswirkung in 2013
Globales Wirtschaftswachstum	Weltwirtschaftswachstum von 3,3 %, Zunahme des Welthandels um 3,6 % und Erhöhung des globalen Containertransportaufkommens um 3,3 % in 2013	Positiver Einfluss auf Umsatz
Transportmenge	Leicht steigend	Positiver Einfluss auf Umsatz
Transportkosten	Tendenziell stabil	Stabiles Niveau des Transportaufwands
Frachtraten	Moderate Verbesserung der Frachtraten im ersten Quartal 2013	Positiver Einfluss auf Umsatz und Ergebnis bei weiter hoher Unsicherheit über die erwartete Ratenentwicklung in der „Peak Season“ aufgrund des anhaltenden Wettbewerbsdrucks

(weitere Details sind in dem Kapitel „Branchenspezifische Rahmenbedingungen“ erläutert). Insgesamt dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2013 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

In seiner aktuellen Konjunkturprognose erwartet der IWF für 2013 ein globales Wachstum von 3,3 % sowie einen Anstieg des Welthandelsvolumens von 3,6 %. Belastungsfaktoren sind die anhaltende Schuldenkrise im Euro-Raum sowie die ungelöste Budgetsituation in den USA und ein unerwartet schwaches Wirtschaftswachstum in China von nur 7,7 % im ersten Quartal 2013.

Ausgehend von den erwarteten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen strebt Hapag-Lloyd eine Steigerung des Transportvolumens in 2013 an. Aus heutiger Sicht wird ebenfalls eine Verbesserung der Frachtrate angestrebt. Der hohe Wettbewerbsdruck nahm im Verlauf des ersten Quartals 2013 weiter zu. Insgesamt strebt Hapag-Lloyd für das Gesamtjahr 2013 weiterhin ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) an. Das mittelfristige Ziel bleibt ein profitables Wachstum gemessen am operativen Ergebnis.

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

Die unverändert nur schwer abschätzbare Entwicklung der Frachtraten und das anhaltend schwierige konjunkturelle Umfeld in Europa stellen weiterhin hohe Unwägbarkeiten für die Ergebnisprognose des Geschäftsjahres 2013 dar.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2013

Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Umsatzerlöse	1.651,9	1.601,5
Sonstige betriebliche Erträge	13,6	45,6
Transportaufwendungen	1.489,6	1.494,8
Personalaufwendungen	93,6	95,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	82,9	81,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	71,5	73,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-72,1	-98,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,4	6,3
Übriges Finanzergebnis	5,8	-10,6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-58,9	-103,0
Zinserträge	1,6	1,9
Zinsaufwendungen	35,7	29,9
Ergebnis vor Ertragsteuern	-93,0	-131,0
Ertragsteuern	0,6	1,4
Konzernergebnis	-93,6	-132,4
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-93,8	-132,5
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,1

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2013**

Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Konzernergebnis	-93,6	-132,4
Posten, die nicht aufwands- oder ertragswirksam umgegliedert werden:	-	-
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-	-
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-	-
Steuereffekt	-	-
Posten, die aufwands- oder ertragswirksam umgegliedert werden können:	68,5	-72,1
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-9,8	14,1
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	-1,3	24,3
Entnahmen aus der Rücklage	-8,5	-10,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	78,3	-86,2
Sonstiges Ergebnis	68,5	-72,1
Gesamtergebnis	-25,1	-204,5
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-25,3	-204,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,2	0,1

KONZERNBILANZ
KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 31. MÄRZ 2013

Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	714,3	693,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	620,6	619,5
Sachanlagen	3.981,3	3.785,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	337,0	329,9
Sonstige Forderungen	25,4	25,7
Derivative Finanzinstrumente	19,9	32,5
Aktive latente Ertragsteuern	15,6	15,1
Langfristige Vermögenswerte	5.714,1	5.502,2
Vorräte	184,7	178,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	507,7	449,5
Sonstige Forderungen	101,6	110,4
Derivative Finanzinstrumente	21,5	37,0
Ertragsteuerforderungen	15,1	13,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	437,0	560,8
Kurzfristige Vermögenswerte	1.267,6	1.349,1
Summe Aktiva	6.981,7	6.851,3

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 31. MÄRZ 2013		
Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	66,1	66,1
Kapitalrücklagen	3.269,8	3.269,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-284,2	-190,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	36,2	-32,3
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	3.087,9	3.113,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	1,0	0,8
Eigenkapital	3.088,9	3.114,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	152,0	151,8
Sonstige Rückstellungen	79,9	87,5
Finanzschulden	2.161,0	2.048,9
Sonstige Verbindlichkeiten	5,5	5,4
Derivate Finanzinstrumente	5,3	6,0
Passive latente Ertragsteuern	1,9	1,6
Langfristige Schulden	2.405,6	2.301,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3,9	3,7
Sonstige Rückstellungen	128,6	119,5
Ertragsteuerschuld	5,0	4,4
Finanzschulden	355,8	323,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	881,7	886,4
Sonstige Verbindlichkeiten	112,2	99,1
Kurzfristige Schulden	1.487,2	1.436,1
Summe Passiva	6.981,7	6.851,3

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2013										
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG					Summe	Hybridkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges					Währungsrücklage
						(18)	(19)	(20)	(21)	
Stand 1.1.2012	60,0	3.026,6	-61,3	-23,7	-	73,6	49,9	348,9	0,3	3.424,4
Konzern und Sonstiges Ergebnis	-	-	-132,5	-	14,1	-86,2	-72,1	-	0,1	-204,5
davon										
Konzernergebnis	-	-	-132,5	-	-	-	-	-	0,1	-132,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	14,1	-86,2	-72,1	-	-	-72,1
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-99,7	-	-99,7
davon										
Teilrückzahlung Hybrid II	-	-	-	-	-	-	-	-100,0	-	-100,0
Realisation Transaktionskosten	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3
Stand 31.3.2012	60,0	3.026,6	-193,8	-23,7	14,1	-12,6	-22,2	249,2	0,4	3.120,2
Stand 1.1.2013	66,1	3.269,8	-190,4	-62,7	9,1	21,3	-32,3	-	0,8	3.114,0
Konzern und Sonstiges Ergebnis	-	-	-93,8	-	-9,8	78,3	68,5	-	0,2	-25,1
davon										
Konzernergebnis	-	-	-93,8	-	-	-	-	-	0,2	-93,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	-9,8	78,3	68,5	-	-	68,5
Stand 31.3.2013	66,1	3.269,8	-284,2	-62,7	-0,7	99,6	36,2	-	1,0	3.088,9

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2013**

Mio. EUR	Q1 2013	Q1 2012
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-24,3	-6,0
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-172,4	-125,0
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	61,4	-81,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-135,3	-212,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11,5	-13,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-135,3	-212,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	437,0	447,1

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 31. März 2013. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen bis auf die erforderlichen Änderungen infolge neu anzuwendender Standards ab dem 1.1.2013 denen des letzten Konzernabschlusses zum Ende des Geschäftsjahres.

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

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

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

Zum 31. März 2013 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit USD/EUR 1,2809 unter dem Kursniveau vom 31. Dezember 2012 mit USD/EUR 1,3185. Der Durchschnittskurs für das erste Quartal 2013 lag mit USD/EUR 1,3203 leicht über dem Durchschnittskurs des Vorjahreszeitraums von USD/EUR 1,3118.

Segmentberichterstattung

Da von der Hapag-Lloyd Holding AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 31. März 2013 weder Schuld- oder Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt gehandelt wurden noch der Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt wurde, bestand zum Stichtag des Zwischenabschlusses keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

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

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

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

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

Mit der erstmaligen Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) ändert sich für den Hapag-Lloyd Konzern die Ermittlung des Nettopensionsaufwands aus leistungsorientierten Plänen, insbesondere im Hinblick auf die im 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 Abraunkosten als ein Vermögenswert anzusetzen sind und wie die Erst- und Folgebewertung des Vermögenswertes zu erfolgen hat.

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

Konsolidierungskreis

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

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

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Anstieg des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2012 in Höhe von 20,4 Mio. EUR resultiert aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Schiffe	3.264,1	2.944,0
Container, Containersattelaufleger	377,5	378,0
Übrige Anlagen	118,9	119,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	220,8	344,4
Gesamt	3.981,3	3.785,6

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen neben planmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen die Zugänge von zwei Seeschiffen der „Hamburg Express“-Klasse sowie geleistete Anzahlungen für bestellte Schiffsneubauten.

Derivative Finanzinstrumente

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

Eigenkapital

Die Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (31. März 2013: –62,7 Mio. EUR; 31. März 2012: –23,7 Mio. EUR) resultieren im Wesentlichen aus erfolgsneutral bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung und aus der Differenz zwischen typisiert ermittelten und tatsächlichen Erträgen aus Planvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. März 2013 –0,7 Mio. EUR (31. März 2012: 14,1 Mio. EUR).

Die im ersten Quartal 2013 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 78,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –86,2 Mio. EUR) resultieren aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung des in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwertes.

Sonstige Rückstellungen

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

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.635,8	1.499,0
Anleihen	661,9	655,8
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	218,0	215,8
Sonstige Finanzschulden	1,0	1,3
Gesamt	2.516,7	2.371,9

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.952,0	1.798,8
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	593,9	599,2
Zinsverbindlichkeiten	37,4	32,0
Transaktionskosten	-66,6	-58,1
Gesamt	2.516,7	2.371,9

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch die Auszahlungen von zwei weiteren Tranchen der Finanzierung für die Schiffsneubauten „Hong Kong Express“ und „Shanghai Express“.

Zur Finanzierung von Containerinvestitionen stand Hapag-Lloyd zum Ende des Geschäftsjahres 2012 ein freier Kreditrahmen in Höhe von 58,0 Mio. USD (44,0 Mio. EUR) zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Zahlung für die Anschaffung von Reefercontainern wurden hiervon im ersten Quartal 2013 weitere 15,1 Mio. USD (11,3 Mio. EUR) in Anspruch genommen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im ersten Quartal 2013 24,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,0 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Quartal 2013 auf insgesamt 172,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 125,0 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte sind insgesamt 173,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 139,0 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen für die Auslieferungen von zwei Schiffsneubauten sowie Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 1,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14,3 Mio. EUR) aus.

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Quartal 2013 in Höhe von insgesamt 61,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Abfluss von 81,3 Mio. EUR) ergibt sich aus Mittelzuflüssen in Höhe von 166,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 95,9 Mio. EUR) sowie gegenläufigen regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 104,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 40,2 Mio. EUR). Im Vorjahr waren zusätzlich Mittel zur Tilgung des Hybrid-II-Kapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR abgeflossen. Die Mittelzuflüsse im ersten Quartal 2013 resultierten im Wesentlichen aus der Auszahlung von zwei weiteren Tranchen der Finanzierung für die ausgelieferten Schiffsneubauten.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

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

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. Im ersten Quartal 2013 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 185,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 184,5 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	31.3.2013	31.12.2012
Schiffe und Container	751,9	733,6
Verwaltungsgebäude	113,7	117,3
Sonstiges	115,8	143,6
Gesamt	981,4	994,5
Beizulegender Zeitwert	950,2	962,4

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 1,4 Prozent p. a. (31. Dezember 2012: 1,4 Prozent p. a.).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. März 2013 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 380,8 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

Die letzten drei Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse sollen in der ersten Jahreshälfte 2014 ausgeliefert werden. Ursprünglich war die Indienstnahme dieser Schiffe für die zweite Jahreshälfte 2013 vorgesehen. Die bestehende Finanzierung wurde aufgrund der geänderten Auslieferungstermine der Schiffe im April 2013 angepasst. Die teilweise vorgezogenen Bauabschnittsraten werden über eine Zwischenfinanzierung in Höhe von 143,2 Mio. USD (111,8 Mio. EUR) abgedeckt, wobei sich die Endfinanzierung hierdurch nicht geändert hat.

Veränderung im Hapag-Lloyd-Vorstand

Jesper Praestensgaard, seit Januar 2011 im Vorstand der Hapag-Lloyd AG für den Bereich Global Markets und Global Accounts verantwortlich, wird im Juni das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen, um andere Herausforderungen anzunehmen.

Hamburg, 15. Mai 2013

Hapag-Lloyd Holding AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

FINANZKALENDER 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 3001-2896
Fax: +49 40 3001-72896

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

www.hapag-lloyd.com

