



Hapag-Lloyd



Hapag-Lloyd



Hapag-Lloyd



Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1. – 31.12. 2012	1.1. – 31.12. 2011	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN				
Schiffe ¹⁾ insgesamt, davon:		144	149	–5
eigene Schiffe ¹⁾		59	58	+1
geleaste Schiffe ¹⁾		7	9	–2
gecharterte Schiffe ¹⁾		78	82	–4
Kapazität der Schiffe ¹⁾ insgesamt	TTEU	670	679	–9
Container ¹⁾ insgesamt	TTEU	1.047	1.042	+5
Bunkerpreis (Jahresdurchschnitt)	USD/t	660	605	+55
Frachtrate (Jahresdurchschnitt)	USD/TEU	1.581	1.532	+49
Transportmenge	TTEU	5.255	5.198	+57
Umsatzerlöse	Mio. EUR	6.844	6.103	+741
Transportaufwendungen	Mio. EUR	6.182	5.281	+901
EBITDA	Mio. EUR	335	367	–32
EBIT	Mio. EUR	3	80	–77
EBIT bereinigt	Mio. EUR	26	101	–75
Konzernjahresüberschuss	Mio. EUR	–128	–29	–99
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	133	244	–111
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	791	262	+529
RENDITEKENNZAHLEN				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	4,9	6,0	–1,16ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	0,0	1,3	–1,3ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	0,4	1,7	–1,3ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.851	6.614	+237
Eigenkapital	Mio. EUR	3.114	3.424	–310
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	45,5	51,8	–6,3ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	3.737	3.189	+548
FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER				
Finanzschulden	Mio. EUR	2.372	1.897	+475
Liquide Mittel	Mio. EUR	561	673	–112
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	1.811	1.224	+587
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	58,2	35,7	+22,5ppt
Anlagendeckungsgrad I (Eigenkapital/Anlagevermögen)	%	57,4	67,6	–10,2ppt
Anlagendeckungsgrad II ((EK + lfr. Schulden)/Anlagevermögen)	%	99,7	105,3	–5,6ppt
Liquiditätsgrad I (liq. Mittel/kfr. Schulden)	%	39,1	52,6	–13,5ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 31. DEZEMBER				
Mitarbeiter auf See		1.339	1.303	+36
Mitarbeiter an Land		5.611	5.570	+41
Hapag-Lloyd insgesamt		6.950	6.873	+77

1) Stichtag 31.12.

Disclaimer: Der vorliegende Geschäftsbericht 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. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes befindet sich Hapag-Lloyd in Gesprächen mit Hamburg-Süd bezüglich einer möglichen Fusion beider Unternehmen. Die Gespräche befinden sich in einem frühen Stadium. Das Ergebnis der Gespräche ist offen.

Der vorliegende Bericht wurde im März 2013 veröffentlicht.

GESCHÄFTSBERICHT 2012

Hapag-Lloyd Holding AG

Inhalt

VORWORT DES VORSTANDES	7	
BERICHT DES AUFSICHTSRATES	10	
HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT	14	
VOM REISSBRETT ZUM FLAGGSCHIFF	18	
KONZERNLAGEBERICHT	44	
KONZERNABSCHLUSS	100	
BESTÄTIGUNGSVERMERK	190	5
CORPORATE GOVERNANCE	192	
FINANZKALENDER	202	
IMPRESSUM	202	



Sehr geehrte Damen und Herren,

2012 hat die Linienschifffahrt erneut vor deutliche Herausforderungen gestellt. Der Bunkerpreis erreichte neue Rekordhöhen, und das Jahr war abermals von einem intensiven Wettbewerb vor allem im Asien-Europa-Verkehr gekennzeichnet. Im ersten Halbjahr ist es uns angesichts stabiler Ladungsmengen zwar noch mehrfach gelungen, deutliche Ratenerhöhungen am Markt durchzusetzen. Ab der Jahresmitte wurde jedoch immer deutlicher, dass das Transportvolumen in einigen Hauptfahrtgebieten signifikant hinter den ursprünglichen Marktprognosen vom Jahresanfang zurückblieb. Die zuvor erreichten Ratensteigerungen – bei Hapag-Lloyd zwischen Januar und Juli über zwölf Prozent – hatten in diesem Umfeld keinen Bestand mehr. Die Schuldenkrise in Südeuropa und die deutlich nach unten korrigierten Wachstumsraten in wichtigen Volkswirtschaften wie den USA und mehreren BRIC-Staaten sorgten schließlich für einen Ausfall der wichtigen Peak Season in der Containerschifffahrt. In der Hochsaison sind aufgrund des starken Ladungsaufkommens hohe Preisaufschläge möglich, die in der Gesamtbetrachtung unseres Geschäftes einen wichtigen Ergebnisbeitrag darstellen. Im vergangenen Jahr ließen sich diese Peak-Season-Aufschläge aufgrund der weltweiten konjunkturellen Abkühlung und der Rezession in mehreren süd-europäischen Ländern nicht am Markt durchsetzen.

7

Hapag-Lloyd hat sich als Qualitätsanbieter in diesem anspruchsvollen Umfeld dennoch behaupten können. Die zum Vorjahr um 3,2 Prozent auf 1.581 USD/TEU gestiegene Frachtrate ist ein deutlicher Beleg dafür. Insbesondere in den Fahrtgebieten Transpazifik und Lateinamerika konnten wir die Durchschnittsrate 2012 anheben. Hierin zeigt sich die Stärke einer global agierenden Linienreederei wie Hapag-Lloyd, die in allen Hauptfahrtgebieten gleich stark vertreten ist und dadurch mögliche Risiken reduziert. Das Ladungsaufkommen haben wir 2012 um 1,1 Prozent auf 5,26 Mio. TEU gesteigert. Der Umsatz betrug 6,84 Mrd. Euro und lag damit zwölf Prozent über dem Vorjahreswert. Angesichts dieser starken Leistung in einem herausfordernden Jahr gebührt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Anerkennung und großer Dank für ihren Einsatz.

Belastet wurden die Ergebnisse durch exogene Faktoren, insbesondere durch die nochmals stark gestiegenen Bunkerpreise und andere Energiekosten. Der Bunkerpreis markierte mit zeitweise über 720 USD pro Tonne im ersten Halbjahr 2012 neue Rekordstände. Hapag-Lloyd musste für Bunker, den größten Kostenblock in der Linienschifffahrt, durchschnittlich neun Prozent mehr als im Vorjahr aufwenden. Die energiepreisbezogenen Mehrbelastungen konnten angesichts der schwachen Ratenentwicklung im zweiten Halbjahr nicht mehr vollständig kompensiert werden. Dennoch war das EBITDA im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 335 Mio. Euro deutlich positiv. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) betrug 26 Mio. Euro. Damit hat Hapag-Lloyd sein Ziel für das vergangene Jahr erreicht und auch 2012 wiederum deutlich besser als der Branchendurchschnitt abgeschlossen. Das Ergebnis



blieb aufgrund der widrigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen jedoch deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück und war nicht zufriedenstellend.

In der Linienschifffahrt entscheiden niedrige, konkurrenzfähige Kosten darüber, wie erfolgreich sich eine Reederei im Wettbewerb behaupten kann. Hapag-Lloyd betreibt eine effiziente Flotte, die fortlaufend modernisiert und optimiert wird. Wir ordern neue Tonnage dabei stets konservativ und mit Bedacht. In der zweiten Jahreshälfte 2012 haben wir die ersten drei von zehn neuen, bereits voll finanzierten Großcontainerschiffen in Dienst gestellt, darunter die neue „Hamburg Express“. Dieser wichtige Schritt in die nächste Größenklasse verbessert weiter unsere gute Wettbewerbsposition und unterstreicht die Zukunftsfähigkeit Hapag-Lloyds. Die hocheffizienten 13.200-TEU-Schiffe werden zwischen Asien und Europa eingesetzt und fahren unter deutscher Flagge. Dies ist ein ebenso klares Bekenntnis zum hohen Qualitätsanspruch von Hapag-Lloyd wie auch zum Schifffahrtsstandort Deutschland.

In der 165-jährigen Unternehmensgeschichte war Hapag-Lloyd stets eine treibende Kraft, wenn es darum ging, die internationale Schifffahrt mitzugestalten, neue Allianzen und Kooperationen zu gründen, Standards zu setzen oder in den Weltverbänden Einfluss auf die globale Schifffahrtspolitik zu nehmen. Im März 2012 nahm die neue G6 Alliance ihren operativen Betrieb zwischen Asien und Europa auf. Hapag-Lloyd als treibende Kraft hatte sie Ende 2011 zusammen mit fünf asiatischen Reedereien gegründet. In Allianzen setzen die Partner ihre Schiffe gemeinsam ein und können ihren Kunden so ein besseres Produkt mit mehr Direktverbindungen und kürzeren Transitzeiten anbieten – bei geringeren Kosten. Zugleich werden die Schiffe in einer Allianz besser ausgelastet, da mehrere Partner für die Ladung sorgen. Diese signifikanten Vorteile haben auch die G6 Alliance im vergangenen Jahr zu einem vollen Erfolg werden lassen, von dem Hapag-Lloyd dauerhaft profitieren wird. Das G6-Bündnis soll daher im Mai dieses Jahres auf die Verkehre zwischen Asien und der nordamerikanischen Ostküste ausgeweitet werden. Hapag-Lloyd möchte zudem eine aktive Rolle bei der Konsolidierung in der Linienschifffahrt übernehmen und führt derzeit diesbezüglich Gespräche.

Ungeachtet der auch 2013 noch im Markt vorhandenen Überkapazitäten, die insbesondere die Charterreeder treffen, bleibt die Containerschifffahrt eine Wachstumsindustrie. Die fortschreitende Globalisierung ist auf sie angewiesen und wird auch in Zukunft für weiter steigende Ladungsmengen sorgen. Zwischen 2012 und 2017 soll der internationale Containerverkehr auf See laut dem Prognose-Institut IHS Global Insight um insgesamt 27 Prozent oder 33 Mio. TEU auf 158 Mio. TEU anwachsen. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von fast fünf Prozent.

Die Voraussetzungen dafür haben sich zuletzt wieder verbessert: Die betroffenen süd-europäischen Länder machen bei der Bewältigung der Schuldenkrise Fortschritte. Das Weltwirtschaftswachstum soll sich laut Internationalem Währungsfonds in diesem Jahr festigen. Vor allem die wichtigen BRIC-Staaten China, Brasilien und Indien sollen zu deutlichem Wachstum zurückkehren. Das hohe Bilanzdefizit in den USA und die weiterhin ungewisse Entwicklung des wichtigen US-Binnenmarktes stellen zwar noch einen Unsicherheitsfaktor für die Weltkonjunktur dar. Das Risiko eines Abgleitens in eine erneute globale Rezession wird heute jedoch viel kleiner eingeschätzt. Laut IHS Global Insight soll der Welthandel in diesem Jahr um drei Prozent wachsen. Davon wird die Schifffahrt profitieren.

9

Hapag-Lloyd ist in diesem Umfeld als führende Linienreederei der Welt mit ihrem globalen Service-Netzwerk hervorragend positioniert. Die Frachtraten liegen Anfang 2013 deutlich über dem Niveau des Vorjahres, sodass die Ausgangsbasis für das laufende Geschäftsjahr besser ist als Anfang 2012. Dennoch wird die weitere Entwicklung der Energie- und Bunkerpreise einen entscheidenden Einfluss auf die Geschäftsentwicklung im laufenden Jahr haben. Hapag-Lloyd tut alles dafür, die Zusatzbelastungen durch die weiterhin hohen Energiekosten zu kompensieren. Weitere Ratenerhöhungen für das laufende Geschäftsjahr wurden bereits angekündigt. Wir wollen die Transportpreise mit Nachdruck wieder auf ein Niveau heben, das trotz hoher Energiekosten eine attraktive Verzinsung des eingesetzten Kapitals unserer Anteilseigner ermöglicht. Voraussetzung hierfür ist ein positives Ergebnis, das wir 2013 erreichen wollen. Denn die Dividendenfähigkeit Hapag-Lloyds ist und bleibt unser wichtigstes Ziel.



Michael Behrendt

Vorsitzender des Vorstandes



BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die ihm gemäß Gesetz sowie Satzung obliegenden und durch die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates konkretisierten Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten sowie überwacht.

Maßstab der Handlungen des Aufsichtsrates war dabei stets, die Interessen der Hapag-Lloyd Holding AG, deren Entwicklung ganz überwiegend durch die Hapag-Lloyd AG als maßgebliche operative Einheit des Konzerns beeinflusst wird, zu wahren. Durch die personenidentische Besetzung des Vorstandes sowie der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG und der Hapag-Lloyd AG wird die Verzahnung der beiden Unternehmen sowohl auf der Ebene der Geschäftsleitung als auch auf Aufsichtsratsebene in hohem Maße sichergestellt.

Arbeit des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr vom Vorstand regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Überlegungen zur künftigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens, dessen Lage und Entwicklung, die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen, besondere Geschäftsvorfälle sowie das Risikomanagement informieren lassen.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2012 zu fünf Sitzungen zusammen. Er hat sich durch den Vorstand in den Sitzungen mündlich und schriftlich berichten lassen. Alle Fragen des

Aufsichtsrates beantwortete der Vorstand vollständig und umfassend. Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen regelmäßig schriftliche Berichte des Vorstandes. Zudem standen die Vorsitzenden des Aufsichtsrates in regelmäßigem Austausch mit dem Vorsitzenden des Vorstandes. Die umgehende Information des Aufsichtsrates war damit jederzeit sichergestellt.

Am 21. März 2012 trat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG zu seiner ersten Sitzung im Berichtszeitraum zusammen. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte den Jahresabschluss, Konzernjahresabschluss sowie den Konzernlagebericht.

In seiner Sitzung am 11. Juni 2012 beschloss der Aufsichtsrat, der Empfehlung des Nominierungsausschusses zu folgen und Herrn Dr. Jürgen Weber der Hauptversammlung als neues Mitglied des Aufsichtsrates zur Wahl vorzuschlagen. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage. Unter anderem diskutierte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand die intensive Wettbewerbssituation und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung.

11

In einer weiteren Sitzung am 11. Juni 2012 nach der Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Jürgen Weber zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

In der Sitzung am 24. September 2012 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Verlängerung der Dienstverträge des Vorstandsvorsitzenden und eines weiteren Vorstandsmitgliedes. Zudem nahm der Aufsichtsrat die Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäftsentwicklung entgegen und erörterte diese mit ihm. Des Weiteren fasste der Aufsichtsrat umfangreiche Beschlüsse zu Finanzierungsthemen.

In der Sitzung am 3. Dezember 2012 erläuterte der Vorstand die aktuelle Geschäftslage unter dem Eindruck des nach wie vor ambitionierten Branchenumfeldes. Im Zentrum der Sitzung stand das Jahresbudget 2013 einschließlich der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung sowie der Vorscheurechnung bis 2017. Der Vorstand stellte dieses ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte der Planung des Vorstandes zu. Des Weiteren beauftragte der Aufsichtsrat den Vorstand, zur Vereinfachung der Organisationsstruktur eine Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG intensiv zu prüfen. Zudem informierte der Vorstand im Dezember den Aufsichtsrat über die bevorstehenden Gespräche mit einem Wettbewerber über einen möglichen Unternehmenszusammenschluss.

Arbeit der Ausschüsse des Aufsichtsrates

Der Präsidial- und Personalausschuss tagte 2012 viermal und befasste sich in seinen Sitzungen jeweils mit der Vorbereitung der taggleichen Sitzungen des Aufsichtsrates.

Der Prüfungs- und Finanzausschuss trat im Geschäftsjahr viermal zusammen. In seiner Sitzung am 19. März 2012 befasste er sich im Wesentlichen mit Jahresabschluss Themen. Er ließ sich vom Vorstand zudem verschiedene Geschäftsentwicklungsszenarien sowie mögliche Finanzierungsalternativen vorstellen und erörterte diese mit dem Vorstand.

Neben der Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäfts- und Finanzlage sowie zu deren Auswirkung auf die Finanzierung befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss in seiner Sitzung am 6. Juni 2012 mit dem Rechnungslegungsprozess, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS) und des Risikomanagementsystems. Ferner ließ sich der Ausschuss vom Vorstand einen Überblick zum Stand der Sicherungsgeschäfte im Hinblick auf Bunkerpreis- und Wechselkursrisiken geben. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit den Beschlüssen zur Containerfinanzierung.

In der Sitzung am 10. September 2012 stand der Bericht des Vorstandes zur aktuellen Geschäftslage sowie zu den Finanzierungsthemen im Mittelpunkt der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht des Compliance Officers sowie dem Bericht der Konzernrevision. Hierzu berichtete der Leiter Revision dem Ausschuss über die im vergangenen Jahr durchgeführten Prüfungshandlungen der Konzernrevision und die Durchführung eines externen Quality Assessments.

In seiner Sitzung am 27. November 2012 befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung für das Jahr 2013 und der Vorschaurechnung bis 2017. Der Vorstand erläuterte ausführlich die der Planung zugrunde liegenden Annahmen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Frachtraten sowie der Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dem vorgelegten Jahresbudget 2013 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zuzustimmen.

Der Nominierungsausschuss tagte am 23. Mai 2012. Der Nominierungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat, Herrn Dr. Jürgen Weber der Hauptversammlung zur Wahl als neues Aufsichtsratsmitglied in den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG vorzuschlagen. Der Vermittlungsausschuss trat im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht zusammen.

Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Am 11. Juni 2012 legte Herr Dr. Michael Frenzel sein Aufsichtsratsmandat und den Vorsitz des Aufsichtsrates nieder. Am 11. Juni 2012 wählte die Hauptversammlung Herrn Dr. Jürgen Weber zum Mitglied des Aufsichtsrates. In der anschließenden Sitzung des Aufsichtsrates wurde Herr Dr. Jürgen Weber zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Im Berichtszeitraum gab es keine weiteren Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand der Hapag-Lloyd Holding AG.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2012

Der Jahresabschluss und der Lagebericht sowie der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd Holding AG für das Geschäftsjahr 2012 sind durch den vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Die Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen dem Aufsichtsrat rechtzeitig vor. Die Unterlagen wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 18. März 2013 im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie des Vorstandes intensiv behandelt und erörtert.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 19. März 2013 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung der Abschlussunterlagen festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse nebst Lageberichten. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG ist damit festgestellt.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Hapag-Lloyd-Konzerns für ihr hohes Engagement.

Hamburg, den 19. März 2013



Jürgen Weber

Vorsitzender des Aufsichtsrates

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

EXPANSIVE GELDPOLITIK BESTIMMT KAPITALMARKTTREND

Die Fortsetzung der sehr expansiven Geldpolitik der internationalen Notenbanken sowie die Maßnahmen der Staaten des Euro-Raumes zur Begrenzung der Auswirkungen der Schuldenkrise sorgten in 2012 für eine deutliche Stärkung des Vertrauens in den Euro und die internationalen Aktienbörsen. Des Weiteren stützten der Ausblick auf ein auch mittelfristig niedriges Zinsniveau und die Prognosen für ein wieder stärkeres Wirtschaftswachstum in China in 2013 den Aufschwung an den Aktienmärkten. Insgesamt schlossen die wichtigsten internationalen Börsenindizes das Börsenjahr 2012 mit deutlichen Kursgewinnen und nahe an den im vierten Quartal erreichten Jahreshöchstständen ab.

Entwicklung der wichtigsten Indizes

Indizes	31.12. 2012*	31.12. 2011*	31.12. 2010*	Höchst-/ Tiefststand 2012	Veränderung 2012 vs. 2011
Dow Jones Industrial	13.104	12.217	11.577	13.610 / 12.101	+7,3 %
MSCI World	1.339	1.182	1.280	1.352 / 1.151	+13,3 %
EuroStoxx 50	2.636	2.316	2.793	2.660 / 2.069	+13,8 %
DAX Index	7.612	5.898	6.914	7.672 / 5.671	+29,1 %
Nikkei 225	10.395	8.455	10.229	10.395 / 8.296	+22,9 %

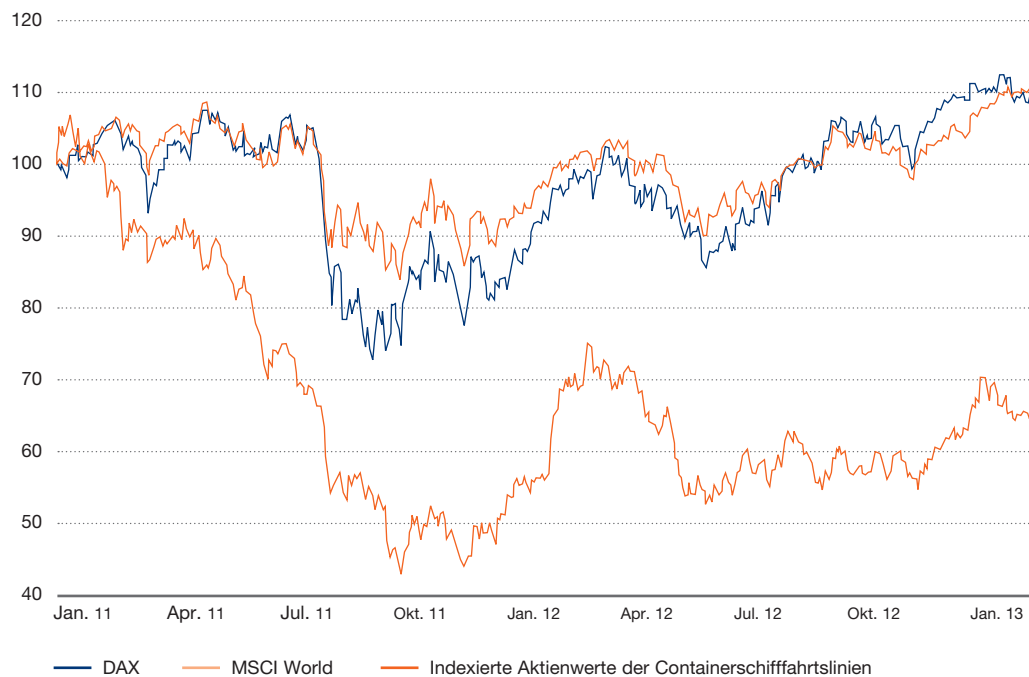
Quelle: Bloomberg; *Kurse 31.12. oder letzter Handelstag

VOLATILE FRACHTRATEN BELASTEN SCHIFFFAHRTSAKTIEN

Die starken nachfragebedingten Schwankungen der Frachtraten für Containertransporte in allen Fahrtgebieten – insbesondere im wichtigen Asien-Europa-Trade – sowie die aus dem hohen Rohölpreis resultierenden Kostenbelastungen führten in 2012 bei den Aktien der Schifffahrtsbranche zu einer unverändert starken Zurückhaltung der Investoren.

Die Stabilisierung der Frachtraten im wichtigen Fahrtgebiet Fernost – Europa und ein positiver Ertragsausblick für die Containerreedereibranche durch die Beratungsgesellschaft Drewry sorgten in den ersten Wochen 2013 für einen deutlichen Anstieg der Aktienkurse der börsennotierten Containerreedereien.

Aktien der Containerschiffahrtslinien indexiert (Januar 2011 – Februar 2013)



Quelle: Bloomberg

15

ANLEIHEMÄRKTE MIT FREUNDLICHER TENDENZ

Der nachlassende Inflationsdruck – der Anstieg der Verbraucherpreise in der Euro-Zone ermäßigte sich im November auf 2,2 Prozent – sowie die Heraufstufung der Kreditwürdigkeit Griechenlands durch die US-Ratingagentur Standard & Poor's auf B– bewirkten zum Ende des Berichtszeitraums eine überwiegend freundliche Kursentwicklung an den Rentenmärkten.

Positive Kursentwicklung bei Unternehmensanleihen

Der anhaltend hohe Anlagebedarf institutioneller und privater Investoren sowie die im Vergleich zu den Staatsanleihen erheblich attraktivere Nominalverzinsung führten im Berichtszeitraum zu steigenden Kursen und sinkenden Renditen bei Unternehmensanleihen. Unternehmen nutzten die anhaltend hohe Nachfrage und emittierten in 2012 Unternehmensanleihen mit einem Rekordniveau von ca. 3.900 Mrd. US-Dollar (Quelle: Bloomberg) an den internationalen Anleihemärkten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. Dezember 2012 mit 105,56 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 101,13 Prozent (USD-Tranche). Die Bandbreite der Kursnotierungen der EUR-Tranche lag zwischen 106,88 Prozent (Höchstkurs am 25. Oktober 2012) und 88,63 Prozent (Tiefststand am 2. Januar 2012). Den Höchststand erreichte die US-Dollar-Anleihe mit 101,56 Prozent am 27. Dezember 2012. Die niedrigste Notierung (71,44 Prozent) war am 3. Januar 2012 zu verzeichnen. In den ersten Wochen des laufenden Berichtsjahres betrug der Kurs der Euro-Anleihe 106,81 Prozent (20. Februar 2013). Die USD-Anleihe notierte bei 106,38 Prozent.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's senkte in ihrem Ratingupdate vom 28. September 2012 das Unternehmensrating der Hapag-Lloyd Holding AG von BB- auf B+. Der Ausblick („Negative“) blieb unverändert.

16

Die Ratingagentur Moody's hat am 31. Oktober 2012 ihr Rating von B1/„Negative Outlook“ auf B2/„Negative Outlook“ angepasst.

Stammdaten der begebenen Anleihen

Emissionen	EUR-Tranche	USD-Tranche	zusätzl. EUR-Tranche
Emittent	Hapag-Lloyd AG		
Garant	Hapag-Lloyd Holding AG		
Betrag	EUR 330.000.000	USD 250.000.000	EUR 150.000.000
Fälligkeit*	15. Oktober 2015	15. Oktober 2017	15. Oktober 2015
Emittentenrating	B2 (Moody's); B+ (Standard & Poor's)		
Emissionsrating	Caa1 (Moody's); B- (Standard & Poor's)		
Kupon	9,00 %	9,75 %	9,00 %
Ausgabekurs	99,50 %	99,37 %	103,38 %**
Kurs 31.12.2012***	105,56 %	101,13 %	
Kurs 20.02.2013***	106,81 %	106,38 %	

* Vorzeitig kündbar; ** Zuzüglich evtl. Stückzinsen ab dem 8. Oktober 2010; *** Kursdaten: Bloomberg

Auch im Branchenvergleich verfügt Hapag-Lloyd unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 31. Dezember 2012 rd. 46 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit 58,2 Prozent vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. Dezember 2012 auf rd. 8 Prozent der Bilanzsumme. Einschließlich nicht genutzter Kreditlinien verfügt Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2012 über eine Liquiditätsreserve von insgesamt 632,9 Mio. EUR.

OFFENE UND TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

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

Kapitalmarktkonferenzen 2012

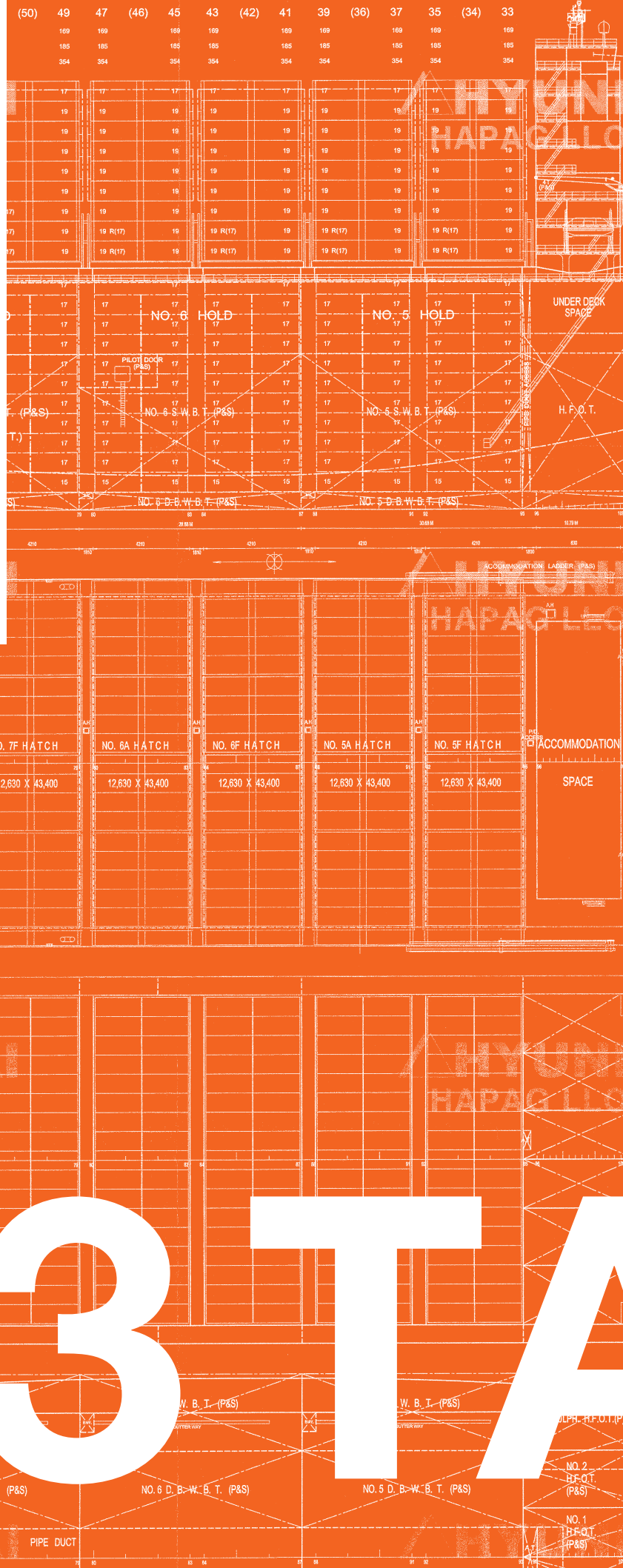
Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
10. Januar	London	8 th Annual High Yield and Leveraged Finance Conference 2012	BNP Paribas
27.–29. Februar	Miami	Global High Yield & Leveraged Finance Conference 2012	J.P. Morgan
29. März	London	3 rd Annual Credit Opportunities Conference 2012	Knight Capital Group
26. April	Düsseldorf	German Credit Conference	IKB
14. Juni	London	16 th Annual European Leveraged Finance Conference	Deutsche Bank
3. September	Hamburg	Ship Finance Forum	Financial Times Deutschland
5. September	New York	2012 Global Shipping Conference	Jefferies
13. September	London	European High Yield and Leveraged Finance Conference 2012	Barclays
9.–11. Oktober	Scottsdale	20 th Annual Leveraged Finance Conference	Deutsche Bank
14. November	Frankfurt	Anleihetag Deutsches Eigenkapitalforum	Deutsche Börse
29. November	London	European Credit Conference 2012	Citi

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

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

VOM REISSBRETT ZUM FLAGGSCHIFF

Wie lange dauert es, ein Flaggschiff zu bauen? Kaum mehr als neun Monate. Genau 283 Tage haben die koreanischen Arbeiter auf der größten Werft der Welt bei Hyundai Heavy Industries gebraucht, vom ersten Stahlschnitt bis zur Ablieferung, vom Reißbrett bis zum fertigen Schiff. Für ein technisches Meisterwerk von 366,50 Metern Länge, 48,2 Metern Breite und 65,8 Metern Höhe. Für die passgenaue Verbindung von mehr als 42.000 Tonnen Stahl, Kabeln, Maschinen, Instrumenten und Hightech-Geräten. Die „Hamburg Express“ ist mit 13.200 TEU eines der größten Containerschiffe der Welt. Und das neue Flaggschiff von Hapag-Lloyd, einer der weltweit größten Linienreedereien. Tagebuch des Baus von Nummer #2241.

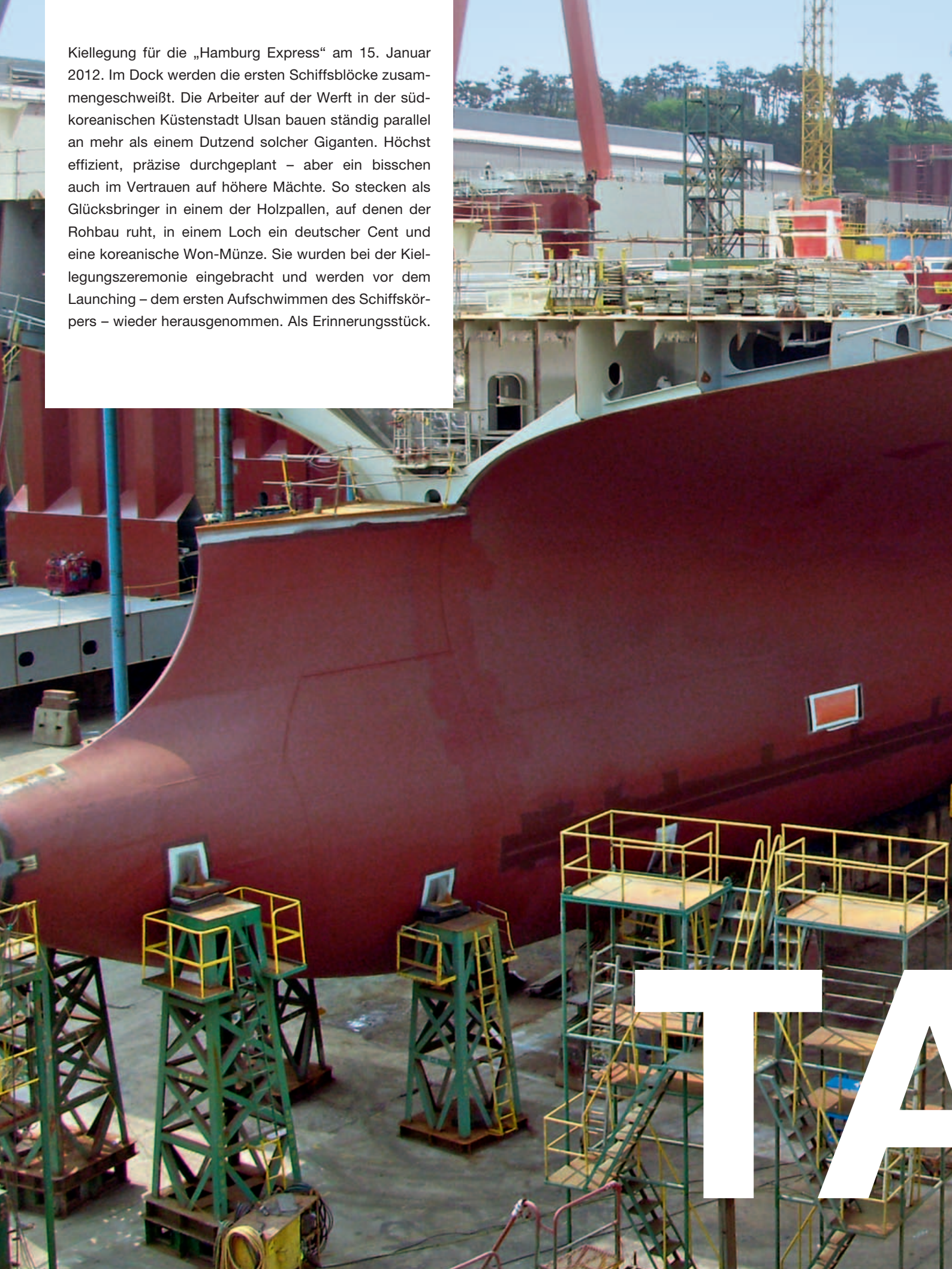


283 TAGE

BAY NO.	NOMINAL
ON DECK	7,136 TEU (9 TIER)
IN HOLD	6,064 TEU (11 TIER)
TOTAL	13,200 TEU



Kiellegung für die „Hamburg Express“ am 15. Januar 2012. Im Dock werden die ersten Schiffsblöcke zusammengeschweißt. Die Arbeiter auf der Werft in der süd-koreanischen Küstenstadt Ulsan bauen ständig parallel an mehr als einem Dutzend solcher Giganten. Höchst effizient, präzise durchgeplant – aber ein bisschen auch im Vertrauen auf höhere Mächte. So stecken als Glücksbringer in einem der Holzpallen, auf denen der Rohbau ruht, in einem Loch ein deutscher Cent und eine koreanische Won-Münze. Sie wurden bei der Kiellegungszeremonie eingebracht und werden vor dem Launching – dem ersten Aufschwimmen des Schiffskörpers – wieder herausgenommen. Als Erinnerungsstück.



TA



AG 112



Block für Block wächst die „Hamburg Express“ jetzt schnell im Dock – hier die Heckpartie. Fixiert mit gelben Stützpfeuern ruht der immer schwerer werdende Stahlkoloss auf Hunderten von Holzpallen und rund eineinhalb Meter hohen Betonblöcken. Seit dem 26. September 2011, dem offiziell ersten Bautag, haben sich computergesteuerte Laser-Brennschneidemaschinen durch zentimeterdicke Stahlplatten gefressen. Aus den Einzelstücken wurden Blöcke des späteren Schiffes produziert. Die Blöcke – teils mehrere Hundert Tonnen schwer – werden auf den Millimeter genau vorgearbeitet. Sie werden dann „just in time“ zum Baudock gebracht und eingepasst.

AG 121





TAG 1



Sechs Flügel, 105 Tonnen schwer, mehr als neun Meter Durchmesser. Der Propeller der „Hamburg Express“ wird auf der Hyundai-Werft in Südkorea gefertigt, einem der größten Propellerhersteller der Welt. Sieht ganz einfach aus, die Aluminium-Bronze-Nickel-Legierung. Ist aber ein Hightech-Teil, eines der anspruchsvollsten am ganzen Schiff, dessen Herstellung Wochen dauert: Bei der Produktion kommt es vom Bau der Gussform, dem Gießen der Legierung über das Fräsen und Schleifen bis zum Polieren auf äußerste Sorgfalt an. Nur mit einer optimalen Form des Propellers fährt das Schiff später sparsam und vibrationsfrei.

40



Querschnitt des Rumpfes: Hier werden bald allein unter Deck elf Lagen Container übereinandergestapelt. Jeden Morgen sieht die „Hamburg Express“ jetzt anders aus, so schnell wächst ihr Rumpf in die Länge. Bauinspektoren von Hapag-Lloyd überprüfen die Qualität der Schweißnähte und werten dabei auch Ultraschallbilder aus. In gut sechs Wochen soll das Schiff das 600 Meter lange Baudock schwimmend verlassen, um Platz für den nächsten Neubau zu schaffen. In jedem der Docks entstehen bis zu vier Neubauten gleichzeitig. Ist ein Neubau fertig und soll das Dock verlassen, schwimmen die anderen halb fertigen Rümpfe einfach mit auf.

TA



AG148

TAG 1



52

Einbau der Hauptmaschine. Drei Arbeiter helfen dem Kranführer, den tonnenschweren Zylinderdeckel passgenau abzusenken – in den nach oben noch offenen Rumpf. Nur so passt die gut fünf Decks hohe und 1.900 Tonnen schwere Hauptmaschine ins Schiff. Vor dem Einbau in den Schiffsbauch wird jede Hauptmaschine in einer Halle auf der Werft komplett zusammengesetzt und auf dem Prüfstand getestet, um sicherzugehen, dass sie optimal läuft. Danach wird sie wieder für den Einbau an Bord zerlegt. Die elf Zylinder der MAN-Maschine entwickeln mehr als 70.000 PS. Allein die Kolben der Zylinder haben einen Durchmesser von fast einem Meter.



TA



Bis zu 2.000 Tonnen schwere Sektionen können in einem Stück an den Rumpf angesetzt werden. Teilweise müssen dafür mehrere Portalkräne zusammengeköpelt die riesigen Blöcke in Position heben. Das kann auch die gesamte obere Hecksektion des Schiffes sein, 48 Meter breit und mehrere Meter hoch. Gut zu sehen in den noch offenen Laderäumen sind die sogenannten Cell Guides an den hellen Zwischenwänden der einzelnen Laderäume. In diesen Führungsschienen laufen später die Container beim Be- und Entladen unter Deck hoch und runter. Vor Ablieferung des Schiffes testen die Bauinspektoren alle Cell Guides mit einem Kran und einem genormten Container, damit später keine Box stecken bleibt.

AG 163



Mehr als 25.000 Tonnen wiegt die „Hamburg Express“ jetzt bereits, 42.000 Tonnen Leergewicht werden es am Ende sein. Und weitere 140.000 Tonnen können dann zugeladen werden. Der Blick fällt von den hinteren Decksaufbauten mit dem Schornstein auf Laderäume zwischen den hinteren und vorderen Aufbauten, die hier noch fehlen. Neben den oberen Rändern der Ladeluken verläuft auf beiden Außenseiten das sogenannte Lukensüll, das Rückgrat des Schiffskörpers. Das Lukensüll sorgt für die nötige Festigkeit, aber auch für Elastizität bei Seegang. Hier sind die Stahlplatten mit 86 Millimetern am dicksten.



TA



AG 171



TAG 1



Mit Schweißraupen ist der Name des Schiffes bereits vorgezeichnet. Ein Arbeiter in einem Teleskop-Arbeitskorb, auch Cherry Picker genannt, malt die Buchstaben weiß aus. Auch an Bord geben Arbeiter mit Farbbrollen und Farbeimern den Laschbrücken schon den letzten Anstrich im typisch rot-braunen Decksfarbton. Jetzt steht auch das vordere Deckshaus mit der Brücke. Dort schraubt, verkabelt und misst ein halbes Dutzend Techniker an Steuer-, Navigations- und Funkanlagen. Noch leuchten hier nur wenige Schalter und Monitore. In den Mannschaftsunterkünften werden bereits die Schutzfolien von den Möbeln entfernt.

89



So groß wie eine Vier-Zimmer-Wohnung: Vor dem Propeller hängt das hochmoderne Becker-Ruder. Die letzten Arbeitsgeräte werden noch aus dem Baudock entfernt, dann wird die „Hamburg Express“ erstmals aus eigener Kraft schwimmen – gerade einmal 82 Tage nach der Kiellegung. Aus dem Baudock wird das Schiff an einen Ausrüstungskai verholt. Es sind jetzt nur noch zwei Monate Zeit bis zur Probefahrt, dem sogenannten Sea Trial. Zwischen 150 und 200 Werftarbeiter installieren, schweißen und malen deshalb jeden Tag mit Hochdruck.

TA



AG 193

TAG 2





48

Das ist keine Werkshalle an Land – sondern einer der zehn Laderäume an Bord. Jeder groß und hoch genug für ein anständiges Fußballspiel. Bis zu 17 Container stehen hier nebeneinander, in zwei Reihen je Laderaum. Oben auf den Lukendeckeln stehen die Boxen an Deck nochmals bis zu neun Lagen hoch. Übermorgen beginnt der Sea Trial, vier Tage Probefahrt. Alle Kojen an Bord sind dann besetzt, viele Techniker und Bauinspektoren fahren mit. Auch der Kapitän und der Chief-Engineer von Hapag-Lloyd: Beide begleiten den Bau in den drei Monaten vor Ablieferung auf der Werft, um das Schiff genau kennenzulernen, das sie zusammen mit der ersten Crew bald übernehmen sollen.

Die „Hamburg Express“ auf See: Der Neubau ist fertig und verlässt die Werft. In einer kurzen, aber feierlichen Zeremonie wird der Neubau von Hyundai Heavy Industries an Hapag-Lloyd übergeben. So leer wie hier wird man den Containerriesen künftig selten sehen. Höchstens alle fünf Jahre, wenn er zum „Klasse machen“, dem vorgeschriebenen Schiffs-TÜV, ins Trockendock muss. Als erster Ladehafen steht Ningbo in China auf dem Fahrplan der Crew. Dann Shanghai, Yantian und Singapur, bevor es durch den Suez-Kanal nach Southampton geht. Von der südenglischen Küste werden es nur noch 36 Stunden Fahrt sein, bis das neue Flaggschiff erstmals seinen Heimathafen erreicht – Hamburg.



TA



AG 283



ELBAUFWÄRTS

Guten Morgen, Hamburg! Fröhlich am 15. August 2012 gleitet die „Hamburg Express“ mit 6.000 Containern an Bord, die über 10.000 TEU entsprechen, in den Heimathafen. Zwei Tage später wird das neue Flaggschiff der Hapag-Lloyd-Flotte am Container-Terminal Altenwerder festlich getauft. Dann geht es gleich wieder auf große Fahrt: Der erste von insgesamt zehn Neubauten verlässt schon am folgenden Tag Hamburg gen Asien. Dorthin, wo er in nur 283 Tagen entstanden ist.

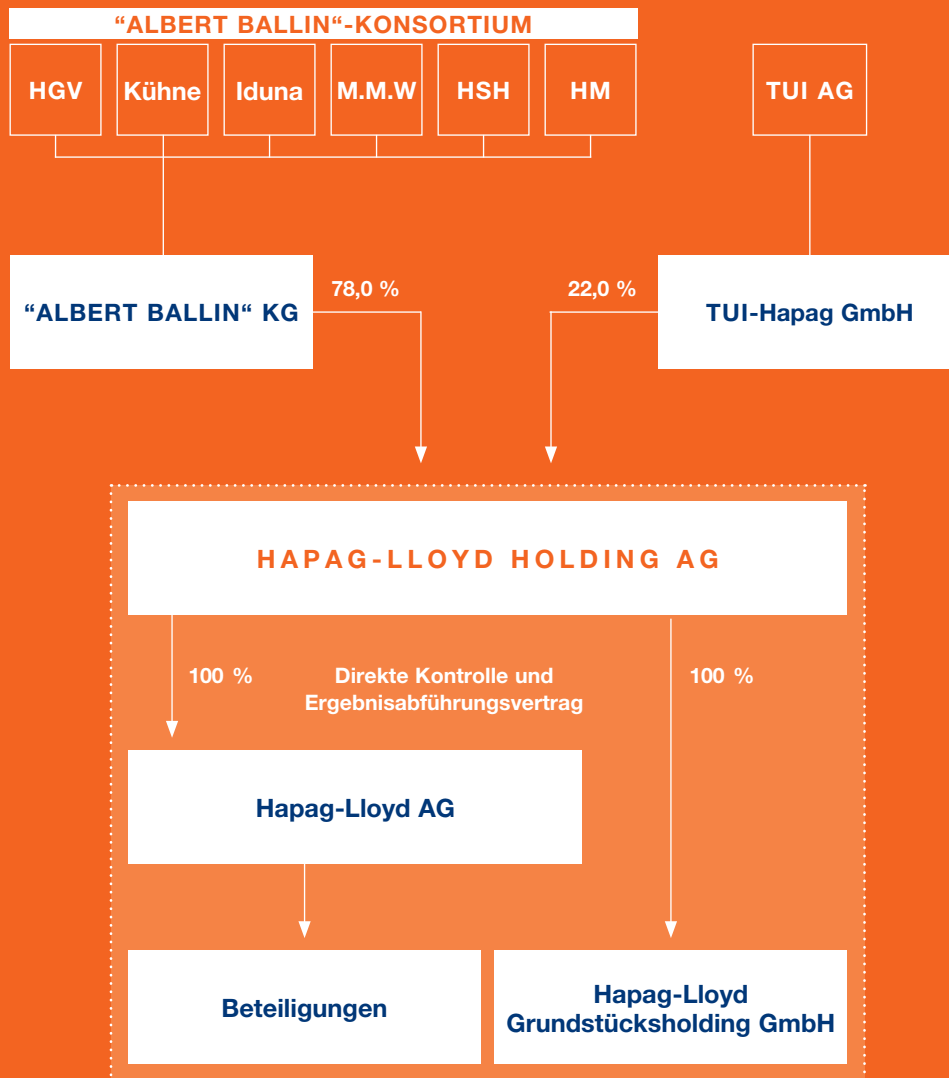




Konzern- lagebericht

GESCHÄFT UND STRATEGIE	47
Aktionärs- und Konzernstruktur	47
Geschäftstätigkeit	48
Konzern-Ziele und -Strategie	49
Unternehmenssteuerung	51
GESCHÄFTSENTWICKLUNG	53
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	53
Branchenspezifische Rahmenbedingungen	54
Rechtliche Rahmenbedingungen	58
Wichtige nicht finanzielle Leistungsindikatoren	58
Innovation und Nachhaltigkeit	63
Mitarbeiter	68
ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	70
Ertragslage des Konzerns	70
Finanzlage des Konzerns	73
Vermögenslage des Konzerns	79
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	81
RISIKO- UND CHANCENBERICHT	82
Risikomanagement	82
Chancen	86
Risiken	87
Gesamtbewertung der Risiken	97
NACHTRAGSBERICHT	97
PROGNOSEBERICHT	98

AKTIONÄRS- UND KONZERNSTRUKTUR



“Albert Ballin“-Konsortium

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Kühne Maritime GmbH

SIGNAL IDUNA Gruppe

HSH Nordbank AG

HanseMerkur Versicherungsgruppe

Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA

GESCHÄFT UND STRATEGIE

AKTIONÄRS- UND KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Die Hapag-Lloyd Holding AG hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG. Der Vorstand der Hapag-Lloyd Holding AG ist personenidentisch mit dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 31. Dezember 2012 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) und der TUI Konzern. Bereits am 14. Februar 2012 hatten sich die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG in einer Rahmenvereinbarung u. a. auf Anteilsübertragungen verständigt. Gemäß diesen Beschlüssen hat das "Albert Ballin"-Konsortium seinen Anteil an der Hapag-Lloyd Holding AG am 29. Juni 2012 auf 78,0 Prozent erhöht.

Der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns sowie die Geschäftsführung der Hamburg Süd-amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (Hamburg Süd) prüfen im Einvernehmen mit ihren Gesellschaftern, ob und unter welchen Bedingungen ein Zusammenschluss beider Unternehmen sinnvoll ist.

Da sich die Ausführungen in dem vorliegenden Geschäftsbericht auf das operative Geschäft der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften beziehen, wird der Konzern in seiner Gesamtheit im Geschäftsbericht einheitlich als „Hapag-Lloyd Konzern“, „Hapag-Lloyd“ oder „Konzern“ bezeichnet. Sofern einzelne Angaben nur die Hapag-Lloyd AG und ihre Tochtergesellschaften betreffen, wird im Geschäftsbericht einheitlich die Bezeichnung „Hapag-Lloyd AG“ bzw. „Hapag-Lloyd Teilkonzern“ verwendet.

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns umfasst die Containerlinienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Beteiligungen, zu denen Containerterminals in Hamburg sowie in Montreal gehören, sind nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag 49 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf At-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd Holding AG.

Insgesamt haben 48 Gesellschaften ihren Sitz im Ausland. Zudem zählen sechs inländische Gesellschaften zum Konsolidierungskreis.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See, umfasst aber auch das Angebot des Transports von Haus zu Haus.

Hapag-Lloyd ist Gründungsmitglied der Grand Alliance und der G6 Alliance sowie Mitglied weiterer internationaler Kooperationen. Diese Allianzen versetzen Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein wesentlich umfassenderes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten.

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 144 Containerschiffen (31. Dezember 2012). Der Konzern verfügt derzeit über rd. 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 89 Diensten weltweit. Im Geschäftsjahr 2012 betreute Hapag-Lloyd global rd. 22.100 (2011: 21.600) Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie zum Beispiel den Erwerb, das Chartern und Mieten von Schiffen und Containern sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen.

Damit ist die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften der US-Dollar. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt.

Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd Holding AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Einbeziehung des Hapag-Lloyd Teilkonzerns in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet.

Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst.

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Nach dem konjunkturbedingt vergleichsweise verhaltenen Zuwachs von nur 1,9 Prozent in 2012 dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2013 gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight, Dezember 2012) um 3,0 Prozent anwachsen und 2014 auf 134,5 Mio. TEU (+4,8 Prozent) zunehmen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum. Die Erzielung nachhaltiger operativer Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung sowie eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit.

Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelement der Hapag-Lloyd Strategie sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Der hohe Bekanntheitsgrad und die Inhalte der Marke „Hapag-Lloyd“ unterstützen diese Qualitätsstrategie. Die gezielte Kundenbetreuung leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Kundenbindung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung ist die globale Präsenz sowohl in Bezug auf die landseitige Organisation als auch in Bezug auf die weltweite Abdeckung durch das Liniennetz der eigenen Containerschiffahrtssdienste und durch internationale Kooperationen.

Kapazitätsentwicklung

Ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie ist ein ausgewogenes und auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtetes Investitionsprogramm. Ziel des Unternehmens ist es, die Flottenpolitik so auszurichten, dass es auf Marktvolatilitäten flexibel reagieren kann. Eine besondere Herausforderung stellen hierbei langfristig bindende Charterverträge bzw. große Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung von Schiffsneubauten dar. Dadurch kann eine Anpassung des weltweiten Kapazitätsangebotes an eine veränderte Nachfrage nach Transportvolumina in der Regel nur mit Verzögerung erfolgen. Die daraus resultierenden Marktungleichgewichte wirken sich unmittelbar auf die Frachtraten und dementsprechend auf die Profitabilität der Containerlinienschiffahrt aus. Um die Effekte dieser Schwankungen auf die Unternehmensprofitabilität zu begrenzen, strebt Hapag-Lloyd an, die Flotte zu etwa gleichen Teilen aus Schiffen im Eigentum beziehungsweise mit Charterschiffen zusammenzusetzen.

Produktivität und Effizienz

Zudem legt Hapag-Lloyd besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield Management sowie die permanente Kostenkontrolle. Seit Ende 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe eines umfangreichen Kostensenkungsprogramms intensiviert. Dieses Programm wird seither weiter konsequent fortgeführt. Durch ein gezieltes Yield Management konnte der Anteil der nicht profitablen Ladung in den letzten Jahren weiter vermindert werden.

Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit. Die global einheitliche Aufbauorganisation „Blueprint Organization“ ermöglicht einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Hauptverwaltung, den Regionen und Büros und damit eine weltweite Nutzung der einheitlich strukturierten Informationen. Hierdurch steigert der Konzern die Produktivität und sichert den effizienten Einsatz der Flotte.

50

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Auch hierdurch werden die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrige Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt eine langfristige Wachstumsbranche. Zur Nutzung der mittelfristigen Marktchancen und zur Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb wird Hapag-Lloyd nach der in 2012 erfolgten Indienststellung von drei Schiffen der „Hamburg Express“-Klasse weitere sieben Containerschiffe dieser Größenklasse mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU bis Jahresmitte 2014 in Dienst stellen.

Finanzielle Stabilität

Im Geschäftsjahr 2012 konnte die finanzielle Stabilität des Konzerns durch umfangreiche Maßnahmen weiter gefestigt werden. Die Eigenkapitalausstattung ist unverändert gut. Die Finanzierung der neu bestellten Containerschiffe wurde bereits frühzeitig gesichert. Zum 31. Dezember 2012 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 632,9 Mio. Euro (2011: 745,9 Mio. Euro).

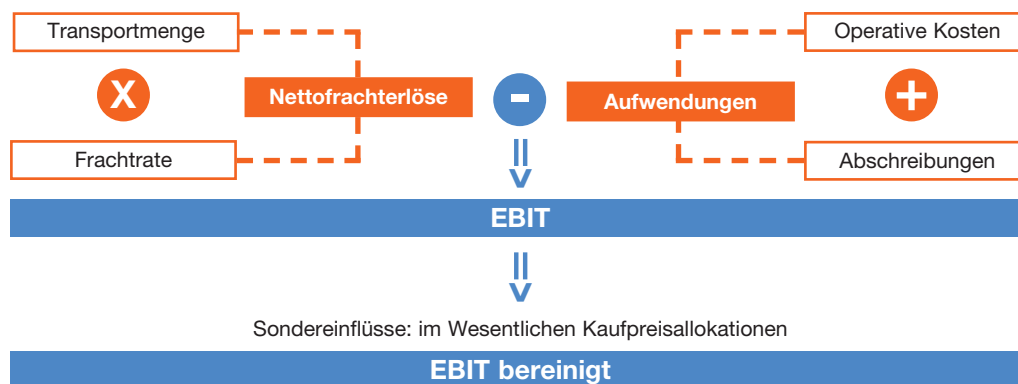
Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2013 Kernziele der Unternehmensstrategie.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Hapag-Lloyd fokussiert die interne Steuerung des operativen Geschäftes auf das bereinigte EBIT – das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Steuern und Zinsen – 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.

Das EBIT, respektive das bereinigte EBIT, ergibt sich aus der in einer Periode erzielten Gesamtleistung abzüglich operativer Aufwendungen und Abschreibungen.

Bestimmungsfaktoren für das EBIT bereinigt



51

Für die Berechnung des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) wird das operative Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung um Sondereffekte wie zum Beispiel die Kaufpreisallokation adjustiert.

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen der Hapag-Lloyd haben das regionale Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation. Die Steuerung der Frachtraten ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich.

Der Konzern verfolgt den Ansatz des Yield Managements, wobei der Einsatz der Schiffe und Container nach Profitabilitätskriterien geprüft wird. Mithilfe des Yield Managements wird das optimale Verhältnis zwischen Transportvolumen und Frachtrate entsprechend der Marktsituation ermittelt. Die ständige und zeitnahe Beobachtung der Yield-Rate erfolgt durch die Einbindung innovativer IT-Systeme. Zur strategischen Sicherstellung eines positiven EBIT-Betrages kann gezielt auf unrentable Ladungen verzichtet werden.

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von der homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt und liefert so frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen.

Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Der Konzern steuert und sichert die Euro-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in der Regel über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise werden gegebenenfalls bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker über zwölf Monate mittels Optionen gesichert.

Zusätzlich zum operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) wird das operative Ergebnis vor Abschreibungen, Amortisationen, Zinsen und Steuern (EBITDA) als wichtige Messgröße herangezogen. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen, Amortisationen, Zinsen und Steuern ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cash-Flows. Insbesondere für kapitalintensive Unternehmen ist die Betrachtung der EBITDA-Entwicklung 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.

Des Weiteren wird die Höhe der Abschreibungen durch das Volumen der getätigten Investitionen sowie die Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte bestimmt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die negativen konjunkturellen Effekte der Schuldenkrise in der Euro-Zone sowie die in 2012 zu verzeichnende Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China hemmen nach Ansicht der Konjunktexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) weiterhin das globale Wirtschaftswachstum. Die Risiken für eine globale Rezession haben sich allerdings vermindert. So hat der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2013) die Prognosen für das Weltwirtschaftswachstum für das laufende Jahr leicht um 0,1 Prozentpunkte auf 3,5 Prozent gesenkt, erwartet aber für 2014 eine Beschleunigung des globalen Wachstums auf 4,1 Prozent.

53

Nach Einschätzung des IWF wird die Euro-Zone nach einem erwarteten Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,2 Prozent im laufenden Jahr erst 2014 mit einem Wachstum von 1,0 Prozent die gegenwärtige Rezession überwinden. Zudem werden die USA, die weltgrößte Volkswirtschaft, erst im nächsten Jahr mit einem prognostizierten Zuwachs von 3,0 Prozent ihre Wachstumspotenziale annähernd ausschöpfen. Auch in den nächsten Jahren übertrifft die Wachstumsdynamik der aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas die Zuwachsraten der etablierten Industrienationen deutlich. Die bestehenden regionalen Ungleichgewichte in der konjunkturellen Entwicklung, das hohe Budgetdefizit in den USA und die fortdauernde Schuldenkrise in der Euro-Zone sind unverändert die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

(in %)	2014e	2013e	2012	2011
Wachstum Weltwirtschaft	4,1	3,5	3,2	3,9
Industrienationen	2,2	1,4	1,3	1,6
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,9	5,5	5,1	6,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	5,5	3,8	2,8	5,9

Quelle: IWF Januar 2013

Das für die Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 Prozent zunehmen und in 2014 um 5,5 Prozent ansteigen. Somit wächst das Welthandelsvolumen auch weiterhin stärker als die Weltwirtschaft. Differenziert nach entwickelten Volkswirtschaften und aufstrebenden Schwellenländern werden Wachstumsraten für Importe 2013 von 2,2 Prozent für die entwickelten Staaten und von 6,5 Prozent für die sogenannten Emerging Markets erwartet. Ähnliche Steigerungsraten

von 2,8 Prozent für entwickelte Volkswirtschaften und von 5,5 Prozent für Schwellenländer werden für die Exportseite prognostiziert.

Im Berichtszeitraum entwickelte sich der Kurs USD je EUR wiederum volatil. Die zu Jahresbeginn 2012 günstige Konjunktorentwicklung der Euro-Zone bewirkte einen Anstieg des Euro-Kurses auf einen Jahreshöchststand von rd. 1,35 USD je EUR im März 2012. Aufgrund der zunehmenden Unsicherheiten über den Erfolg der beabsichtigten Schuldenreduzierung des hochverschuldeten EU-Mitgliedstaates Griechenland gewann der US-Dollar zur Jahresmitte 2012 an Stärke zurück. Im Juli lag der Tiefstkurs des Euros bei rd. 1,21 USD je EUR. Die Entspannung der EU-Schuldenkrise verhalf dem Euro zum Jahresende zu Kursgewinnen gegenüber dem US-Dollar. Der Jahresendkurs des Euros betrug 1,32 USD je EUR.

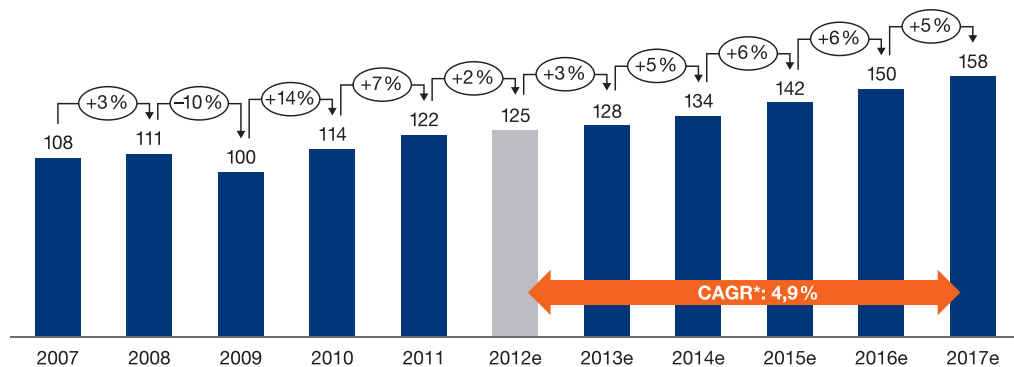
Im Jahresdurchschnitt notierte der US-Dollar im Geschäftsjahr 2012 bei 1,29 USD je EUR und lag damit um 0,10 USD je EUR unter dem Vorjahrsniveau von 1,39 USD je EUR.

54

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Ungeachtet der derzeit bestehenden Unsicherheiten über die kurzfristige konjunkturelle Entwicklung bleibt die Containerschifffahrt mittel- und langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche. Mit dem prognostizierten Wachstum des Welthandelsvolumens dürfte sich auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen in den nächsten Jahren weiter kontinuierlich erhöhen. Allerdings hat der Branchendienst IHS Global Insight (Dezember 2012) seine Prognosen für das Wachstum des globalen Containermarktes für 2013 und für 2014 deutlich reduziert. So erwartet IHS Global Insight für 2013 einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 3,0 Prozent und für 2014 von 4,8 Prozent auf 134,5 Mio. TEU. Somit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2013 und 2014 in etwa gleichgerichtet mit den Zuwachsraten des Welthandels ausfallen. In 2017 könnte das globale Containertransportvolumen rd. 158 Mio. TEU erreichen.

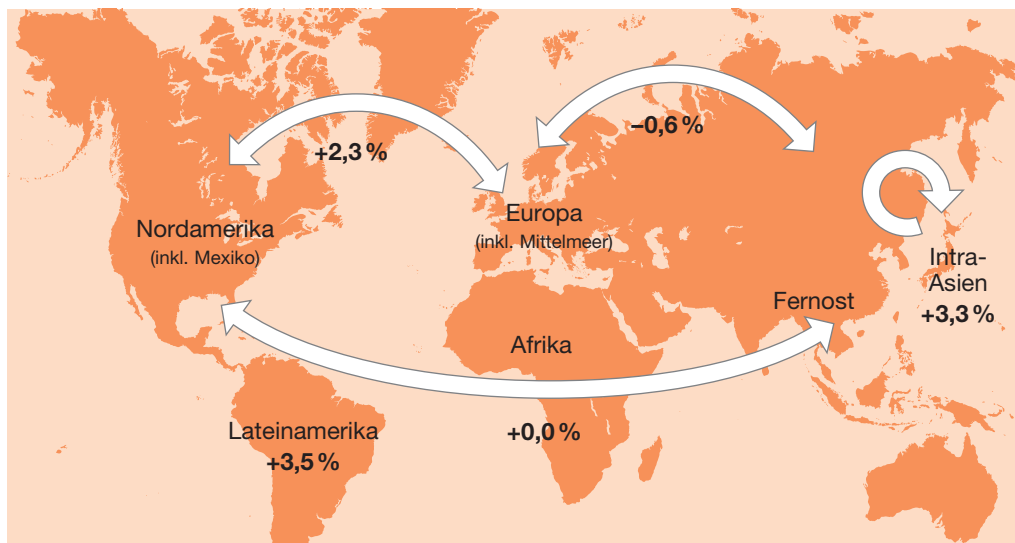
Entwicklung globale Containertransportmenge 2007–2017 (Mio. TEU)



Quelle: IHS Global Insight Dezember 2012; * Compound Annual Growth Rate (Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate)

Aufgrund des schwächer als erwarteten Wachstums des Welthandels sowie der Verschiebung von Import- und Exportströmen im vergangenen Jahr betrug die Zunahme der globalen Containertransportleistung nach Berechnungen von IHS Global Insight (Dezember 2012) in 2012 nur 1,9 Prozent (2011: 7,0 Prozent) und lag damit erheblich unter dem noch zur Jahresmitte 2012 prognostizierten Zuwachs von 4,2 Prozent. Auch in 2012 verzeichneten die regionalen Fahrtgebiete eine unterschiedliche dynamische Entwicklung. Einen Anstieg der Transportmengen in 2012 verzeichneten nach Berechnungen von IHS Global Insight die Fahrtgebiete Lateinamerika (+3,5 Prozent) und Atlantik (+2,3 Prozent) sowie die innerasiatischen Verkehre (+3,3 Prozent). Aufgrund der Verminderung des Ladungsaufkommens zwischen Nordamerika und Asien um 5,9 Prozent stagnierte die Containertransportmenge im Fahrtgebiet Transpazifik.

Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2012



Quelle: IHS Global Inside Dezember 2012

Das Fahrtgebiet Fernost musste sogar insgesamt einen Rückgang um 0,6 Prozent hinnehmen. Während die Containertransporte auf den Diensten von Europa nach Asien um 5,2 Prozent anstiegen, verzeichneten die Dienste zwischen Asien und Europa eine Abnahme des Ladungsaufkommens um 3,2 Prozent. Ursächlich hierfür war insbesondere die Rezession in den südeuropäischen Mitgliedsländern der Eurozone.

Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Traditionell ist eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen. Allerdings dämpfte in 2012 das verhaltene Wirtschaftswachstum in Europa und den USA sowie die merkliche Abkühlung der konjunkturellen Entwicklung in China deutlich die Entwicklung des Transportaufkommens in der Peak-Season der Containerschifffahrt.

Bedingt durch den Anstieg der Verschrottung, die Verschiebung von Auslieferungen und die Stornierung von Aufträgen fiel die Zunahme der Transportkapazitäten in 2012 mit einem Zuwachs von 1,2 Mio. TEU (+7 Prozent) um insgesamt 0,5 Mio. TEU geringer als zu Jahresbeginn 2012 erwartet aus. Die Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte erreichte damit zum Jahresende 2012 geschätzte 18,0 Mio. TEU (Jahresende 2011: 16,8 Mio. TEU). Nach den derzeit vorliegenden Prognosen der Branchenexperten von Transmodal (Transmodal, Januar 2013) könnte die Angebotskapazität durch Neuauslieferungen in 2013 um 2,1 Mio. TEU (+12 Prozent) zunehmen und in 2014 um weitere 6 Prozent (1,1 Mio. TEU) nominal wachsen. Mit 21 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe im vierten Quartal 2012 weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Der verstärkte Trend zu größeren Schiffen zeigt sich in der Verteilung der Bestellungen. So entfallen rd. 70 Prozent der Neubaufaufträge auf Schiffe der Größenklasse über 8.000 TEU (Transmodal, Januar 2013).

56

Aufgrund des unerwartet schwachen Ladungsaufkommens in der traditionellen Peak Season im zweiten Halbjahr 2012 hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe zum Jahresende 2012 deutlich erhöht. Mit rd. 810.000 TEU (AXS-Alphaliner, Januar 2013) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende Dezember 2012 rd. 5 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Von den 297 aufliegenden Schiffen entfallen mehr als 60 Prozent auf kleinere Größenklassen bis 3.000 TEU. Gemäß den aktuellen Prognosen könnte die Kapazität der aufliegenden Flotte bis Ende 2013 rd. 1,2 Mio. TEU und damit den höchsten Stand seit April 2010 erreichen.

Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte aufgrund von 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 ausfallen.

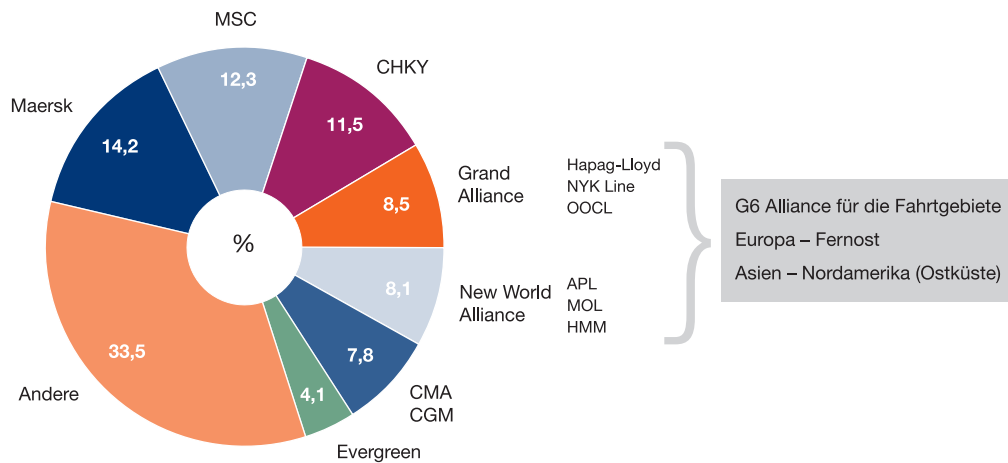
Nach Angaben von Branchendiensten (AXS-Alphaliner, Clarkson; Januar 2013) wurden in 2012 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von 333.000 TEU (2011: 77.000 TEU) verschrottet. In 2013 könnte die Verschrottung mit geschätzten 400.000 TEU den bisherigen Höchststand von 377.000 TEU aus dem Jahr 2009 übertreffen.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So belasten weiterhin die fortgesetzte Indienststellung von Neubauten und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten vor allem auf den Diensten von und nach Asien.

Zur Verbesserung des Service für Kunden haben führende internationale Containerlinienreedereien ihre Kooperationen insbesondere im Fahrtgebiet Asien – Europa verstärkt. So haben die Reedereien MSC und CMA CGM ihre Zusammenarbeit in verschiedenen Fahrtgebieten intensiviert. Die taiwanesischer Containerschiffahrtlinie Evergreen arbeitet im Fahrtgebiet Asien – Europa stärker mit der CKYH Alliance (Cosco, Hanjin, Yang Ming und K Line) zusammen.

Gemeinsam mit fünf Reedereipartnern aus Asien bietet Hapag-Lloyd im Rahmen der G6 Alliance seit März 2012 seinen Kunden schnellere Transitzeiten, eine große Hafenabdeckung in dem Fahrtgebiet sowie eine hohe Abfahrtdichte aus den wichtigsten Häfen in Asien und Europa.

Anteile an der Weltcontainerflottenkapazität 2012



Quelle: Transmodal, Januar 2013

Ab Mai 2013 werden die Partner der G6 Alliance auch im Fahrtgebiet Transpazifik – zwischen Asien und Nordamerika-Ostküste – zusammenarbeiten und gemeinsame Dienste anbieten.

Unsicherheiten für die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich neben der weiter volatilen Entwicklung der Frachtraten vor allem auch aus den in 2012 erneut gestiegenen Transportkosten. Vor allem das in der ersten Jahreshälfte 2012 zu verzeichnende hohe Preisniveau für Bunker und Energie ist eine der wesentlichen Ursachen für den Anstieg der Transportkosten.

Im Berichtsjahr 2012 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis bei 660 USD je Tonne und damit um 55 USD pro Tonne über dem Durchschnittswert des Vorjahres. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2009 hat sich der durchschnittliche Bunkerpreis fast verdreifacht. In den ersten Wochen 2013 hat der Bunkerpreis (MFO Rotterdam) – nach dem vor allem zum Ende des ersten Halbjahres 2012 zu verzeichnenden Preisrückgang – das Niveau von 600 USD/t wieder deutlich überschritten.

Unter anderem zur Kompensation der gestiegenen Transportaufwendungen konnten Reedereien vor allem in der ersten Jahreshälfte 2012 teilweise deutliche Erhöhungen der Frachtraten in den Fahrtgebieten umsetzen.

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

58

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig. In diesem Zusammenhang sind besonders die Einhaltung des ISM-(International Safety Management-)Codes, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes regelt, sowie des ISPS-(International Ship and Port Facility Security-)Codes hervorzuheben. Letzterer schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie zum Beispiel sogenannte „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bzgl. der Ladung des Schiffes festschreiben.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Die wichtigsten nicht finanziellen Leistungsindikatoren sind das Transportvolumen und die Frachtrate. Darüber hinaus hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Leistungsindikatoren für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

Flexible Flotte

Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2012 insgesamt 144 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 zum Bilanzstichtag rd. 670 TTEU. Mit 4.652 TEU lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte von Hapag-Lloyd um 1.929 TEU über der Durchschnittsgröße der Weltcontainerschiffsflotte.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Anzahl der Schiffe	144	149	137	114
davon				
Eigene Schiffe	59	58	59	56
Geleaste Schiffe	7	9	9	9
Gecharterte Schiffe	78	82	69	49
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	670	679	605	478
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.047	1.042	1.025	1.009
Anzahl Dienste	89	84	77	72

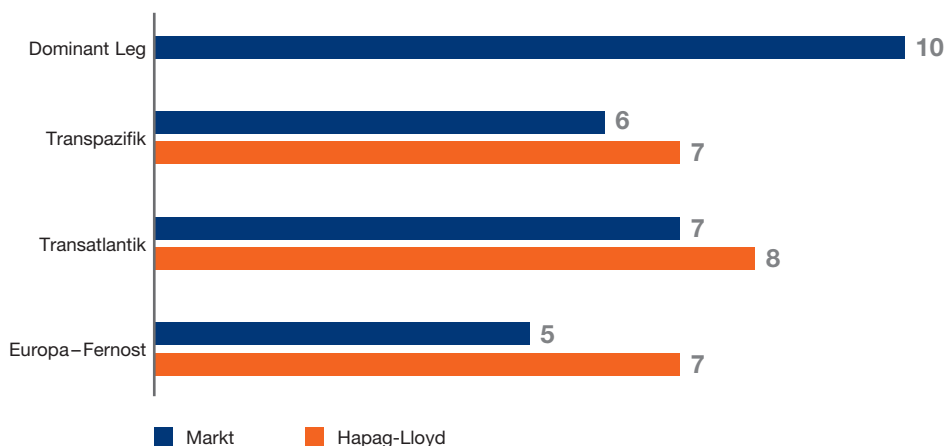
Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 648.082 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von rd. 1.047 Mio. TEU. Der Einsatz von Charterschiffen ermöglicht der Gesellschaft, relativ flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren und somit einerseits Wachstumschancen zu nutzen und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten zu begrenzen. Basierend auf der Gesamtheit der Stellplatzkapazitäten betrug der Anteil der eigenen bzw. geleasten Schiffe zum Jahresende 2012 rd. 53 Prozent (31. Dezember 2011: 45 Prozent).

Nach der „Hamburg Express“ und der „New York Express“ wurde am 15. November 2012 mit der „Basle Express“ das dritte Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst gestellt. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere sieben Schiffe dieser Größenklasse. Die Neubauten ermöglichen nicht nur die Nutzung der mittelfristigen Marktchancen, sondern sichern auch die Erreichung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb. Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche.

Effiziente Transportleistung

In der Containerlinienschifffahrt gibt es strukturell unterschiedlich große Warenströme zu und von einzelnen geografischen Regionen. Diese ergeben sich aus Unterschieden im Ex- und Import von Waren. Die meisten Fahrtgebiete haben daher ein sogenanntes „dominant leg“ mit einer höheren Ladungsmenge und ein „non-dominant leg“ mit einer schwächeren Transportmenge. Die Transportkapazitäten sind auf die Volumina des „dominant leg“ auszulegen. Der Rücktransport von Leercontainern ist wiederum mit Kosten verbunden. Der relevante Leistungsindikator ist hier das Verhältnis beladener Container auf dem „dominant leg“ zu der Anzahl beladener Container auf dem „non-dominant leg“. Ziel ist es, die Anzahl von Leercontainertransporten gering zu halten bzw. das Verhältnis möglichst weit auszugleichen. Darüber hinaus werden Leercontainer in die Regionen mit hoher Nachfrage auf dem kürzesten, schnellsten und kostengünstigsten Weg positioniert. Durch den Einsatz moderner IT- und Netzwerkmanagement-Systeme liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container in den wichtigsten Fahrtgebieten weiterhin über dem Marktdurchschnitt.

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹⁾



¹⁾ Anzahl der vollen Container auf dem „non-dominant leg“ per 10 vollen Containern auf dem „dominant leg“. (Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)
Quelle: IHS Global Insight, Dezember 2012; Hapag-Lloyd FY 2012: Marktdaten gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

Ein weiterer wichtiger Leistungsindikator im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf den Einsatz moderner IT-Systeme stützen. Weitere Ausführungen hierzu im Abschnitt: Equipment Deficit Action Planning auf S. 64.

Entwicklung in den Fahrtgebieten

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

Im Geschäftsjahr 2012 beförderte Hapag-Lloyd weltweit eine Transportmenge von insgesamt 5.255 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 1,1 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Damit entwickelte sich das Ladungsaufkommen weitgehend im Rahmen des Marktwachstums. Die transportierte Menge verteilte sich relativ ausgewogen auf die jeweiligen Fahrtgebiete. Lediglich das Fahrtgebiet Australasien hat einen geringeren Anteil am gesamten Ladungsaufkommen von Hapag-Lloyd als die übrigen Fahrtgebiete. Im Berichtszeitraum konnte die Transportmenge in den Fahrtgebieten Transpazifik, Australasien und Fernost erhöht werden.

Entwicklung Transportmenge in den Fahrtgebieten

TTEU	2012	2011	2010	2009	2008
Atlantik	1.136	1.162	1.137	1.050	1.349
Lateinamerika	1.171	1.176	1.079	915	973
Fernost	1.144	1.133	1.112	1.045	1.264
Transpazifik	1.199	1.143	1.087	976	1.138
Australasien	605	584	532	651	822
Gesamt	5.255	5.198	4.947	4.637	5.546

61

Im Fahrtgebiet Atlantik belief sich die Transportmenge im Geschäftsjahr 2012 auf 1.136 TTEU. Damit lag die Menge an transportierter Ladung um 2,2 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres. Während auf den Verkehren von Europa nach Nordamerika das Transportaufkommen stieg, blieb die transportierte Menge auf den Verkehren der Gegenrichtung unter dem Vorjahresniveau. Im Berichtszeitraum betrug die durchschnittlich erzielte Frachtrate im Fahrtgebiet Atlantik 1.748 USD/TEU nach 1.775 USD/TEU in 2011.

Mit 1.171 TTEU erreichte die Transportmenge auf den Verkehren von und nach Lateinamerika im Geschäftsjahr 2012 nahezu das Niveau des Vorjahres. Ein Zuwachs konnte auf den lateinamerikanischen Importverkehren erzielt werden. Die durchschnittliche Frachtrate im Fahrtgebiet Lateinamerika übertraf mit 1.444 USD/TEU den Vorjahreswert von 1.362 USD/TEU.

Die transportierte Menge im Fahrtgebiet Fernost konnte im Berichtszeitraum trotz des schwachen Verlaufs der Peak Season mit 1.144 TTEU gegenüber dem Vorjahr (1.133 TTEU) um rd. 1,0 Prozent gesteigert werden. Zuwächse bei der transportierten Ladungsmenge konnten bei den innereuropäischen Transporten sowie auf den Verkehren von Europa nach Asien verzeichnet werden. Die durchschnittlich erzielte Frachtrate lag mit 1.343 USD/TEU aufgrund des anhaltenden Preisdruckes um 2,0 Prozent unter dem Vorjahresniveau (1.370 USD/TEU).

Im Geschäftsjahr 2012 betrug das Ladungsaufkommen im Fahrtgebiet Transpazifik 1.199 TTEU (Vorjahr: 1.143 TTEU) und übertraf damit den Vorjahreswert um 4,9 Prozent. Vor allem auf den Diensten von Asien nach Nordamerika stieg das Ladungsaufkommen an. Mit 1.913 USD/TEU verbesserte sich die durchschnittliche Frachtrate um 11,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert von 1.720 USD/TEU.

Im Fahrtgebiet Australasien erreichte Hapag-Lloyd im Berichtszeitraum eine Transportmenge von 605 TTEU. Damit übertrafen die transportierten Mengen auf den ozeanischen und innerasiatischen Diensten das Vorjahresniveau um 3,6 Prozent. Die erzielte durchschnittliche Frachtrate belief sich auf 1.326 USD/TEU und lag damit um rd. 1 Prozent unter dem Vorjahreswert (1.336 USD/TEU).

Entwicklung der Frachtraten nach Fahrtgebieten

USD/TEU	2012	2011	2010	2009	2008
Atlantik	1.748	1.775	1.623	1.433	1.728
Lateinamerika	1.444	1.362	1.375	1.209	1.530
Fernost	1.343	1.370	1.639	1.153	1.647
Transpazifik	1.913	1.720	1.762	1.422	1.720
Australasien	1.326	1.336	1.310	957	1.167
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.581	1.532	1.569	1.257	1.590

Insgesamt belief sich die durchschnittliche Frachtrate im Geschäftsjahr 2012 auf 1.581 USD/TEU und lag damit um 3,2 Prozent über dem Vorjahreswert von 1.532 USD/TEU. Eine hohe Preisqualität der Transportleistung hat für Hapag-Lloyd auch weiterhin Vorrang vor einem reinen Mengenwachstum.

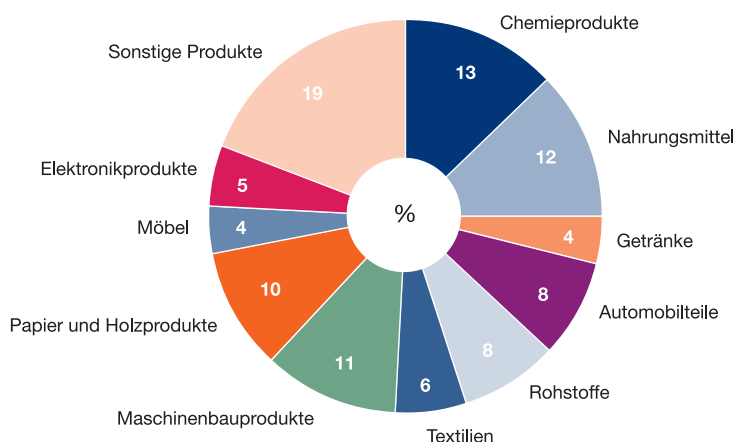
Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein spezielles Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen. Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität.

Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 Prozent des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2012 Transportaufträge für rd. 22.100 Kunden (Vorjahr: rd. 21.600 Kunden) durchgeführt.

Auch die Segmentierung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr wie im Vorjahr einen Anteil von mehr als 20 Prozent.

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2012



63

Somit ist der Einfluss von Konjunkturzyklen einzelner Branchen auf die Entwicklung der Transportmenge relativ gering. Das sorgt – normale Konjunkturverhältnisse vorausgesetzt – für eine kontinuierliche Entwicklung der transportierten Menge. Dies ist zusammen mit einem regional relativ ausgewogenen Transportaufkommen eine wichtige Voraussetzung für das solide Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd.

INNOVATION UND NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement

Die Umweltaspekte der Schifffahrt und die Nachhaltigkeit der erbrachten Dienstleistung sind bereits seit vielen Jahren ein wesentlicher Teil der Unternehmensstrategie bei Hapag-Lloyd. Verantwortungsbewusstes ökologisches Denken und Handeln wird vom Management vorgelebt und bei den Mitarbeitern gefördert. Das Selbstverständnis in Bezug auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Konzerns fest verankert. Bereits 1994 hat Hapag-Lloyd als erste Linienreederei weltweit ein Qualitätsmanagementsystem für alle Aktivitäten entlang

der internationalen Transportkette vom Absender bis zum Empfänger implementiert. Dieses System wurde im Jahre 2003 um eine Zertifizierung nach dem ISO-Umweltstandard 14001 erweitert und wird seitdem als integriertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem geführt. Die entsprechende Zertifizierung wurde in 2012 vom Germanischen Lloyd erneuert und ist bis zum 21. Juni 2015 gültig.

Um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten, finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt. 2012 wurden im Konzern insgesamt 152 (2011: 128) Audits durchgeführt.



Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd, wie zum Beispiel Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, das soziale Engagement und die Qualitätsaspekte, werden in der Abteilung Sustainability Management koordiniert und begleitet. In jeder Region/Area – weltweit – sowie in den Zentralbereichen und auf den Schiffen gibt es insgesamt mehr als 124 (2011: 110) Ansprechpartner für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen.

Aufgrund des steigenden Umweltbewusstseins der Kunden stellt Hapag-Lloyd in Ausschreibungen für Transportaufträge in zunehmendem Umfang Daten für die Auswahl umweltverträglicher Transportdienstleistungen bereit.

IT-Innovationen in der Containerschifffahrt

Die effiziente und reibungslose Durchführung von weltumspannenden Transporten unter Nutzung verschiedener Transportmittel stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie (IT). Nur moderne und vernetzte Systeme ermöglichen entlang der Transportkette einen schnellen Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern an verschiedenen Standorten weltweit. Das selbst entwickelte IT-System wird ständig optimiert.

Equipment Deficit Action Planning

Die optimale Steuerung von Containern hat großen Einfluss auf die Produktivität und damit auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Containerschifffahrtlinie. Dabei gibt es regional wie saisonal große Schwankungen in der Nachfrage nach Containertransportleistungen. Mithilfe moderner Prognose-Algorithmen wird wöchentlich der Bedarf für alle Hapag-Lloyd Lokationen prognostiziert. Auf Basis der systemgestützten Prognose schlägt eine maßgeschneiderte Optimierungs-Engine einen effizienten Einsatz von Leertransporten vor. So werden einerseits Kosten minimiert, andererseits das Serviceangebot für die Kunden weiter verbessert.

Yield Management: Transportbewertung

Der Ergebnisbeitrag eines einzelnen Containertransportes hängt von komplexen Kosten- und Erlösstrukturen ab. Das seit vielen Jahren zur Verfügung stehende Verfahren wurde modernisiert und vereinfacht. Es stellt übersichtlich die zu erwartenden direkten und indirekten Kosten den Erlösen eines Shipments gegenüber. Das Ergebnis dient der Angebotserstellung, der ergebnisorientierten Steuerung der Ladungsmengen, aber auch dem Design neuer Transportservices. In einem weiteren Modul wird die Transportbewertung zur vollständigen Nachkalkulation aller abgewickelten Shipments genutzt und stellt die Ergebnisse im Datawarehouse für geschäftssteuernde Verwendungen zur Verfügung.

Kostenmanagement: Abrechnung von Terminalleistungen

Der stetig wachsende Containerumschlag lässt sowohl für die Containerlinien als auch für die Terminalbetreiber die Abrechnung der Lade- und Löschvorgänge immer komplexer werden. Zwecks Minimierung des manuellen Aufwandes, der Harmonisierung der Kostenstrukturen sowie der Verbesserung der Kosten- und Leistungstransparenz – und damit der Präzision und Schnelligkeit der Abrechnung – wurden das operative System zur Transportabwicklung und das Abrechnungsmodul in SAP vollautomatisch gekoppelt.

65

Transshipment-Planung und -Beauftragung

Hapag-Lloyd verbindet rd. 500 Häfen in über 120 Ländern. Auf dem Weg zu ihrem Bestimmungsort wechseln über 1 Mio. Container pro Jahr das Schiff. Dieser Transshipment genannte Vorgang berücksichtigt die Fahrpläne aller ein- und ausgehenden Schiffe und die Beauftragung von Containertransporten auf Feederschiffen.

Das Projekt „Transshipment und Workorder“ hat die Bearbeitung dieser Umlader deutlich effizienter gemacht. Das Planungs- und Beauftragungsmodul erlaubt die Planungen aller Verbindungen, inklusive eines Vorschlages der frühesten Anschlüsse. Ein umfassendes Monitoring überwacht, ob die Verbindungen eingehalten werden. Im Falle von Terminproblemen werden alle Container in einem Arbeitsschritt auf ein anderes Schiff verplant. Zudem können Kunden im Falle von Fahrplanabweichungen schneller informiert werden.

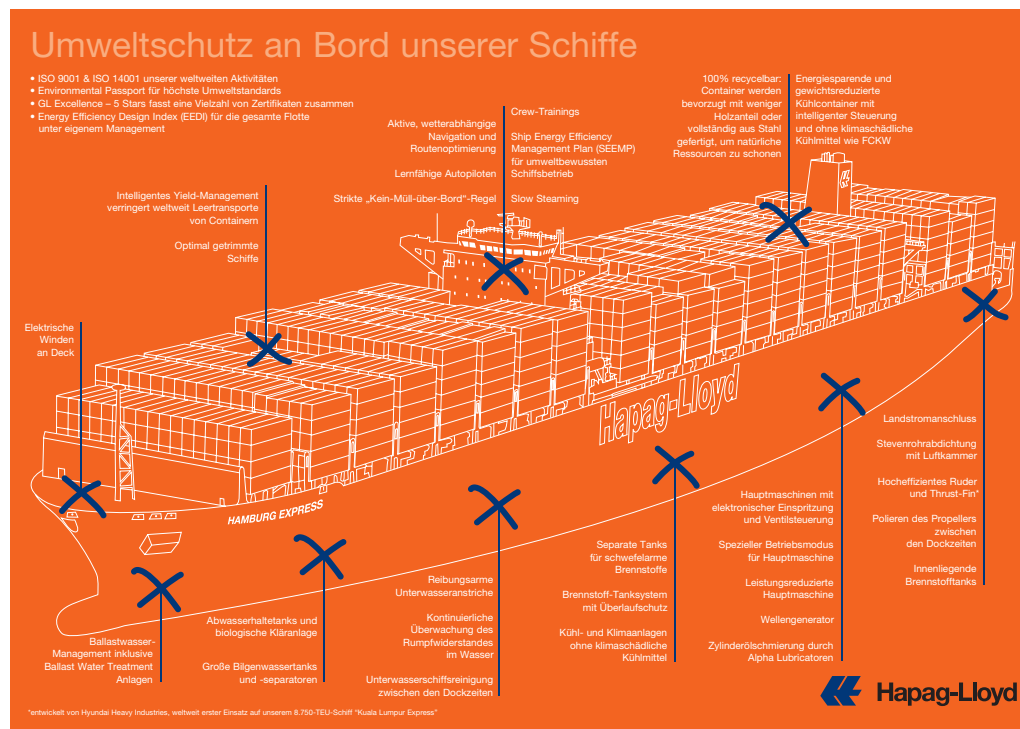
Effizienz und Umweltschutz

Im Rahmen des Qualitäts- und Umweltprogramms werden Ziele definiert, gemessen und analysiert sowie Optimierungsvorschläge ausgearbeitet. Ein zentrales Ziel ist die Erhöhung der Brennstoffeffizienz und damit einhergehend die Reduzierung der CO₂-Emissionen. Hapag-Lloyd hat verschiedene technische und operative Maßnahmen ergriffen, um dieses Ziel zu erreichen. Eine wesentliche Maßnahme zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Emissionen ist das sogenannte Derating. Durch den Ausbau eines von mehreren Turboladern und die Anpassung der Maschinenparameter der mit elektronischer Steuerung versehenen Motoren wird die Leistung der Schiffsmaschinen nachträglich reduziert. Diese Angleichung der Leistung an die langsameren Geschwindigkeiten (Slow Steaming) sorgt für einen wirtschaftlicheren und deutlich umweltfreundlicheren Betrieb der Schiffe.

Hapag-Lloyd hat im Februar 2012 als erste Reederei weltweit die gesamte Flotte unter eigenem Management nach dem neuen Energy Efficiency Design Index (EEDI) der IMO einstufen lassen. Der EEDI wird nach einer festen Formel ermittelt und zeigt die CO₂-Emissionen eines Frachtschiffes in Gramm pro transportierter Tonne und gefahrener Seemeile. Der EEDI wurde von der International Maritime Organization (IMO), dem Schifffahrtsorgan der Vereinten Nationen, entwickelt, um einen weltweit einheitlichen Vergleichsindex (Benchmark) für die Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit von Frachtschiffen (Container, Bulker, Tanker u. a.) zu etablieren. Die unabhängige Zertifizierung wurde vom Germanischen Lloyd durchgeführt und zeigt, dass viele Schiffe der Hapag-Lloyd Flotte einen zwischen rd. 20 und bis zu 27 Prozent niedrigeren EEDI-Wert erreichen als der Durchschnitt der weltweit fahrenden Flotte in der jeweiligen Größenklasse.

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte wird sich durch die Indienststellung von weiteren sieben bestellten Containerschiffen verbessern. 2012 hat Hapag-Lloyd drei von insgesamt zehn Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse in Dienst gestellt.

Die zehn Einheiten der „Hamburg Express“-Klasse werden dank innovativer Technologie an Bord besonders niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte erreichen.



Zu den Neuerungen zählen die innenliegenden Brennstofftanks, sodass bei einer Beschädigung der Außenhülle kein Bunker austreten kann. In der Außenhülle liegen nur noch die Ballastwassertanks.

Zusätzlich werden alle Hapag-Lloyd Neubauten mit hocheffizienten, chemiefreien Ballastwasser-Aufbereitungsanlagen zur Filtration und UV-Behandlung des Ballastwassers ausgestattet. Hapag-Lloyd wendet schon seit vielen Jahren ein strenges Ballastwasser-Management an, damit ökologisch unerwünschte Effekte vermieden werden. So erfolgt der Austausch von Ballastwasser ausschließlich auf hoher See, da die meisten Organismen dort nicht überlebensfähig sind bzw. keine Möglichkeit haben, in fremde Ökosysteme einzuwandern.

Ferner werden alle Neubauten mit Anschlüssen, Leitungen und Schalttafeln für einen Landstromanschluss der Schiffe in den Häfen vorgerüstet. Durch die landseitig gelieferte Energie, auch als „Cold Ironing“ bekannt, können die Hilfsdiesel für die Stromversorgung an Bord abgeschaltet werden. Die Luftqualität in Hafennähe wird durch einen Landanschluss erheblich verbessert. Emissionen und Lärmbelästigung werden reduziert.

Auch Schiffe der bestehenden Flotte werden zum Teil mit Landstromanschlüssen vorgerüstet. Im Dezember 2012 hat Hapag-Lloyd mit dem Anlauf der „Dallas Express“ im Hafen von Oakland/Kalifornien zum ersten Mal ein Schiff seiner Flotte an Landstrom angeschlossen. Von 2014 an ist der Landstromanschluss in Kalifornien Vorschrift für einen bestimmten Anteil aller Schiffsanläufe einer Reederei. Auch andere Häfen der Welt arbeiten an Landstrom-Konzepten.

Hapag-Lloyd hat auch 2012 wieder verschiedene Auszeichnungen für die Qualität der erbrachten Leistung im Containertransport erhalten.

Auszeichnungen 2012

Datum	Bezeichnung	Auszeichnende Organisation
Dezember 2012	2012 Global Ocean Freight Carrier of the Year	Panalpina
Dezember 2012	2012 Global Carrier of the Year	Hellmann Worldwide Logistics
November 2012	2012 Ocean Carrier of the Year	Schenker
November 2012	Deep Sea Shipping Company of the Year	Irish Exporters Association
September 2012	Fair Company – Hapag-Lloyd bietet faire Arbeitsbedingungen für Studenten	Karriere.de
Juli 2012	Nr. 1 beim Best Carrier Award 2012	Kühne + Nagel
Juni 2012	Data Quality Award auf der GT Nexus Cloud Supply Chain Platform	GT Nexus Shipper Council
Mai 2012	Ocean Carrier Award 2011	Alcoa
März 2012	Excellence Award 2011	Eastman Chemical Company
Februar 2012	PPG Excellent Supplier Award 2011	PPG Industries Inc.
Februar 2012	Gold-Award Green Gateway Programms	Port of Seattle

68

Hapag-Lloyd beteiligt sich seit vielen Jahren an freiwilligen Umweltmaßnahmen, die von den Häfen angeboten werden. Durch verschiedene Maßnahmen soll die Umweltbeeinträchtigung durch Schiffe in Häfen reduziert werden. So sieht die Teilnahme an dem Port Facilities and Light Dues Incentive Scheme for Ocean Going Vessels des Hafens Hongkong die freiwillige Nutzung von Low Sulfur Fuel während der Liegezeit vor.

Bereits seit vielen Jahren engagiert sich Hapag-Lloyd in der Clean Cargo Working Group (CCWG), einer Sektion der US-Organisation „Business for Social Responsibility“ (BSR). Zu den Mitgliedern gehören zahlreiche große Linienreedereien sowie global agierende Ablader und Befrachter. In dieser Arbeitsgruppe werden die ökologischen und sozialen Auswirkungen des weltweiten Warenaustausches untersucht und optimiert. Dazu werden Tools erarbeitet, die als Standard für das Messen und Erfassen der Kohlendioxid-Emissionen in der Containerschifffahrt dienen. Die Clean Cargo Working Group kooperiert mit anderen Initiativen der globalen Transport-Wertschöpfungskette, um die Abstimmung mit anderen Transportsegmenten zu unterstützen und voranzutreiben.

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2012 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 6.950 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 6.873 Mitarbeiter). Die Betriebszugehörigkeit beträgt durchschnittlich zehn Jahre. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 77 Beschäftigte. Im Seefahrtsbereich waren zum 31. Dezember 2012 insgesamt 1.339 (2011: 1.303) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 41 Personen auf 5.611 Mitarbeiter.

Zum Ende des Berichtszeitraums veränderte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) von 6.742 Personen (31. Dezember 2011) auf 6.817 Beschäftigte.

Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Seebereich	1.245	1.198	1.179	1.195
Landbereich	5.505	5.465	5.457	5.461
Auszubildende	200	210	236	247
Gesamt	6.950	6.873	6.872	6.919

Internationalität spielt bei Hapag-Lloyd ebenfalls eine bedeutende Rolle. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. Dezember 2012 rd. 77 Prozent außerhalb Deutschlands tätig. So arbeiten bei Hapag-Lloyd Menschen aus 61 Nationen, die in über 45 Ländern im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die jeweiligen interkulturellen Kompetenzen zu erweitern. Diese Philosophie zieht sich durch alle Mitarbeitererebenen bis hin zum Management von Hapag-Lloyd, das zur Hälfte mit internationalen Führungskräften besetzt ist.

69

Personalentwicklung

Hapag-Lloyd hat in 2012 im Zusammenhang mit weltweiten Führungstrainings in Abstimmung mit dem Topmanagement seine Führungsgrundsätze überarbeitet. Diese „Leadership Culture“ dient als Grundlage für alle Personalentwicklungsmaßnahmen und als Anforderungsprofil für aktuelle und zukünftige Führungskräfte. Die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der Mitarbeiter u. a. durch spezielle Managementtrainings bleibt auch im Jahr 2013 eines der wichtigsten Ziele. Im seit 2002 bestehenden Management Career Program (MCP) werden derzeit 48 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich. Zudem werden weltweit weitere 130 Nachwuchskräfte im Anfang 2011 neu gestarteten Talent Development Program (TDP) individuell in ihrer Karriereentwicklung gefördert. Bedarfsgerechte Einzel- und Gruppentrainings werden für alle Mitarbeiter angeboten.

Ein anderer Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Auszubildenden der Hapag-Lloyd werden sehr häufig auch die Mitarbeiter von morgen. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent. Im Jahr 2012 beschäftigte Hapag-Lloyd 106 Auszubildende an Land sowie 94 auf See. Entsprechend betrug die Ausbildungsquote in Deutschland 11,9 Prozent. Regelmäßig waren Auszubildende in den vergangenen Jahren unter den Besten ihres Abschlussjahrgangs in Deutschland zu finden. Über hochwertige Weiterbildungen wurden diese neuen Mitarbeiter entsprechend qualifiziert und konnten sich auch dort durch besondere Leistungen auszeichnen. Darüber hinaus wurde Hapag-Lloyd bereits in 2011 durch die zuständige Stelle für die See-Ausbildung, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt, als exzellenter Ausbildungsbetrieb für herausragende Leistungen in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker ausgezeichnet. Unser Ziel ist es, diesen Qualitätsanspruch zu halten.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
Umsatzerlöse	6.843,7	6.103,2
Sonstige betriebliche Erträge	265,4	119,3
Transportaufwendungen	6.182,3	5.281,2
Personalaufwendungen	359,7	337,7
Abschreibungen	332,0	287,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	267,3	268,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-32,2	47,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	31,9	19,7
Übriges Finanzergebnis	2,8	12,5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	2,5	80,1
Zinsergebnis	-126,9	-107,3
Ertragsteuern	3,9	1,6
Konzernergebnis	-128,3	-28,8
EBITDA	334,5	367,1
EBITDA-Marge (%)	4,9	6,0
EBIT bereinigt	26,2	101,4
EBIT-Marge bereinigt (%)	0,4	1,7
EBIT	2,5	80,1
EBIT-Marge (%)	0,0	1,3

Trotz der weiteren Abschwächung des globalen Wachstums, der andauernden Krise im Euro-Raum und bei den insgesamt auf hohem Niveau verharrenden Bunkerverbrauchspreisen konnte der Hapag-Lloyd Konzern im Geschäftsjahr 2012 seine Umsatzerlöse um 12,1 Prozent auf 6.843,7 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 6.103,2 Mio. EUR) steigern. Dabei wirkten sich die trotz des anhaltend intensiven Wettbewerbs um 3,2 Prozent auf 1.581 USD/TEU gestiegene durchschnittliche Frachtrate (Vorjahresperiode: 1.532 USD/TEU), die Erhöhung der Transportmenge um 1,1 Prozent auf 5.255 TTEU (Vorjahresperiode: 5.198 TTEU) sowie Währungseffekte erlössteigernd aus. Die Ertragslage wurde wie im Vorjahr durch

die erheblichen Wechselkursschwankungen des Euros zum US-Dollar beeinflusst. Im Jahresdurchschnitt notierte der US-Dollar mit 1,29 USD/EUR um rd. 10 Cent stärker als im Vorjahr (1,39 USD/EUR). Wohingegen sich zum Bilanzstichtag die Notierung des US-Dollars mit 1,32 USD/EUR um rd. zwei Prozent gegenüber dem Vorjahresstichtag (1,29 USD/EUR) abschwächte.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.638,7	1.295,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.543,6	3.985,7
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.834,9	1.562,5
Charter-, Leasing- und Containermieten	718,8	640,3
Containertransportkosten	1.826,0	1.625,4
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	163,9	157,5
Transportaufwendungen	6.182,3	5.281,2

Die Transportaufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr (5.281,2 Mio. EUR) um 901,1 Mio. EUR auf 6.182,3 Mio. EUR gestiegen. Dies entspricht einer Steigerung um rd. 17 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war im Wesentlichen der Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um rd. 27 Prozent. Diese werden maßgeblich durch den Bunkerpreis beeinflusst. Nach einem deutlichen Rückgang der Bunkerpreise zum Ende des ersten Halbjahres stieg der Preis im weiteren Jahresverlauf wieder deutlich an und verblieb bis zum Jahresende auf einem relativ hohen Niveau. Im Geschäftsjahr 2012 lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 660 USD je Tonne um 55 USD erneut über dem Wert des Vorjahres (605 USD je Tonne). Außer den höheren Bunkerpreisen wirkte insbesondere auch die Stärke des US-Dollars aufwandssteigernd. Ursächlich für den Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen waren zudem gestiegene Energiepreise und inflationsbedingte Kostensteigerungen.

Aufgrund des durch den hohen Wettbewerbsdruck geprägten Marktumfeldes konnten die höheren Energiekosten nur bedingt über die Frachtraten an die Kunden weiterbelastet werden, sodass die Rotertragsmarge (Verhältnis Rotertrag zum Umsatz) im Vergleich zum Vorjahr auf 9,7 Prozent (Vorjahresperiode: 13,5 Prozent) gesunken ist.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 265,4 Mio. EUR deutlich über dem Wert der vergleichbaren Vorjahresperiode mit 119,3 Mio. EUR. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Erträgen in Höhe von 132,9 Mio. EUR aus Operating-Sale-and-Leaseback-Transaktionen von Containern sowie dem Verkauf von Chassis in Höhe von 35,7 Mio. EUR.

Die unterjährige Volatilität des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Verlauf des Jahres zu zeitraumbezogenen Kursgewinnen und Kursverlusten, die sich in den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechsellkursbedingten Erträge und Aufwendungen in 2012 zu einer Ergebnisbelastung von 27,8 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 10,9 Mio. EUR).

Bei einer im Durchschnitt um 1,1 Prozent gestiegenen Anzahl der Mitarbeiter im Konzern stieg der Personalaufwand um 6,5 Prozent auf 359,7 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 337,7 Mio. EUR). Die Personalaufwandsquote konnte leicht reduziert werden.

Entwicklung Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
Personalaufwendungen	359,7	337,7
Umsatzerlöse	6.843,7	6.103,2
Personalaufwandsquote	5,3 %	5,5 %

Die Abschreibungen betrugen im Berichtszeitraum 332,0 Mio. EUR und lagen damit um 45,0 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 287,0 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Schiffsneuzugänge.

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis der nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen sowie dem übrigen Finanzergebnis zusammen. Das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung erhöhte sich um 12,2 Mio. EUR. Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 2,8 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen in Höhe von 2,8 Mio. EUR. Im Vorjahr war im übrigen Finanzergebnis zudem ein Nachlass aus der vorzeitigen Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens enthalten.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag aufgrund der hohen Bunker- und Energiepreise sowie gestiegener übriger Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2012 bei 2,5 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 80,1 Mio. EUR). Unter Hinzurechnung der Abschreibungen ergab sich für die Berichtsperiode ein EBITDA von 334,5 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 367,1 Mio. EUR).

Die EBIT-Marge blieb trotz des anhaltend starken Wettbewerbsdrucks, der hohen Energiekosten und des volatilen USD/EUR-Kursverhältnisses aufgrund der konsequenten Fortführung des Kosteneinsparungsprogramms positiv. Die EBITDA-Marge lag mit rd. fünf Prozent um einen Prozentpunkt unter dem Wert des Vorjahres (sechs Prozent).

EBIT-Marge

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
Umsatz	6.843,7	6.103,2
EBIT	2,5	80,1
EBIT bereinigt	26,2	101,4
EBITDA	334,5	367,1
EBIT-Marge	0,0 %	1,3 %
EBIT-Marge bereinigt	0,4 %	1,7 %
EBITDA-Marge	4,9 %	6,0 %

Das für die interne Steuerung maßgebende um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (bereinigtes EBIT) betrug 26,2 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 101,4 Mio. EUR). Erträge aus Container- und Chassisverkäufen 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 günstigen Marktbedingungen auf dem Containererweitmarkt wurden im Geschäftsjahr 2012 Sale-and-Leaseback-Transaktionen durchgeführt. Grundsätzlich handelt es sich bei Containerverkäufen um eine typische und regelmäßige operative Tätigkeit bei Linienreedereien.

Insgesamt ergab sich für das Geschäftsjahr 2012 ein negatives Zinsergebnis in Höhe von 126,9 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –107,3 Mio. EUR). Die Reduzierung des Zinsergebnisses im Vergleich zur Vorjahresperiode ist insbesondere auf die Neuabschlüsse von Finanzierungsverträgen aufgrund getätigter Investitionen in Schiffe und Container zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2012 betrug das Konzernergebnis –128,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –28,8 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS**Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements**

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns hat zum Ziel, die permanente Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes im Konzern jederzeit sicherzustellen.

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von vorrangiger Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement liegt deshalb darin, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Das Finanzmanagement wird im Rahmen der maßgeblichen Gesetze und der internen Grundsätze und Regeln ausgeübt.

Der Hapag-Lloyd Holding Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreissrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind der Euro, der Kanadische Dollar, Britische Pfund, Schweizer Franken, Hongkong-Dollar, Singapur-Dollar, Japanische Yen sowie Chinesischer Renminbi von Bedeutung.

Zur Absicherung von Wechselkursrisiken werden derivative Sicherungsgeschäfte für den Euro abgeschlossen. Bunkerpreisänderungen werden, sofern dies möglich ist, über entsprechende Zuschläge an Kunden weitergegeben. Darüber hinaus werden zur Begrenzung von Schwankungen aus Rohstoffpreisänderungen Sicherungsinstrumente eingesetzt. Gegebenenfalls werden bis zu 80 Prozent des geplanten jährlichen Treibstoffbedarfs gegen Preissteigerungen abgesichert. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen des Zinsmanagements zentral gesteuert.

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des Konzernlageberichts und der Abschnitt Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2012	31.12.2011
Standard & Poor's	B+/negativ	BB-/negativ
Moody's	B2/negativ	B1/negativ

Das im Geschäftsjahr 2012 weiterhin schwierige wirtschaftliche Umfeld, insbesondere im Bereich der weltweiten Containerschifffahrt, führte trotz einer unverändert starken Kapitalstruktur und Liquiditätssituation dazu, dass die internationale Ratingagentur Standard & Poor's in ihrem Ratingupdate vom 28. September 2012 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd von BB– auf B+ senkte. Der Ausblick – „Negative“ – blieb unverändert. Die Ratingagentur Moody's hat am 31. Oktober 2012 ihr Rating von B1/„Negative Outlook“ auf B2/„Negative Outlook“ angepasst.

Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Der Finanzierungsmix zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aufzuweisen sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren. Auch im Geschäftsjahr 2012 standen wieder Schiffs- und Containerfinanzierungen im Vordergrund.

Finanzierungsaktivitäten

In 2012 wurden bereits bestehende Operating-Lease-Verträge seitens Hapag-Lloyd abgeändert. So wurden zwei Schiffe und ein Containerportfolio aus bestehenden Leasingverträgen direkt erworben. Für weitere sieben Schiffe ist Hapag-Lloyd die Verpflichtung eingegangen, die Schiffe am Ende der Vertragslaufzeit zu erwerben. Diese Verträge waren infolgedessen als Finance Lease neu zu klassifizieren. Die vorgenommenen Änderungen der Operating-Lease-Verträge resultierten in einem Anstieg der Finanzschulden, denen ein Rückgang der sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus künftigen Mietleasingzahlungen gegenübersteht. Daneben wurden bilaterale Schiffsfinanzierungen im Geschäftsjahr zur Optimierung der Finanzstruktur in eine neue Flottenfinanzierung überführt sowie die Finanzierung eines bestehenden Containerportfolios mit einer japanischen Investorengruppe abgeschlossen.

75

Zur Finanzierung von Containerinvestitionen wurden Kreditrahmenverträge bis maximal 165,0 Mio. USD (125,1 Mio. EUR) abgeschlossen. Hiervon wurden im Geschäftsjahr bereits 107,0 Mio. USD (84,4 Mio. EUR) in Anspruch genommen. Der verbleibende Kreditrahmen in Höhe von 58,0 Mio. USD steht für weitere Containerinvestitionen zur Verfügung.

Weiterhin gelangten im Geschäftsjahr die Darlehen zur Finanzierung der bestellten Schiffsneubauten mit der Ablieferung der ersten drei Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU anteilig zur Auszahlung.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität des Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2012 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Nettoverschuldung

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	560,8	672,5
Finanzschulden	2.371,9	1.896,5
Nettoverschuldung	1.811,1	1.224,0
EBITDA	334,5	367,1
Verschuldungsgrad (%)	58,2	35,7
Frei verfügbare Kreditlinien	72,1	73,4
Eigenkapitalquote (%)	45,5	51,8

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahr von 1.224 Mio. EUR auf 1.811,1 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Änderung bestehender Operating-Lease-Verträge, die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals sowie die Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung von Schiffs- und Containerinvestitionen.

76

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln, bilaterale und syndizierte Kreditlinien jederzeit gewährleistet.

Kapitalflussrechnung und Investitionen**Zusammengefasste Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
EBITDA	334,5	367,1
Working-Capital-Veränderungen	-18,8	-96,4
Übrige Effekte	-183,1	-26,9
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	132,6	243,8
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-272,6	-194,8
Free-Cash-Flow	-140,0	49,0
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	39,7	-130,3
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-100,3	-81,3

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Ausgehend von einem EBITDA von 334,5 Mio. EUR erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern einen operativen Cash-Flow von 132,6 Mio. EUR (Vorjahr: 243,8 Mio. EUR).

Der Working-Capital-Bedarf führte im Geschäftsjahr 2012 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 18,8 Mio. EUR. Der Saldo aus zahlungsunwirksamen Erträgen und Aufwendungen sowie Umklassifizierungen in die Cash-Flows aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit führte zu einer Reduzierung der operativen Zahlungsströme in Höhe von 183,1 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Einzahlungen aus den im Geschäftsjahr vorgenommenen Operating-Sale-and-Leaseback-Transaktionen von Containern, die in den Cash-Flow aus Investitionstätigkeit umgegliedert wurden.

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich auf insgesamt 272,6 Mio. EUR. Hierin enthalten sind Investitionen in Höhe von 790,8 Mio. EUR. Sie umfassen im Wesentlichen zahlungswirksame Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von 527,0 Mio. EUR. Weiterhin wurden zahlungsunwirksame Investitionen durch die Änderung von sieben Operating-Lease-Verträgen in Finance-Lease-Verträge getätigt. Der Mittelzufluss aus Anlagenabgängen betrug 236,0 Mio. EUR und resultierte im Wesentlichen aus den getätigten Sale-and-Leaseback-Transaktionen sowie dem Verkauf von Chassis.

77

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im Geschäftsjahr 2012 insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 39,7 Mio. EUR (Vorjahr: 130,3 Mio. EUR Mittelabfluss). Den Mittelzuflüssen in Höhe von 783,3 Mio. EUR standen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 606,7 Mio. EUR sowie die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals und darin enthaltener Zinsen in Höhe von insgesamt 136,9 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung. Neben den Regeltilgungen wurden im Geschäftsjahr Sondertilgungen in Höhe von 239,9 Mio. EUR im Rahmen einer Umstrukturierung der Flottenfinanzierung geleistet, denen ein Mittelzufluss aus der Flottenfinanzierung in Höhe von 224,7 Mio. EUR gegenüberstand.

Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
Bestand am Anfang der Periode	672,5	751,8
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen	0,0	0,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	-11,4	1,9
Zahlungswirksame Veränderungen	-100,3	-81,3
Bestand am Ende der Periode	560,8	672,5

Die Zahlungsmittel verminderten sich im Geschäftsjahr 2012 um insgesamt 111,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 560,8 Mio. EUR (Vorjahr: 672,5 Mio. EUR) ausgewiesen wird. 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 (72,1 Mio. EUR) unverändert fort.

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernanhang enthalten.

Investitionen

Das Investitionsvolumen umfasste im Jahr 2012 790,8 Mio. EUR (Vorjahr: 261,9 Mio. EUR) und betraf insbesondere den Kauf von fünf Seeschiffen, die Änderung bestehender langfristiger Operating-Lease-Verträge in Finance-Lease-Verträge für sieben Schiffe, Anzahlungen für im Bau befindliche Schiffe sowie Investitionen in Container.

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt Vermögenslage des Lageberichts dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang.

Die beschriebenen Veränderungen der Finanzlage spiegeln sich entsprechend in der Bilanz zum 31. Dezember 2012 wider.

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd Vermögenswerte ein, die nicht im wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen gemietet werden. Aus diesen Verträgen bestehen zukünftige Zahlungsverpflichtungen für die entsprechenden Miet- und Charterraten. Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträgen sowie die Struktur der Restlaufzeiten der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „Leasing“ im Konzernanhang. Durch die Änderung von bestimmten Leasingverträgen konnten die finanziellen Verpflichtungen im Geschäftsjahr deutlich reduziert werden.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.502,2	5.170,9
davon Anlagevermögen	5.428,9	5.067,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.349,1	1.442,9
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	560,8	672,5
Bilanzsumme	6.851,3	6.613,8
Passiva		
Eigenkapital	3.114,0	3.424,4
Fremdkapital	3.737,3	3.189,4
davon langfristige Schulden	2.301,2	1.911,5
davon kurzfristige Schulden	1.436,1	1.277,9
davon Finanzschulden	2.371,9	1.896,5
davon langfristige Finanzschulden	2.048,9	1.689,3
davon kurzfristige Finanzschulden	323,0	207,2
Bilanzsumme	6.851,3	6.613,8
Anlagendeckungsgrad I (in %)	57,4	67,6
Anlagendeckungsgrad II (in %)	99,7	105,3
Liquiditätsgrad I (in %)	39,1	52,6
Nettoverschuldung	1.811,1	1.224,0
Eigenkapitalquote (in %)	45,5	51,8

Die Bilanzsumme des Konzerns betrug zum Ende des Geschäftsjahres 6.851,3 Mio. EUR und lag damit um 237,5 Mio. EUR über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 331,3 Mio. EUR, während sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 93,8 Mio. EUR verminderten. Die Kursentwicklung des US-Dollars, der zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2012 mit 1,32 USD/EUR um rd. zwei Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert (1,29 USD/EUR) notierte, hatte ebenfalls Auswirkungen auf einzelne Bilanzposten.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte stiegen die Buchwerte des Anlagevermögens im Wesentlichen durch getätigte Investitionen in Höhe von 790,8 Mio. EUR. Die wesentlichen Investitionen betreffen einerseits den Kauf von zwei bisher geleasten Schiffen sowie die Änderung bestehender langfristiger Operating-Lease-Verträge in Finance-Lease-Verträge für sieben Schiffe und andererseits den Zugang von neuen Containern und von drei Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU. Gegenläufig wirkten sich in der Berichtsperiode der Verkauf von zwei Schiffen mit Buchwerten von 6,9 Mio. EUR, der Verkauf von Containern, Chassis und Gensets mit Buchwerten von 24,4 Mio. EUR, planmäßige Abschreibungen in Höhe von 330,3 Mio. EUR sowie Wechselkurseffekte von 79,0 Mio. EUR aus.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Marktwerte kurzfristiger Finanzderivate aus Bunkerpreis- und Devisensicherungen. Gegenläufig wirkte sich die Entwicklung des Vorratsvermögens auf die kurzfristigen Vermögenswerte aus. Ein zum Stichtag im Vergleich zum Vorjahresstichtag niedrigerer Bestand an Brennstoff verbunden mit zum Stichtag gesunkenen Marktpreisen für Bunker führten zu einem Rückgang der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 30,4 Mio. EUR auf 178,3 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse für getätigte Investitionen in Schiffe und Container um 111,7 Mio. EUR auf 560,8 Mio. EUR (Vorjahr: 672,5 Mio. EUR).

Auf der Passivseite verringerte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2011 insgesamt um 310,4 Mio. EUR und betrug 3.114,0 Mio. EUR. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf das Konzernergebnis, die Teilrückführung des Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 100,0 Mio. EUR sowie den Saldo aus den direkt im Eigenkapital erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 52,3 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die im Vergleich zum Vorjahr steigende Rücklage für Cash-Flow Hedges aus. Am 12. April 2012 wurden im Rahmen einer Kapitalerhöhung 249,2 Mio. EUR aus dem Hybrid-II-Kapital in das gezeichnete Kapital bzw. die Kapitalrücklagen überführt. Hierdurch entfallen künftige Ausschüttungsverpflichtungen aus dem Hybridkapital. Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2012 rd. 46 Prozent (31. Dezember 2011: rd. 52 Prozent).

Der Anstieg der lang- und kurzfristigen Schulden resultierte vor allem aus der Erhöhung der Finanzschulden gegenüber dem Jahresende 2011. Den Tilgungen und Sondertilgungen von Finanzschulden standen Mittelaufnahmen von ungefähr gleicher Höhe gegenüber. Der zum Stichtag im Vergleich zum Vorjahr etwas schwächere US-Dollar wirkte sich leicht verringern auf die Finanzschulden aus. Ein weiterer Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten resultierte aus der vorwiegend zinsbedingten Erhöhung der Pensionsrückstellungen.

Innerhalb der kurzfristigen Schulden wirkte sich hier insbesondere der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2012 1.811,1 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 Konzernanhang.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Aufgrund der geringer als erwarteten Nachfrage nach Containertransportleistungen sowie den Belastungen der hohen Bunkerverbrauchspreise lag das Ergebnis für das Geschäftsjahr 2012 unter den Erwartungen. Der Vorstand beurteilt die wirtschaftliche Lage der Hapag-Lloyd AG zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichtes positiv. Die Hapag-Lloyd AG ist mit ihrem Finanzprofil und Leistungsportfolio gut im Markt aufgestellt. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2013 liegt im Rahmen der Erwartungen.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Risikopolitik und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen sollen dazu beitragen, den Wert des Unternehmens stetig und nachhaltig zu steigern, die mittelfristigen finanziellen Ziele zu erreichen und den Fortbestand des Unternehmens langfristig zu sichern.

Strategische Ausrichtung auf Chancen

Das Erkennen und Nutzen von Chancen ist bei Hapag-Lloyd integraler Bestandteil der strategischen Unternehmensführung. Grundlage für die Identifikation von Chancen ist die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für die Gesellschaft relevanten Märkten sowie von gesamt- und branchenwirtschaftlichen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden Maßnahmen in die Wege geleitet, die auf ein langfristig profitables Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen.

82

RISIKOMANAGEMENT

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken jeglicher Art frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und durch entsprechende Maßnahmen zu begrenzen. Durch konzernweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Entwicklung der Geschäfte und die damit verbundenen Risiken regelmäßig erfasst, bewertet und in ihren Auswirkungen auf den Konzern überwacht. Dem Vorstand und dem operativen Management stehen für das Risikomanagement mehrstufige integrierte Berichtssysteme zur Verfügung. So analysiert und meldet das Planungs- und Controllingsystem monatlich Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung und identifiziert somit zeitnah Risiken, die den operativen Erfolg des Unternehmens gefährden könnten. Die aktive Überwachung und Begleitung der operativen Risiken ist ein entscheidender Erfolgsfaktor des Risikomanagementsystems („RMS“).

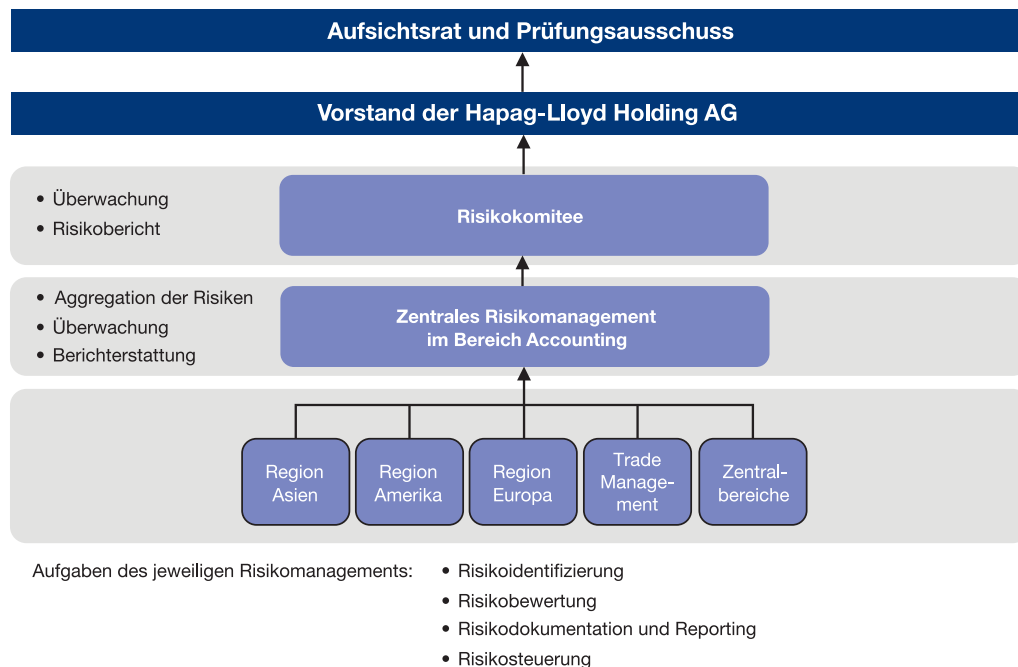
Das Risikomanagementsystem ist entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns dezentral aufgebaut. Neben der Berichterstattung über operative Risiken sind besondere eigenständig organisierte Berichtssysteme zur Früherkennung existenzgefährdender Risiken eingerichtet. Die Erfassung dieser Risiken erfolgt organisatorisch getrennt vom operativen Risikomanagement. Risiken sind hierzu in den Fachbereichen und Regionen zu identifizieren, zu dokumentieren, zu bewerten und zu überwachen sowie an das zentrale Risikomanagement quartalsweise – in dringenden Fällen auch außerplanmäßig – zu melden. Das zentrale Risikomanagement überwacht die Risiken der gesamten Organisation, fasst diese in einer Gesamtbetrachtung zusammen und berichtet regelmäßig oder außerplanmäßig an das Risikokomitee sowie den Vorstand des Konzerns.

Das Risikomanagement wird durch die Konzernrevision überwacht. Dazu erfolgen regelmäßige Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten.

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2012 der Hapag-Lloyd AG wurde die grundsätzliche Eignung des Risikofrüherkennungssystems, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen, durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft.

Die im Rahmen der Risikosteuerung zu treffenden Maßnahmen werden in den operativen Einheiten vollzogen und durch operative Systeme unterstützend abgebildet. Gleichwohl erfolgt eine Rückkopplung zwischen der Risikofrüherkennung (KonTraG) und dem operativen Risikomanagement.

Risikomanagement der Hapag-Lloyd Holding AG



Die Methoden und Systeme des Risikomanagements wie auch das zeitliche Ausmaß der Kontrollen sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden ständig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen Umfeldbedingungen angepasst. Als Teil des Risikomanagements werden Risiken so weit wie möglich abgesichert. Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus den täglichen Geschäften wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. In der Gesellschaft bestehen unter anderem branchenübliche, auf die Belange der Hapag-Lloyd Holding AG zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB

Konzeption und Zielsetzung

Die Hapag-Lloyd Holding AG hat ein Internes Kontrollsystem („IKS“) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Internal Control – Integrated Framework“ definiert. Dieses wurde in 2010 im Rahmen eines Projektes dokumentiert und durch einen Nachweisprozess abgesichert. Zur Stärkung der kontinuierlichen Weiterentwicklung des IKS wurde in 2012 eine zentrale IKS-Koordination eingeführt sowie eine verbesserte technische Plattform für die Durchführung der weltweiten Prozessüberwachung entwickelt. Dieses IKS umfasst auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

84

Primäres Ziel des rechnungslegungsbezogenen IKS ist es, das Risiko wesentlicher Fehlausagen in der Rechnungslegung zu vermeiden, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften zu gewährleisten. Die dazu eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Organisation und wesentliche Prozesse in der Konzernrechnungslegung sowie der Konsolidierung

Die Hapag-Lloyd Holding AG erstellt den Konzernabschluss nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften des IASB (IFRS), wie sie im Rahmen der Anerkennung durch die Europäische Kommission in nationales Recht umgesetzt wurden. Dabei findet eine Richtlinie für die Bilanzierung konzernweit Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelvorschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft. Des Weiteren gilt ein einheitlicher Kontenrahmen für den Konzern.

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung und die interne und externe Konzernberichterstattung ist der Bereich Accounting.

Zur Erstellung des Konzernabschlusses werden Informationen anderer Fachbereiche angefordert und verarbeitet. Hierzu zählen beispielsweise Informationen aus dem Bereich Treasury für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen und Finanzderivaten sowie aus dem Bereich Controlling für die Konzernplanung im Rahmen des durchgeführten Wertminderungstests.

Einzelne Bilanzierungssachverhalte werden durch externe Experten und Gutachter, wie zum Beispiel Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, berechnet und überprüft.

Der Konzern-Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den Bereich Accounting überwacht.

Die Bilanzierung wird konzernweit durch das IT-System SAP unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermitteln die Tochtergesellschaften die Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP ECCS zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden insbesondere die notwendigen Konsolidierungsschritte vom Bereich Accounting durchgeführt.

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

Die Überwachung der Einhaltung der Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften erfolgt durch prozessintegrierte und prozessunabhängig eingerichtete Kontrollen. Die Kontrollen haben sowohl präventiven als auch nachgelagerten Charakter.

85

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip – mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung – implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich existieren systemseitig eingerichtete Kontrollen, beispielsweise ist der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern möglich. Außerdem werden z.B. Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für sensible Bereiche überprüft.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd Holding AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. In 2012 erfolgte ein unabhängiges Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Institutes für Interne Revision (DIIR). Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen. Zusätzlich erfolgt eine unabhängige Prüfung der im Rahmen des risikoorientierten Prüfungsansatzes wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Teile des IKS durch den Jahresabschlussprüfer.

IKS-Nachweisprozess

Die Hapag-Lloyd Holding AG hat die Prüfung der Wirksamkeit des IKS in einem Regelprozess („IKS-Nachweisprozess“) organisiert, der 2010 eingeführt wurde und seitdem fortlaufend durchgeführt und aktualisiert wird.

Die Ergebnisse des Wirksamkeitsnachweises werden jährlich in einem Bericht zusammengefasst. Der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd Holding AG wird durch den Vorstand

über die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems informiert. Bei wesentlichen Änderungen, Feststellungen oder Schwächen erfolgt eine Zwischenberichterstattung an den Prüfungsausschuss durch den Vorstand.

CHANCEN

Hapag-Lloyd ist als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien verschiedensten Entwicklungen auf den nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf Basis der in diesem Bericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale. Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist der Konzern bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten.

86

Die kontinuierliche Identifizierung von Chancenpotenzialen ist wesentlicher Bestandteil der Strategie, die im Kapitel „Konzern-Ziele und -Strategie“ beschrieben wird.

Wesentliche Chancenpotenziale ergeben sich aus folgenden Entwicklungen:

Chancen aus gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Entwicklungen

Die aktuellen Konjunkturprognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) und die Einschätzungen von IHS Global Insight gehen davon aus, dass das weltweite Containertransportvolumen in 2013 in etwa gleichgerichtet mit dem Welthandel ansteigen dürfte. Dieses prognostizierte Mengenwachstum der Branche eröffnet Hapag-Lloyd die Chance, an dieser Marktentwicklung zu partizipieren.

Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten

Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich sowohl Chancen als auch Risiken ergeben. Zur Beschreibung der Risiken verweisen wir auf das Unterkapitel „Risiken“. Chancen ergeben sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden:

- Sinken die Kosten für Schiffsneubauten, besteht wegen der langen Vorlaufzeit zwischen Bestellung und Kiellegung die Chance, durch nachträgliche Aufstockung des Auftragsvolumens oder Wandlung und Ergänzung des Auftrages Kostenvorteile zu realisieren.
- Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen.
- Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der weiteren Entwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Erlösvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken.

Chancen aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance

Die Mitgliedschaften in der Grand Alliance und der G6 Alliance versetzen Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassenderes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit einer hohen Abfahrtsdichte anzubieten, das mit der eigenen Flotte allein nicht darstellbar wäre. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden.

Die G6 Alliance wurde von Hapag-Lloyd zusammen mit fünf weltweit führenden Linienreedereien aus der Grand Alliance und der New World Alliance für den Fernost-Europa-Verkehr gegründet. Seit März 2012 betreibt diese Allianz bis zu sechs Dienste zwischen Asien und Europa sowie zwei Dienste zwischen Asien und dem Mittelmeer. Dadurch haben die Partner der G6 Alliance ihr Serviceangebot gegenüber Kunden deutlich erweitert und verbessert. Ab Mai 2013 werden die Partner der G6 Alliance ihr gemeinsames Serviceangebot in dem Fahrtgebiet Transpazifik – zwischen Asien und Nordamerika-Ostküste – erweitern. Hierdurch könnten sich für Hapag-Lloyd zusätzliche Wachstumschancen und Effizienzsteigerungsmöglichkeiten ergeben.

87

Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz

Hapag-Lloyd begreift den Trend zur Nachhaltigkeit – insbesondere Umweltschutz und Energieeffizienz – als Chance. Dieser Trend eröffnet Hapag-Lloyd die Möglichkeit, durch Maßnahmen zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Optimierung des Schiffsbetriebes sowohl Kostenvorteile zu erzielen als auch CO₂-Emissionen zu senken. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel „Innovation und Nachhaltigkeit“ verwiesen.

Darüber hinaus stehen den verschiedenen – insbesondere finanzwirtschaftlichen – Risiken, die im folgenden Abschnitt unter der Darstellung der Einzelrisiken beschrieben sind, bei einer positiven Entwicklung entsprechende Chancen gegenüber, die an dieser Stelle im Chancenbericht nicht gesondert erwähnt werden.

RISIKEN

STRATEGISCHE RISIKEN

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung einzelner Regionen. Die anhaltenden realwirtschaftlichen Auswirkungen der Schuldenkrise in Europa und das weiterhin relativ verhaltene Wirtschaftswachstum in den USA haben die Risiken für die Weltwirtschaft

im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Zudem hat die konjunkturelle Entwicklung in China, der weltweit zweitgrößten Volkswirtschaft, in 2012 an Dynamik verloren. Mit einem Wirtschaftswachstum von 7,8 Prozent in 2012 verzeichnete China das schwächste Wachstum seit 1999. Eine deutliche Eintrübung der globalen konjunkturellen Entwicklung in 2013 kann somit nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dies könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschifffahrt führen.

Risiken durch intensiven Wettbewerb

Die weltweite Containerschifffahrt ist durch einen intensiven Wettbewerb der Reedereien untereinander gekennzeichnet. Einige der Wettbewerber sind hinsichtlich Geschäftsvolumen, Flottengröße, Transportaufkommen und Kapazitäten größer als Hapag-Lloyd. Andere verfügen über eine bessere Kapitalausstattung. Diese Wettbewerber könnten daher besser im Markt positioniert sein, um Skalenvorteile zu realisieren und in höher entwickelte Technologien zu investieren. Daher könnten diese Wettbewerber in der Lage sein, einen kostengünstigeren Service und niedrigere Frachtraten anzubieten. Dies könnte zulasten des Marktanteils von Hapag-Lloyd gehen.

In der Regel schließt Hapag-Lloyd mit seinen Kunden keine langfristigen Verträge oder Exklusivverträge ab. Viele der Ablader unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des Marktes könnten die Kunden ganz oder teilweise Dienste anderer Reedereien in Anspruch nehmen. In der weltweiten Containerschifffahrt bestehen keine Einschränkungen für Wettbewerber, die ihren Service auf andere Fahrtgebiete oder Routen ausweiten wollen. Jeder der Wettbewerber könnte daher auf den Routen, auf denen Hapag-Lloyd einen Liniendienst unterhält, einen vergleichbaren Service anbieten und versuchen, die Frachtraten des Konzerns zu unterbieten. Angesichts der aktuell niedrigen Charraten für Schiffe könnten darüber hinaus neue Wettbewerber hinzukommen, die einen Liniendienst zu besonders niedrigen Frachtraten bereitstellen.

Die Containerschifffahrt hat in den vergangenen Jahren eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Sollte eine weitere Runde von Rationalisierungsmaßnahmen folgen, könnten einzelne Reedereien höhere Skalenvorteile und eine größere Finanzkraft erzielen, sodass diese Wettbewerber einen stärkeren Preiswettbewerb und eine höhere Volatilität der Märkte besser verkraften könnten als Hapag-Lloyd.

Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen

Aufgrund des schwächer als erwarteten Wachstums des Welthandels sowie der Verschiebung von Import- und Exportwarenströmen im vergangenen Jahr betrug die Zunahme der globalen Containertransportleistung nach Berechnungen von IHS Global Insight (Dezember 2012) in 2012 nur 1,9 Prozent (2011: 7,0 Prozent) und lag damit erheblich unter dem noch zur Jahresmitte 2012 prognostizierten Zuwachs von 4,2 Prozent.

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen.

OPERATIVE RISIKEN

Rohstoffpreisrisiken

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Im Geschäftsjahr 2012 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 23,9 Prozent der Umsatzerlöse. Der vor allem in der ersten Jahreshälfte 2012 zu verzeichnende weitere Preisanstieg für Bunker war im Geschäftsjahr 2012 einer der wesentlichen Ursachen für den Anstieg der Transportkosten. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Hierzu zählen u. a. der globale Terrorismus sowie politische Instabilitäten oder Spannungen im Mittleren Osten. Langfristig wird der Preis durch die weltweite Nachfrage bestimmt und durch die Entwicklung in aufstrebenden Schwellenländern wie zum Beispiel in China und Indien.

Zur Begrenzung der Auswirkung hoher Bunkerpreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Großteil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften von bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf die Ziffer 27 des Anhangs zum Konzernabschluss. Per Februar 2013 waren insgesamt 52 Prozent der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2013 gesichert.

Weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos aus steigenden Bunkerpreisen ist die Reduzierung des Verbrauches von Bunker durch Maßnahmen wie zum Beispiel Slow Steaming. Hierbei wird durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit der Containerschiffe eine überproportionale Ersparnis im Brennstoffverbrauch erzielt. Siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel „Innovation und Nachhaltigkeit“.

Risiko aus Schwankungen in den Charrerraten

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes einer Container-Reederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charrerraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe. Es ist nicht auszuschließen, dass die Charrerraten in Zukunft deutlich anziehen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Die Höhe der Charrerraten wird i. d. R. von dem Angebot und der Nachfrage nach SchiffsKapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten in den Fahrtgebieten bestimmt.

90

Diese Zeitverzögerung ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charrerraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charrerraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charrerraten zu einem Rückgang der Erträge führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charrerraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren. Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2012 bei rd. 53 Prozent. Die übrigen 47 Prozent sind gechartert. Neben den 59 eigenen Containerschiffen sind sieben langfristig geleast. 18 Schiffe sind langfristig, 10 mittelfristig und 50 kurzfristig gechartert.

Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen

In den letzten Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschiffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Dies führt in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe. Mit dem weiteren Ausbau der Kapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Dies würde die Einhaltung der Fahrpläne erschweren und könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage des Unternehmens führen. Die Entscheidung über den Ausbau der Häfen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Regierungen und damit außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Hapag-Lloyd.

Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

Zwischen der Bestellung und der Auslieferung neuer Schiffe liegt ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren, wobei sich die Auftragsvergabe an den Erwartungen über den künftigen Bedarf an Transportkapazitäten orientiert. Bis zur Auslieferung neuer Schiffe kann sich die Marktlage verändern. Dann besteht die Gefahr, dass die verfügbare Kapazität zu gering ist

und Hapag-Lloyd dem Bedarf der Kunden nicht entsprechen könnte. In diesem Fall würde es zu Einnahmeausfällen und dem Verlust von Marktanteilen kommen. Wenn zusätzliche Kapazitäten gechartert werden müssten, um die Kundenbindung nicht zu gefährden, würden höhere Charterraten, die infolge der gestiegenen Nachfrage gezahlt werden müssten, zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen. Sollte dagegen der Kapazitätsbedarf hinter den Erwartungen zurückbleiben, könnten sich Überkapazitäten aufbauen.

Risiken beim Betrieb von Schiffen

Der Betrieb von Schiffen ist mit speziellen Risiken verbunden; hierzu zählen u. a. Havarie, Kollisionen, Totalverlust des Schiffes, Umweltschäden, Feuer, Explosionen, Verlust oder Beschädigung der Ladung, durch Materialfehler verursachte Schäden, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, Piraterie, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern, schwierige Wetterbedingungen, Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder Hafenarbeiter.

Alle aufgeführten Punkte können den Reiseablauf stören, zum Tod oder zu Verletzungen von Menschen sowie zum Verlust oder zur Beschädigung von Eigentum führen. Hierdurch könnte das Ansehen des Unternehmens Schaden nehmen und Kundenbeziehungen könnten belastet werden. Hapag-Lloyd hat in einem wirtschaftlich angemessenen Rahmen Versicherungen sofern möglich gegen diese Risiken abgeschlossen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die bestehenden Versicherungen nicht sämtliche Schäden in voller Höhe abdecken.

Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als weitere Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panama-Kanal, Suez-Kanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden.

Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und zum Beispiel Importbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt.

Risiken durch Piraterie

Piraterie stellt seit Langem eine erhebliche Beeinträchtigung der Handelsschifffahrt dar. Seit 2008 gab es eine signifikante Intensivierung der Piraterieaktivitäten im Golf von Aden, im südlichen Bereich des Roten Meeres und in einem immer größer werdenden Areal im Indischen Ozean. 2012 konnte man allerdings eine deutliche Verringerung der initiierten und erfolgreichen Piraterieüberfälle in diesem Gebiet beobachten, nicht zuletzt dank eines intensiveren Einsatzes von bewaffneten Sicherheitskräften.

Seit 2011 hat man ebenfalls eine intensivere Piratentätigkeit an der westafrikanischen Küste (Golf von Guinea) verzeichnet. Während die somalischen Piraten bevorzugt Geiseln nehmen und Lösegeldforderungen stellen, standen im Golf von Guinea sowie in den klassischen Pirateriegebieten wie z. B. dem Südchinesischen Meer die Lösegeldforderungen anfänglich nicht im Vordergrund. Seit 2012 kommt es nun auch dort verstärkt zu Fällen mit Lösegeldforderungen, und man konnte in dieser Region eine Steigerung der Gewalt beobachten. Wenn Hapag-Lloyd eigene Schiffe in diesen Regionen einsetzt, so können mit dem wachsenden (Piraterie-)Risiko die Versicherungsprämien signifikant ansteigen bzw. eine einschlägige Deckung wird einschließlich der Lösegeld-Versicherung nur schwer bzw. unmöglich einzukaufen sein. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Hapag-Lloyd für diese Fälle, einschließlich der Zahlung von Lösegeld, nicht ausreichend versichert ist.

COMPLIANCE-RISIKEN

92

Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

Als Containerschiffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnten den Geschäftsverlauf belasten und ggf. eine Änderung der Strategie erfordern. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Schadensersatzforderungen und Bußgeldern konfrontiert werden.

Die Containerschiffahrt unterliegt zahlreichen Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern. Die Überprüfungen durch die zuständigen Behörden könnten zur Beschlagnahme von Containern oder deren Inhalt führen sowie Verzögerungen bei der Be- und Entladung der Schiffe zur Folge haben. In diesem Zusammenhang könnten Zollgebühren erhoben bzw. Strafzahlungen gegen Exporteure, Importeure oder die Reederei verhängt werden.

Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten – sofern nicht versichert – können auch im Erfolgsfall hohe Kosten verursachen und das Ansehen des Unternehmens schädigen.

Darüber hinaus unterliegt der Konzern regelmäßigen Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können.

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. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden. In 2012 gab es keine neuen Entwicklungen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

Hapag-Lloyd ist mit seinen geschäftlichen Aktivitäten weltweit vertreten. Damit ist der Konzern im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Wesentlichen Währungsrisiken, Zinsrisiken, Rohstoffpreisisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen bedeutenden Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten.

Unternehmensstrategie ist es, die aus dem operativen Geschäft resultierenden Marktpreisrisiken durch den Einsatz von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Die einzelnen Regeln, Kompetenzen und Abläufe sowie die Limits für Transaktionen und Risikopositionen sind in Richtlinien und Ausführungsbestimmungen festgelegt. Die Einhaltung der Richtlinien und Geschäftslimits wird laufend überwacht. Sicherungsgeschäfte werden nur zur wirtschaftlichen Absicherung von bilanziellen oder erwarteten Grundgeschäften abgeschlossen. Für die Erfassung, Bewertung und Berichterstattung der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte wird anerkannte Standardsoftware eingesetzt.

Währungsrisiken

In der internationalen Containerschiffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charraten sowie für Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben dem Risiko von Währungsschwankungen ausgesetzt. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden. Neben dem Euro und dem Kanadischen Dollar sind Britisches Pfund, Schweizer Franken, Hongkong-Dollar, Singapur-Dollar, Japanische Yen sowie Chinesischer Renminbi von Bedeutung.

Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte für EUR/USD und bei Bedarf für CAD/USD getätigt. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage des Konzerns haben.

Treibstoffpreisrisiko

Der Treibstoffverbrauch stellt für Hapag-Lloyd einen wesentlichen Kostenfaktor dar, der bei entsprechenden Marktpreisveränderungen das Ergebnis beeinflussen kann. Zur Vermeidung von Ergebnisschwankungen aufgrund von volatilen Bunkerpreisen und zur Planungssicherheit setzt Hapag-Lloyd marktübliche Instrumente zur Absicherung von Treibstoffrisiken ein. Die entsprechenden Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzrichtlinie festgelegt und beschrieben und werden seitens Konzerntreasury umgesetzt. Demnach sichert der Konzern bis zu maximal 80 Prozent des geplanten Treibstoffbedarfs der kommenden 12 Monate.

Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert.

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, aufgrund einer mangelnden Verfügbarkeit von Zahlungsmitteln bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich der Konzern eine ausreichende Liquiditätsreserve. Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem. Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auch auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Ausfallrisiken sind durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern höchster Bonität nicht zu erwarten. Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert. Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Gesellschafter sowie den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilerwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Kreditausfallrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein konzernweit einheitliches, zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken über Dun & Bradstreet (den weltweit größten Anbieter von Wirtschaftsinformationen und Analysen), Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes monatliches Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen.

Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2012 belaufen sich die Finanzschulden des Konzerns auf 2.371,9 Mio. EUR (Vorjahr 1.896,5 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom künftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen erschweren. Darüber hinaus könnte Hapag-Lloyd die Aufnahme neuer Mittel erschwert werden.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln. Sie umfassen für den Hapag-Lloyd Konzern im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines um erfolgsneutrale Positionen bereinigten Eigenkapitals in Höhe von 2.750 Mio. EUR, die Vorhaltung einer Mindestliquidität in Höhe von 250 Mio. USD sowie Loan-to-Value-Relationen zwischen 60 und 83 Prozent. Zum 31. Dezember 2012 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

95

Risiken durch Herabstufung des Ratings

Die bereits begebenen Anleihen werden von den Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's bewertet. Dies ist im Prinzip auch für mögliche weitere Anleiheemissionen vorgesehen. Die Bonitätseinstufung durch die Ratingagenturen beeinflusst die Möglichkeiten des Konzerns, zusätzliche Finanzschulden aufzunehmen. Eine Herabstufung des Ratings des Hapag-Lloyd Konzerns oder der begebenen Anleihen könnte zu ungünstigeren Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's senkte in ihrem Ratingupdate vom 28. September 2012 das Unternehmensrating der Hapag-Lloyd Holding AG von BB– auf B+. Der Ausblick – „Negative“ – blieb unverändert. Die Ratingagentur Moody's hat am 31. Oktober 2012 ihr Rating von B1/„Negative Outlook“ auf B2/„Negative Outlook“ angepasst. Sollte sich die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht nachhaltig verbessern, könnten die Ratingagenturen die Bonität von Hapag-Lloyd weiter herabstufen.

Risiken der Besteuerung

Hapag-Lloyd hat 1999 entschieden, die Möglichkeit der Besteuerung der geschäftlichen Aktivitäten auf Basis der eingesetzten Transportkapazitäten in Anspruch zu nehmen (sogenannte Tonnagesteuer). Vergleichbare Systeme der Besteuerung gibt es auch in anderen

europäischen Ländern. Damit wird die Steuerlast von der Kapazität der Flotte und nicht vom tatsächlich erzielten Geschäftsergebnis bestimmt. Voraussetzung ist, dass ein bestimmter Anteil der Flotte in Deutschland registriert ist (inländische Bereederung) und auf hoher See oder nur im Liniendienst zwischen ausländischen Häfen eingesetzt ist. Eine Änderung oder Aufhebung der Tonnagesteuer oder fehlende Voraussetzungen im Unternehmen, die Möglichkeit der Tonnagesteuer weiter in Anspruch zu nehmen, könnten insbesondere in Zeiten hoher Erträge die Steuerlast beträchtlich anheben.

Da einige ältere Schiffe die Voraussetzungen für die Tonnagesteuer nicht erfüllen, unterliegen in 2012 wie im Vorjahr ca. 9 Prozent des Einkommens der deutschen Regelbesteuerung.

SONSTIGE RISIKEN

IT-Risiken

Über die eigenen IT-Systeme stellt Hapag-Lloyd die Versorgung mit Daten über Transportvolumen, Frachtraten, Transportkosten, Containerstandorte und Fahrpläne sicher. Die Verfügbarkeit der Systeme ist für das Management der Flotte und der Container sowie für eine effiziente Steuerung der Geschäftsprozesse und zur Kostenkontrolle erforderlich. Ein Ausfall von IT-Systemen könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten zur Folge haben.

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, zum Beispiel durch Feuer, Energieausfall, Systemfehler, Hackerangriffe, Betrugsfälle oder Terrorismus, zu Datenverlusten kommen könnte, deren Wiederbeschaffung – sofern möglich – zu erhöhten Kosten und/oder zu einer Beeinträchtigung der Kunden- oder Partnerbeziehung führen könnte.

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

Aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance können sich neben den oben beschriebenen Chancen auch Risiken ergeben. Die Konditionen innerhalb der Grand Alliance könnten sich ändern oder einzelne Reedereien könnten ihre Mitgliedschaft aufgeben bzw. nicht verlängern. Jedes Mitglied der Grand Alliance kann mit einer Frist von sechs Monaten seine Mitgliedschaft kündigen. Die Vorgängerorganisation der Grand Alliance, die Global Alliance, wurde bereits 1995 gegründet. Die Mitgliedschaftsverträge wurden bisher regelmäßig verlängert. Der derzeit geltende Vertrag endet im Jahr 2018. Sollte der Fall eintreten, dass sich die Grand Alliance auflöst, würde Hapag-Lloyd die Vorteile, die sich aus der Kooperation für den Konzern ergeben, verlieren. Dies würde die Flexibilität, die Kapazitäten und das Angebot an Liniendiensten beträchtlich einschränken. Die beschriebenen Risiken gelten auch für die Zusammenarbeit innerhalb der G6 Alliance. Die zwischen den Mitgliedern der G6 Alliance geschlossene Vereinbarung endet im Jahr 2016.

GESAMTBURTEILUNG DER RISIKEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation des Konzerns ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Aus heutiger Sicht zeichnen sich keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch nicht in Verbindung mit anderen Risiken, ab.

NACHTRAGSBERICHT

97

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 1.300 Reefercontainern am 15. Januar 2013 wurden hiervon 15,1 Mio. USD (11,3 Mio. EUR) in Anspruch genommen. Die verbleibenden 42,9 Mio. USD (32,1 Mio. EUR) stehen zur Auszahlung in 2013 bereit, soweit neue Investitionen in Container getätigt werden.

Am 28. Februar 2013 wurde mit der „Hong Kong Express“ das vierte Schiff der neuen „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU ausgeliefert. In diesem Zusammenhang erfolgte die Auszahlung einer weiteren Tranche in Höhe von 92,5 Mio. USD der K-Sure-II-Finanzierung mit einem Volumen von insgesamt 925,0 Mio. USD. Das verbleibende Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasst sechs weitere Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU, davon erfolgen drei weitere Schiffsablieferungen im ersten Halbjahr 2013.

Die letzten drei Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse sollen in der ersten Jahreshälfte 2014 ausgeliefert werden. Ursprünglich war die Indienstrahlung dieser Schiffe für die zweite Jahreshälfte 2013 vorgesehen. Die Verschiebung der Auslieferung der Schiffe an Hapag-Lloyd wird derzeit mit der beauftragten Werft verhandelt und würde im Rahmen der bestehenden K-Sure-II-Finanzierung weitestgehend liquiditätsneutral erfolgen. Die teilweise vorgezogenen Bauabschnittsraten würden über eine Zwischenfinanzierung abgedeckt werden.

PROGNOSEBERICHT

Die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das globale Wirtschaftswachstum und der daraus resultierende Anstieg der Welthandelsströme sind für die langfristige Entwicklung der Containerschifffahrt von besonderer Bedeutung.

Die Belastungsfaktoren für die internationale Konjunktorentwicklung haben seit dem zweiten Halbjahr 2012 weiter zugenommen. Hierzu zählen neben der Verschärfung der Schuldenkrise der Euro-Zone das hohe und steigende Budgetdefizit der USA sowie die deutliche Verlangsamung des Wachstums in China im vergangenen Jahr. Die negativen konjunkturellen Effekte der Schuldenkrise in der Euro-Zone sowie die in 2012 zu verzeichnende Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China hemmen nach Ansicht der Konjunkturexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) weiterhin das globale Wirtschaftswachstum. Die Risiken für eine globale Rezession haben sich allerdings vermindert. So hat der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2013) die Prognosen für das Weltwirtschaftswachstum für das laufende Jahr leicht um 0,1 Prozentpunkte auf 3,5 Prozent gesenkt, erwartet aber für 2014 eine Beschleunigung des globalen Wachstums auf 4,1 Prozent. Das für die Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 Prozent zunehmen und in 2014 um 5,5 Prozent ansteigen. Somit wächst das Welthandelsvolumen weiter stärker als die Weltwirtschaft.

Aufgrund des schwächer als erwarteten Wachstums des Welthandels im vergangenen Jahr betrug die Zunahme der globalen Containertransportleistung nach Berechnungen von IHS Global Insight (Dezember 2012) in 2012 nur 1,9 Prozent (2011: 7,0 Prozent) und lag damit erheblich unter dem noch zur Jahresmitte 2012 prognostizierten Zuwachs von 4,2 Prozent. Angesichts der unverändert bestehenden konjunkturellen Unsicherheiten hat der Branchendienst IHS Global Insight (Dezember 2012) seine Prognosen für das Wachstum des globalen Containermarktes für 2013 und für 2014 deutlich reduziert. So erwartet IHS Global Insight für 2013 einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 3,0 Prozent und für 2014 von 4,8 Prozent. Insgesamt dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2013 und 2014 in etwa gleichgerichtet wie die Zuwachsraten des Welthandels ausfallen.

Auch aufgrund der unerwartet deutlichen Abkühlung der Weltkonjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2012 sind die von den Forschungsinstituten prognostizierten Entwicklungen weiter mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Aufgrund der mittel- und langfristig weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen (IHS Global Insight, Dezember 2012) ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittel-

Wichtige gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen für 2013

Einflussfaktoren	Erwartete Entwicklung in 2013	Erwartete Auswirkungen in 2013
Globales Wirtschaftswachstum	Zunahme der Dynamik des Weltwirtschaftswachstums im zweiten Halbjahr 2013 und Anstieg des globalen Containertransportaufkommens um rd. 3 %	Positiver Einfluss auf Umsatz
Transportmenge	Insgesamt steigend	Positiver Einfluss auf Umsatz
Transportkosten	Tendenziell steigend	Anstieg des Transportaufwandes
Frachtraten	Moderate Verbesserung der Frachtraten im Jahresverlauf bei weiter hoher Unsicherheit aufgrund des anhaltenden Wettbewerbsdrucks	Positiver Einfluss auf Umsatz und Ergebnis

fristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb stellt Hapag-Lloyd bis Jahresmitte 2014 weitere sieben neue große Containerschiffe mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst.

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.

Ausgehend von den erwarteten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen strebt Hapag-Lloyd eine Steigerung des Transportvolumens in den Jahren 2013 und 2014 an. Für 2013 und 2014 wird ebenfalls eine weitere Verbesserung der Frachtrate erwartet. Nachdem die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2012 von dem nochmaligen deutlichen Anstieg der Transportaufwendungen und einem hohen Wettbewerbsdruck unerwartet deutlich negativ beeinflusst wurde, strebt Hapag-Lloyd für 2013 wiederum ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) an. Das mittelfristige Ziel bleibt ein profitables Wachstum gemessen am operativen Ergebnis.

Unsicherheiten hinsichtlich der erwarteten Branchen- und Unternehmensentwicklung resultieren vor allem aus einer deutlichen Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums seit der zweiten Jahreshälfte 2012. Eine möglicherweise weitere Eintrübung der globalen konjunkturellen Entwicklung, ein erneuter deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Rohölpreise über das ermäßigte Niveau vom Jahresende 2012 sowie eine hohe Volatilität der Frachtraten, Letzteres vor allem bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung sehr großer Containerschiffe in den asienbezogenen Verkehren, könnten jedoch auch in 2013 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

Konzern- abschluss

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	104
KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG	105
KONZERNBILANZ	106
KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG	108
KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG	110
KONZERNANHANG	112
Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernabschlusses	112
Allgemeine Erläuterungen	112
Segmentberichterstattung	113
Neue Rechnungslegungsvorschriften	113
Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	119
Konsolidierungskreis	120
Währungsumrechnung	121
Bilanzierung und Bewertung	122
Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen	135
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	138
Umsatzerlöse (1)	138
Sonstige betriebliche Erträge (2)	138
Transportaufwendungen (3)	138
Personalaufwendungen (4)	139
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (5)	139
Sonstige betriebliche Aufwendungen (6)	140
Übriges Finanzergebnis (7)	140
Zinsergebnis (8)	141
Ertragsteuern (9)	141

Erläuterungen zur Konzernbilanz	146
Immaterielle Vermögenswerte (10)	146
Sachanlagen (11)	148
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen (12)	149
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Forderungen (13)	150
Derivative Finanzinstrumente (14)	152
Vorräte (15)	152
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (16)	152
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte (17)	153
Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital (18)	153
Kumuliertes übriges Eigenkapital (19)	154
Hybridkapital (20)	154
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (21)	155
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (22)	155
Sonstige Rückstellungen (23)	160
Finanzschulden (24)	162
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten (25)	164
Derivative Finanzinstrumente (26)	165
Finanzinstrumente (27)	165
Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung	178
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (28)	178
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit (29)	178
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit (30)	178
Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (31)	179
Sonstige Erläuterungen	179
Beihilfen der öffentlichen Hand (32)	179
Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden (33)	179
Rechtsstreitigkeiten (34)	179
Leasing (35)	180
Sonstige finanzielle Verpflichtungen (36)	182
Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB (37)	182
Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers (38)	182
Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (39)	183
Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag (40)	186
Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB (41)	187

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Umsatzerlöse	(1)	6.843,7	6.103,2
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	265,4	119,3
Transportaufwendungen	(3)	6.182,3	5.281,2
Personalaufwendungen	(4)	359,7	337,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	332,0	287,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	267,3	268,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		-32,2	47,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	31,9	19,7
Übriges Finanzergebnis	(7)	2,8	12,5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		2,5	80,1
Zinserträge	(8)	6,7	10,2
Zinsaufwendungen	(8)	-133,6	-117,5
Ergebnis vor Ertragsteuern		-124,4	-27,2
Ertragsteuern	(9)	3,9	1,6
Konzernergebnis		-128,3	-28,8
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG		-129,0	-28,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	0,7	-

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Konzernergebnis		-128,3	-28,8
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(19)	9,1	-36,1
Zuführungen zur Rücklage (OCI)		37,1	170,0
Entnahme aus der Rücklage (OCI)		-28,0	-206,1
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	(19)	-39,0	-8,3
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern		-40,9	-9,9
Steuereffekt		1,9	1,6
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(19)	-52,3	96,0
Sonstiges Ergebnis		-82,2	51,6
Gesamtergebnis		-210,5	22,8
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG		-211,2	22,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(21)	0,7	-

KONZERNBILANZ

Konzernbilanz der Hapag-Lloyd Holding AG zum 31. Dezember 2012

Mio. EUR	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	693,9	707,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	619,5	729,6
Sachanlagen	(11)	3.785,6	3.314,4
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	329,9	315,9
Sonstige Forderungen	(13)	25,7	43,8
Derivative Finanzinstrumente	(14)	32,5	46,9
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	15,1	13,0
Langfristige Vermögenswerte		5.502,2	5.170,9
Vorräte	(15)	178,3	208,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	449,5	419,6
Sonstige Forderungen	(13)	110,4	106,5
Derivative Finanzinstrumente	(14)	37,0	17,1
Ertragsteuerforderungen	(9)	13,1	7,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(16)	560,8	672,5
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(17)	-	10,8
Kurzfristige Vermögenswerte		1.349,1	1.442,9
Summe Aktiva		6.851,3	6.613,8

Mio. EUR	Anhang	31.12.2012	31.12. 2011
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	(18)	66,1	60,0
Kapitalrücklagen	(18)	3.269,8	3.026,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(18)	-190,4	-61,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(19)	-32,3	49,9
Hybridkapital	(20)	-	348,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG		3.113,2	3.424,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	0,8	0,3
Eigenkapital		3.114,0	3.424,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	151,8	104,8
Sonstige Rückstellungen	(23)	87,5	110,1
Finanzschulden	(24)	2.048,9	1.689,3
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	5,4	5,8
Derivative Finanzinstrumente	(26)	6,0	-
Passive latente Ertragsteuern	(9)	1,6	1,5
Langfristige Schulden		2.301,2	1.911,5
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	3,7	5,1
Sonstige Rückstellungen	(23)	119,5	129,4
Ertragsteuerschuld	(9)	4,4	4,3
Finanzschulden	(24)	323,0	207,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	886,4	791,8
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	99,1	140,1
Kurzfristige Schulden		1.436,1	1.277,9
Summe Passiva		6.851,3	6.613,8

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. EUR	Den Anteilseignern der Hapag-Lloyd Holding AG			
	Kapital- anteile der Komman- ditisten	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schaftetes Konzern- eigenkapital
Anhang	(18)			(18)
Stand 1.1.2011	3.086,6	-	-	-
Konzernergebnis und Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-28,8
davon				
Konzernergebnis	-	-	-	-28,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-3.086,6	60,0	3.026,6	-32,5
davon				
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-32,5
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-
Vorgesehene Auszahlung Hybridzinsen	-	-	-	-
Stand 31.12.2011	-	60,0	3.026,6	-61,3
Konzernergebnis und Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-129,0
davon				
Konzernergebnis	-	-	-	-129,0
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	6,1	243,2	-0,1
davon				
Teilrückzahlung Hybrid II	-	-	-	-
Realisation Transaktionskosten	-	-	-	-
Kapitalerhöhung durch Einbringung Hybrid II	-	6,1	243,9	-
Umgliederung Transaktionskosten	-	-	-0,7	-0,1
Änderungen im Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-
Stand 31.12.2012	0,0	66,1	3.269,8	-190,4

zustehendes Eigenkapital					Summe	Anteile nicht be- herrschender Gesell- schafter	Summe Eigen- kapital
Rücklage für Cash-Flow Hedges	Versicherungs- mathematische Gewinne und Verluste	Währungs- rücklage	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Hybrid- kapital			
			(19)	(20)		(21)	
36,1	-15,4	-22,4	-1,7	357,6	3.442,5	0,3	3.442,8
-36,1	-8,3	96,0	51,6	-	22,8	-	22,8
-	-	-	-	-	-28,8	-	-28,8
-36,1	-8,3	96,0	51,6	-	51,6	-	51,6
-	-	-	-	-8,7	-41,2	-	-41,2
-	-	-	-	-4,3	-4,3	-	-4,3
-	-	-	-	32,5	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-36,9	-36,9	-	-36,9
-	-23,7	73,6	49,9	348,9	3.424,1	0,3	3.424,4
9,1	-39,0	-52,3	-82,2	-	-211,2	0,7	-210,5
-	-	-	-	-	-129,0	0,7	-128,3
9,1	-39,0	-52,3	-82,2	-	-82,2	-	-82,2
-	-	-	-	-348,9	-99,7	-0,2	-99,9
-	-	-	-	-100,0	-100,0	-	-100,0
-	-	-	-	0,3	0,3	-	0,3
-	-	-	-	-250,0	-	-	-
-	-	-	-	0,8	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-0,1	-0,1
-	-	-	-	-	-	-0,1	-0,1
9,1	-62,7	21,3	-32,3	0,0	3.113,2	0,8	3.114,0

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Konzernkapitalflussrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Konzernergebnis		-128,3	-28,8
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)		332,0	285,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)		46,1	28,4
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)		124,1	108,4
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		1,6	-12,7
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-192,1	-21,0
Erträge aus Dividenden (-)		-32,0	-19,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte		27,1	-55,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und Sonstigen Vermögenswerte		-120,9	2,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen		-16,4	-31,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)		91,4	-12,6
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	(28)	132,6	243,8
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		225,0	24,1
Einzahlungen aus Abgängen sonstiger langfristiger Vermögenswerte		11,0	11,9
Einzahlungen aus Dividenden		18,4	31,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-526,7	-261,9
Auszahlungen für Investitionen in sonstige langfristige Vermögenswerte		-0,3	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	(29)	-272,6	-194,8

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Auszahlungen aus Hybridkapital		–136,9	–4,3
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden		763,1	516,9
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden		–482,2	–543,5
Auszahlungen für Zinsen		–124,5	–106,4
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		20,2	7,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	(30)	39,7	–130,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		–100,3	–81,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode		672,5	751,8
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		-	0,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		–11,4	1,9
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		–100,3	–81,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	(31)	560,8	672,5

KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN
DES KONZERNABSCHLUSSES**Allgemeine Erläuterungen**

Mit Wirkung zum 31. März 2011 wurde die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG durch Formwechsel und Eintragung ins Handelsregister in die Hapag-Lloyd Holding AG umgewandelt und umfirmiert.

Die Hapag-Lloyd Holding AG (im Nachfolgenden „die Gesellschaft“ oder „Hapag-Lloyd Holding“) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, ist eine Kapitalgesellschaft nach deutschem Recht und im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 117805 eingetragen. Gegenstand des Unternehmens ist die direkte oder indirekte Beteiligung an Unternehmen, die weltweit mit eigenen und gecharterten Schiffen in der Containerschifffahrt tätig sind.

Die Steuerung der Hapag-Lloyd Holding und ihrer Tochtergesellschaften, im Nachfolgenden Hapag-Lloyd Konzern genannt, ist ausschließlich auf das Geschäftsfeld Containerschifffahrt gerichtet.

Gesellschafter der Hapag-Lloyd Holding waren am 31. Dezember 2012 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 78,0 Prozent und die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH mit 22,0 Prozent. Die Hapag-Lloyd Holding stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Konzernunternehmen auf.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) verabschiedeten und durch die Europäische Union (EU) in europäisches Recht übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012.

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

Der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012 wird am 19. März 2013 vom Aufsichtsrat geprüft und gebilligt.

Segmentberichterstattung

Da die Gesellschaft am 31. Dezember 2012 weder Schuld- noch Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt handelte noch den Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt hatte, bestand zum Bilanzstichtag keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten neuen Standards bzw. Änderungen bestehender Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im vorliegenden Abschluss erstmals anzuwenden. Eine wesentliche Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung ergab sich, soweit nicht anders angegeben, für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht:

- Änderung von IFRS 7 *Angaben zu Finanzinstrumenten*

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

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2012 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation		Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU- Kommission
IAS 1	Änderung zu IAS 1: Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses	1.7.2012	ja
IAS 12	Änderungen zu IAS 12: Latente Steuern, Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte	1.1.2012*	ja
IAS 19	Änderung zu IAS 19: Leistungen an Arbeitnehmer	1.1.2013	ja
IAS 27	Änderung des IAS 27: Einzelabschlüsse	1.1.2013**	ja
IAS 28	Änderung des IAS 28: Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1.1.2013**	ja
IAS 32, IFRS 7	Änderung zu IAS 32 und IFRS 7: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden und entsprechende Erweiterung der Anhangangaben	1.1.2014 bzw. 1.1.2013	ja
IFRS 1	Änderungen zu IFRS 1: Schwerwiegende Hochinflation und Beseitigung fixer Daten	1.7.2011*	ja
IFRS 10	Konzernabschlüsse	1.1.2013**	ja
IFRS 11	Gemeinschaftliche Vereinbarungen	1.1.2013**	ja
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	1.1.2013**	ja
IFRS 13	Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	1.1.2013	ja
IFRIC 20	Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebes im Tagebau	1.1.2013	ja
IFRS 1	Änderungen zu IFRS 1: Darlehen der öffentlichen Hand	1.1.2013	nein
IFRS 9	Finanzinstrumente	1.1.2015	nein
IFRS 9	Änderungen zu IFRS 9 und IFRS 7: Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben zum Übergang	1.1.2015	nein
IFRS 10–12	Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: Übergangsbestimmungen	1.1.2013**	nein
IFRS 10, 12, IAS 27	Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: Investmentgesellschaften	1.1.2014	nein
Diverse	Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2011)	1.1.2013	nein

*für EU 1.1.2013, **für EU 1.1.2014

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2013 oder später anzuwenden sind. Die Gesellschaft plant keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

Aufgrund der Änderung des IAS 1 *Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses* müssen Unternehmen die im Sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Posten in solche, die in Folgeperioden in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden (Recycling), und solche, die nicht recycelt werden, unterteilen.

Durch die Änderung des IAS 12 *Latente Steuern auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien* wird klargestellt, 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 Änderung des IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* hat im Wesentlichen Auswirkungen auf die Erfassung und Bewertung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für leistungsorientierte Pensionspläne (Defined Benefit Plans) und von Leistungen aus Anlass der Beendigung eines Arbeitsverhältnisses (Termination Benefits). Mit der Neufassung des IAS 19 wird das Wahlrecht für die Erfassung von versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten im Abschluss abgeschafft, sodass künftig nur noch eine unmittelbare und vollumfängliche Erfassung im Sonstigen Ergebnis zulässig ist. Außerdem ist nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand nunmehr im Jahr der Entstehung direkt im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Weiterhin werden derzeit zu Beginn der Rechnungsperiode die erwarteten Erträge des Planvermögens anhand der Erwartungen des Managements über die Wertentwicklung des Anlageportfolios ermittelt. Mit Anwendung des IAS 19 (revised 2011) ist nur noch eine typisierende Verzinsung des Planvermögens in Höhe des Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen zu Periodenbeginn zulässig. Der erwartete Betrag an Verwaltungskosten für das Planvermögen wurde bislang im Zinsergebnis berücksichtigt. Den Änderungen zufolge sind Verwaltungskosten für das Planvermögen als Bestandteil der Neubewertungskomponente im Sonstigen Ergebnis zu erfassen, während die sonstigen Verwaltungskosten im Zeitpunkt ihres Anfallens dem operativen Gewinn zuzuordnen sind. Darüber hinaus ergeben sich insgesamt erweiterte Angabepflichten zu Leistungen an Arbeitnehmer.

Der neue IFRS 10 *Konzernabschlüsse* ersetzt Teile der Vorschriften des bisherigen IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* und SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften*. Mit diesem Standard wird der Begriff der Beherrschung („control“) neu und umfassend definiert. Beherrscht ein Unternehmen ein anderes Unternehmen, hat das Mutterunternehmen das Tochterunternehmen zu konsolidieren. Nach dem neuen Konzept ist Beherrschung gegeben, wenn das potenzielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte über das potenzielle Tochterunternehmen innehat, es an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Die Änderung des IAS 27 *Einzelabschlüsse* resultiert aus der Veröffentlichung des neuen IFRS 10 *Konzernabschlüsse*, der die bisherigen in IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* sowie in SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften* enthaltenen Konsolidierungsleitlinien zusammenfasst. Im Ergebnis enthält IAS 27 künftig nur die Regelungen zur Bilanzierung von Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in IFRS-Einzelabschlüssen.

Im Rahmen der Verabschiedung des IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* erfolgten auch Anpassungen an IAS 28, der die Anwendung der Equity-Methode regelt. Durch die Verabschiedung des IFRS 11 wird der Anwendungsbereich erheblich erweitert, da zukünftig nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bewertet werden müssen. Die Anwendung der quotalen Konsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen entfällt mithin. Künftig sind auch potenzielle Stimmrechte und andere derivative Finanzinstrumente bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen maßgeblichen Einfluss hat, bzw. bei der Bestimmung des Anteils des Investors am Vermögen der Gesellschaft zu berücksichtigen. Eine weitere Änderung betrifft die Bilanzierung nach IFRS 5, wenn nur ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen oder an einem Joint Venture zum Verkauf bestimmt ist. Der IFRS 5 ist dann partiell anzuwenden, wenn nur ein Anteil oder ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen (oder an einem Joint Venture) das Kriterium „zur Veräußerung gehalten“ erfüllt.

Die in IAS 32 enthaltenen Voraussetzungen zur Saldierung wurden durch zusätzliche Anwendungsleitlinien konkretisiert. So muss zum einen ein unbedingter, rechtlich durchsetzbarer Aufrechnungsanspruch auch bei Insolvenz einer beteiligten Partei vorliegen und zum anderen werden beispielhaft Kriterien angeführt, unter denen eine Bruttoerfüllung von finanziellem Vermögenswert und finanzieller Verbindlichkeit dennoch zu einer Saldierung führt. In diesem Zusammenhang erfolgte eine weitere Änderung von IFRS 7. Dabei wurden neue Angabepflichten zu Aufrechnungsvereinbarungen eingeführt.

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.

IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* ersetzt den IAS 31 *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*. Nach dem neuen Konzept ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. Die einzelnen Rechte und Verpflichtungen werden anteilig im Konzernabschluss bilanziert. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Dieses Recht wird durch Anwendung der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet, das Wahlrecht zur quotalen Einbeziehung in den Konzernabschluss entfällt somit.

Mit dem neuen IFRS 12 *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen* werden alle Angabepflichten zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Zweckgesellschaften in einem Standard zusammengefasst. Demnach müssen Unternehmen quantitative und qualitative Angaben zu Art, Risiken und finanziellen Auswirkungen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei diesen Beteiligungsunternehmen verbunden sind, machen.

117

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

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 ersetzen. Finanzielle Vermögenswerte werden zukünftig nur noch in zwei Gruppen klassifiziert und bewertet: Zu fortgeführten Anschaffungskosten und zum Fair Value. Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten betreffen finanzielle Vermögenswerte, die nur den Anspruch auf Zins- und Tilgungszahlungen an vorgegebenen Zeitpunkten vorsehen und die zudem im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte bilden die Gruppe zum Fair Value. Wertänderungen der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie zum Fair Value sind grundsätzlich im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Für bestimmte

Eigenkapitalinstrumente kann vom Wahlrecht Gebrauch gemacht werden, Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis zu erfassen; Dividendenansprüche aus diesen Vermögenswerten sind jedoch im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Der wesentlichste Unterschied betrifft die Erfassung von Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten. Zukünftig sind diese aufzuteilen: Der auf das eigene Kreditrisiko entfallende Teil ist im Sonstigen Ergebnis zu erfassen, der verbleibende Teil der Wertänderung ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Die Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 stellen klar, dass der „Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung“ des IFRS 10 der Beginn der Berichtsperiode ist, in der der Standard erstmals angewendet wird. Somit sind Entscheidungen, ob Investments nach IFRS 10 zu konsolidieren sind oder nicht, zu Beginn dieser Periode zu treffen. Darüber hinaus wird festgelegt, dass bei erstmaliger Anwendung der neuen Konsolidierungsregeln Vergleichsangaben im Zusammenhang mit Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlichen Vereinbarungen nur für die unmittelbar vorangehende Vergleichsperiode zwingend anzugeben sind. Die Angaben zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen werden vollständig von der Verpflichtung zur Angabe von Vergleichszahlen ausgenommen.

Durch die Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: *Investmentgesellschaften* werden Investmentgesellschaften definiert und grundsätzlich von der Verpflichtung zur Konsolidierung von Tochtergesellschaften nach IFRS 10 ausgenommen. Stattdessen müssen Tochterunternehmen im Abschluss einer Investmentgesellschaft erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert nach IFRS 9 „Finanzinstrumente“ bewertet werden. Sofern die Investmentgesellschaft ihrerseits Tochterunternehmen einer Nicht-Investmentgesellschaft ist, gilt im Abschluss des Mutterunternehmens die Ausnahmenvorschrift jedoch nicht und die Nicht-Investmentgesellschaft als Mutterunternehmen hat sowohl die beherrschte Investmentgesellschaft als auch deren Tochterunternehmen nach IFRS 10 zu konsolidieren.

Im Rahmen des Annual Improvement Prozess – 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.

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden

In den Konzernabschluss sind alle wesentlichen in- und ausländischen Unternehmen einbezogen, bei denen die Hapag-Lloyd Holding die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus deren Tätigkeit Nutzen zu ziehen (Tochterunternehmen). Gesellschaften, bei denen der Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), oder gemeinsame Kontrolle ausübt (Gemeinschaftsunternehmen) werden in den Konzernabschluss nach der Equity-Methode einbezogen.

Die erstmalige Einbeziehung erfolgt grundsätzlich ab dem Erwerbszeitpunkt. Der Erwerbszeitpunkt stellt den Zeitpunkt dar, ab dem die mögliche Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wird bzw. ab dem die mögliche Ausübung des maßgeblichen Einflusses gegeben ist. Endet die Möglichkeit der Beherrschung bzw. des maßgeblichen Einflusses, so scheidet die entsprechende Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis aus.

119

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode. Bei der Erwerbsmethode werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens bzw. des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt gegenübergestellt. Bei Tochterunternehmen wird ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt; bei assoziierten Unternehmen ist er im Buchwert des Beteiligungsansatzes am assoziierten Unternehmen enthalten. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird erfolgswirksam erfasst. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwertes auf nicht beherrschende Anteile wird nicht angewendet. Mit einem Unternehmenszusammenschluss verbundene Transaktionskosten werden als Aufwand erfasst.

Ein derivativer Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Folgeperioden mindestens einmal jährlich nach Abschluss des Planungsprozesses sowie bei Vorliegen von Hinweisen/Ereignissen, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, auf Werthaltigkeit überprüft und bei vorliegender Wertminderung außerplanmäßig auf den niedrigeren erzielbaren Betrag abgeschrieben (Impairment-Test). Diese Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte ausgewiesen. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Wertminderungen des Buchwertes werden in dem anteiligen Ergebnis an den nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

Für die Erstellung des Konzernabschlusses werden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd Holding und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt und von Abschlussprüfern geprüft sind, herangezogen.

Wird ein Tochterunternehmen oder ein nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenes Unternehmen verkauft, wird die Differenz zwischen dem Erlös aus der Veräußerung und dem bilanzierten Reinvermögen einschließlich bis dahin im Sonstigen Ergebnis erfasster Währungsumrechnungsdifferenzen zum Abgangszeitpunkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Buchwerte der aktivierten Geschäfts- und Firmenwerte werden bei der Berechnung des Abgangserfolgs berücksichtigt.

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert. Zwischenergebnisse werden eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung für den Konzern sind; bei nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen entsprechend dem Anteil des Konzerns an dem Unternehmen. Latente Steuern werden für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen angesetzt.

120

Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Tochterunternehmen werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und innerhalb des Konzern-eigenkapitals ausgewiesen. Bei dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen wird der Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten dieser Anteile und dem zuvor im Konzern für diese Anteile ausgewiesenen Eigenkapital direkt im Eigenkapital erfasst. Bei dem Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollverlust wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem Veräußerungswert und dem anteiligen Nettovermögen auch direkt im Eigenkapital erfasst.

Konsolidierungskreis

Im Konsolidierungskreis des Konzerns sind neben der Hapag-Lloyd Holding insgesamt 54 Gesellschaften folgendermaßen einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2011	4	45	2	3	54
Zugänge	-	1	-	-	1
Abgänge	-	1	-	-	1
31.12.2012	4	45	2	3	54

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 neue 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. Neben den 49,0 Prozent Anteilsbesitz der Hapag-Lloyd AG sind weitere zwei Prozent zuzurechnen, die durch einen Treuhänder im Namen der Hapag-Lloyd AG gehalten werden.

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.

In den Konzernabschluss werden fünf inländische und vier ausländische Tochterunternehmen von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht einbezogen. Die Anteile sind in den Sonstigen Forderungen dargestellt.

Die Hapag-Lloyd AG hält 49,9 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok. Aufgrund der Beherrschung wird diese Gesellschaft vollkonsolidiert.

Die nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaft Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd., Colombo (vormals Spence Shipping [Pvt] Ltd., Colombo), hat ein vom Konzern abweichendes Wirtschaftsjahr mit Bilanzstichtag zum 31. März. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Wirtschaftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd Holding überein.

121

Eine vollständige Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Holding Konzerns ist unter Anmerkung (41) aufgeführt.

Währungsumrechnung

Jahresabschlüsse sind in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft erstellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfeldes bezeichnet, in dem die Gesellschaft primär tätig ist. Funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften (Hapag-Lloyd Teilkonzern) ist der US-Dollar. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd Holding und der übrigen in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften ist der Euro.

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Teilkonzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die in der Kapitalflussrechnung sowie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis erfasst.

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs, nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Gewinne und Verluste, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cash-Flow Hedges) im Sonstigen Ergebnis zu erfassen sind.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste, die in Verbindung mit Transportdienstleistungen stehen, werden in den Umsatzerlösen und den Transportaufwendungen erfasst. Die übrigen wechselkursbedingten Gewinne und Verluste werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie in den Personalaufwendungen gezeigt.

Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2012	31.12.2011	2012	2011
US-Dollar	1,3185	1,2937	1,2862	1,3919
Britische Pfund Sterling	0,8155	0,8369	0,8114	0,8680
Kanadischer Dollar	1,3116	1,3197	1,2853	1,3761
Schweizer Franken	1,2073	1,2164	1,2052	1,2311
Hongkong-Dollar	10,2193	10,0510	9,9770	10,8346
Singapur-Dollar	1,6110	1,6816	1,6064	1,7493
Japanische Yen	113,6200	100,1000	102,6185	110,8757
Chinesischer Renminbi	8,3176	8,1625	8,1131	8,9965

BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt. Die Wertansätze im Konzernabschluss werden, unbeeinflusst von steuerlichen Vorschriften, allein von der wirtschaftlichen Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Rahmen der Vorschriften des IASB bestimmt.

Ertragsrealisierung

Umsätze werden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt daher grundsätzlich nach Leistungserbringung. Die Höhe der Umsatzerlöse bemisst sich nach dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu beanspruchenden Gegenleistung. Umsatzerlöse werden abzüglich Umsatzsteuer und Erlösschmälerungen ausgewiesen.

Erlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden anteilig entsprechend dem Reisefortschritt am Bilanzstichtag erfasst. Der Reisefortschritt bestimmt sich aus dem Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen im Verhältnis zu den erwarteten Gesamtaufwendungen.

Die Erfassung der Sonstigen betrieblichen Erträge erfolgt grundsätzlich nach Lieferung der Vermögenswerte bzw. deren Eigentums- und Gefahrenübergang.

Zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus in Sicherungsbeziehungen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung (27).

Dividenden werden nach Entstehung des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Zinserträge und -aufwendungen werden zeitanteilig unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte und Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Durch Unternehmenszusammenschlüsse erworbene immaterielle Vermögenswerte wie vorteilhafte Verträge, Kundenstamm und Markenrechte werden mit dem beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt aktiviert. Übrige immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten aktiviert.

Sofern immaterielle Vermögenswerte nur über einen begrenzten Zeitraum nutzbar sind, erfolgt eine planmäßige Abschreibung über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft (Impairment-Test). Darüber hinaus werden Überprüfungen vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Die erwarteten Nutzungsdauern der immateriellen Vermögenswerte stellen sich unverändert zum Vorjahr wie folgt dar:

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	22
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Charter- und Leasingverträge	5–10
Transport- und Lieferverträge	2–5
Orderbuch	-
Computersoftware der Hapag-Lloyd AG	8
Sonstiges	3

Der weltweite Containerliniendienst wird ausschließlich unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung bzw. Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad durch die weltweiten Tätigkeiten bereits erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

Für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres die Abschreibungsdauer überprüft. Für immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird jährlich überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden prospektiv als Schätzungsänderung behandelt.

Das Orderbuch umfasst vorteilhafte Verträge für Schiffsneubauten. Vor diesem Hintergrund entspricht die Nutzungsdauer der Nutzungsdauer für Schiffe und die Abschreibung beginnt erst ab Auslieferung dieser Schiffe. Das Orderbuch selbst hat keine Nutzungsdauer.

Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Die Anschaffungskosten umfassen alle Gegenleistungen, die notwendig sind, um einen Vermögenswert zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten werden auf Basis von Einzelkosten sowie direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen. Der im Fall der konzerninternen Finanzierung zugrunde gelegte Finanzierungskostensatz beträgt 9,25 Prozent p. a. für das laufende Geschäftsjahr und 9,31 Prozent p. a. für das Vorjahr. Andere Fremdkapitalkosten werden als laufender Aufwand gezeigt.

Die nutzungsbedingten planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden zum Vorjahr unveränderten wirtschaftlichen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude	40
Schiffe	25
Container, Containersattelaufleger	13
Übrige Anlagen	3–10

Die Klassekosten werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswertes erzielbaren Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis des Schrottwertes ermittelt.

Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

Überprüfungen auf Werthaltigkeit werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Leasing

Als Leasing wird jede Form der entgeltlichen Nutzungsüberlassung bezeichnet. Hierunter fallen Mieten für Gebäude und Container sowie Charterverträge für Schiffe. Anhand der wirtschaftlichen Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Finance Lease

Sofern der Hapag-Lloyd Konzern als Leasingnehmer alle wesentlichen Chancen und Risiken aus einem Leasingverhältnis trägt, werden die Leasinggegenstände in der Bilanz im Zugangszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert des Leasinggegenstandes oder zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear über die Laufzeit des Leasingvertrages oder über die längere wirtschaftliche Nutzungsdauer des Leasinggegenstandes, sofern bereits bei Beginn des Leasingverhältnisses der Übergang des rechtlichen Eigentums am Leasinggegenstand zum Ende der Vertragslaufzeit hinreichend sicher ist.

125

Gleichzeitig wird eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, die in ihrer Höhe dem Buchwert des Leasinggegenstandes im Zugangszeitpunkt entspricht. Jede Leasingrate wird in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wird ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst; der Tilgungsanteil verringert die angesetzte Leasingverbindlichkeit.

Operating Lease

Mietaufwendungen aus Operating-Lease-Verträgen werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tritt der Konzern als Leasinggeber im Rahmen von Operating Leases auf, wird der überlassene Leasinggegenstand weiterhin in der Konzernbilanz erfasst und planmäßig abgeschrieben. Mieterträge aus Operating Leases werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge als Umsatzerlöse bzw. Sonstige betriebliche Erträge erfasst.

Gewinne oder Verluste aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verträgen führen, werden sofort vereinnahmt, wenn die Transaktionen zu Marktwerten durchgeführt wurden. Wird ein entstandener Verlust durch zukünftige unter dem Marktpreis liegende Leasingraten ausgeglichen, wird dieser Verlust über die Laufzeit des Leasingvertrages abgegrenzt. Übersteigt der vereinbarte Verkaufspreis den beizulegenden Zeitwert, wird der Gewinn aus der Differenz zwischen diesen beiden Werten ebenfalls abgegrenzt.

Werthaltigkeitsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer und Sachanlagen werden regelmäßig dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise/Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Im Rahmen dieser Überprüfung wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes seinem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswertes den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich auf Wertminderungen getestet. Das betrifft insbesondere die Marke der Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag mittels Lizenzpreisanalogieverfahren ermittelt wurde. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit).

Geschäfts- oder Firmenwerte werden ebenfalls zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet und auf dieser Basis mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger ist als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Sofern ein Wertminderungsbedarf im Zusammenhang mit einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit, die einen Geschäfts- oder Firmenwert enthält, ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüber hinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte verteilt.

Ergibt sich nach der in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswertes oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen, da sie nach IAS 36 nicht zulässig sind.

Für Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung wird die Containerschiffahrt in ihrer Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert, da es aufgrund der Komplexität des Transportgeschäftes nicht möglich ist, die operativen Zahlungsströme einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value Less Cost to Sell) und Nutzungswert (Value in Use). Der beizulegende Zeitwert spiegelt den Betrag wider, für den ein sachverständiger unabhängiger Dritter den Vermögenswert bzw. die zahlungsmittelgenerierende Einheit am Bilanzstichtag erwerben würde. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der zukünftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme ermittelt.

Die Bestimmung des erzielbaren Betrages für die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes und der Marke erfolgt durch die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode (DCF-Methode). Als Grundlage für die Ermittlung des erzielbaren Betrages dient die vom Vorstand genehmigte Mittelfristplanung, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst. Für die Containerschifffahrt sind die zentralen Planungsannahmen die zukünftige Entwicklung von Transportvolumen und Frachtraten sowie von Bunkerpreisen und Wechselkursen. Diese hängen von einer Reihe makroökonomischer Faktoren, insbesondere der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes sowie des Welthandels, ab. Deshalb werden bei der Erstellung der Planung die Einschätzungen externer Wirtschafts- und Marktforschungsinstitute hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung in der globalen Containerschifffahrt herangezogen und um Erfahrungen und Einschätzung der eigenen Wettbewerbsposition auf den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2013 um 4,4 Prozent und für die Folgejahre zwischen 5,3 und 5,6 Prozent. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten nur im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen leicht steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen. Dabei werden nach einem niedrigeren Bunkerverbrauchspreisniveau in 2013 und 2014 stetig steigende Bunkerverbrauchspreise angenommen.

127

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-Cash-Flows erfolgt mit den gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) nach Steuern. Diese werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet. Dabei werden die Eigenkapitalkosten durch den risikolosen Zinssatz und einen Risikozuschlag von insgesamt 9,25 Prozent (2011: 9,25 Prozent) bestimmt. Der Risikozuschlag ergibt sich durch die Multiplikation der Marktrisikoprämie mit einem aus dem Kapitalmarkt entsprechend den Werten vergleichbarer Unternehmen (Peergroup) abgeleiteten Beta-Faktor. Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 1,0 Prozent (2011: 1,0 Prozent) berücksichtigt. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 9,01 Prozent (2011: 8,88 Prozent) und für die Fortschreibung der nachhaltigen Periode aufgrund des Wachstumsabschlages 8,01 Prozent (2011: 7,88 Prozent). Der Vorsteuerkalkulationszinssatz entspricht aufgrund der Regelungen zur Tonnagesteuer dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern.

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Für die Sensitivitätsanalyse wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu einer Kapitalisierungsrate von 11,2 Prozent ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Daneben wurde zur Berücksichtigung der Volatilität der werttreibenden Faktoren (Transportmengen, Frachtraten, Bunkerpreis und USD/EUR-Wechselkurs) eine Sensitivitätsbetrachtung hinsichtlich der erwarteten Überschüsse (Free Cash-Flow) in der nachhaltigen Periode im Rahmen der Cash-Flow-Ermittlung vorgenom-

men. Bei einem Rückgang des Free Cash-Flow von gut 30 Prozent in der nachhaltigen Periode ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Die Berücksichtigung der durch IHS Global Insight im Dezember 2012 angepassten Prognose führte auch zu keinem Wertminderungsbedarf.

Zum Bilanzstichtag lagen sowohl unter Zugrundelegung der Planung als auch der Sensitivitätsanalysen die beizulegenden Zeitwerte abzüglich der Veräußerungskosten über den Buchwerten, sodass keine Wertminderungen auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu erfassen waren.

Werthaltigkeitsprüfung Schiffportfolio

Vor dem Hintergrund des beabsichtigten Verkaufs eines Schiffportfolios wurde in den Vorjahren ein individueller Werthaltigkeitstest für die bezeichneten Schiffe durchgeführt. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte eine Prüfung auf Anzeichen für eine weitere Wertminderung oder Wertaufholung. Als Folge dieser Prüfung wurden Wertminderungen bei zwei Schiffen in Höhe von 1,7 Mio. EUR vorgenommen. In 2011 waren bei zwei zur Veräußerung gehaltenen Schiffen Wertaufholungen in Höhe von 1,3 Mio. EUR zu erfassen.

Der erzielbare Betrag bestimmt sich bei diesen Schiffen im Wesentlichen aus den geplanten Abgangserlösen. Der Fair Value Less Cost to Sell wurde dabei auf Grundlage aktueller Verkaufstransaktionen bestimmt.

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind vertraglich vereinbarte Ansprüche oder Verpflichtungen, die zu einem Zu- oder Abfluss von finanziellen Vermögenswerten oder zur Ausgabe von Eigenkapitalrechten führen werden. Sie umfassen auch die aus originären Finanzinstrumenten abgeleiteten (derivativen) Ansprüche oder Verpflichtungen.

Nach IAS 39 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten (At fair value through profit or loss), Kredite und Forderungen (Loans and receivables), zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for sale), bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held to maturity) sowie Sonstige Verbindlichkeiten (Other liabilities) unterteilt.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 (Hedge Accounting) eingebunden sind, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert (Held for trading). Des Weiteren bestehen im Konzern finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Kredite und Forderungen“ und „zur Veräußerung verfügbar“. Hingegen bestehen im vorliegenden Abschluss keine bis zur Endfälligkeit gehaltenen finanziellen Vermögenswerte (Held to maturity). Originäre Verbindlichkeiten bestehen lediglich in der Kategorie „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die in den Anwendungsbereich des IAS 39 fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen bei Zugang unwiderruflich der Subkategorie „Fair-Value-Option“ zugeordnet werden. Es wurde weder bei den finanziellen Vermögenswerten noch bei den finanziellen Verbindlichkeiten Gebrauch von der Fair-Value-Option gemacht.

Im Geschäftsjahr 2012 sowie im vorangegangenen Geschäftsjahr gab es keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden mit dem Wert zum Handelstag angesetzt, dem Tag, an dem sich der Konzern zum Kauf des Vermögenswertes verpflichtet. Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz als Kredite und Forderungen oder als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte kategorisiert. Vermögenswerte der Kategorien „Kredite und Forderungen“ sowie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden bei ihrem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von dem Erwerb direkt zurechenbaren Transaktionskosten angesetzt.

129

Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglich vereinbarten fixen bzw. bestimmbaren Zahlungen, die an keinem aktiven Markt notiert sind. Diese werden in der Bilanz unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Forderungen ausgewiesen und als kurzfristig klassifiziert, soweit deren Fälligkeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag liegt.

Kredite und Forderungen werden im Rahmen der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Für erkennbare Einzelrisiken werden Wertberichtigungen gebildet. Ist der Ausfall eines bestimmten Anteils des Forderungsbestandes wahrscheinlich, werden Wertberichtigungen in dem Umfang vorgenommen, in dem der Buchwert eines finanziellen Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Hinweise für erkennbare Einzelrisiken sind unter anderem eine wesentliche Verschlechterung der Bonität, deutliche Zahlungsverzögerungen oder auch die hohe Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz und der damit verbundenen Zahlungsunfähigkeit seitens des Kunden. Bei Wegfall der Gründe für zuvor vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen, nicht jedoch über die fortgeführten Anschaffungskosten hinaus, getätigt. Wertminderungen und Wertaufholungen werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden teilweise über ein Wertberichtigungskonto erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderungen berücksichtigt wird, hängt vom Grad der Verlässlichkeit der Beurteilung der Risikosituation ab. Konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Im Geschäftsjahr wurden keine direkten Wertminderungen auf Forderungen erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder dieser Kategorie im Einzelnen ausdrücklich zugeordnet wurden oder keiner anderen Kategorie finanzieller Vermögenswerte zugeordnet werden konnten. Im Hapag-Lloyd Konzern handelt es sich dabei ausschließlich um Anteile an Gesellschaften sowie Wertpapiere. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern nicht die Absicht vorliegt, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden nach ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes werden bis zum Abgang der Vermögenswerte im Sonstigen Ergebnis erfasst. Einer nachhaltigen Minderung des beizulegenden Zeitwertes wird durch eine erfolgswirksam erfasste Wertminderung Rechnung getragen. Im Fall einer späteren Wertaufholung wird die erfolgswirksam erfasste Wertminderung bei Eigenkapitalinstrumenten nicht rückgängig gemacht, sondern im Sonstigen Ergebnis verrechnet. Liegt für gehaltene Anteile kein auf einem aktiven Markt notierter Marktpreis vor und sind andere Methoden zur Ermittlung eines objektivierbaren Marktwertes nicht anwendbar, werden die Anteile zu Anschaffungskosten bewertet.

Eine Ausbuchung der Vermögenswerte erfolgt zum Zeitpunkt, zu dem im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen werden bzw. erlöschen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von höchstens drei Monaten ab dem Zeitpunkt der Einlage. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Der erstmalige Ansatz einer originären finanziellen Verbindlichkeit erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Im Rahmen der Folgebewertung werden originäre finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind.

Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in die funktionale Währung werden grundsätzlich als Korrektur zu den Umsatzerlösen oder Transportaufwendungen erfasst. Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Forderungen und Verbindlichkeiten, die nicht im Rahmen des normalen Leistungsprozesses anfallen, werden unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen oder Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert am Tag des Vertragsabschlusses bewertet. Die Folgebewertung erfolgt ebenfalls zu dem am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist abhängig davon, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument klassifiziert wurde, und von der Art der Sicherungsbeziehung.

Der Konzern klassifiziert derivative Finanzinstrumente grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit zukünftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Transaktionen (Cash Flow Hedge).

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrunde liegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, ob die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren. Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cash Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im Sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt ergebniswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst. Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt ergebniswirksam zu erfassen, da diese von der Hedge-Beziehung ausgeschlossen sind. Im Sonstigen Ergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert und als Ertrag bzw. Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Bei Sicherungsbeziehungen mittels Devisentermingeschäften erfolgt zunächst eine Erfassung der gesamten effektiven Marktwertänderung des Sicherungsgeschäftes im Sonstigen Ergebnis. Im nächsten Schritt wird die Kassakomponente analog zur Wertänderung des Grundgeschäftes ergebniswirksam aus dem Sonstigen Ergebnis in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Die Terminkomponente wird ratierlich über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung ergebniswirksam verteilt.

Wenn ein Sicherungsgeschäft ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im Sonstigen Ergebnis kumulierte Gewinn bzw. Verlust im Sonstigen Ergebnis und wird erst dann erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn das Grundgeschäft eintritt.

Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, sind die außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste sofort ergebniswirksam zu vereinnahmen.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) erfüllen, werden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Sicherungsmaßnahmen, die nicht die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken bilanzierter monetärer Verbindlichkeiten eingesetzt. Der Einsatz erfolgt nach den Grundsätzen des Risikomanagements und trägt effektiv zur Sicherung eines finanziellen Risikos bei. Auf die Anwendung von Hedge Accounting gem. IAS 39 wird in diesen Fällen verzichtet, da die aus der Währungsumrechnung erfolgswirksam zu realisierenden Gewinne und Verluste der Grundgeschäfte gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus dem jeweiligen Sicherungsinstrument ergebniswirksam werden.

132

Vorräte

Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Bewertung gleichartiger Gegenstände des Vorratsvermögens erfolgt grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode. Der Nettoveräußerungswert wird vom Absatzmarkt bestimmt.

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoff- und Schmierölbestände.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden als solche klassifiziert, wenn der dazugehörige Buchwert überwiegend durch ein Veräußerungsgeschäft und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert wird. Im Zeitpunkt der Klassifizierung als „zur Veräußerung gehalten“ werden diese Vermögenswerte mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich etwaiger Veräußerungskosten angesetzt. Liegt der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten unterhalb des Buchwertes, wird eine Wertminderung erfolgswirksam erfasst. Danach werden zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben.

Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten wird die zuvor erfasste Wertminderung rückgängig gemacht.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gem. IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* nach der „Projected

Unit Credit Method“. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit Obligation, DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzierungen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzierungen lauten auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf.

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden vollständig im Sonstigen Ergebnis, d. h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert, wird der Teil der Leistungsänderung, der sich auf vergangene Perioden bezieht (nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand), linear über den Anwartschaftszeitraum erfolgswirksam erfasst; soweit diese Ansprüche jedoch bereits unverfallbar sind, werden diese sofort erfolgswirksam berücksichtigt.

133

Sofern einzelne Pensionsverpflichtungen durch externe Vermögenswerte finanziert werden (z. B. durch qualifizierte Versicherungen), werden die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, die dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Bilanzstichtag entsprechen, abzüglich des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens bilanziert.

Eine aus Vorauszahlungen auf zukünftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht. Ein übersteigender Betrag wird im Sonstigen Ergebnis verrechnet (sogenanntes „Asset Ceiling“).

Bei beitragsorientierten Plänen leistet der Konzern aufgrund einer gesetzlichen, einer vertraglichen oder einer freiwilligen Verpflichtung Beiträge an öffentliche oder private Pensionsversicherungspläne. Der Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe verlässlich schätzbar ist. Die angesetzten Beträge stellen die bestmögliche Schätzung der Ausgaben dar, die zur Erfüllung der gegenwärtigen Verpflichtung zum Bilanzstichtag erforderlich sind.

Rückstellungen werden mit der bestmöglichen Schätzung des Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kostensteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst. Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gezeigt wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen als Sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Für eine Vielzahl gleichartiger Verpflichtungen wird die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf Basis dieser Verpflichtungen als Gruppe ermittelt. Eine Rückstellung wird auch dann passiviert, wenn die Wahrscheinlichkeit einer Vermögensbelastung in Bezug auf eine einzelne in dieser Gruppe enthaltene Verpflichtung gering ist.

134

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufs gebildet. Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen werden gebildet, soweit ein detaillierter formaler Restrukturierungsplan erstellt und dieser den betroffenen Parteien mitgeteilt wurde.

Latente Steuern

Latente Steuern werden gem. IAS 12 auf der Grundlage der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode gebildet. Sie resultieren aus temporären Unterschieden in den Wertansätzen von Vermögenswerten und Schulden in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz.

Erwartete Steuerersparnisse aus der Nutzung steuerlicher Verlustvträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2013 bis 2017.

Latente Steuern werden unmittelbar dem Sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet, wenn sie sich auf Posten beziehen, die ebenfalls unmittelbar dem Sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet werden.

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten werden.

Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem wahrscheinlich zu versteuern-des Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung stehen wird.

Latente Steueransprüche (aktive latente Steuern) und latente Steuerschulden (passive latente Steuern) werden saldiert, soweit das Unternehmen ein Recht zur Aufrechnung der laufenden Ertragsteueransprüche und -schulden hat und wenn sich die aktiven und passiven latenten Steuern auf laufende Ertragsteuern beziehen.

Tatsächliche Ertragsteuern

Die Hapag-Lloyd AG, größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Holding Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt. Ertragsteuerrückstellungen werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

135

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen

Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Aufstellung eines im Einklang mit den IFRS stehenden Konzernabschlusses erfordert Ermessensentscheidungen. Sämtliche Ermessensentscheidungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

Im Rahmen der Klassifizierung von Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Leasinggeber oder Leasingnehmer getroffen. Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Bilanzierung und Bewertung von Leasingverhältnissen; zu den Beträgen siehe Anmerkung (35).

Im Rahmen der Abgrenzung zwischen Fremd- und Eigenkapital gem. IAS 32 war das in 2012 zurückgezahlte bzw. eingebrachte Hybrid-II-Kapital als Eigenkapital klassifiziert worden.

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste. Der Konzern erfasst gem. IAS 19.93A die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sofort im Sonstigen Ergebnis.

Bei Vermögenswerten, die veräußert werden sollen, ist zu bestimmen, ob sie in ihrem gegenwärtigen Zustand veräußert werden können und ihre Veräußerung sehr wahrscheinlich ist. Ist das der Fall, sind die Vermögenswerte und die zugehörigen Schulden als „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ bzw. „Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten“ auszuweisen und zu bewerten.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Im Konzernabschluss werden zu einem gewissen Grad Schätzungen und Beurteilungen vorgenommen, um die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert Annahmen und Schätzungen bezüglich künftiger Cash-Flows, erwarteter Wachstumsraten, der Währungskurse und der Abzinsungssätze. Alle wesentlichen Parameter unterliegen somit dem Ermessen des Managements im Hinblick auf die künftige, insbesondere weltwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind mit der Unsicherheit jeder Zukunftsprognose behaftet. Die hierzu getroffenen Annahmen können Änderungen unterliegen, die zu Wertminderungen in zukünftigen Perioden führen können. Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Werthaltigkeitsprüfung; zu den Beträgen siehe Anmerkungen (10) und (11).

Aufgrund der veränderten Marktsituation im Containerzweitmarkt wurden die erwarteten Containerrestwerte überprüft und rückwirkend zum 1. Januar 2012 angepasst. Die planmäßige Abschreibung reduzierte sich dadurch im Geschäftsjahr 2012 um 16,7 Mio. EUR. Container werden nun über eine wirtschaftliche Nutzungsdauer von unverändert 13 Jahren auf einen Restwert von je nach Containertyp 10 bzw. 20 Prozent (Vorjahr 5 Prozent) der Anschaffungskosten abgeschrieben.

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, den aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf Anmerkung (13).

Die Höhe der im Konzern aktivierten latenten Steuern auf Verlustvorträge ist wesentlich abhängig von der Einschätzung über die künftige Nutzbarkeit der steuerlichen Verlustvorträge. Insofern ist der Betrag der aktiven latenten Steuern von der Planung künftiger steuerlicher Ergebnisse abhängig. Aufgrund von Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten Entwicklung kann es in künftigen Perioden zu Anpassungen dieser Beträge kommen. Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern erfolgen unter Anmerkung (9).

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen u. a. Annahmen über Abzinsungssätze, langfristig erwartete Renditen auf das Planvermögen, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren, wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten, von den tatsächlichen Daten abweichen. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (22).

Die Sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder zukünftiger Entwicklungen, wie zum Beispiel der zur Verpflichtungsbewertung anzusetzenden Kosten, treffen. Diese können insbesondere bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen.

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (23).

Die Bewertung von unverzinslichen und nicht marktgerecht verzinsten langfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie von langfristigen Sonstigen Rückstellungen hängt maßgeblich von der Wahl und Entwicklung der Abzinsungssätze ab.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses ist nicht von einer wesentlichen Änderung der zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen auszugehen, sodass aus gegenwärtiger Sicht keine wesentliche Anpassung der angesetzten Vermögenswerte und Schulden im Geschäftsjahr 2013 zu erwarten ist.

Risiken und Unsicherheiten

Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 6.843,7 Mio. EUR (2011: 6.103,2 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 6.757,0 Mio. EUR (2011: 6.039,2 Mio. EUR) generiert.

In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse in Höhe von 171,6 Mio. EUR (2011: 172,9 Mio. EUR) enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	192,4	21,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	22,3	15,2
Kursgewinne	14,2	57,5
Erträge aus Zuschreibungen	-	1,3
Übrige Erträge	36,5	24,3
Gesamt	265,4	119,3

Die Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten resultierten insbesondere aus Erträgen in Höhe von 132,9 Mio. EUR aus Operating-Sale-and-Leaseback-Transaktionen von Containern sowie dem Verkauf von Chassis in Höhe von 35,7 Mio. EUR. Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten enthielten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Verpflichtungen, Gewinne aus der Bewertung zum Bilanzstichtag sowie Kurseffekte aus Devisenoptionen und Devisentermingeschäften.

Im Vorjahr wurden Zuschreibungen auf Containerschiffe in Höhe von 1,3 Mio. EUR vorgenommen.

(3) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.638,7	1.295,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.543,6	3.985,7
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.834,9	1.562,5
Containertransportkosten	1.826,0	1.625,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	718,8	640,3
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	163,9	157,5
Gesamt	6.182,3	5.281,2

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe.

(4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Löhne und Gehälter	288,7	276,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	71,0	61,7
Gesamt	359,7	337,7

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist u. a. der Aufwand für leistungsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Erträge aus dem zugehörigen Fondsvermögen werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (22).

139

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Seepersonal	1.228	1.207
Landpersonal	5.541	5.473
Auszubildende	188	201
Gesamt	6.957	6.881

(5) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Planmäßige Abschreibung	330,3	287,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	67,6	67,2
Abschreibungen auf Sachanlagen	262,7	219,8
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1,7	-
Gesamt	332,0	287,0

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen vorteilhafte Verträge (2012: 42,4 Mio. EUR, 2011: 44,0 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe (2012: 213,5 Mio. EUR, 2011: 159,7 Mio. EUR) sowie Container und Containersattelaufleger (2012: 42,1 Mio. EUR, 2011: 53,5 Mio. EUR).

Die Wertminderungen resultierten aus einem Portfolio von Schiffen, deren Zahlungsströme im Wesentlichen durch die geplanten Verkaufserlöse im beabsichtigten Verkaufsprozess bestimmt wurden.

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
EDV-Kosten	63,2	56,6
Kursverluste und Bankgebühren	49,0	68,4
Vertriebsaufwendungen	38,9	31,5
Miet- und Pacht aufwendungen	23,4	23,8
Sonstige Steuern	16,9	13,7
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	14,6	12,7
Verwaltungsaufwendungen	13,1	10,8
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	12,3	16,3
Übrige betriebliche Aufwendungen	35,9	34,9
Gesamt	267,3	268,7

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Verpflichtungen, Verluste aus der Bewertung zum Bilanzstichtag sowie Kurseffekte aus Devisenoptionen.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten u. a. Fahrt- und Reisekosten, Prüfungsgebühren, Versicherungsleistungen sowie Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen.

(7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 2,8 Mio. EUR (2011: –5,9 Mio. EUR). Im Vorjahr war im übrigen Finanzergebnis zudem ein Nachlass in Höhe von 18,3 Mio. EUR aus der vorzeitigen Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens enthalten.

(8) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Zinserträge	6,7	10,2
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,9	5,0
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	2,8	5,2
Zinsaufwendungen	133,6	117,5
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9,1	8,8
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	124,5	108,7
Gesamt	-126,9	-107,3

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben.

Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen auf Bankdarlehen und Avalprovisionen in Höhe von 5,8 Mio. EUR (2011: 7,4 Mio. EUR) sowie Zinsen aus Finanzierungsleasing zusammen.

(9) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fällt, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2012 sowie 2011 auf 16,5 Prozent beläuft. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen, die im Konzern in 2012 sowie in 2011 zwischen 12,5 Prozent und 42,1 Prozent liegen.

Außerdem wurden in dieser Position gem. IAS 12 *Ertragsteuern* latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und ggf. realisierbare Verlustvorträge erfasst.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4,0	5,3
davon Inland	0,6	1,8
davon Ausland	3,4	3,5
Latenter Steuerertrag/-aufwand	–0,1	–3,7
davon aus zeitlichen Differenzen	0,1	4,2
davon aus Verlustvorträgen	–0,2	–7,9
Gesamt	3,9	1,6

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 0,9 Mio. EUR (2011: 1,1 Mio. EUR) enthalten.

142

Bei den inländischen der Körperschaftsteuer unterliegenden Gesellschaften erfolgte die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von aktuell 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent (2011: 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent). Der kombinierte Ertragsteuersatz berücksichtigt Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent (2011: 15,0 Prozent), Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der Körperschaftsteuer (2011: 5,5 Prozent) und Gewerbeertragsteuer in Höhe von 16,5 Prozent (2011: 16,5 Prozent) bzw. 3,3 Prozent (2011: 3,3 Prozent), soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variierten für das Geschäftsjahr 2012 zwischen 16,5 und 42,1 Prozent (2011 zwischen 16,5 Prozent und 42,1 Prozent).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige gesetzliche Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 Prozent mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	–124,4	–27,2
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (–) (Steuersatz 32,3 %)	–40,1	–8,8
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	2,9	3,0
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	47,9	12,6
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	3,4	5,5
Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern	2,4	–5,8
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	–0,9	–1,1
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–10,1	–5,3
Kursdifferenzen	–0,7	2,3
Sonstige Abweichungen	–0,9	–0,8
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (–)	3,9	1,6

Die Auswirkungen abweichender Steuersätze für in- und ausländische Steuern vom Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG sind in der Überleitungsrechnung unter den Unterschieden aus den abweichenden Steuersätzen ausgewiesen.

Die Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften zeigen im Wesentlichen die Auswirkungen der mit der Tonnagebesteuerung abgegoltenen Ergebnisse.

In der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern sind Aufwendungen in Höhe von 2,3 Mio. EUR enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf steuerliche Zinsvorräte entfallen. Der Ertrag im Vorjahr war hauptsächlich auf die Aktivierung von bisher nicht berücksichtigten Verlustvorräten zurückzuführen. Im Vorjahr konnte die anteilige Nutzbarkeit des Verlustvortrags auf der Grundlage der Steuerplanung erstmals begründet werden.

Die Auswirkungen der Währungsumrechnungen der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften sowie der Hapag-Lloyd AG werden als Kursdifferenzen in der Überleitungsrechnung ausgewiesen.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,3	8,9	2,2	8,7
Ansatzunterschiede bei Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten	0,7	1,6	0,7	1,7
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,6	-	3,9	0,1
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	-	1,5	-
Sonstige Transaktionen	4,8	0,1	4,5	-
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,2	-	9,2	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-9,0	-9,0	-9,0	-9,0
Bilanzansatz	15,1	1,6	13,0	1,5

Die Veränderung der latenten Steuern in der Bilanz ist wie folgt erfasst:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2011	Als Steuern in der GuV erfasst	Im Sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2011
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-3,2	-2,8	-	-0,5	-6,5
Ansatzunterschiede bei Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten	-1,0	-	-	-	-1,0
Bewertung von Pensionsrückstellungen	2,7	-0,9	1,6	0,4	3,8
davon erfolgsneutral	0,8	-	1,6	0,2	2,6
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	3,1	-0,7	-	-0,9	1,5
Sonstige Transaktionen	3,7	0,2	-	0,6	4,5
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	0,7	7,9	-	0,6	9,2
Bilanzansatz	6,0	3,7	1,6	0,2	11,5

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2012	Als Steuern in der GuV erfasst	Im Sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2012
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-6,5	-0,3	-	0,2	-6,6
Ansatzunterschiede bei Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten	-1,0	-0,1	-	0,2	-0,9
Bewertung von Pensionsrückstellungen	3,8	0,2	1,9	-0,3	5,6
davon erfolgsneutral	2,6	-	1,9	-	4,5
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	-0,1	-	0,1	1,5
Sonstige Transaktionen	4,5	0,2	-	-	4,7
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,2	0,2	-	-0,2	9,2
Bilanzansatz	11,5	0,1	1,9	0,0	13,5

145

Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 265,1 Mio. EUR (2011: 219,3 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	56,6	55,8
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	135,9	143,5
davon innerhalb eines Jahres verfallbare Verlustvorträge	-	0,5
davon zwischen 2 und 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	-	0,1
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge (ohne unverfallbare Verlustvorträge)	0,2	0,7
Unverfallbare Verlustvorträge	135,7	142,2
davon gewerbebeertragsteuerliche Verlustvorträge	3,6	19,6
davon Zinsvorträge	51,1	50,1
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	192,5	199,3

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Software	Übriges	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2011	691,2	308,6	326,6	188,2	79,7	4,4	1.598,6
Zugänge	-	-	-	-	1,3	-	1,3
Abgänge	7,9	-	-	-	0,1	-	8,0
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-
Wechselkursdifferenzen	24,0	10,7	11,3	6,5	2,7	0,2	55,5
Stand zum 31.12.2011	707,3	319,3	337,9	194,7	83,6	4,6	1.647,4
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2011	-	24,0	89,9	-	19,2	0,6	133,7
Zugänge	-	13,2	44,0	-	10,0	-	67,2
Abgänge	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-
Wechselkursdifferenzen	-	1,8	6,5	-	1,4	-	9,7
Stand zum 31.12.2011	-	39,0	140,4	-	30,5	0,6	210,5
Buchwerte 31.12.2011	707,3	280,3	197,5	194,7	53,1	4,0	1.436,9
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2012	707,3	319,3	337,9	194,7	83,6	4,6	1.647,4
Zugänge	-	-	-	-	1,1	-	1,1
Abgänge	-	-	-	-	0,2	0,3	0,5
Umbuchungen	-	-	-40,8	-	0,4	-0,4	-40,8
Wechselkursdifferenzen	-13,4	-6,1	-6,4	-3,7	-1,6	-	-31,2
Stand zum 31.12.2012	693,9	313,2	290,7	191,0	83,3	3,9	1.576,0
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2012	-	39,0	140,4	-	30,5	0,6	210,5
Zugänge	-	14,3	42,4	-	10,9	-	67,6
Abgänge	-	-	-	-	0,2	0,3	0,5
Umbuchungen	-	-	-9,4	-	-	-	-9,4
Wechselkursdifferenzen	-	-1,1	-3,7	-	-0,8	-	-5,6
Stand zum 31.12.2012	-	52,2	169,7	-	40,4	0,3	262,6
Buchwerte 31.12.2012	693,9	261,0	121,0	191,0	42,9	3,6	1.313,4

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- und Firmenwertes wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2012 unverändert zum Vorjahr für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschifffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen auf den Absatz Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 693,9 Mio. EUR (2011: 707,3 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 191,0 Mio. EUR (2011: 194,7 Mio. EUR), die infolge des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften anzusetzen waren.

Als vorteilhafte Verträge wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen positiven Marktwert hatten. Hierunter fielen insbesondere Orderbuch, Charter- und Leasingverträge sowie Transport- und Lieferverträge.

Die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten für selbst erstellte Software beliefen sich auf 7,6 Mio. EUR (2011: 5,6 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

(11) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattelauf- lieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2011	2.750,3	413,9	133,7	329,4	3.627,3
Zugänge	39,0	90,3	5,4	125,9	260,6
Abgänge und Umgliede- rungen in Held-for-Sale	29,5	15,0	14,6	-	59,1
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Wechselkursdifferenzen	95,4	12,3	1,5	11,3	120,5
Stand 31.12.2011	2.855,2	501,5	126,0	466,6	3.949,3
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2011	276,9	141,6	10,5	-	429,0
Zugänge	159,7	53,5	6,6	-	219,8
Zuschreibung	1,3	-	-	-	1,3
Wertminderungen	-	-	-	-	-
Abgänge und Umgliede- rungen in Held-for-Sale	18,7	12,2	12,4	-	43,3
Wechselkursdifferenzen	21,7	8,3	0,7	-	30,7
Stand 31.12.2011	438,3	191,2	5,4	-	634,9
Buchwerte 31.12.2011	2.416,9	310,3	120,6	466,6	3.314,4
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2012	2.855,2	501,5	126,0	466,6	3.949,3
Zugänge	370,6	138,3	6,0	274,8	789,7
Abgänge	23,1	153,9	6,7	-	183,7
Umbuchungen	428,6	-	0,5	-388,3	40,8
Wechselkursdifferenzen	-53,9	-8,3	-0,6	-8,7	-71,5
Stand 31.12.2012	3.577,4	477,6	125,2	344,4	4.524,6
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2012	438,3	191,2	5,4	-	634,9
Zugänge	213,5	42,1	7,1	-	262,7
Wertminderungen	1,7	-	-	-	1,7
Abgänge	15,9	129,4	6,3	-	151,6
Umbuchungen	9,4	-	-	-	9,4
Wechselkursdifferenzen	-13,6	-4,3	-0,2	-	-18,1
Stand 31.12.2012	633,4	99,6	6,0	-	739,0
Buchwerte 31.12.2012	2.944,0	378,0	119,2	344,4	3.785,6

Zur Sicherung des Darlehens im Rahmen des Erwerbs der Immobilie Ballindamm gegenüber der Deutschen Genossenschafts-Hypothekenbank wurden Grundschulden in Höhe von 43,4 Mio. EUR bzw. 18,6 Mio. EUR ins Grundbuch eingetragen.

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 3.166,9 Mio. EUR (2011: 2.525,4 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe und Sicherungsübereignungen von Containern sowie die Hypothek auf die Immobilie Ballindamm.

Im Geschäftsjahr 2012 erfolgte die Auslieferung von drei Schiffsneubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU. Im Gegenzug wurden neben den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten zwei Schiffe sowie Container aus dem Sachanlagevermögen veräußert.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden wie im Vorjahr keine direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert. Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung wurden in Höhe von 36,8 Mio. EUR (2011: 33,1 Mio. EUR) angesetzt. Der gewogene Durchschnitt der Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2012 9,25 Prozent p.a. (2011: 9,31 Prozent p.a.).

149

(12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Mio. EUR	2012	2011
Anteil 1.1.	315,9	324,8
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	31,5	18,1
Ausschüttungen	-17,5	-30,1
Wechselkursdifferenzen	-	3,1
Anteil 31.12.	329,9	315,9

Bei den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen handelt es sich ausschließlich um assoziierte Unternehmen.

In dem anteiligen Equity-Ergebnis sind keine Wertminderungen enthalten.

Anteilige Verluste von einem nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen von 0,9 Mio. EUR (2011: 1,8 Mio. EUR) blieben unberücksichtigt, weil diese über dem Wert des Beteiligungsanteils lagen und keine Nachschussverpflichtung besteht. Aus diesem Unternehmen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen Erträge aus Dividenden in Höhe von 0,4 Mio. EUR (2011: 1,6 Mio. EUR) ausgewiesen, die auf frei verfügbaren Finanzmitteln basieren.

Zusammenfassende Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Beteiligungen (auf 100-Prozent-Basis und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten:

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Umsatzerlöse	391,8	373,0
Jahresüberschuss	91,3	66,5

Angaben zur Bilanz

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Vermögenswerte	650,3	659,1
Schulden	531,0	545,4

150

(13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	449,5	-	419,6	-
davon gegen fremde Dritte	448,3	-	418,7	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,2	-	0,9	-
Sonstige Forderungen	136,1	25,7	150,3	43,8
Übrige Vermögenswerte und Abgrenzungen	111,2	19,5	127,9	38,6
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	24,7	6,0	22,2	5,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,2	0,2	0,2	0,2
Gesamt	585,6	25,7	569,9	43,8

Es bestehen zum 31. Dezember 2012 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment of Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die sich auf die Umsatzerlöse beziehen, die durch die jeweiligen Schiffe erwirtschaftet wurden.

Sofern keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise vorliegen und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet. Im Geschäftsjahr 2012 erfolgten wie im Vorjahr keine Wertminderungen innerhalb der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“.

Kreditrisiken

Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken:

Mio. EUR	Buchwerte Finanz- instrumente	davon weder überfällig noch wert- berichtigt	davon nicht wertberichtigt und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	zwischen 31 und 60 Tagen	zwischen 61 und 90 Tagen	zwischen 91 und 180 Tagen	über 180 Tage
31.12.2011							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	419,6	310,4	93,2	11,3	2,2	1,1	1,4
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	40,2	40,2	-	-	-	-	-
Gesamt	459,8	350,6	93,2	11,3	2,2	1,1	1,4
31.12.2012							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	449,5	304,3	115,2	20,9	4,2	4,5	0,4
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	47,8	47,8	-	-	-	-	-
Gesamt	497,3	352,1	115,2	20,9	4,2	4,5	0,4

151

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestandes der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2012	2011
Wertberichtigungen zum 1.1.	12,9	20,5
Zuführungen	4,7	6,2
Inanspruchnahmen	4,0	13,8
Auflösung	3,5	0,7
Wechselkursdifferenzen	-0,2	0,7
Wertberichtigungen zum 31.12.	9,9	12,9

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zahlungszuflüsse in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2011: 0,1 Mio. EUR) aus wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

(14) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	69,5	32,5	64,0	46,9
davon Derivate im Hedge Accounting	45,5	8,5	17,1	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	24,0	24,0	46,9	46,9

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäftes sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung [27]).

(15) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	178,3	208,7
Gesamt	178,3	208,7

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände (176,0 Mio. EUR; 2011: 205,4 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 2,5 Mio. EUR (2011: 0,7 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Wertpapiere	0,5	0,5
Guthaben bei Kreditinstituten	554,0	666,7
Kassenbestand und Schecks	6,3	5,3
Gesamt	560,8	672,5

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen zum 31. Dezember 2012 wie im Vorjahr keinen Verfügungsbeschränkungen.

(17) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zwei Schiffe, die zum 31. Dezember 2011 aufgrund bestehender Verkaufsabsichten nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte mit einem Buchwert von insgesamt 10,8 Mio. EUR ausgewiesen wurden, sind im ersten Halbjahr 2012 verkauft worden.

(18) Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

Mit Wirkung zum 31. März 2011 erfolgte im Rahmen eines Formwechsels die Umwandlung und Umfirmierung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG in die Hapag-Lloyd Holding AG mit einem Grundkapital von 60 Mio. EUR. Das über das Grundkapital hinausgehende ehemalige eingezahlte Kommanditkapital in Höhe von 3.026,6 Mio. EUR wurde in die Kapitalrücklagen eingestellt.

Im Februar 2012 wurden 100,0 Mio. EUR des ehemaligen 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.

153

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 resultierten ein Anstieg des gezeichneten Kapitals auf 66,1 Mio. EUR und eine Einstellung in die Kapitalrücklagen in Höhe von 243,2 Mio. EUR unter Berücksichtigung von Transaktionskosten.

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

Das Erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst die Ergebnisse des Geschäftsjahres sowie früherer Jahre.

(19) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im Sonstigen Ergebnis zu erfassende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2012 9,1 Mio. EUR (2011: 0,0 Mio. EUR).

Die Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (2012: –62,7 Mio. EUR; 2011: –23,7 Mio. EUR) resultiert aus im Sonstigen Ergebnis 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 Berichtsjahr erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –52,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 96,0 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 und übrigen Posten aus der Kaufpreisallokation. Die Währungsrücklage betrug zum 31. Dezember 2012 21,3 Mio. EUR (2011: 73,6 Mio. EUR).

(20) Hybridkapital

Von dem zum 31. Dezember 2011 bestehenden Hybrid-II-Kapital der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH bei der Hapag-Lloyd Holding wurden im Februar 2012 100,0 Mio. EUR 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, wodurch das Hybrid-II-Kapital vollständig gewandelt wurde.

Im Vorjahr betrug das Hybrid-II-Kapital zum 31. Dezember 2011 nominal 350,0 Mio. EUR und wurde mit 13,5 Prozent p. a. verzinst. Da die Vereinbarungen zum Hybrid-II-Kapital zum 31. Dezember 2011 weder eine Begrenzung der Laufzeit noch eine Verpflichtung zur Zahlung einer laufenden Vergütung enthielten, wurde das Hybrid-II-Kapital im Vorjahr in Übereinstimmung mit den Regelungen des IAS 32 als Eigenkapital klassifiziert und gesondert ausgewiesen. Die am 2. Januar 2012 ausbezahlten Zinsen für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2011 in Höhe von 36,9 Mio. EUR wurden zum 31. Dezember 2011 bereits in die Sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Das Hybrid-II-Kapital war ab dem 1. Januar 2012 zinslos gestellt.

(21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (2012: 0,8 Mio. EUR; 2011: 0,3 Mio. EUR) entfallen ausschließlich auf ausländische Tochtergesellschaften des Konzerns.

(22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**Leistungsorientierte Pensionspläne**

Der Finanzierungsstatus und die Pensionsrückstellung ermitteln sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008*
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	254,1	198,1	180,2	153,9	-
Abzüglich beizulegender Zeitwert des Planvermögens	98,6	88,2	83,0	69,6	-
Finanzierungsstatus	155,5	109,9	97,2	84,3	-
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen	-	-	-	-0,1	-
Aufgrund der Begrenzung des IAS 19.58 b nicht als Vermögenswert angesetzter Betrag	-	-	-	-	-
Bilanzbetrag (Saldo)	155,5	109,9	97,2	84,2	-
Davon in: Übrige Vermögenswerte	-	-	-	-	-
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	155,5	109,9	97,2	84,2	-

* Der Konzern wurde am 9. Oktober 2008 gegründet.

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der beizulegende Zeitwert des Planvermögens haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1.1.	198,1	180,2
Laufender Dienstzeitaufwand	5,3	4,7
Zinsaufwand	9,1	8,8
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,6	1,3
Versicherungsmathematische Verluste	45,3	8,3
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/(-erträge)	0,3	-0,6
Geleistete Pensionszahlungen	-6,1	-5,3
Wechselkursveränderungen	1,5	0,7
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31.12.	254,1	198,1
Davon mit Planvermögen	120,8	91,3
Davon ohne Planvermögen	133,3	106,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	88,2	83,0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	3,9	5,0
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	5,1	-1,3
Tatsächliche Erträge/(Aufwendungen) des Planvermögens	9,0	3,7
Beiträge des Arbeitgebers	3,5	3,6
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,6	1,3
Geleistete Pensionszahlungen	-3,6	-2,5
Wechselkursveränderungen	0,9	-0,4
Umgliederung	-	-0,5
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	98,6	88,2
Davon Dividendenpapiere	23,5	19,8
Davon Anleihen	53,9	47,5
Davon Rückdeckungsversicherungen	9,8	9,5
Davon Sachanlagen	6,5	5,6
Davon Barmittel	0,6	1,4
Davon Sonstiges	4,3	4,4

Die Anwartschaften aus einem leistungsorientierten Pensionsplan in Thailand sind erstmalig im Geschäftsjahr 2012 mit aufgenommen worden.

Im Planvermögen sind weder eigene Finanzinstrumente noch selbst genutzte Immobilien enthalten.

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Laufender Dienstzeitaufwand	5,3	4,7
Zinsaufwand	9,1	8,8
Erwartete Erträge aus Planvermögen	–3,9	–5,0
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	0,3	–0,6
Netto-Pensionsaufwendungen	10,8	7,9

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Personalaufwendungen	5,6	4,1
Zinsergebnis	5,2	3,8
Gesamt	10,8	7,9

157

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie die Annahmen für die langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Die Hapag-Lloyd Holding unterhält inländische und ausländische Pensionspläne. Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen werden im Wesentlichen aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten in Deutschland gebildet. Die Höhe der Leistungen richtet sich dabei nach der Zugehörigkeit zu einer Versorgungsgruppe pro Dienstjahr und damit auch nach der gesamten Dienstzeit.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden Bewertungsfaktoren verwendet:

%-Punkte	31.12.2012	31.12.2011
Abzinsungsfaktoren	3,20	4,50
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,50	2,50
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80
Fluktuationsraten	1,00	1,00

Als biometrische Grundlage wurden die Richttafeln 2005 G von Heubeck zugrunde gelegt. Die Bewertungsfaktoren für die Berechnung der ausländischen Pensionsverpflichtungen weichen hiervon ab. Im Verhältnis zum Gesamtbestand der Pensionsverpflichtungen im Konzern

sind die ausländischen erwarteten Lohn- und Gehaltssteigerungsraten, Rentensteigerungsraten und Fluktuationsraten von untergeordneter Bedeutung.

Die Fortschreibung der inländischen Pensionsaufwendungen basiert auf den folgenden Faktoren:

%-Punkte	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Abzinsungsfaktoren	4,50	4,70
Erwartete langfristige Renditen auf das Planvermögen	4,50	4,50
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,50	2,50
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80
Fluktuationsraten	1,00	1,00

Daneben sind insbesondere die Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen und die erwarteten langfristigen Renditen auf das Planvermögen der folgenden Länder von Bedeutung:

%-Punkte	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
– Vereinigtes Königreich	4,30	4,70
– Niederlande	3,20	4,50
– Kanada	3,50	4,40
Erwartete langfristige Renditen auf das Planvermögen		
– Vereinigtes Königreich	5,40	5,40
– Niederlande	3,20	2,50
– Kanada	3,50	4,00

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industrieanleihen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikoaufschlages extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt.

Die langfristig erwarteten Renditen der Planvermögen werden aus der Anlagenallokation der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Anlagenklassen abgeleitet. Hierzu werden von den Anlageausschüssen des Hapag-Lloyd Konzerns Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokatationsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen. Darüber hinaus betrachtet der Konzern die langfristigen tat-

sächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarkttrenditen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen.

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember 2012 bzw. zum 31. Dezember 2011, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Barwert der Verpflichtungen	5,2	0,6
Zeitwert des Planvermögens	-5,1	1,3

Der im Sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2012 vor Berücksichtigung latenter Steuern -39,0 Mio. EUR (2011: -9,8 Mio. EUR). Der kumulierte Betrag der im Sonstigen Ergebnis erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2012 -62,7 Mio. EUR (2011: -23,7 Mio. EUR).

159

Für das Jahr 2013 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 4,0 Mio. EUR (2012: 4,6 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2013 voraussichtlich 2,6 Mio. EUR (2012: 2,4 Mio. EUR) betragen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 18,0 Mio. EUR (2011: 14,8 Mio. EUR).

In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 3,9 Mio. EUR (2011: 3,4 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan mehrerer Arbeitgeber enthalten. Im Geschäftsjahr 2008 wurden in den USA die Pensions- und medizinischen Versorgungsverpflichtungen aus dem unternehmenseigenen Pensionsplan zusammen mit dem entsprechenden Planvermögen auf einen gemeinschaftlichen Pensionsplan mehrerer Arbeitgeber übertragen. Dieser Plan ist ein leistungsorientierter Pensionsplan. Da von dem gemeinschaftlichen Pensionsplan keine ausreichenden Daten über die Entwicklung der auf Mitarbeiter des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, wird dieser Plan seitdem als beitragsorientierter Plan bilanziert. Aufgrund von Beitragsnachforderungen bzw. -erstattungen im Zusammenhang mit diesem Plan wird eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,8 Mio. EUR (2011: 0,9 Mio. EUR) ausgewiesen.

(23) Sonstige Rückstellungen

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2011	Umglie- derung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2011
Garantie-, Gewähr- leistungs- und Haftungsrisiken	70,6	-	4,2	11,6	17,1	2,4	74,3
Risiken aus schweben- den Geschäften	69,3	-	10,5	-	-	2,4	61,2
Personalbereich	61,5	0,1	46,2	5,9	32,3	1,2	43,0
Versicherungsprämien	12,1	-	5,5	-	5,1	0,3	12,0
Rückstellungen für sonstige Steuern	3,9	-1,1	2,7	-	2,6	-0,1	2,6
Restrukturierung	2,5	-	1,3	0,3	-	-	0,9
Übrige Rückstellungen	36,1	0,3	9,8	11,7	30,4	0,2	45,5
Sonstige Rückstellungen	256,0	-0,7	80,2	29,5	87,5	6,4	239,5

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2012	Umglie- derung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2012
Garantie-, Gewähr- leistungs- und Haftungsrisiken	74,3	-	4,8	14,2	9,7	-1,4	63,6
Risiken aus schweben- den Geschäften	61,2	-	10,3	-	-	-1,1	49,8
Personalbereich	43,0	-	30,7	1,5	28,6	-0,6	38,8
Versicherungsprämien	12,0	-	4,0	5,3	9,1	-0,2	11,6
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,6	-	2,2	-	2,9	0,1	3,4
Restrukturierung	0,9	-	0,3	-	-	-	0,6
Übrige Rückstellungen	45,5	-	12,6	2,8	9,5	-0,4	39,2
Sonstige Rückstellungen	239,5	0,0	64,9	23,8	59,8	-3,6	207,0

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit geleasteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden.

Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Rahmen der Kaufpreisallokation des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften in 2009 identifizierte bestehende Verträge, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen negativen Zeitwert begründeten. Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften werden über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht. Zum Teil haben die Verträge eine Laufzeit von über fünf Jahren.

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht genommenen Urlaub sowie für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, Abfindungen und Jubiläumsgelder.

In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit einem konzernexternen Versicherer abgeschlossen sind.

Die Restrukturierungsrückstellungen umfassen Zahlungen für die vorzeitige Kündigung von Mietverhältnissen sowie Abfindungszahlungen an Mitarbeiter.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten insbesondere Rückstellungen für Gebühren aus einem neuen Finanzierungsvertrag für Schiffsneubauten (13,2 Mio. EUR; 2011: 19,2 Mio. EUR), Rückstellungen für länderspezifische Risiken (16,7 Mio. EUR; 2011: 18,0 Mio. EUR), Archivierungsrückstellungen (3,5 Mio. EUR; 2011: 3,5 Mio. EUR) sowie Rückstellungen für Prüfungs- und Beratungskosten (0,9 Mio. EUR; 2011: 1,0 Mio. EUR).

161

Die Erhöhung des abgezinsten Betrages während des Geschäftsjahres aufgrund des Zeitablaufs sowie die Änderung der abgezinsten Rückstellungen aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes sind unwesentlich.

Die Fristigkeiten der Sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	63,6	23,4	74,3	32,8
Risiken aus schwebenden Geschäften	49,8	39,5	61,2	50,8
Personalbereich	38,8	10,8	43,0	8,3
Versicherungsprämien	11,6	-	12,0	-
Rückstellungen für sonstige Steuern	3,4	-	2,6	-
Restrukturierung	0,6	0,1	0,9	0,5
Übrige Rückstellungen	39,2	13,7	45,5	17,7
Sonstige Rückstellungen	207,0	87,5	239,5	110,1

Die Restlaufzeit der langfristigen Sonstigen Rückstellungen beträgt bis auf einen Teil der Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken (4,7 Mio. EUR) und einen Teil der übrigen Rückstellungen (3,8 Mio. EUR) grundsätzlich nicht mehr als fünf Jahre (2011: Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäfte in Höhe von 8,9 Mio. EUR).

(24) Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2012				31.12.2011			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 J.	1–5 J.	über 5 J.	Gesamt	bis 1 J.	1–5 J.	über 5 J.
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.499,0	294,1	767,9	437,0	1.239,1	209,0	737,1	293,0
Anleihen	655,8	–3,6	659,4	-	655,9	–3,3	467,2	192,0
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	215,8	31,2	184,6	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzschulden	1,3	1,3	-	-	1,5	1,5	-	-
Gesamt	2.371,9	323,0	1.611,9	437,0	1.896,5	207,2	1.204,3	485,0

162

Die negativen Beträge bei den Anleihen mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr betreffen nach der Effektivzinsmethode verteilte Transaktionskosten.

Finanzschulden nach Währungsexposure:

Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.798,8	1.273,6
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	599,2	646,5
Zinsverbindlichkeiten	32,0	22,1
Berücksichtigung von Transaktionskosten	–58,1	–45,7
Gesamt	2.371,9	1.896,5

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und Containerfinanzierungen. Die Erhöhung im Geschäftsjahr 2012 resultierte im Wesentlichen aus der Finanzierung des Erwerbs von zwei Schiffen aus zuvor bestehenden Operating-Lease-Verträgen sowie aus den Auszahlungen der ersten drei Tranchen der K-Sure-II-Finanzierung für die im Geschäftsjahr ausgelieferten Schiffsneubauten.

Im Rahmen einer neuen Flottenfinanzierung wurden die bestehenden Darlehen für fünf Schiffe komplett getilgt und durch eine neue Finanzierung in Höhe von insgesamt 289,0 Mio. USD (219,2 Mio. EUR) ersetzt.

Weiterhin wurde eine Finanzierung zum Erwerb neuer und bereits im Bestand befindlicher Container in Höhe von insgesamt bis zu 165,0 Mio. USD abgeschlossen. Die Inanspruchnahme erfolgt jeweils insoweit, wie Containerbestellungen vorgenommen werden. Zum Stichtag bestanden hieraus Verbindlichkeiten in Höhe von 104,0 Mio. USD (78,9 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr wurde ein Containerportfolio an eine japanische Investorengruppe für 45,5 Mio. USD (34,5 Mio. EUR) verkauft und im Rahmen einer Leasingvereinbarung für 3,5 Jahre zurückgemietet. Der Containerleasingvertrag wird gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen der einer Kreditaufnahme mit einer Sicherungsübereignung des Containerbestandes. Entsprechend werden die Container weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Für das Darlehen anfallende Zinsen in Höhe von 0,6 Mio. EUR wurden im Zinsaufwand erfasst.

Ein bereits bestehendes Darlehen zur Containerfinanzierung steht ebenfalls in Verbindung mit einem Containerleasingvertrag, der gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet wird, da Hapag-Lloyd alle mit dem Eigentum an den Containern verbundenen Risiken und Chancen zurückbehalten hat und in Bezug auf die Nutzung der Container im Wesentlichen dieselben Rechte wie vor der Vereinbarung besitzt. Dieser Leasingvertrag ist besichert durch die Übereignung der Container für fünf Jahre mit automatischer Rückübertragung des Eigentums nach der Zahlung der letzten Rate. Die Container werden im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Die Verzinsung des Darlehens in Höhe von 1,5 Mio. EUR (2011: 3,6 Mio. EUR) wurde im Zinsaufwand erfasst.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken sowie durch Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 89,5 Mio. EUR (2011: 88,8 Mio. EUR) besichert.

Im Geschäftsjahr 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.

Hapag-Lloyd hatte im Vorjahr mit einem Konsortium aus nationalen und internationalen Banken die Neuausrichtung der bestehenden Finanzierungsstruktur vertraglich vereinbart und in diesem Zusammenhang eine Reduzierung der bisher nicht genutzten Revolving Credit Facility in Höhe von ursprünglich 360,0 Mio. USD auf 95,0 Mio. USD (72,1 Mio. EUR) durchgeführt. Diese freie Liquiditätsreserve kann bis zu dem ursprünglich vereinbarten Laufzeitende am 1. Oktober 2013 genutzt werden.

**(25) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und
Sonstige Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2012				31.12.2011			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	886,4	886,4	-	-	791,8	791,8	-	-
davon gegen fremde Dritte	879,7	879,7	-	-	779,7	779,7	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6,7	6,7	-	-	12,1	12,1	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	104,5	99,1	4,5	0,9	145,9	140,1	4,6	1,2
Sonstige Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,2	0,2	-	-	0,2	0,2	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	-	-	-	-	36,9	36,9	-	-
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	23,3	20,8	2,2	0,3	23,3	20,2	2,7	0,4
Übrige Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	4,1	4,1	-	-	3,4	3,4	-	-
Übrige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	10,0	7,3	2,3	0,4	9,2	6,7	1,9	0,6
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	1,1	0,9	-	0,2	1,1	0,9	-	0,2
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern der Leitungsgremien	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-
Erhaltene Anzahlungen	65,8	65,8	-	-	71,7	71,7	-	-
Gesamt	990,9	985,5	4,5	0,9	937,7	931,9	4,6	1,2

Im Vorjahr waren in den Sonstigen Verbindlichkeiten die am 2. Januar 2012 gezahlten Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital enthalten.

(26) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	6,0	6,0	-	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	6,0	6,0	-	-

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren aus Devisenverkaufsoptionen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung [27]).

(27) Finanzinstrumente**FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT****165****Grundsätze Risikomanagement**

Der Hapag-Lloyd Konzern ist aufgrund der internationalen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG Marktrisiken ausgesetzt. Zu den Marktrisiken gehören insbesondere das Währungsrisiko, das Zinsrisiko sowie das Treibstoffpreisisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden auf Ebene der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als Sicherungsinstrument genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.

Neben den Marktrisiken unterliegt der Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest. Die Prozesse des Risikomanagements werden jährlich seitens der internen Revision sowie externer Wirtschaftsprüfer auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

Der Abschluss der zur Begrenzung dieser Risiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Dem Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement.

Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstrumentes aufgrund von zugrunde liegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in dem Treibstoffverbrauch, den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG sowie Zinsrisiken, die aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

Währungsrisiken

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cash-Flow des Konzerns beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cash-Flows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungsschwankungen. Für den Konzernabschluss bestehen Währungsrisiken ausschließlich auf Ebene des Hapag-Lloyd Teilkonzerns.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Teilkonzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus dem operativen Geschäft (Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen) und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden.

Das Währungsmanagement der Hapag-Lloyd AG sieht grundsätzlich eine Sicherung des Euro-Kosten-Exposures in Höhe von bis zu 80 Prozent vor. Zur Absicherung der Risiken werden fallweise derivative Finanzinstrumente in Form von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften eingesetzt.

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Teilkonzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, dass die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CAD, GBP) zum Stichtag um 10 Prozent auf- oder abgewertet würden. Die Darstellung der Analyse erfolgt entsprechend in US-Dollar.

Mio. USD	31.12.2012		31.12.2011	
	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)
USD/EUR				
+10 %	19,6	43,7	25,6	24,3
-10 %	-7,6	-13,9	-14,9	-
USD/CAD				
+10 %	-3,6	-	-4,3	-
-10 %	3,6	-	4,3	-
USD/GBP				
+10 %	1,1	-	1,4	-
-10 %	-1,1	-	-1,4	-

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd Holding ergeben sich aus der Umrechnung des US-Dollar-Abschlusses der Hapag-Lloyd AG in die funktionale Währung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cash-Flow des Konzerns, sondern spiegelt sich im Eigenkapital wider und wird derzeit nicht abgesichert.

Der in der Tabelle dargestellte Ergebniseffekt des Hapag-Lloyd Teilkonzerns spiegelt sich unter Berücksichtigung des relevanten USD/EUR-Kurses (siehe Anmerkung „Währungsumrechnung“) analog im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding wider.

Treibstoffpreissrisiken

Aufgrund der operativen Geschäftstätigkeit unterliegt der Konzern einem Marktpreisrisiko für die Beschaffung von Bunkertreibstoff.

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 Prozent des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt.

Zur Darstellung der Treibstoffpreissrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von ± 10 Prozent unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf Ergebnis und Eigenkapital resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	10 %	-10 %	10 %	-10 %
Rücklage für Cash-Flow Hedges	13,6	-	7,5	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	13,4	-14,7	5,7	-6,1

Zinsrisiken

Der Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere bei Finanzverbindlichkeiten, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Zinssicherungsinstrumente wurden in 2012 nicht eingesetzt.

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 wurde um ± 100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal null vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 1.232,2 Mio. EUR (2011 948,8 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinsniveau				
Ergebnis vor Ertragsteuern	-12,3	5,4	-9,5	7,5

Kreditrisiken

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Konzern Ausfallrisiken ausgesetzt. Das Ausfallrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt die Hapag-Lloyd AG über ein etabliertes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zum Schutz vor Ausfallrisiken sind zudem rd. 75 Prozent der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch eine Kreditversicherung oder Bankgarantien abgesichert.

169

Der Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstamms begrenzt.

Bei erkennbaren Risiken im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Sonstigen Forderungen wird diesen durch angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Sonstigen Forderungen wird auf Anmerkung (13) verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern, nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.

Darüber hinaus bestehen keine weiteren langfristigen finanziellen Forderungen oder Ausleihungen mit externen Vertragspartnern, aus denen ein mögliches Ausfallrisiko entstehen könnte.

Liquiditätsrisiken

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Gesellschafter sowie den Anleihegläubigern nachrangigen Gläubigern. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilerwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Konzernlagebericht.

Die derzeit vertraglich fixierten Cash-Flows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2011)

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2012	2013	2014–2016	ab 2017
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹⁾	–237,2	–276,2	–493,0	–270,7
Anleihen	–62,0	–62,0	–622,9	–212,1
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	–28,2	–6,2	–94,2	–62,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–791,8	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	–55,9	–0,7	–1,5	–0,9
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–1.175,1	–345,1	–1.211,6	–546,0
Derivative Finanzinstrumente				
Sicherungsgeschäfte – Zuflüsse	-	-	-	-
Sicherungsgeschäfte – Abflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Zuflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Abflüsse	-	-	-	-
Summe derivative Finanzinstrumente	-	-	-	-

¹⁾ Darüber hinaus besteht ein bereits fest kontrahiertes, bis dato bilanzunwirksames Darlehen zur Finanzierung von Schiffsneubauten (Nominal: 925 Mio. USD; Zinssatz: USD-Libor +2,25 Prozent), das mit Auslieferung der Schiffe anteilig zur Auszahlung kommt. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 12 Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe.

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2012)

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2013	2014	2015–2017	ab 2018
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹⁾	–301,7	–240,5	–571,9	–430,6
Anleihen	–61,7	–61,7	–768,3	-
Finanzierungsleasing	–53,8	–52,4	–109,3	–78,7
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	–6,7	–6,7	–110,1	–55,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–886,4	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	–19,8	–0,9	–1,8	–0,6
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–1.330,1	–362,2	–1.561,4	–565,0
Derivative Finanzinstrumente				
Sicherungsgeschäfte – Zuflüsse	-	-	-	-
Sicherungsgeschäfte – Abflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Zuflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Abflüsse	-	-	-	-
Summe derivative Finanzinstrumente	-	-	-	-

¹⁾ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 647,5 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 12 Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und wird mit USD-Libor +2,25 Prozent verzinst.

Einbezogen wurden alle Instrumente zum Stichtag 31. Dezember 2012, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- sowie Treibstoffpreisrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisenoptionen sowie Devisentermingeschäften abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gem. IAS 39 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in der Form von Cash-Flow Hedges abgebildet. Der effektive Teil der kumulierten Marktwertänderungen wird dabei bis zum Eintritt des Grundgeschäftes im Sonstigen Ergebnis ausgewiesen und bei Abwicklung des gesicherten Grundgeschäftes erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zum 31. Dezember 2012 bestanden Sicherungsgeschäfte, die nach IAS 39 als Sicherungsbeziehungen klassifiziert wurden, mit Laufzeiten von bis zu 3 Jahren. Die gesicherten Cash-Flows aus den Grundgeschäften werden im gleichen Zeitraum ergebniswirksam.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne von insgesamt 37,1 Mio. EUR im Sonstigen Ergebnis erfasst (2011: 170,0 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus dem Sonstigen Ergebnis wurden im Berichtszeitraum 28,0 Mio. EUR (2011: 206,1 Mio. EUR) ergebniswirksam reklassifiziert. Davon entfallen 17,8 Mio. EUR (2011: 170,1 Mio. EUR) auf Commodity-Sicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand gezeigt wird und 10,2 Mio. EUR (2011: 36,0 Mio. EUR) auf Währungskurssicherungen. Die Währungskurssicherungen wurden in Höhe von 11,1 Mio. EUR (2011: 36,0 Mio. EUR) als Sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst und in Höhe von 0,9 Mio. EUR (2011: 0,0 Mio. EUR), betreffend den Zinsanteil aus Devisentermingeschäften, als Zinsaufwand berücksichtigt.

In der Berichtsperiode sind ebenso wie im Vorjahr Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen in nicht wesentlichem Umfang angefallen.

Darüber hinaus verwendet der Konzern zur Absicherung von Währungsrisiken aus bestehenden Fremdwährungsverbindlichkeiten optionale Sicherungen, die in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit dem jeweiligen Grundgeschäft stehen, jedoch nicht als Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 designiert wurden. Zu Spekulationszwecken wurden derivative Finanzinstrumente zu keiner Zeit gehalten.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2012			31.12.2011	
	Restlaufzeiten		Gesamt	Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		über 1 Jahr	Gesamt
Devisenoptionen					
Vermögenswert	299,1	320,0	619,1	480,0	967,2
Verbindlichkeit	-	80,0	80,0	-	-
Devisentermingeschäfte	-	240,0	240,0	-	-
Commodityoptionen	689,8	-	689,8	-	303,5

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und/oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Der Marktwert der Devisen- und Warenoptionsgeschäfte wird anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen

Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkursen ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente.

Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Positive Markt- werte	Negative Markt- werte	Positive Markt- werte	Negative Markt- werte
Sicherungsinstrumente gem. IAS 39 (Hedge Accounting)				
Devisenoptionen	13,4	-	7,8	-
Commodityoptionen	23,6	-	9,3	-
Devisentermingeschäfte	8,5	-	-	-
Sicherungsgeschäfte	45,5	-	17,1	-
Sicherungsinstrumente (Held for Trading)				
Devisenoptionen	24,0	-6,0	46,9	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente	24,0	-6,0	46,9	-
Gesamt	69,5	-6,0	64,0	-

173

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte. Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstrumentes der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und wesentliche Teile der Sonstigen Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Verbindlichkeiten entspricht der Buchwert aufgrund der kurzen Restlaufzeit dem beizulegenden Zeitwert.

Die unter den Sonstigen Forderungen enthaltenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Liegt kein verlässlicher beizulegender Zeitwert vor, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2011

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2011	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Buchwert Finanz- instrumente	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
			Fortgeführte	Anschaf-	Fair Value	Fair Value		
			Anschaffungs- kosten	fungs- kosten	erfolgs- neutral	erfolgs- wirksam		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	LaR	150,1	40,0	-	-	-	40,0	40,0
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	0,2	0,2
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	46,9	-	-	-	46,9	46,9	46,9
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	17,1	-	-	-	17,1	17,1	17,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	419,6	419,6	-	-	-	419,6	419,6
Finanzmittel	LaR	672,5	672,5	-	-	-	672,5	672,5
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	1.896,5	1.896,5	-	-	-	1.896,5	1.822,9
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	145,9	59,0	-	-	-	59,0	59,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	-	-	-	-	-	-	-
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	-	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	791,8	791,8	-	-	-	791,8	791,8
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:								
Loans and Receivables (LaR)		1.132,1	1.132,1	-	-	-	-	-
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		46,9	-	-	-	46,9	-	-
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		2.747,3	2.747,3	-	-	-	-	-
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		-	-	-	-	-	-	-

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2012

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2012	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wert- ansatz Bilanz nach IAS 17	Buchwert Finanz- instrumente	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
			Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaf- fungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam			
Aktiva									
Sonstige Forderungen	LaR	135,9	47,6	-	-	-	-	47,6	47,6
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	-	0,2	0,2
Derivative Finanzinstrumente									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	24,0	-	-	-	24,0	-	24,0	24,0
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	45,5	-	-	9,1	36,4	-	45,5	45,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	449,5	449,5	-	-	-	-	449,5	449,5
Finanzmittel	LaR	560,8	560,8	-	-	-	-	560,8	560,8
Passiva									
Finanzschulden	FLAC	2.156,0	2.156,0	-	-	-	-	2.156,0	2.236,2
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	n. a.	215,9	-	-	-	-	215,9	215,9	223,0
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	104,7	23,1	-	-	-	-	23,1	23,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	6,0	-	-	-	6,0	-	6,0	6,0
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	886,4	886,4	-	-	-	-	886,4	886,4
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:									
Loans and Receivables (LaR)		1.057,9	1.057,9	-	-	-	-	-	-
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-	-
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-	-
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		24,0	-	-	-	24,0	-	-	-
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		3.065,5	3.065,5	-	-	-	-	-	-
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		6,0	-	-	-	6,0	-	-	-

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Die in den Sonstigen Forderungen enthaltenen Finanzinstrumente der Kategorie „Available for Sale“ beinhalten nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Eine verlässliche Ermittlung des Marktwertes wäre nur im Rahmen von konkreten Verkaufshandlungen möglich. Eine Veräußerung ist derzeit nicht vorgesehen.

Fair-Value-Hierarchie

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie.

Level 1:

Unveränderte Übernahme von Preisen von aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten.

Level 2:

Verwendung von Inputfaktoren, bei denen es sich nicht um die in Level 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den finanziellen Vermögenswert oder die finanzielle Verbindlichkeit entweder direkt (d. h. als Preis) oder indirekt (d. h. in Ableitung von Preisen) beobachten lassen.

Level 3:

Verwendung von nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Faktoren für die Bewertung des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren).

Mio. EUR	31.12.2011			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	17,1	-	17,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	46,9	-	46,9

Mio. EUR	31.12.2012			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva				
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	45,5	-	45,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	24,0	-	24,0
Passiva				
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	-6,0	-	-6,0

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gem. IAS 39 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2012			31.12.2011		
	Aus Zinsen	Übriges Netto- ergebnis	Netto- ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto- ergebnis	Netto- ergebnis
Kredite und Forderungen	0,9	-1,9	-1,0	5,2	-13,5	-8,3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-	-8,4	-8,4	-	10,7	10,7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-121,4	11,2	-110,2	-108,6	30,2	-78,4
Gesamt	-120,5	0,9	-119,6	-103,4	27,4	-76,0

177

Neben den Zinserträgen und Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Hapag-Lloyd AG sowie Bewertungsverlusten aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Das Vertrauen der am Unternehmen beteiligten Parteien soll nachhaltig gestärkt werden. Um dies entsprechend zu erreichen, strebt der Konzern eine Eigenkapitalquote von 50 Prozent an.

Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Eine wesentliche Steuerungsgröße im Rahmen des Kapital-Risikomanagements ist das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Bilanzsumme (Eigenkapitalquote).

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart (Financial Covenants bezüglich Eigenkapital, Liquidität und Loan-to-Value Relation), nach denen zusätzlich gesteuert wird. Im Berichtszeitraum wurden wie im Vorjahr die Financial Covenants zu allen Berichtsterminen eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Auswirkungen infolge der Veränderungen des Konsolidierungskreises sind dabei eliminiert.

(28) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 2,4 Mio. EUR (2011: 4,4 Mio. EUR) vereinnahmt. Im Zusammenhang mit Ertragsteuern ergaben sich im Geschäftsjahr 2012 Mittelzuflüsse von 1,9 Mio. EUR (2011: 10,6 Mio. EUR) und Mittelabflüsse von 4,9 Mio. EUR (2011: 6,9 Mio. EUR).

178

Die in der Überleitung vom Konzernergebnis zum Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit enthaltenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen die Umklassifizierungen in die Cash-Flows aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit, insbesondere im Zusammenhang mit den im Geschäftsjahr vorgenommenen Sale-and-Leaseback-Transaktionen.

(29) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit

Aus der Investitionstätigkeit sind im laufenden Jahr insgesamt 272,6 Mio. EUR an Mitteln abgeflossen (2011: 194,8 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen enthalten im Wesentlichen Abschlusszahlungen für in 2012 ausgelieferte Schiffsneubauten, Anzahlungen für bereits bestellte im Bau befindliche Containerschiffe sowie Investitionen in Container.

Die Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 225,0 Mio. EUR betreffen im Wesentlichen Containerverkäufe, insbesondere aus Operating-Sale-and-Leaseback-Transaktionen in Höhe von 139,1 Mio. EUR.

Die Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit enthalten aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 36,8 Mio. EUR (2011: 33,1 Mio. EUR).

(30) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Finanzierungstätigkeit betrugen im Saldo 39,7 Mio. EUR (2011: Mittelabfluss 130,3 Mio. EUR).

Die Mittelaufnahmen und Einzahlungen aus Sicherungsgeschäften in Höhe von 783,3 Mio. EUR (2011: 516,9 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung. Demgegenüber standen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 606,7 Mio. EUR (2011: 649,9 Mio. EUR) sowie Auszahlungen für die Rückführung des Hybrid-II-Kapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR. Im Rahmen der neuen Flottenfinanzierung

wurden Sondertilgungen in Höhe von 239,9 Mio. EUR geleistet. Im Gegenzug floss ein Finanzierungsbetrag in Höhe von insgesamt 289,0 Mio. USD (224,7 Mio. EUR) zu.

Zur Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing wurden Auszahlungen in Höhe von 14,4 Mio. EUR getätigt.

(31) Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen alle flüssigen Mittel, d. h. Kas senbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Die Einflüsse aus wech selkurs- bedingten Bewegungen der Zahlungsmittel werden gesondert dargestellt.

Zum 31. Dezember 2012 bestanden wie im Vorjahr keine Verfügungsbeschränkungen für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

179

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

(32) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt wurden im Berichtsjahr 2012 Ausbil- dungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 7,9 Mio. EUR (2011: 4,1 Mio. EUR) gewährt, die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

(33) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrages ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2012 bestehen lediglich Garantien und Bürgschaften für Verbindlich- keiten konsolidierter verbundener Unternehmen.

(34) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichts- verfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit aus- ländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten. Nennenswerte Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten werden als unwahrscheinlich einge- schätzt. Soweit wesentliche Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten als unwahr- scheinlich eingeschätzt werden, werden weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang angegeben.

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. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden. In 2012 gab es keine neuen Entwicklungen. Folglich wurden weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang ausgewiesen.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und deren Höhe verlässlich bestimmt werden kann. Es ist jedoch auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, den Konzern zu Zahlungen veranlasst, die am 31. Dezember 2012 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungen werden unseres Erachtens keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns haben.

(35) Leasing

Leasingnehmer – Finance Lease

Bei den im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen geleasten Leasinggegenständen handelt es sich hauptsächlich um Schiffe und Container. Im Geschäftsjahr 2012 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, sie zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Diese Verträge werden als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Bei den Verträgen erfolgt der rechtliche Eigentumsübergang zum Ende der unkündbaren Mietzeit in den Jahren 2013 bis 2015. Diese Verträge enthalten somit Kaufoptionen. Die im Rahmen der Finance-Lease-Verträge bilanzierten Schiffe haben zum 31. Dezember 2012 einen Nettobuchwert von insgesamt 225,6 Mio. EUR; die Container sind zum 31. Dezember 2012 mit 11,7 Mio. EUR bilanziert.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen sowie deren Barwert stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2012 Restlaufzeiten				31.12.2011 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mietleasingzahlungen	244,4	45,1	199,3	-	-	-	-	-
Zinsanteil	28,6	13,9	14,7	-	-	-	-	-
Barwert	215,8	31,2	184,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Zum Bilanzstichtag lagen keinerlei erwartete zukünftige Einnahmen aus unkündbaren Untermietverhältnissen sowie bedingte Zahlungen vor.

Leasingnehmer – Operating Lease

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude, insbesondere für die zentrale Verwaltung in der Rosenstraße. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 18 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Die Container werden kurzfristig bis zur endgültigen Abgabe an den Erwerber zu marktüblichen Mietraten genutzt. Eine Rückkaufverpflichtung besteht nicht. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindexes für Deutschland vor.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 767,2 Mio. EUR (2011: 685,4 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	31.12.2012 Restlaufzeiten				31.12.2011 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	733,6	350,1	383,5	-	1.200,1	398,0	688,0	114,1
Verwaltungsgebäude	117,3	18,4	51,2	47,7	126,5	19,3	52,4	54,8
Sonstiges	143,6	47,1	96,5	-	162,5	44,2	118,1	0,2
Gesamt	994,5	415,6	531,2	47,7	1.489,1	461,5	858,5	169,1

Der Rückgang der Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen im Geschäftsjahr 2012 resultiert 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 abgeschlossenen Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen erhöhten sich die Verpflichtungen in geringem Umfang.

Zum 31. Dezember 2012 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 3,0 Mio. EUR (2011: 3,2 Mio. EUR).

Leasinggeber – Operating Lease

Hapag-Lloyd tritt als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen nur in geringfügigem Umfang auf. Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating-Lease-Verträgen handelt es sich im Wesentlichen um im Eigentum befindliche Schiffe sowie Slotcharter.

Aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen ergeben sich folgende künftige Mindestleasingzahlungen:

Mio. EUR	31.12.2012 Restlaufzeiten				31.12.2011 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	16,3	16,3	-	-	10,0	10,0	-	-
Verwaltungsgebäude	0,5	0,2	0,3	-	0,6	0,3	0,3	-
Gesamt	16,8	16,5	0,3	0,0	10,6	10,3	0,3	0,0

Der Bruttobuchwert der fünf vercharterten Schiffe (2011: fünf) beträgt zum Stichtag 463,0 Mio. EUR (2011: 467,0 Mio. EUR), die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 101,2 Mio. EUR (2011: 79,6 Mio. EUR) und die Abschreibungen der Periode auf 23,7 Mio. EUR (2010: 21,7 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2012 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

182

(36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2012 enthalten ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 502,1 Mio. EUR (2011: 744,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 502,1 Mio. EUR (2011: 232,4 Mio. EUR). Die Restlaufzeit des Bestellobligos beträgt weder im Geschäftsjahr 2012 noch im Vorjahr mehr als fünf Jahre.

(37) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd Holding sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:

- Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg

(38) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Für das Geschäftsjahr 2012 betrug das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes 1,0 Mio. EUR (2011: 0,9 Mio. EUR), davon 0,4 Mio. EUR (2011: 0,4 Mio. EUR) im Inland. Die Honorare entfallen vor allem auf die Konzernabschlussprüfung sowie die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Hapag-Lloyd AG und der Hapag-Lloyd Holding. Des Weiteren wurden andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2011: 0,5 Mio. EUR), davon im Inland in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2011: 0,4 Mio. EUR), sowie sonstige Leistungen in Höhe von 0,4 Mio. EUR (2011: 0,3 Mio. EUR), davon im Inland in Höhe von 0,3 Mio. EUR (2011: 0,3 Mio. EUR), erbracht.

(39) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd Holding in Ausübung ihrer normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Der Hapag-Lloyd Konzern wendet die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Berichtsjahr erfolgten Transaktionen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), eine 100-prozentige Tochter der Freie Hansestadt Hamburg, die über die Hamburgische Seefahrtbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH & Co. KG mittelbare Gesellschafterin der Hapag-Lloyd Holding ist. An die HGV, deren Tochterunternehmen sowie deren assoziierte Unternehmen wurden im Wesentlichen Hafen- und Liegeplatzgebühren in Höhe von 3,9 Mio. EUR (2011: 2,5 Mio. EUR) gezahlt.

Zum 31. Dezember 2012 bzw. 2011 sind die folgenden Unternehmen Gesellschafter an der Hapag-Lloyd Holding:

183

Anteile in %	2012	2011
Hamburgische Seefahrtbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH & Co. KG	78,0 %	61,6 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	36,9 %	23,6 %
Kühne Maritime GmbH	28,2 %	24,6 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	5,3 %	5,5 %
HSH Nordbank AG	2,9 %	3,2 %
HanseMerkur Versicherungsgruppe	1,8 %	1,5 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	2,9 %	3,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	22,0 %	38,4 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %

Vor dem Hintergrund der Willensbildung der mittelbaren Gesellschafter der Hamburgische Seefahrtbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH & Co. KG werden in den folgenden Angaben alle mittelbaren Gesellschafter als nahestehende Unternehmen behandelt.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und Sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011	1.1.-31.12. 2012	1.1.-31.12. 2011
Mutterunternehmen	0,1	-	-	-
Andere Gesellschafter	269,7	276,7	35,7	87,9
Assoziierte Unternehmen	0,1	-	98,0	88,5
Sonstige Beteiligungsunternehmen	4,2	2,7	1,4	1,3
Gesamt	274,1	279,4	135,1	177,7

184

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Mutterunternehmen	2,2	-	-	-
Andere Gesellschafter	116,1	222,4	275,0	283,4
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	-	-	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	0,5	-	10,7	12,6
Sonstige Beteiligungsunternehmen	0,8	0,5	0,3	0,2
Gesamt	119,6	222,9	286,2	296,4

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und Sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (272,9 Mio. EUR; 2011: 257,8 Mio. EUR), Zinserträgen (0,8 Mio. EUR; 2011: 2,6 Mio. EUR) sowie sonstigen Lieferungen und Leistungen (0,4 Mio. EUR; 2011: 19,0 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 112,7 Mio. EUR (2011: 110,8 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen, mit 22,0 Mio. EUR (2011: 23,8 Mio. EUR) auf Zinsaufwendungen sowie mit 0,4 Mio. EUR (2011: 0,1 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen. Im Vorjahr waren zudem Miet- und Leasingaufwendungen, insbesondere für Seeschiffe und Container, in Höhe von 43,0 Mio. EUR enthalten. Aufgrund geänderter Beteiligungsverhältnisse zählen die Partnergesellschaften im Berichtsjahr nicht mehr zu den nahestehenden Unternehmen und Personen.

Alle Geschäfte im Rahmen der operativen Tätigkeit mit nahestehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gem. IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit konzernfremden Dritten üblich sind.

Die gem. IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstandes und Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd Holding.

Die aktiven Mitglieder des Vorstandes wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Kurzfristig fällige Leistungen	2,0	3,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,7	1,1
Gesamt	2,7	4,4

185

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven und ehemaligen Vorstandsmitgliedern beträgt 19,1 Mio. EUR (2011: 13,6 Mio. EUR). Der beizulegende Zeitwert des Planvermögens für Vorstandsmitglieder beträgt 9,8 Mio. EUR (2011: 9,5 Mio. EUR).

Im Berichtsjahr 2012 wurden Rentenzahlungen für ehemalige Vorstände in Höhe von 0,2 Mio. EUR (2011: 0,1 Mio. EUR) geleistet.

Die aktiven Mitglieder des Aufsichtsrates wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2011
Kurzfristig fällige Leistungen	1,1	1,0
Gesamt	1,1	1,0

Der Betrag enthält die im Rahmen des Angestelltenverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter, die zugleich Arbeitnehmer des Konzerns sind. Deren Höhe entsprach einer für die Funktion und Aufgaben angemessenen Vergütung.

(40) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

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 1.300 Reefer-containern am 15. Januar 2013 wurden hiervon weitere 15,1 Mio. USD (11,3 Mio. EUR) in Anspruch genommen. Die verbleibenden 42,9 Mio. USD (32,1 Mio. EUR) stehen zur Auszahlung in 2013 bereit, soweit neue Investitionen in Container beschlossen werden.

Am 28. Februar 2013 wurde mit der „Hong Kong Express“ das vierte Schiff der neuen „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU ausgeliefert. In diesem Zusammenhang erfolgte die Auszahlung einer weiteren Tranche in Höhe von 92,5 Mio. USD der K-Sure-II-Finanzierung mit einem Volumen von insgesamt 925,0 Mio. USD. Das verbleibende Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasst sechs weitere Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU, davon erfolgen drei weitere Schiffsablieferungen im ersten Halbjahr 2013.

Die letzten drei Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse sollen in der ersten Jahreshälfte 2014 ausgeliefert werden. Ursprünglich war die Indienstrahle dieser Schiffe für die zweite Jahreshälfte 2013 vorgesehen. Die Verschiebung der Auslieferung der Schiffe an Hapag-Lloyd wird derzeit mit der beauftragten Werft verhandelt und würde im Rahmen der bestehenden K-Sure-II-Finanzierung weitestgehend liquiditätsneutral erfolgen. Die teilweise vorgezogenen Bauabschnittsraten würden über eine Zwischenfinanzierung abgedeckt werden.

(41) Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB

Name und Sitz des Unternehmens	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
Verbundene konsolidierte Unternehmen				
Hapag-Lloyd AG, Hamburg	100,00	EUR	1.086.589	**)
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg	100,00	EUR	30.045	**)
Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg	100,00	EUR	61	2
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungs-gesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	26	**)
Hapag-Lloyd Spain S.L., Barcelona	90,00	EUR	643	57
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L., Milano	100,00	EUR	987	222
Hapag-Lloyd Portugal LDA, Lisboa	100,00	EUR	131	4
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd., Durban	100,00	ZAR	990	-1.244
Oy Hapag-Lloyd Finland AB, Helsinki	100,00	EUR	149	18
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd., Dublin	100,00	EUR	178	25
Hapag-Lloyd (UK) Ltd., London	100,00	GBP	3.295	92
Hapag-Lloyd (Sweden) AB, Göteborg	100,00	SEK	1.802	329
Hapag-Lloyd Belgium N.V., Antwerpen***)	100,00	EUR	5.392	0
Hapag-Lloyd (France) S.A.S., Paris	100,00	EUR	4.533	22
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH, Wien	100,00	EUR	1.173	-23
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o., Gdynia	100,00	PLN	614	70
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Basel	100,00	CHF	250	36
Hapag-Lloyd Special Finance Limited, Dublin	100,00	USD	10	4
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok	49,90	THB	4.971	88
Hapag-Lloyd (Japan) K.K., Tokio	100,00	JPY	224.072	7.841
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd., Seoul	100,00	KRW	1.228.116	59.266
Hapag-Lloyd (China) Ltd., Hong Kong	100,00	HKD	5.233	500
Hapag-Lloyd (Eastwind) Pte. Ltd., Singapore	100,00	USD	363	1
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd., Shanghai	100,00	CNY	47.169	3.539
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd., Taipei	100,00	TWD	84.808	972
Hapag-Lloyd Pte.Ltd., Singapore	100,00	USD	5.981	127
Hapag-Lloyd Crew Management Pte.Ltd., Singapore	100,00	USD	70	-7
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	100,00	MYR	2.423	-40
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	100,00	MYR	1.310	29
Hapag-Lloyd (Australia), Pty. Ltd., Sydney	100,00	AUD	1.834	247
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd., Auckland	100,00	NZD	694	32
Hapag-Lloyd Vietnam Ltd., Ho Chi Minh City	100,00	VND	2.691.689	-460.778
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd., Mumbai	100,00	INR	441.139	106.385
Hapag-Lloyd India Private Ltd., Mumbai	100,00	INR	172.656	127.322
Hapag-Lloyd Agency L.L.C., Dubai	49,00	AED	6.377	6.077
Hapag-Lloyd Venezuela C.A., Caracas	100,00	VEF	765	239
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A., San Jose	100,00	CRC	139.416	7.465
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L., Buenos Aires	100,00	ARS	4.122	481
Hapag-Lloyd Brasil Agenciamento Maritimo Ltda., Sao Paulo	100,00	BRL	12.536	171
Hapag-Lloyd Chile Agencia Maritima Ltda., Santiago	100,00	CLP	105.482	27.207
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima	100,00	PEN	3.701	8.126
Hapag-Lloyd Colombia Ltda., Bogota	100,00	COP	185.223	-3.334
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,00	MXN	337.619	28.114
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V., Mexico City	100,00	MXN	11.463	3.000
Hapag-Lloyd (Canada) Inc., Montreal	100,00	CAD	359	210
Hapag-Lloyd (America) Inc., Piscataway	100,00	USD	6.742	707
Hapag-Lloyd USA LLC, Tampa	100,00	USD	305.988	69.091
Florida Vessel Management LLC, Tampa	75,00	USD	40	-3
Hapag-Lloyd Guatemala S.A., Guatemala	100,00	GTQ	247	19

Name und Sitz des Unternehmens	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
--------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------	--------------------------------

Assoziierte Unternehmen

HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg	25,10	EUR	74.072	**)
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg	25,10	EUR	6.360	**)
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir	50,00	TRY	22.832	16.169
Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	20,00	CAD	37.227	7.700
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd., Colombo	40,00	LKR	111.186	128.213
(vormals Spence Shipping (Pvt) LTD, Colombo)****)				

Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	61	2
Norddeutscher Lloyd GmbH, Bremen	100,00	EUR	30	1
Zweite Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	26	**)
Hapag-Lloyd Ship Funding GmbH, Hamburg***)	100,00	EUR	24	0
Verwaltung „Albert Ballin“ Holding GmbH, Hamburg***)	100,00	EUR	16	-1
Hapag-Lloyd Ships Ltd., London	100,00	EUR	104	6
Hapag-Lloyd Container Ltd, Barking	100,00	EUR	1	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd, Barking	100,00	EUR	0	0
Hapag-Lloyd GP Inc., Montreal	100,00	CAD	-14	-4

*) TWE = zum 31.12.2012 in Tausend Währungseinheiten

**) Ergebnisabführungsvertrag

***) in Liquidation

****) Jahresabschluss zum 31.03.2012

Hamburg, den 19. März 2013

Hapag-Lloyd Holding AG
Der Vorstand



Michael Behrendt



Peter Ganz



Ulrich Kranich



Jesper Praestensgaard

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Hapag-Lloyd Holding AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden ist, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

190

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 19. März 2013

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gutsche
Wirtschaftsprüfer

Heckert
Wirtschaftsprüfer

CORPORATE GOVERNANCE

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Hapag-Lloyd Holding AG und ihre Organe fühlen sich zu einer guten und verantwortungsvollen Unternehmensführung verpflichtet. Dieses Selbstverständnis wird von den Eigentümern der Hapag-Lloyd Holding AG mitgetragen.

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist nicht börsennotiert. Somit sind Vorstand und Aufsichtsrat zwar nicht zur Abgabe einer Erklärung verpflichtet, inwieweit sie die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) umsetzen. Jedoch wird der DCGK auch bei Hapag-Lloyd als Leitlinie für die Qualität und Ausgestaltung der Unternehmensführung und -kontrolle herangezogen.

Neben der Beachtung dieser allgemein anerkannten Grundsätze guter Unternehmensführung tragen auch unternehmensindividuelle Richtlinien und Standards zu einer guten und nachhaltigen Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd bei.

Im Juli 2010 hat Hapag-Lloyd eine Ethikrichtlinie (Code of Ethics) eingeführt, mit der das Bekenntnis von Hapag-Lloyd zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck gebracht wird. Die Ethikrichtlinie soll allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Orientierungshilfe bei der Erfüllung ihrer Aufgaben dienen. Insbesondere dient sie als Leitlinie zum fairen Umgang mit Kunden, Zulieferern und Wettbewerbern und wirkt auch innerhalb des Unternehmens.

Neben der Befolgung hoher gesetzlicher und ethischer Standards durch verantwortungsbewusste Mitarbeiter legt das Selbstverständnis von Hapag-Lloyd besonderen Wert auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter.

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter:

http://www.hapag-loyd.com/de/about_us/environment_policy.html

Der hohe Stellenwert von Qualität und Umweltschutz bei Hapag-Lloyd spiegelt sich auch in einem weltweit gültigen integrierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (ISO 9001 und 14001) wider. Als eine der wenigen Containerlinien weltweit deckt Hapag-Lloyd mit diesem System die gesamten Aktivitäten entlang der globalen Transportkette ab. Nähere Informationen zu den Qualitäts- und Umweltschutzprogrammen von Hapag-Lloyd sind abrufbar unter:

http://www.hapag-lloyd.com/de/about_us/environment_overview.html

VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd Holding AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Zudem entwickelt er die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Der Vorstand der Hapag-Lloyd Holding AG und der Vorstand der Hapag-Lloyd AG sind personenidentisch besetzt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Hapag-Lloyd AG zentrale Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd Holding AG ist und zu 98 Prozent deren Konzernumsatz generiert. Der Vorstand sorgt auf beiden Konzernebenen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien (Compliance). Des Weiteren hat er ein wirksames internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert.

Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen. Darin sind die Geschäftsverteilung im Vorstand einschließlich der Bestellung eines Vorstandsvorsitzenden sowie die Geschäfte und Maßnahmen geregelt, für die eine Beschlussfassung des Gesamtvorstandes notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates vorgenommen werden dürfen.

Der Vorstand besteht derzeit aus vier Mitgliedern. Diese arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

Mitglieder des Vorstandes sind die Herren Michael Behrendt (Vorsitzender des Vorstandes), Peter Ganz, Ulrich Kranich und Jesper Praestensgaard. Bei keinem der Vorstandsmitglieder beträgt die verbleibende Bestelldauer mehr als drei Jahre.

Mitglieder des Vorstandes der Hapag-Lloyd Holding AG

Michael Behrendt Jahrgang 1951	Vorsitzender des Vorstandes/CEO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 1999
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2002 bis zum 30. Juni 2014

Peter Ganz Jahrgang 1967	Mitglied des Vorstandes/CFO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. Dezember 2015

Ulrich Kranich Jahrgang 1950	Mitglied des Vorstandes/COO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2006
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. Juni 2014

Jesper Praestensgaard Jahrgang 1964	Mitglied des Vorstandes/CCO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2011
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. Dezember 2013

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und der Compliance. Der Vorstandsvorsitzende befindet sich auch zwischen den Aufsichtsrats-sitzungen in regelmäßigem Informationsaustausch mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

Hapag-Lloyd hat für die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 Prozent des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitgliedes vereinbart worden.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstandes und beruft diese gegebenenfalls ab. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 12 Mitgliedern zusammen. Die sechs Vertreter der Anteilseigner werden von der Hauptversammlung, die sechs Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Bei den Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird auf die zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen geachtet, ebenso wie auf die Vielfalt in der Zusammensetzung. Damit eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstandes gewährleistet ist, gehören dem Aufsichtsrat keine ehemaligen Mitglieder des Vorstandes an. Mindestens ein unabhängiges Mitglied verfügt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung.

AUFSICHTSRAT

Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd Holding AG:

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber

(Vorsitzender des Aufsichtsrates)

(seit dem 11.06.2012)

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt

Dr. Michael Frenzel

(Vorsitzender des Aufsichtsrates)

(bis zum 11.06.2012)

Ehem. Vorsitzender des Vorstandes

TUI AG, Hannover

Dietmar Stretz

(1. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

Ehem. Leiter Frachtbereich Verkehr

ver.di – Vereinte

Dienstleistungsgewerkschaft,

Hamburg

Karl Gernandt

(2. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

Delegierter des Verwaltungsrates

Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

Horst Baier

Mitglied des Vorstandes

TUI AG, Hannover

Renate Commerell

Kaufmännische Angestellte

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Manfred Kade

Mitglied des Seebetriebsrates

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Geschäftsführer

HGV Hamburger Gesellschaft

für Vermögens- und

Beteiligungsmanagement mbH,

Hamburg

Ulrich Leitermann

Mitglied der Vorstände

SIGNAL IDUNA Gruppe

Arnold Lipinski

Leiter Personal See

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Martina Neumann

Kaufmännische Angestellte

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Dr. Andreas Rittstieg

Rechtsanwalt und Partner

Gleiss Lutz Hootz Hirsch

Partnerschaftsgesellschaft von

Rechtsanwälten, Steuerberatern,

Hamburg

Wolfgang Rose

Ehem. Landesbezirksleiter

ver.di – Vereinte

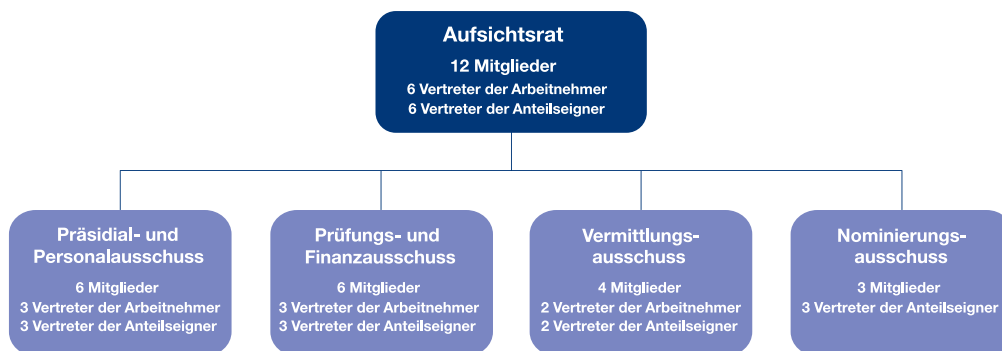
Dienstleistungsgewerkschaft,

Hamburg

Ausschüsse des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrates sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrates auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Vermittlungsausschuss und den Nominierungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd Holding AG



197

Der Präsidial- und Personalausschuss koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrates vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrates über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrates über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes sowie über das Vergütungssystem des Vorstandes vor. Der Präsidial- und Personalausschuss hält ständigen Kontakt zum Vorstand und berät diesen auch zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrates.

Mitglieder:

Dr. Jürgen Weber (Vorsitz), Karl Gernandt, Manfred Kade, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Martina Neumann, Dietmar Stretz

Der Prüfungs- und Finanzausschuss des Aufsichtsrates befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstandes zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss bereitet zudem den Vorschlag des Aufsichtsrates zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor, verhandelt mit diesem über das Honorar und erteilt den Prüfungsauftrag. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems sowie des internen Revisionssystems zuständig.

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier, Manfred Kade, Ulrich Leitemann, Arnold Lipinski, Dietmar Stretz

Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner. Der Aufsichtsrat macht seinerseits Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

Mitglieder:

Dr. Jürgen Weber (Vorsitz), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Darüber hinaus ist ein Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet.

Mitglieder:

Dr. Jürgen Weber (Vorsitz), Manfred Kade, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Dietmar Stretz

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich derzeit aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Vergütungskomponente zusammen. Die Vergütung des Aufsichtsrates ist fix.

Aktionäre

Die Hapag-Lloyd Holding AG mit Sitz in Hamburg ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Gesellschafter der Hapag-Lloyd Holding AG waren am 31. Dezember 2012 die Hamburgische Seefahrtbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 78,0 Prozent sowie der TUI Konzern mit 22,0 Prozent des Aktienkapitals.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss und der dazugehörige Lagebericht der Hapag-Lloyd AG werden vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht wird nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Jahres- und Konzernabschluss nebst Lageberichten werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurden durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die Prüfungen erfolgten nach deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgelegten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung.

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrates in anderen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber

Allianz Lebensversicherung AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Deutsche Lufthansa AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Voith GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Willy Bogner GmbH & Co. KGaA · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Loyalty Partner GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Tetra Laval Group · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Horst Baier

TUI Deutschland GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 TUIfly GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 TUI Travel PLC · *Non-Executive Director*
 TUI Leisure Travel GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 RIUSA II S.A. · *Präsident*

Karl Gernandt

Kühne + Nagel International AG · *Präsident des Verwaltungsrates*
 Kühne + Nagel AG Luxemburg · *Geschäftsführender Verwaltungsrat*
 HCI Capital AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Holcim Deutschland AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Kühne Logistics University · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Ulrich Leitemann

Signal Iduna Bauspar AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 HANSAINVEST Hanseatische Investment-Gesellschaft mbH ·
Vorsitzender des Aufsichtsrates
 Donner & Reuschel AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Balance Vermittlungs- und Beteiligungs AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Signal Iduna Asset Management GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Signal Iduna Rückversicherung AG, Zug/Schweiz · *Mitglied des Verwaltungsrates*
 Dortmunder Volksbank eG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 FORMAXX AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Arnold Lipinski

Knappschaft Bahn See · *Member of Delegates' Conference*
 BG Verkehr · *Member of Delegates' Conference*

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 HSH Nordbank AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 HMC Hamburg Messe und Congress GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Vattenfall Wärme Hamburg GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Dr. Andreas Rittstieg

TOMORROW Focus AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Brenntag AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Huesker Holding GmbH, Gescher, und verbundene Unternehmen ·
Mitglied des Beirates
 Berenberg Bank · *Mitglied des Verwaltungsrates*
 Kühne Holding AG, Schindellegi · *Mitglied des Verwaltungsrates*

Wolfgang Rose

Asklepios Kliniken (Hamburg) GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*
 Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Verwaltungsrat AOK Rheinland/Hamburg · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Dietmar Stretz

Lufthansa Technik AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 Hamburger Hochbahn AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 HHLA Container Terminals GmbH · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*
 HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH ·
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

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 3001-2896
Fax: +49 40 3001-72896

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

Konzept und Layout: Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Satz: Westermann GmbH
Druck: Berlin Druck GmbH & Co KG

