

KONZERNZWISCHENBERICHT | H1 · 2012

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



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT H1 2012

		1.4. – 30.6. 2012	1.4. – 30.6. 2011	1.1. – 30.6. 2012	1.1. – 30.6. 2011	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN						
Schiffe insgesamt ¹⁾ , davon:		147	144	147	144	+3
eigene Schiffe		56	58	56	58	-2
geleaste Schiffe		7	9	7	9	-2
gecharterte Schiffe		84	77	84	77	+7
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	667	651	667	651	+16
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.047	1.040	1.047	1.040	+7
Bunkerpreis (Durchschnittswert)	USD/t	694	609	680	561	+119
Frachtrate (Durchschnittswert)	USD/TEU	1.594	1.531	1.539	1.546	-7
Transportmenge	TTEU	1.359	1.337	2.682	2.534	+148
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.794	1.484	3.395	2.967	+428
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.612	1.282	3.107	2.546	+561
EBITDA	Mio. EUR	102,0	85,0	80,9	169,6	-88,7
EBIT	Mio. EUR	24,1	16,5	-78,9	28,8	-107,7
EBIT bereinigt	Mio. EUR	30,8	26,0	-68,7	42,1	-110,8
Konzernergebnis	Mio. EUR	-7,3	-10,6	-139,7	-32,7	-107,0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	106,9	111,3	100,9	145,8	-44,9
RENDITEKENNZAHLEN						
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	5,7	5,7	2,4	5,7	-3,3pp
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	1,3	1,1	-2,3	1,0	-3,3pp
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse) bereinigt	%	1,7	1,8	-2,0	1,4	-3,4pp
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI						
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.911	6.614 ²⁾	6.911	6.614 ²⁾	+297
Eigenkapital	Mio. EUR	3.263	3.424 ²⁾	3.263	3.424 ²⁾	-161
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	47,2	51,8 ²⁾	47,2	51,8 ²⁾	-4,6pp
Fremdkapital	Mio. EUR	3.648	3.190 ²⁾	3.648	3.190 ²⁾	+458
FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI						
Finanzschulden	Mio. EUR	2.227	1.897 ²⁾	2.227	1.897 ²⁾	+330
Liquide Mittel	Mio. EUR	493	673 ²⁾	493	673 ²⁾	-180
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzschulden)	Mio. EUR	1.734	1.224 ²⁾	1.734	1.224 ²⁾	+510
Verschuldungsgrad	%	53,1	35,7 ²⁾	53,1	35,7 ²⁾	+17,4pp
MITARBEITERANZAHL ZUM 30. JUNI						
Mitarbeiter auf See ¹⁾		1.302	1.301	1.302	1.301	+1
Mitarbeiter an Land ¹⁾		5.666	5.544	5.666	5.544	+122
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		6.968	6.845	6.968	6.845	+123

¹⁾ Stichtag 30.6. ²⁾ Stichtag 31.12.2011

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

Der vorliegende Bericht wurde am 14. August 2012 veröffentlicht.

INHALT

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

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Hohe Volatilität der Aktienmärkte

Nachdem die internationalen Finanzmärkte in den ersten drei Monaten 2012 den besten Jahresauftakt seit 1998 verzeichneten, führten die erneute Zuspitzung der Schuldenkrise in der Euro-Zone sowie zunehmende Befürchtungen über eine starke Abschwächung des internationalen Wirtschaftswachstums in den Folgemonaten zu erheblichen Kursverlusten. Lediglich die amerikanische Leitbörse konnte im Vergleich zum Vorjahresniveau leichte Kursgewinne erzielen. Die Verabschiedung eines Wachstumspaketes für die Euro-Zone in Höhe von 130 Mrd. Euro sowie die Leitzinssenkung der europäischen Notenbank führten zum Ende des zweiten Quartals zu einer deutlichen Kurserholung an den Weltbörsen. Aufgrund der Unsicherheiten über die Finanzlage Spaniens, Portugals und Griechenlands blieb die Kursentwicklung an den Weltbörsen in den ersten Wochen des dritten Quartals 2012 volatil.

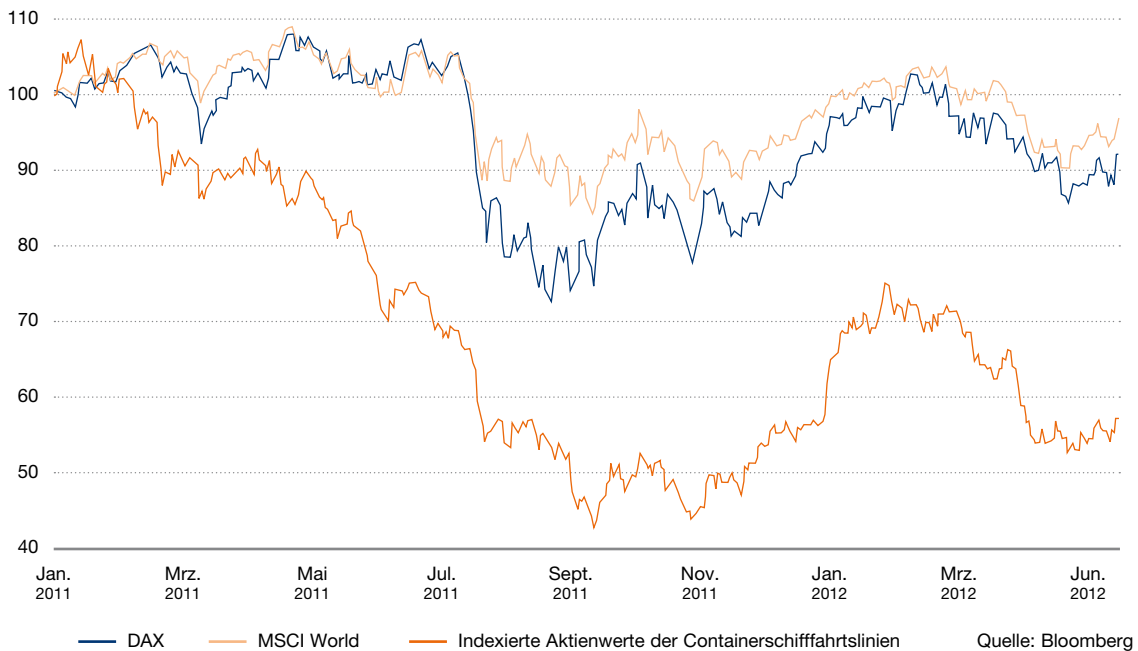
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes	29.6.2012	30.12.2011	30.6.2011
Dow Jones Industrial	12.880	12.217	12.414
MSCI World	1.236	1.182	1.331
EuroStoxx 50	2.265	2.316	2.848
DAX Index	6.416	5.898	7.376
Nikkei 225	9.007	8.455	9.816

Quelle: Bloomberg

Die für das erste Quartal 2012 ausgewiesenen hohen operativen Verluste einiger Containerreedereien und die zunehmenden Konjunkturunsicherheiten belasteten die Kursentwicklung der Aktien der Containerschiffahrtslinien im zweiten Quartal 2012.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Jan. 2011 – Juni 2012)



Positive Kursentwicklung bei Unternehmensanleihen

Der weiterhin hohe Anlagebedarf institutioneller und privater Investoren führte im ersten Halbjahr 2012 bei Unternehmensanleihen überwiegend zu deutlichen Kursgewinnen und sinkenden Renditen. Von dieser Entwicklung konnte auch das High-Yield-Segment profitieren. Europäische Unternehmen mit einer Bonitätsbewertung unter dem Investmentgradeniveau von BBB (Standard & Poor's) emittierten in den ersten sechs Monaten Anleihen in einem Volumen von 19 Mrd. Euro (Vorjahreszeitraum: 34 Mrd. Euro).

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 29. Juni 2012 mit 102,1 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 92,9 Prozent (USD-Tranche).

Auch nach der im ersten Quartal 2012 erfolgten Übernahme von bisher geleasteten Schiffen in den Eigenbesitz verfügt Hapag-Lloyd unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. Juni 2012 rd. 47 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 53 Prozent weiterhin vergleichsweise niedrig. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. Juni 2012 auf rd. 7 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 30. Juni 2012 mehr als erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stufte in ihrem Ratingupdate vom 4. April 2012 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG unverändert mit BB- und einem negativen Ausblick ein. Das Rating von Moody's von B1/„Negative Outlook“ für Hapag-Lloyd besteht unverändert fort.

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs am 29.6.2012
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.	15.10.2015	9,00 %	99,50 %**	102,10 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	92,94 %

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

Offene und transparente Kommunikation

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. Im ersten Halbjahr 2012 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

- 10. Januar, London, UK, 8th Annual High Yield and Leveraged Finance Conference 2012, BNP Paribas
- 27.–29. Februar, Miami, USA, Global High Yield & Leveraged Finance Conference 2012, J.P. Morgan
- 29. März, London, UK, 3rd Annual Credit Opportunities Conference 2012, Knight Capital Group
- 26. April, Düsseldorf, Deutschland, German Credit Conference, IKB
- 14. Juni, London, UK, 16th Annual European Leveraged Finance Conference, Deutsche Bank

Zudem wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Einzelgespräche geführt. Die veröffentlichten Berichte stehen auf der Webseite von Hapag-Lloyd – www.hapag-lloyd.com/ir – bereit.

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd Teilkonzern). Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (30. Juni 2012) 49 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf At-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd Holding AG. Zu den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehören zwei strategische Beteiligungen an Containerterminals in Hamburg und Montreal.

Aktionärsstruktur und Aufsichtsrat

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 30. Juni 2012 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) mit 78,0 Prozent und der TUI Konzern mit 22,0 Prozent des Aktienkapitals.

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

Am 11. Juni 2012 legte Herr Dr. Michael Frenzel, Vorstandsvorsitzender der TUI AG, sein Mandat im Hapag-Lloyd Aufsichtsrat nieder. Als sein Nachfolger wurde von den Gesellschaftern der Hapag-Lloyd Holding AG der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG, Herr Dr. Jürgen Weber, in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Dr. Jürgen Weber trat auch die Nachfolge von Herrn Dr. Michael Frenzel als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd Holding AG an.

Bereits am 14. Februar 2012 hatten sich die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG in einer Rahmenvereinbarung u. a. auf Anteilsübertragungen verständigt. Gemäß dieser Beschlüsse hat das "Albert Ballin"-Konsortium seinen Anteil an der Hapag-Lloyd Holding AG am 29. Juni auf 78,0 Prozent erhöht.

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 147 Containerschiffen. Hapag-Lloyd verfügt derzeit über rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 93 Diensten weltweit. In den ersten sechs Monaten 2012 betreute Hapag-Lloyd global 17.102 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 Holding AG ist hingegen der Euro. Aus der Fremdwährungsumrechnung einzelner Bilanzposten wie beispielsweise des Anlagevermögens und der Finanzschulden resultieren zum Teil signifikante Bewertungseffekte. Diese werden direkt im Sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst.

UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight Juni 2012) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 um 5,5 Prozent auf 134,6 Mio. TEU ansteigen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum.

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

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2012 Kernziele der Unternehmensstrategie. Zum 30. Juni 2012 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 568,8 Mio. EUR (31. März 2012: 518,4 Mio. EUR).

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

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Vor allem die Länder der Euro-Zone verzeichnen derzeit nur eine sehr verhaltene konjunkturelle Entwicklung. Zudem schwächt sich das Wirtschaftswachstum in Asien und Lateinamerika deutlich ab. Belastungen für die konjunkturelle Entwicklung in 2012 könnten sich außerdem vor allem aus dem hohen Budgetdefizit der USA, der anhaltenden Schuldenkrise im Euro-Raum und der deutlichen Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China im zweiten Quartal 2012 ergeben. Angesichts der hohen Unwägbarkeiten haben die Konjunkturoxperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) in der aktuellen Konjunkturprognose die Wachstumsschätzungen für 2012 um 0,1 Prozentpunkte und für 2013 um 0,2 Prozentpunkte gesenkt. Gemäß den derzeitigen Schätzungen der Konjunkturoxperten des IWFs sollte die Weltwirtschaft jedoch 2013 ähnlich stark wie in 2011 wachsen.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

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

Quelle: IWF Juli 2012

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der erwarteten kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Juni 2012) für das laufende Jahr einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 4,2 Prozent gefolgt von 5,5 Prozent auf 134,6 Mio. TEU in 2013. Konjunkturbedingt dürften die Zuwächse geringer sein, als noch zu Jahresbeginn erwartet wurde. Allerdings dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2012 und 2013 leicht stärker als die Zuwachsraten des Welthandels ausfallen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (Jahresbeginn 2012) der Weltcontainerschiffslotte in Höhe von 16,8 Mio. TEU könnte die nominale Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2012 um insgesamt 1,6 Mio. TEU (Transmodal Juli 2012) und in 2013 um rd. 1,7 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 21 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte aufgrund von Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und dem „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Schätzungen des Branchendienstes Braemar Seascope dürfte die Verschrottung von Containerschiffen die Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte in 2012 um mindestens 200.000 TEU (2011: 83.900 TEU) verringern, nachdem bereits in den ersten sechs Monaten dieses Jahres rd. 140.000 TEU an Schiffskapazitäten verschrottet wurden.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. Belastungen für die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich auch aus den in den vergangenen Monaten weiter gestiegenen Transportaufwendungen. Der Anstieg wurde insbesondere durch den volatilen Bunkerpreis verursacht. Seit 2009 hat sich der Bunkerpreis mehr als verdoppelt. Zur Kompensierung der daraus resultierenden Kostenbelastungen haben führende Containerreedereien seit Jahresbeginn 2012 deutliche Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten angekündigt und umgesetzt. Die Spotpreise haben sich daraufhin vor allem in den Fahrtgebieten Asien–Europa und Transpazifik deutlich gegenüber dem Stand zu Jahresbeginn 2012 gefestigt. Auch im Verlauf des zweiten Quartals und zu Beginn des dritten Quartals 2012 wurden von verschiedenen Containerreedereien weitere Ratenerhöhungen angekündigt.

Aufgrund der bevorstehenden saisonal stärksten Nachfrage nach Containertransportleistungen („peak season“), hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten drei Monaten im Vergleich zum ersten Quartal 2012 vermindert. Mit 446.000 TEU (Alphaliner Juli 2012) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Anfang Juli 2012 ca. 3 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU. Im weiteren Jahresverlauf wird wieder mit einem Anstieg der Anzahl der beschäftigungslosen Schiffe gerechnet.

WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

Effiziente Flotte

Zum 30. Juni 2012 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd 147 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 667.531 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 649.935 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.046.716 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.6.2012	31.12.2011	30.6.2011
Anzahl der Schiffe	147	149	144
davon			
Eigene Schiffe	56	58	58
Geleaste Schiffe	7	9	9
Gecharterte Schiffe	84	82	77
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	667	679	651
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.047	1.042	1.040
Anzahl Dienste	93	84	76

Am 5. Juli wurde mit der Hamburg Express das erste Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 TEU in Dienst gestellt. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere neun 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 ersten Halbjahr 2012 transportierte Hapag-Lloyd weltweit 2.682 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 5,8 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Berichtszeitraum entwickelten sich die Transportmengen in allen Fahrtgebieten positiv. Überdurchschnittliche Zuwächse beim Ladungsaufkommen erzielten die Fahrtgebiete Transpazifik, Fernost und Australasien.

ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN					
TTEU	H1 2012	H1 2011	H1 2010	H1 2009	H1 2008
Atlantik	585	582	574	530	685
Lateinamerika	591	559	523	408	454
Fernost	583	549	563	522	631
Transpazifik	618	560	518	501	565
Australasien	305	284	276	345	416
Gesamt	2.682	2.534	2.453	2.307	2.752

Im ersten Halbjahr 2012 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.539 USD/TEU und lag damit um 0,5 Prozent unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes. Ursächlich für diese Entwicklung ist der weiter bestehende starke Wettbewerb, der vor allem die Frachtraten in den Fahrtgebieten Fernost und Australasien belastete. Im Fahrtgebiet Fernost war ein Frachtratenrückgang um 11,3 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresniveau zu verzeichnen. Dementgegen stand eine positive Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate in den Fahrtgebieten Transpazifik und Lateinamerika. Die im Verlauf der ersten sechs Monate in 2012 angekündigten und überwiegend umgesetzten Frachratenerhöhungen und -zuschläge sollten zeitversetzt wirksam werden.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	H1 2012	H1 2011	H1 2010	H1 2009	H1 2008
Atlantik	1.754	1.758	1.528	1.455	1.675
Lateinamerika	1.379	1.364	1.312	1.253	1.503
Fernost	1.289	1.454	1.576	1.055	1.679
Transpazifik	1.843	1.708	1.633	1.480	1.596
Australasien	1.305	1.327	1.229	874	1.164
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.539	1.546	1.481	1.247	1.554

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

Qualität und Nachhaltigkeit

Der nachhaltige Umgang mit knappen Ressourcen wird für die Containerlinienreedereien zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsfaktor. Hapag-Lloyd hat sich bereits 1996 zur Nachhaltigkeit verpflichtet. Die Zertifizierung der Schiffe und der landseitigen Organisationen erfolgt nach dem Qualitätsstandard ISO 9001 und dem Umweltstandard ISO 14001. Zudem ist Hapag-Lloyd langjähriges Mitglied in der Clean Cargo Working Group. Seit dem 20. Oktober 2011 können sich interessierte Kunden mithilfe des Hapag-Lloyd Emissionskalkulators Eco-Calc die Emissionen ihres Containertransportes für die gesamte Transportkette vom Start- bis zum Endpunkt anzeigen lassen. Der Emissionskalkulator ist auf der Hapag-Lloyd Homepage www.hapag-lloyd.com verfügbar. Als erste Reederei weltweit hat Hapag-Lloyd im Februar dieses Jahres die gesamte Flotte unter eigenem Management nach dem neuen Energy Efficiency Design Index (EEDI) der IMO einstufen lassen. Die unabhängige Zertifizierung wurde vom Germanischen Lloyd durchgeführt. Der EEDI wird ab 2013 eine verbindliche Vorschrift für Schiffsneubauten. Im zweiten Quartal 2012 hat Hapag-Lloyd sein erstes Schiff, die Dallas Express, für den Landstromanschluss (den sog. Onshore Power Supply) in den Häfen ausgerüstet. Bis 2013 werden weitere 14 Schiffe folgen. Durch den Anschluss an Landstrom können die Hilfsdieselmotoren für die Stromversorgung während der Liegezeiten in den Häfen ausgeschaltet bleiben. Emissionen und Lärmbelastigung werden deutlich reduziert und damit die Luftqualität in Hafennähe erhöht.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein spezielles Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2012 wurden Transportaufträge für 17.102 Kunden (Vorjahreszeitraum: 16.115 Kunden) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2012 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.968 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich bedingt durch die Stärkung der Vertriebs- und Serviceaktivitäten in Indien, China und Dubai im Vorjahresvergleich insgesamt um 123 Beschäftigte. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. Juni 2012 rund 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.6.2012	31.12.2011	30.6.2011
Seebereich	1.224	1.198	1.204
Landbereich	5.589	5.465	5.466
Auszubildende	155	210	175
Gesamt	6.968	6.873	6.845

Zum 30. Juni 2012 waren im Seebereich 1.224 (30. Juni 2011: 1.204) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 123 Personen auf 5.589 Mitarbeiter. Durch den erfolgreichen Abschluss der Ausbildungsverhältnisse verringerte sich die Anzahl der Auszubildenden auf 155 (30. Juni 2011: 175).

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) stieg von 6.713 Personen (30.6.2011) auf 6.834 Beschäftigte.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2011	H1 2012	H1 2011
Umsatzerlöse	1.793,8	1.484,2	3.395,3	2.967,3
Sonstige betriebliche Erträge	45,7	27,1	91,3	109,9
Transportaufwendungen	1.612,4	1.282,2	3.107,2	2.545,7
Personalaufwendungen	87,4	79,1	183,1	175,5
Abschreibungen	77,9	68,5	159,8	140,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	59,6	62,7	133,0	193,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2,2	18,8	-96,5	21,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,4	1,0	13,7	7,9
Übriges Finanzergebnis	14,5	-3,3	3,9	-0,5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	24,1	16,5	-78,9	28,8
Zinsergebnis	-30,2	-25,1	-58,2	-55,3
Ertragsteuern	1,2	2,0	2,6	6,2
Konzernergebnis	-7,3	-10,6	-139,7	-32,7
EBITDA	102,0	85,0	80,9	169,6
EBITDA-Marge (%)	5,7	5,7	2,4	5,7
EBIT bereinigt	30,8	26,0	-68,7	42,1
EBIT-Marge bereinigt (%)	1,7	1,8	-2,0	1,4
EBIT	24,1	16,5	-78,9	28,8
EBIT-Marge (%)	1,3	1,1	-2,3	1,0

Das erste Halbjahr 2012 war für den Hapag-Lloyd Konzern geprägt durch einen bis Anfang des zweiten Quartals anhaltenden Anstieg der Bunkerpreise sowie einen unverändert intensiven Wettbewerb.

Hapag-Lloyd konnte in diesem Umfeld die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2012 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rd. 428 Mio. EUR (+14,4 Prozent) auf 3.395,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.967,3 Mio. EUR) steigern. Dabei wirkten sich die Entwicklung der Transportmenge mit einer Steigerung von rd. 6 Prozent auf 2.682 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.534 TTEU) sowie Währungseffekte positiv auf die Umsatzerlöse aus. Der USD/EUR-Kurs stärkte sich im Halbjahresdurchschnitt auf 1,30 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,40 USD/EUR).

Im zweiten Quartal 2012 hatten insbesondere die im Vorjahresvergleich auf 1.594 USD/TEU gestiegene durchschnittliche Frachtrate (Vorjahreszeitraum: 1.531 USD/TEU) sowie der deutlich stärkere US-Dollar einen positiven Effekt auf die Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse betrugen in diesem Zeitraum 1.793,8 Mio. EUR und lagen damit um rd. 21 Prozent über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Die seit Jahresbeginn angekündigten Ratenerhöhungen sind somit im Verlauf des zweiten Quartals in den durchschnittlichen Frachtraten überwiegend wirksam geworden.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
in Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2011	H1 2012	H1 2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	456,7	291,3	854,2	590,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.155,7	990,9	2.253,0	1.955,4
Transportaufwendungen	1.612,4	1.282,2	3.107,2	2.545,7

Die Transportaufwendungen erhöhten sich im ersten Halbjahr 2012 um insgesamt 561,5 Mio. EUR (+22,1 Prozent) auf 3.107,2 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres um rd. 45 Prozent höheren Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zurückzuführen. Ausschlaggebend hierfür war der auf 680 USD je Tonne deutlich angestiegene durchschnittliche Bunkerpreis (Vorjahreszeitraum: 561 USD je Tonne). Bei diesem Preis handelt es sich um einen Durchschnittspreis der verbrauchten Bunkermenge. Der sich zum Ende des zweiten Quartals abschwächende Marktpreis für Bunker wird im Verlauf des dritten Quartals das Ergebnis positiv beeinflussen. Zudem wirkten sich die im zweiten Quartal zu erfassenden Veränderungen der Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Bunkeroptionen aufwandserhöhend aus. Ursächlich für den Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 297,6 Mio. EUR waren die Steigerung der Transportmenge, die zusätzliche Anzahl von Charterschiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sowie inflationsbedingte und sonstige energiepreisgetriebene Kostensteigerungen.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 91,3 Mio. EUR lagen im ersten Halbjahr 2012 insbesondere aufgrund geringerer Kursgewinne leicht unter dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (109,9 Mio. EUR). In der Berichtsperiode waren darüber hinaus Erträge aus Containerverkäufen in Höhe von rd. 34,2 Mio. EUR aus einer im zweiten Quartal 2012 durchgeführten operativen Sale-and-Leaseback-Transaktion enthalten.

Die Entwicklung des USD/EUR-Wechselkurses führte im ersten Halbjahr 2012 zu einem deutlichen Rückgang der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Erträge und Aufwendungen im ersten Halbjahr 2012 zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 17,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13,6 Mio. EUR)

Im ersten Halbjahr 2012 betragen die Abschreibungen 159,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 140,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte insbesondere aus planmäßigen Abschreibungen auf Schiffs- und Containerzugänge. Gegenläufig wirkten sich die Effekte aus der Anpassung der Restwerte für Container in Höhe von 9,7 Mio. EUR aus.

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 3,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –0,5 Mio. EUR) beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen. Im Vorjahr war im übrigen Finanzergebnis zudem ein Nachlass in Höhe von 17,9 Mio. EUR aus der vorzeitigen Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens enthalten.

Aufgrund der hohen Bunker- und Energiepreise sowie gestiegenen übrigen Transportaufwendungen lag das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) im ersten Halbjahr mit –78,9 Mio. EUR unter dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (28,8 Mio. EUR). Im zweiten Quartal betrug das EBIT 24,1 Mio. EUR und übertraf damit sowohl das Vorjahresniveau als auch das Ergebnis des ersten Quartals 2012. Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergab sich für die ersten sechs Monate 2012 ein EBITDA von 80,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 169,6 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Halbjahr 2012 –68,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 42,1 Mio. EUR). Erträge aus Containerverkäufen wurden nicht bereinigt. Aufgrund der Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 wurde der normale Rhythmus beim Verkauf alter Container und Zukauf neuer Container unterbrochen. Vor dem Hintergrund der zurzeit günstigen Marktbedingungen auf dem Containerzweitmarkt wurde jetzt eine größere Sale-and-Leaseback-Transaktion durchgeführt. Grundsätzlich handelt es sich bei Containerverkäufen um eine typische und regelmäßige operative Tätigkeit bei Linienreedereien, weshalb Effekte aus dem Verkauf von Containern nicht bereinigt werden. Insgesamt wurde im zweiten Quartal im Vergleich zum ersten Quartal 2012 (bereinigtes EBIT: –99,5 Mio. EUR) eine Ergebnisverbesserung erzielt. Das bereinigte EBIT im zweiten Quartal belief sich auf 30,8 Mio. EUR.

Im ersten Halbjahr 2012 betrug das Konzernergebnis –139,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –32,7 Mio. EUR).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2011	H1 2012	H1 2011
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	106,9	111,3	100,9	145,8
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-38,7	-19,3	-163,7	-27,3
Free-Cash-Flow	68,2	92,0	-62,8	118,5
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-48,7	-195,1	-130,0	-235,1
Veränderung des Finanzmittelbestandes	19,5	103,1	-192,8	-116,6

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr 2012 betrug der operative Cash-Flow 100,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 145,8 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr 2012 auf 163,7 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere Investitionen in zwei Containerschiffe im ersten Quartal. Weiterhin wurden zahlungsunwirksame Investitionen durch die Änderung von sieben Operating-Lease-Verträgen in Finance-Lease-Verträge getätigt. Im zweiten Quartal hat Hapag-Lloyd mit einem internationalen Containeranbieter einen operativen Sale-and-Leaseback-Vertrag abgeschlossen. Der branchenübliche Vertrag umfasst den Verkauf von 85.000 Containern, die bis zum finalen physischen Abgang zurückgemietet werden. Der Verkauf wird in zwei Tranchen abgewickelt. Der Verkauf der ersten Tranche von rd. 37.000 Containern erfolgte zum 29. Juni 2012. Hieraus ergab sich ein Liquiditätszufluss von 48,0 Mio. USD (37,0 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Mittelabfluss in Höhe von 130,0 Mio. EUR. Neben den regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 158,7 Mio. EUR wurden auch Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital in Höhe von 36,9 Mio. EUR gezahlt und 100,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals an die TUI AG zurückgeführt. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von zwei Darlehen in Höhe von 124,6 Mio. USD (96,0 Mio. EUR) zur Finanzierung der zwei aus dem Operating Lease übernommenen Schiffe, die Erhöhung des in 2011 etablierten Programms zur Verbriefung von Forderungen um 25,0 Mio. USD (19,3 Mio. EUR) sowie sonstige Zuflüsse in Höhe von 50,3 Mio. EUR.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

in Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2012	H1 2012	H1 2011
Bestand am Anfang der Periode	447,1	704,7	672,5	751,8
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen	0,0	0,0	0,0	0,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	26,7	-11,5	13,6	-45,2
Zahlungswirksame Veränderungen	19,5	-103,1	-192,8	-116,6
Bestand am Ende der Periode	493,3	590,1	493,3	590,1

Insgesamt ergab sich für das erste Halbjahr 2012 ein Mittelabfluss von 192,8 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand von 493,3 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 (75,5 Mio. EUR).

Solide Finanzierungsstruktur

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2012 gegenüber dem Jahresende 2011 auf 1.734 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 100,0 Mio. EUR sowie die Umstrukturierung von neun bestehenden Operating-Lease-Verträgen. Hier führten zwei Darlehen für den Erwerb von zwei bisher geleasteten Schiffen sowie die Wandlung von Operating-Lease-Verträgen in Finance-Lease-Verträge für die übrigen sieben Schiffe zu einer Erhöhung der Finanzschulden.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

in Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	493,3	672,5
Finanzschulden	2.227,3	1.896,5
Nettoverschuldung	1.734,0	1.224,0
Verschuldungsgrad (%)	53,1	35,7
Frei verfügbare Kreditlinien	75,5	73,4
Eigenkapitalquote (%)	47,2	51,8

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR

VERKÜRZTE KONZERNBILANZ		
in Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.574,2	5.170,9
davon Anlagevermögen	5.512,3	5.067,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.337,1	1.442,9
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	493,3	672,5
Bilanzsumme	6.911,3	6.613,8
Passiva		
Eigenkapital	3.263,3	3.424,4
Fremdkapital	3.648,0	3.189,4
davon langfristige Schulden	2.151,3	1.911,5
davon kurzfristige Schulden	1.496,7	1.277,9
davon Finanzschulden	2.227,3	1.896,5
davon langfristige Finanzschulden	1.927,7	1.689,3
davon kurzfristige Finanzschulden	299,6	207,2
Bilanzsumme	6.911,3	6.613,8
Anlagendeckungsgrad I (in %)	59,2	67,6
Anlagendeckungsgrad II (in %)	98,2	105,3
Liquiditätsgrad I (in %)	33,0	52,6
Nettoverschuldung	1.734,0	1.224,0
Eigenkapitalquote (in %)	47,2	51,8

Zum 30. Juni 2012 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 6.911,3 Mio. EUR und lag mit 297,5 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2011.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 403,3 Mio. EUR, während sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 105,8 Mio. EUR verminderten. Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich durch getätigte Investitionen in Höhe von 494,6 Mio. EUR sowie durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 126,9 Mio. EUR. Die Investitionen betreffen im Wesentlichen den im ersten Quartal erfolgten Kauf

von zwei bisher geleasteten Schiffen, die Änderung der bestehenden langfristigen Operating-Lease-Verträge in Finance-Lease-Verträge für sieben Schiffe sowie durch den Zugang von neuen Containern. Gegenläufig wirkten sich im zweiten Quartal der Verkauf von vier Schiffen mit Buchwerten von 18,0 Mio. EUR, der Verkauf von Containern mit Buchwerten von 2,9 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 159,8 Mio. EUR aus.

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

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse, insbesondere durch die Teilrück- und Zinszahlung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 136,9 Mio. EUR, Regeltilgungen in Höhe von 101,2 Mio. EUR und Anzahlungen auf Schiffe in Höhe von 66,9 Mio. EUR um insgesamt 179,2 Mio. EUR auf 493,3 Mio. EUR.

Auf der Passivseite reduzierte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 161,1 Mio. EUR und betrug zum Stichtag 3.263,3 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis sowie die Teilrückführung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 100,0 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Effekte aus der Währungsumrechnung aus. Am 12. April wurden im Rahmen einer Kapitalerhöhung 249,2 Mio. EUR aus dem Hybrid-II-Kapital in das gezeichnete Kapital bzw. die Kapitalrücklagen überführt. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2012 rd. 47 Prozent (31. Dezember 2011: rd. 52 Prozent).

Der Anstieg der lang- und kurzfristigen Schulden resultierte vor allem aus der Erhöhung der Finanzschulden gegenüber dem Jahresende 2011. Innerhalb der langfristigen Schulden stiegen die Finanzschulden um 238,4 Mio. EUR vor allem aufgrund der Umwandlung der Operating-Lease-Verträge für sieben Schiffe in Finance-Lease-Verträge sowie der Auszahlung von Darlehen zum Erwerb von zwei bisher geleasteten Schiffen. Die Wandlung erfolgte liquiditätsneutral.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 30. Juni 2012 1.734,0 Mio. EUR (31. Dezember 2011: 1.224,0 Mio. EUR).

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2011. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden. Grundlegende Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

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

NACHTRAGSBERICHT

Am 5. Juli wurde die Hamburg Express, das erste von zehn bestellten Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU, ausgeliefert. In diesem Zusammenhang erfolgte die Auszahlung der ersten Tranche in Höhe von 92,5 Mio. USD (73,9 Mio. EUR) der K-Sure II-Finanzierung mit einem Volumen von insgesamt 925,0 Mio. USD.

Ende Juli 2012 wurde im Rahmen der operativen Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion die zweite Tranche von rd. 48.000 Containern verkauft. Hieraus ergab sich ein Liquiditätszufluss von rd. 82 Mio. USD.

Mit Vertrag vom 22. Juni 2012 wurde die Finanzierung zum Erwerb neuer und bereits im Bestand befindlicher Container in Höhe von insgesamt bis zu 165 Mio. USD (131,2 Mio. EUR) abgeschlossen. Die Inanspruchnahme erfolgt jeweils insoweit, wie Containerbestellungen vorgenommen werden. Die ersten beiden Tranchen des Darlehens in Höhe von 22,7 Mio. USD (18,1 Mio. EUR) bzw. 15,3 Mio. USD (12,6 Mio. EUR) wurden am 5. Juli 2012 bzw. am 13. Juli 2012 ausgezahlt. Weitere Auszahlungen werden im September und Dezember 2012 erwartet, soweit weitere Investitionen in Containern beschlossen werden.

PROGNOSEBERICHT

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

ENTWICKLUNG WICHTIGER GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND BRANCHENSPEZIFISCHER EINFLUSSFAKTOREN

Einflussfaktor	Entwicklung in H1 2012	Auswirkung in 2012
Globales Wirtschaftswachstum	Erhöhung der Risiken und Abschwächung der Wachstumsprognosen	Leicht negativ
Transportmenge	Leicht steigend	Positiv
Transportkosten	Erfolgreicher starker Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Belastungen aus energiepreisbedingten Erhöhungen von Dienstleistungskosten
Frachtraten	Deutliche Ratenerhöhungen angekündigt	Bei Eintritt zeitversetzte positive Wirkung auf die Höhe der Frachtraten

Unverändert ist der kurzfristige Ausblick für die Branche aufgrund der bestehenden und wieder erhöhten Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung mit hohen Unsicherheiten behaftet. Hemmend für die Entwicklung der Weltwirtschaft wirken sich vor allem das schwache Wirtschaftswachstum in der Euro-Zone, die weitere Abschwächung des Wirtschaftswachstum in China und das hohe Budgetdefizit der USA aus. Zudem belasten die weiter vergleichsweise hohen Bunkerpreise die Kostensituation der Branche.

Trotz dieser Unwägbarkeiten strebt Hapag-Lloyd für das laufende Geschäftsjahr – unter der Voraussetzung keiner elementaren Verschärfung der Risiken und der Durchsetzbarkeit weiterer Ratenerhöhungen im Jahresverlauf 2012 – wiederum ein positives operatives Ergebnis (EBIT) an.

Das derzeit prognostizierte Gesamtjahresergebnis wird hauptsächlich durch den Verlauf der „peak season“ bestimmt. Für das Gesamtjahr erwartet Hapag-Lloyd, trotz der Auswirkung der höheren Investitionen in Schiffsneubauten und das Schiffsportfolio auf die Nettoverschuldung, unverändert eine adäquate Liquiditätssituation. Alle geplanten Schiffsinvestitionen sind durch langfristige Kreditverträge finanziert.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2012

Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2011	H1 2012	H1 2011
Umsatzerlöse	1.793,8	1.484,2	3.395,3	2.967,3
Sonstige betriebliche Erträge	45,7	27,1	91,3	109,9
Transportaufwendungen	1.612,4	1.282,2	3.107,2	2.545,7
Personalaufwendungen	87,4	79,1	183,1	175,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	77,9	68,5	159,8	140,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	59,6	62,7	133,0	193,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2,2	18,8	-96,5	21,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,4	1,0	13,7	7,9
Übriges Finanzergebnis	14,5	-3,3	3,9	-0,5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	24,1	16,5	-78,9	28,8
Zinserträge	1,4	2,7	3,3	4,8
Zinsaufwendungen	31,6	27,8	61,5	60,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	-6,1	-8,6	-137,1	-26,5
Ertragsteuern	1,2	2,0	2,6	6,2
Konzernergebnis	-7,3	-10,6	-139,7	-32,7
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-7,5	-10,6	-140,0	-32,7
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,0	0,3	0,0

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2012				
Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2011	H1 2012	H1 2011
Konzernergebnis	-7,3	-10,6	-139,7	-32,7
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-16,0	-49,8	-1,9	60,7
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	-12,6	20,0	11,7	167,3
Entnahme aus der Rücklage	-3,4	-69,8	-13,6	-106,6
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	-0,3	0,1	-0,3	0,2
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern	-0,3	0,1	-0,3	0,2
Steuereffekt	-	-	-	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	166,7	-48,8	80,5	-207,1
Sonstiges Ergebnis	150,4	-98,5	78,3	-146,2
Gesamtergebnis	143,1	-109,1	-61,4	-178,9
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	142,9	-109,1	-61,7	-178,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,2	-	0,3	-

KONZERNBILANZ

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. JUNI 2012		
Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	727,4	707,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	706,0	729,6
Sachanlagen	3.766,8	3.314,4
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	312,1	315,9
Sonstige Forderungen	25,7	43,8
Derivative Finanzinstrumente	22,8	46,9
Aktive latente Ertragsteuern	13,4	13,0
Langfristige Vermögenswerte	5.574,2	5.170,9
Vorräte	196,8	208,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	502,8	419,6
Sonstige Forderungen	112,6	106,5
Derivative Finanzinstrumente	20,2	17,1
Ertragsteuerforderungen	11,4	7,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	493,3	672,5
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	10,8
Kurzfristige Vermögenswerte	1.337,1	1.442,9
Summe Aktiva	6.911,3	6.613,8

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

Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	66,1	60,0
Kapitalrücklagen	3.269,8	3.026,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	-201,4	-61,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	128,2	49,9
Hybridkapital	0,0	348,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	3.262,7	3.424,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	0,6	0,3
Eigenkapital	3.263,3	3.424,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	109,6	104,8
Sonstige Rückstellungen	102,1	110,1
Finanzschulden	1.927,7	1.689,3
Sonstige Verbindlichkeiten	5,8	5,8
Derivative Finanzinstrumente	4,3	0,0
Passive latente Ertragsteuern	1,8	1,5
Langfristige Schulden	2.151,3	1.911,5
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4,2	5,1
Sonstige Rückstellungen	120,8	129,4
Ertragsteuerschuld	4,0	4,3
Finanzschulden	299,6	207,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	952,1	791,8
Sonstige Verbindlichkeiten	116,0	140,1
Kurzfristige Schulden	1.496,7	1.277,9
Summe Passiva	6.911,3	6.613,8

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2012												
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG										Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe
	Kapital-Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Rücklage für thematische Gewinne und Verluste	Versicherungsmathematische Gewinne	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Hybridkapital	Summe		
Stand 1.1.2011	3.086,6	-	-	0,0	36,1	-15,4	-22,4	-1,7	357,6	3.442,5	0,3	3.442,8
Gesamtergebnis	-	-	-	-32,7	60,7	0,2	-207,1	-146,2	-	-178,9	-	-178,9
Transaktionen mit Gesellschaftern	-3.086,6	60,0	3.026,6	-8,7	-	-	-	-	4,4	-4,3	-	-4,3
davon												
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-	-	-	-	-	-4,3	-4,3	-	-4,3
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-8,7	-	-	-	-	8,7	-	-	-
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand 30.6.2011	-	60,0	3.026,6	-41,4	96,8	-15,2	-229,5	-147,9	362,0	3.259,3	0,3	3.259,6
Stand 1.1.2012	-	60,0	3.026,6	-61,3	-	-23,7	73,6	49,9	348,9	3.424,1	0,3	3.424,4
Gesamtergebnis	-	-	-	-140,0	-1,9	-0,3	80,5	78,3	-	-61,7	0,3	-61,4
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	6,1	243,2	-0,1	-	-	-	-	-348,9	-99,7	-	-99,7
davon												
Teilrückzahlung Hybrid II	-	-	-	-	-	-	-	-	-100,0	-100,0	-	-100,0
Realisation von Transaktionskosten	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3	-	0,3
Kapitalerhöhung durch Einbringung Hybrid II	-	6,1	243,9	-	-	-	-	-	-250,0	-	-	-
Umgliederung von Transaktionskosten	-	-	-0,7	-0,1	-	-	-	-	0,8	-	-	-
Stand 30.6.2012	-	66,1	3.269,8	-201,4	-1,9	-24,0	154,1	128,2	-	3.262,7	0,6	3.263,3

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2012	Q2 2011	H1 2012	H1 2011
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	106,9	111,3	100,9	145,8
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-38,7	-19,3	-163,7	-27,3
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	-48,7	-195,1	-130,0	-235,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19,5	-103,1	-192,8	-116,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	447,1	704,7	672,5	751,8
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	0,0	0,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26,7	-11,5	13,6	-45,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19,5	-103,1	-192,8	-116,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	493,3	590,1	493,3	590,1

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

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2012. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen denen des letzten Konzernabschlusses zum Ende des Geschäftsjahres.

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

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

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

Zum 30. Juni 2012 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs unter dem entsprechenden Kurs vom 31. Dezember 2011 (Stichtagskurs: 30. Juni 2012 USD/EUR 1,2579; 31. Dezember 2011 USD/EUR 1,2937). Der Durchschnittskurs für das erste Halbjahr 2012 lag bei USD/EUR 1,2975 (Vorjahreszeitraum USD/EUR 1,4035).

Segmentberichterstattung

Da die Hapag-Lloyd Holding AG bei Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2012 weder Schuld- oder Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt handelte noch den Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt hatte, bestand zum Stichtag des Zwischenabschlusses keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

- Änderung von IFRS 7 *Angaben zu Finanzinstrumenten*

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

Konsolidierungskreis

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

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

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

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse enthalten.

Die Transportaufwendungen beinhalten insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe sowie Aufwendungen für Hafen-, Terminal- und Containertransportleistungen, Charter-, Leasing- und Containermietaufwendungen, Instandhaltungs- und Reparaturkosten sowie Aufwendungen für sonstige Leistungen. Der Anstieg im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum resultiert neben dem höheren Transportvolumen und der zusätzlichen Anzahl von Charterschiffen im Wesentlichen aus höheren Treibstoffkosten infolge gestiegener Bunkerpreise sowie inflationsbedingten Kostensteigerungen.

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Anstieg des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2011 in Höhe von 20,1 Mio. EUR resultiert aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Schiffe	2.750,0	2.416,9
Container, Containersattelaufleger	348,5	310,3
Übrige Anlagen	121,7	120,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	546,6	466,6
Gesamt	3.766,8	3.314,4

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen im Wesentlichen Zugänge bei den Seeschiffen und Containern in Höhe von 423,6 Mio. EUR.

Zum einen wurden zwei Schiffe aus zuvor bestehenden Operating-Lease-Verträgen gekauft; zum anderen wurden sieben Operating-Lease-Verträge für Schiffe und ein Operating-Lease-Vertrag für Container dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd für diese Vermögenswerte die Verpflichtung eingegangen ist, diese zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Diese Verträge sind nun als Finance-Lease-Verträge fortzuführen. Bei den Verträgen erfolgt der rechtliche Eigentumsübergang zum Ende der unkündbaren Mietzeit in den Jahren 2013 bis 2015. Die im Rahmen der Finance-Lease-Verträge bilanzierten Schiffe haben zum 30. Juni 2012 einen Buchwert von insgesamt 237,4 Mio. EUR; die Container sind zum 30. Juni 2012 mit 13,2 Mio. EUR bilanziert.

Überleitungsrechnung der künftigen Mindestleasingzahlungen zu deren Barwert:

Mio. EUR	Gesamt 30.6.2012	Fälligkeit bis 1 Jahr	1–5 Jahre
Künftige Mindestleasingzahlungen	272,2	30,9	241,3
Zinsanteil	37,6	14,9	22,7
Barwert	234,6	16,0	218,6

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

Weiterhin sind im ersten Halbjahr 2012 zwei Schiffe mit Restbuchwerten in Höhe von insgesamt 7,2 Mio. EUR abgegangen. Aus Containerabgängen im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion resultierten Erträge in Höhe von 34,2 Mio. EUR.

Aufgrund der aktuellen Marktsituation im Containerzweitmarkt wurden die erwarteten Containerrestwerte überprüft und an die aktuelle Marktsituation angepasst. Die planmäßige Abschreibung reduzierte sich dadurch im ersten Halbjahr um 9,7 Mio. EUR.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Eigenkapital

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

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

Mit Eintragung ins Handelsregister am 12. April 2012 wurde eine Kapitalerhöhung durch die Einbringung von jeweils 125,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals durch das "Albert Ballin"-Konsortium und die TUI AG in die Hapag-Lloyd Holding AG gegen Gewährung neuer Aktien aus bereits genehmigtem Kapital durchgeführt. Daraus resultierte ein Anstieg des gezeichneten Kapitals auf 66,1 Mio. EUR und eine Einstellung in die Kapitalrücklagen in Höhe von 243,1 Mio. EUR unter Berücksichtigung von Transaktionskosten.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. Juni 2012 1,9 Mio. EUR (30. Juni 2011: 96,8 Mio. EUR).

Die Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (30. Juni 2012: –24,0 Mio. EUR; 30. Juni 2011: –15,2 Mio. EUR) resultiert aus erfolgsneutral bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, u. a. aus der Veränderung von versicherungsmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

Die im ersten Halbjahr 2012 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 80,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –207,1 Mio. EUR) resultieren aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten.

Sonstige Rückstellungen

Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen negativen Zeitwert begründeten. Die Amortisation dieser Posten im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2012 führt zu einer Minderung des Transportaufwandes.

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.328,6	1.239,1
Anleihen	662,6	655,9
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	234,6	0,0
Sonstige Finanzschulden	1,5	1,5
Gesamt	2.227,3	1.896,5

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.614,4	1.273,6
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	634,1	646,5
Zinsverbindlichkeiten	20,6	22,1
Transaktionskosten	-41,8	-45,7
Gesamt	2.227,3	1.896,5

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich durch die Finanzierung des Erwerbs von zwei Schiffen. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen die planmäßigen Regeltilgungen aus.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 100,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 145,8 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2012 auf insgesamt 163,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,3 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2012 insgesamt 254,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 73,7 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von zwei Schiffen aus bestehenden Operating-Lease-Verträgen sowie den Kauf neuer Container. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 90,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 46,4 Mio. EUR) aus. Die Einzahlungen resultierten dabei insbesondere aus dem Verkauf von vier Schiffen sowie der ersten Tranche einer Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion, bei der insgesamt 85.000 Container verkauft und bis zur finalen Rückgabe zurückgemietet werden.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Halbjahr 2012 in Höhe von 130,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 235,1 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus der Tilgung von 100,0 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals, der Zahlung von 36,9 Mio. EUR Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital sowie planmäßigen Tilgungen. Gegenläufig wirkten sich insbesondere zwei neue Darlehen zur Finanzierung der erworbenen Schiffe in Höhe von 124,6 Mio. USD (96,0 Mio. EUR) sowie die Erhöhung des in 2011 etablierten Programms zur Verbriefung von Forderungen um 25,0 Mio. USD (19,3 Mio. EUR) aus.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Im ersten Halbjahr 2012 wurden Charter-, Miet- und Leasingzahlungen in Höhe von 370,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 325,9 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	30.6.2012	31.12.2011
Schiffe und Container	900,0	1.200,1
Verwaltungsgebäude	119,0	126,5
Sonstiges	150,2	162,5
Künftige Mietleasingzahlungen	1.169,2	1.489,1
Bestellobligo	838,9	744,1
Gesamt	2.008,1	2.233,2
Beizulegender Zeitwert	1.924,9	2.087,0

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

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 2,5 Prozent p. a. (31. Dezember 2011: 3,1 Prozent p. a.).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Alle Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gem. IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit konzernfremden Dritten üblich sind. Weitergehende Informationen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang 2011 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 5. Juli wurde die Hamburg Express, das erste von zehn bestellten Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU, ausgeliefert. In diesem Zusammenhang erfolgte die Auszahlung der ersten Tranche in Höhe von 92,5 Mio. USD (73,9 Mio. EUR) der K-Sure II-Finanzierung mit einem Volumen von insgesamt 925 Mio. USD.

Ende Juli 2012 wurde im Rahmen der operativen Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion die zweite Tranche von rd. 48.000 Containern verkauft. Hieraus ergab sich ein Liquiditätszufluss von rd. 82 Mio. USD.

Mit Vertrag vom 22. Juni 2012 wurde die Finanzierung zum Erwerb neuer und bereits im Bestand befindlicher Container in Höhe von insgesamt bis zu 165 Mio. USD (131,2 Mio. EUR) abgeschlossen. Die Inanspruchnahme erfolgt jeweils insoweit, wie Containerbestellungen vorgenommen werden. Die ersten beiden Tranchen des Darlehens in Höhe von 22,7 Mio. USD (18,1 Mio. EUR) bzw. 15,3 Mio. USD (12,6 Mio. EUR) wurden am 5. Juli 2012 bzw. am 13. Juli 2012 ausgezahlt. Weitere Auszahlungen werden im September und Dezember 2012 erwartet, soweit weitere Investitionen in Container beschlossen werden.

Hamburg, 14. August 2012

Hapag-Lloyd Holding AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

FINANZKALENDER 2012

- November 2012** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2012
- März 2013** Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2012
- Mai 2013** Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2013
- August 2013** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2013
- November 2013** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2013

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

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

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

www.hapag-lloyd.com

