

H1 | 2019

Hapag-Lloyd AG

# Halbjahres- finanz- bericht

1. Januar bis  
30. Juni 2019

# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2019

		1.4.– 30.6. 2019	1.4.– 30.6. 2018	1.1.– 30.6. 2019	1.1.– 30.6. 2018	Ver- änderung absolut
<b>Operative Kennzahlen <sup>1</sup></b>						
Schiffe insgesamt		237	226	237	226	11
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.707	1.608	1.707	1.608	99
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.580	2.487	2.580	2.487	93
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.063	1.010	1.071	1.020	51
Transportmenge	TTEU	3.038	2.987	5.966	5.848	119
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.175	2.812	6.238	5.431	807
EBITDA	Mio. EUR	467	211	956	427	529
EBIT	Mio. EUR	176	40	389	91	299
Konzernergebnis	Mio. EUR	50	-67	146	-101	247
Ergebnis je Aktie	EUR	0,26	-0,40	0,78	-0,61	1,39
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	349	157	885	411	474
<b>Renditekennzahlen <sup>1</sup></b>						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	14,7	7,5	15,3	7,9	7,5 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	5,5	1,4	6,2	1,7	4,6 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>2</sup>	%	5,3	1,0	5,9	1,3	4,6 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 30. Juni <sup>1</sup></b>						
Bilanzsumme	Mio. EUR	16.059	15.301	16.059	15.301	758
Eigenkapital	Mio. EUR	6.333	6.259	6.333	6.259	73
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	39,4	40,9	39,4	40,9	-1,5 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.727	9.042	9.727	9.042	685
<b>Finanzkennzahlen zum 30. Juni <sup>1</sup></b>						
Finanzschulden	Mio. EUR	6.681	6.018	6.681	6.018	663
Liquide Mittel	Mio. EUR	453	657	453	657	-204

In den Tabellen und Grafiken dieses Quartalsfinanzberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Hinweis: Durch die erstmalige Anwendung von IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ zum 1. Januar 2019 sind die Angaben der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für das erste Halbjahr 2019 nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar. Vorjahreswerte beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17. Zusätzlich wurden infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

<sup>1</sup> Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2018.

<sup>2</sup> Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem Investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis und in US-Dollar berechnet.

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2019

- Transportmenge steigt in den ersten 6 Monaten des Jahres 2019 um 2,0 % im Vergleich zum Vorjahr
- Positive Frachtratenentwicklung: Die Frachtrate liegt mit 1.071 USD/TEU um 5,0 % oberhalb des Vorjahresniveaus (H1 2018: 1.020 USD/TEU)
- Ein deutlicher Anstieg der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise<sup>1</sup> um 44 USD auf 429 USD pro Tonne (H1 2018: 385 USD pro Tonne) führt zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoff um 18,6 %
- Transportaufwendungen steigen um 5,9 % im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des deutlich gestiegenen Bunkerverbrauchspreises sowie kapazitäts- und preisbedingter Anstiege der Charterkosten. Die Erstanwendung von IFRS 16 führt hingegen zu einer Reduzierung innerhalb der Transportaufwendungen.
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 956,2 Mio. EUR in den ersten 6 Monaten 2019 (H1 2018: 427,2 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 217 Mio. EUR. EBITDA-Marge liegt im ersten Halbjahr 2019 bei 15,3 % (H1 2018: 7,9 %)
- Durch die Erstanwendung von IFRS 16 steigen die Abschreibungen in den ersten 6 Monaten des Jahres um 68,4 % auf insgesamt 566,8 Mio. EUR (H1 2018: 336,6 Mio. EUR)
- Operatives Ergebnis (EBIT) liegt mit 389,4 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. 14 Mio. EUR) ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau (H1 2018: 90,7 Mio. EUR)
- Konzernergebnis von 146,3 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. –19 Mio. EUR) substantiell über Vorjahresniveau (H1 2018: –100,9 Mio. EUR)
- Starker operativer Cashflow in Höhe von 884,8 Mio. EUR (H1 2018: 411,1 Mio. EUR), positiv beeinflusst durch die Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 227 Mio. EUR.
- Liquiditätsreserve beträgt 931,5 Mio. EUR zum 30. Juni 2019
- Vorzeitige Rückführung der in 2022 fälligen Anleihe in Höhe von 450 Mio. EUR als Bestandteil des Entschuldungsplans
- Anstieg der Bilanzsumme auf 16.059,2 Mio. EUR gegenüber dem Niveau zum 31. Dezember 2018, wesentlich bedingt durch die Erstanwendung von IFRS 16
- Eigenkapitalquote sinkt aufgrund von IFRS 16 leicht auf 39,4 % (31. Dezember 2018: 40,9 %)

<sup>1</sup> Gewichteter Durchschnitt MFO & MDO

**Disclaimer:** Der vorliegende Bericht 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 Umfelds 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 Berichts anzupassen.

In den Tabellen und Grafiken dieses Berichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

**Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 7. August 2019 veröffentlicht.**

# INHALT

## **3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

### **3 Geschäftstätigkeit**

### **5 Konzernziele und -strategie**

### **8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**

### **9 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**

### **11 Wirtschaftsbericht**

11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

11 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

### **14 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns**

14 Ertragslage des Konzerns

19 Finanzlage des Konzerns

22 Vermögenslage des Konzerns

23 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

### **24 Risiko- und Chancenbericht**

### **24 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden PErsonen**

### **25 Prognosebericht**

## **28 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

### **28 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **29 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **30 Konzernbilanz**

### **32 Konzernkapitalflussrechnung**

### **34 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**

### **36 Verkürzter Konzernanhang**

59 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

60 Finanzkalender 2019

61 Impressum

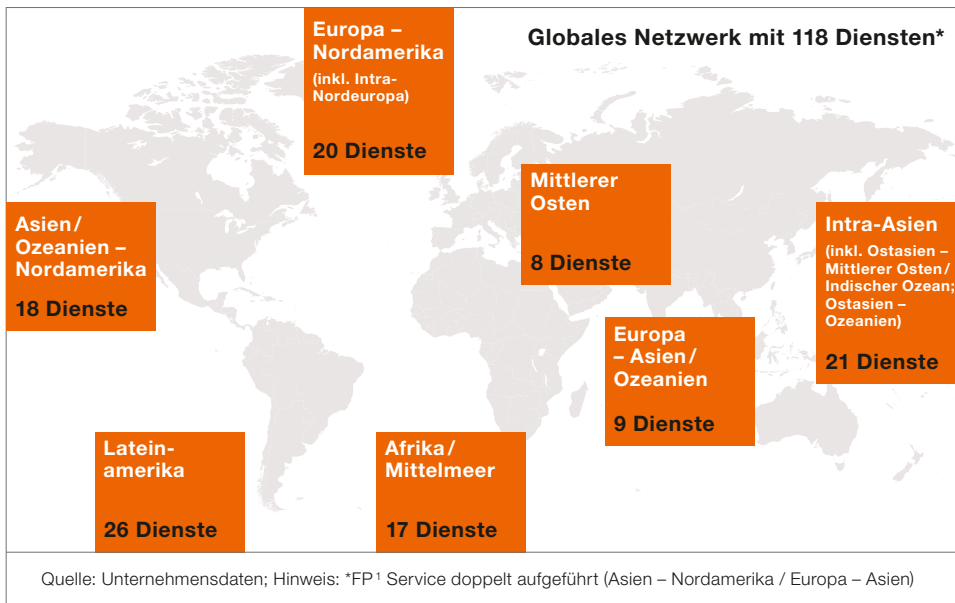
# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Tür zu Tür.

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 30. Juni 2019 aus 237 Containerschiffen (30. Juni 2018: 226). Der Konzern verfügt derzeit über 399 Vertriebsstellen in 128 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 118 Diensten weltweit. In den ersten 6 Monaten des Jahres 2019 betreute Hapag-Lloyd global rd. 24.000 Kunden.

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd zusammen mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Die japanischen Allianzpartner fusionierten ihre Containerschiffahrtsaktivitäten zum 1. April 2018 und firmieren seitdem als Ocean Network Express (ONE).

Zum 30. Juni 2019 deckt die THE Alliance mit rd. 247 Containerschiffen alle Ost-West- Fahrtgebiete ab.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit und die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die 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 im sonstigen Ergebnis erfasst.

#### **Veränderungen im Vorstand der Hapag-Lloyd AG**

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Als Nachfolger des Vorstandsmitglieds Anthony J. Firmin der zum 30. Juni 2019 in den Ruhestand gegangen ist, hat Herr Dr. Rothkopf die Position des COO inne.

#### **Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG**

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch 5 Großaktionäre aus, die insgesamt zusammen rd. 92 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) sowie die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die HGV und die Kühne Maritime GmbH in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Im Verlauf des zweiten Quartals 2019 erhöhte die CSAV ihren Anteil an Hapag-Lloyd auf insgesamt 27,5 % und Kühne seinen Anteil auf insgesamt 26,2 %. Im Zuge dessen, verringerte sich der Anteil des Streubesitzes auf unter 10 %.

Zum 30. Juni 2019 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

#### **Stimmrechtsanteile zum 30. Juni 2019**

Anteile in %	
CSAV Germany Container Holding GmbH	27,5
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	26,2
Qatar Holding Germany GmbH	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	7,7
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

## KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristiges profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie der Rendite auf das investierte Kapital (ROIC).

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd.

Für 2019 prognostiziert IHS Markit (Mai 2019) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens um 3,8 % auf rd. 171 Mio. TEU. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäfts sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist im Abschnitt „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cashflows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2019 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. Juni 2019 verfügt der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 931,5 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 1.133,0 Mio. EUR).

### Strategy 2023

Im November 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG im Rahmen eines Kapitalmarkttagess erstmals über die neue Strategie („Strategy 2023“) des Konzerns berichtet. Im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2018 wurde die Strategy 2023 auf den Seiten 62 ff. zudem ausführlich beschrieben.

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

- Qualitätsführerschaft
- Den Fortbestand als Global Player zu sichern
- Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus

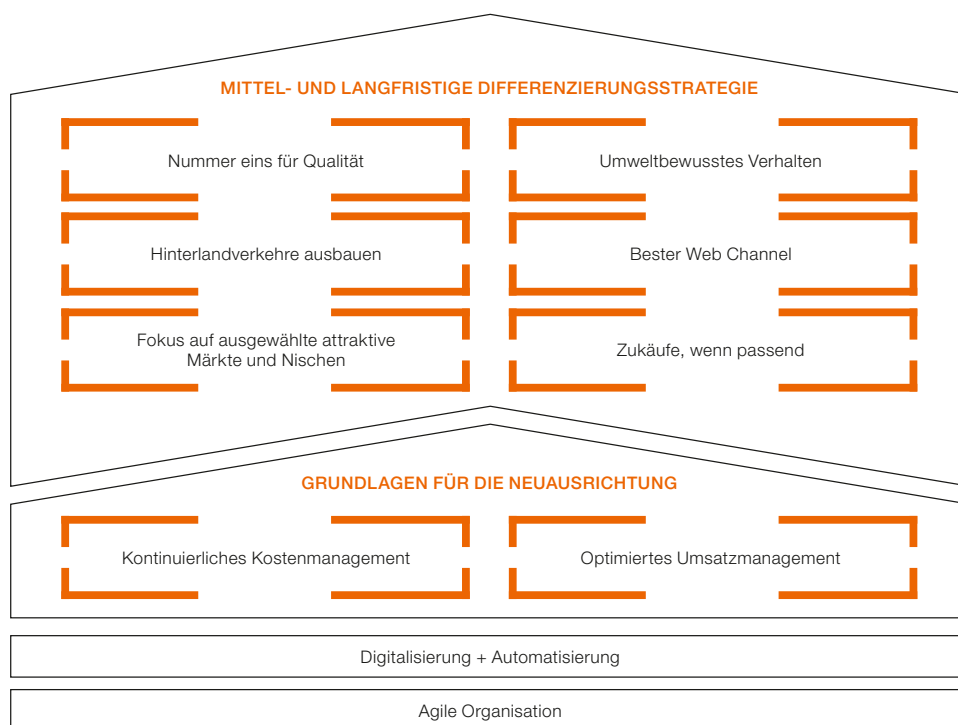
Der Fokus der Strategy 2023 liegt auf Qualitätsführerschaft und profitabilem Wachstum, basierend auf einem kontinuierlichen und konsequenten Kosten- und Umsatzmanagement sowie der Verbesserung der internen Prozesse durch höhere Agilität und das Nutzen technologischer Chancen, etwa durch Digitalisierung und Automation.

Zur Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Gesamtkostenstruktur hat Hapag-Lloyd bereits eine Vielzahl von Projekten initiiert. Dank verbesserter Kostenstrukturen wird erwartet, dass bis zum Jahr 2021 ein Ergebnisbeitrag in einer Größenordnung zwischen 350–400 Mio. USD pro Jahr realisiert werden kann. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG bewertet die bisher realisierten Kosteneinsparungen positiv und ist zuversichtlich, bereits im Jahr 2019 einen niedrigen 3-stelligen Millionenbetrag erzielen zu können.

Auch im Umsatzmanagement sind bereits die wesentlichen Stellschrauben zu einer Optimierung identifiziert und erste Maßnahmen eingeleitet. Zudem wurden auch bereits erste Digitalisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise der Web Channel mit Quick Quotes, umgesetzt.

Der Planungszeitraum für die Strategy 2023 läuft bis Ende des Jahres 2023. Somit werden im Jahr 2019 zwar weitere Umsetzungsschritte erfolgen, jedoch wird der größte Teil der Maßnahmen sowie Auswirkungen auf das finanzielle Ergebnis hauptsächlich in den darauffolgenden Jahren erfolgen.

Die wichtigsten Elemente der Strategy 2023 sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt. Den Kern bildet dabei die klare Differenzierung von Wettbewerbern.



Die finanziellen Steuerungsgrößen des Hapag-Lloyd Konzerns bleiben auch weiterhin das EBITDA und das EBIT. Hapag-Lloyd strebt darüber hinaus eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital (ROIC)), die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten des Unternehmens (WACC) entspricht. Der Schuldenabbau hat weiterhin Priorität, bis Ende 2023 soll ein Verhältnis von



Nettoverschuldung zu EBITDA von unter oder gleich 3,0x erreicht werden. Darüber hinaus strebt Hapag-Lloyd eine Eigenkapitalquote von über 45 % sowie eine Liquiditätsreserve von etwa 1,1 Mrd. USD an.

Neben den finanziellen Kennzahlen wurden folgende nichtfinanzielle Ziele neu definiert:

Die Qualitätsführerschaft soll über einen Net Promoter Score (NPS) gemessen werden. Zudem sollen die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit verbessert, das Pünktlichkeitsversprechen klar definiert und die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Pünktlichkeit standardisiert zu messen und hierüber zu berichten.

Hapag-Lloyd hat das Ziel, den Anteil von sog. „Door-to-Door“-Geschäften auf über 40 % bis 2023 zu steigern. Diese Ladung erfordert zusätzliche Dienstleistungen, die Hapag-Lloyd den Kunden anbietet und bei denen es möglich ist, einen höheren Umsatz und eine höhere Marge zu erzielen.

Hapag-Lloyd strebt einen globalen Marktanteil (weltweit exkl. Intra-Asien) von mehr als 10 % an.

Zur Erreichung dieses Ziels möchte Hapag-Lloyd insbesondere in attraktiven Wachstumsmärkten sowie im Bereich der Spezial- und Reefertransporte seine Präsenz ausbauen. In diesen Bereichen sieht Hapag-Lloyd bereits heute seine Stärke.

Der Erfolg der Digitalisierungsstrategie soll sich unter anderem daran messen lassen, dass die Volumina, die über den Web Channel gebucht werden, einen Anteil von 15 % des Gesamtvolumens in 2023 ausmachen.

Als traditionell umweltbewusstes Unternehmen ist es selbstverständlich für Hapag-Lloyd, dass das Unternehmen die verschärften Umweltauflagen, beispielsweise IMO 2020, einhalten wird und die nötigen technischen und organisatorischen Änderungen mit größter Sorgfalt umsetzt. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxydausstoßes wird Hapag-Lloyd neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoff auch Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen.

Die Strategy 2023 inklusive der oben genannten Ziele wird mit dem Fortschritt der Strategieimplementierung weiter konkretisiert und – soweit erforderlich – an sich verändernde Rahmenbedingungen flexibel angepasst.

Im Geschäftsjahr 2019 liegt der Fokus auf:

- Der Strategy 2023
- Der Realisierung weiterer Kosteneinsparungen, die bis 2021 ein Niveau von 350–400 Mio. USD p. a. erreichen sollen
- Der weiteren Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erlösqualität
- Der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der THE Alliance
- Der technischen und organisatorischen Vorbereitung auf die neuen Abgasnormen der IMO

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA und das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 6 Monaten 2019 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt. Seit dem Geschäftsjahr 2015 wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) zusätzlich als Messgröße verwendet.

Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem Invested Capital zum Stichtag. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Berechnung des Return on Invested Capital ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Mio. EUR		Mio. USD	
	H1 2019	H1 2018	H1 2019	H1 2018
Langfristige Vermögenswerte	13.691,5	12.729,5	15.585,3	14.818,4
Vorräte	250,5	257,1	285,2	299,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.272,8	703,2	1.448,8	818,6
Sonstige Aktiva	391,6	755,6	445,8	879,7
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>15.606,4</b>	<b>14.445,4</b>	<b>17.765,0</b>	<b>16.816,0</b>
Rückstellungen	720,5	575,3	820,1	669,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.768,8	1.766,7	2.013,4	2.056,6
Sonstige Verbindlichkeiten	556,3	339,7	633,5	395,5
<b>Summe Schulden</b>	<b>3.045,6</b>	<b>2.681,7</b>	<b>3.467,0</b>	<b>3.121,8</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>12.560,8</b>	<b>11.763,7</b>	<b>14.298,0</b>	<b>13.694,2</b>
EBIT	389,4	90,7	439,8	109,7
Steuern	17,3	16,9	19,5	20,6
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>372,1</b>	<b>73,8</b>	<b>420,3</b>	<b>89,1</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC)</b>			<b>5,9 %</b>	<b>1,3 %</b>

ROIC in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet. Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

## WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten hat einen wesentlichen Einfluss auf die Erreichung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das angestrebte profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

### **Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung**

Zum 30. Juni 2019 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 237 Containerschiffen (31. Dezember 2018: 227 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis.

Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte beträgt zum 30. Juni 2019 1.707.463 TEU und hat sich somit gegenüber dem 31. Dezember 2018 (1.643.371 TEU) moderat erhöht. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. Juni 2019 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 39 % (31. Dezember 2018: rd. 36 %).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. Juni 2019 (kapazitätsgewichtet) 8,4 Jahre. Mit 7.204 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 19 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 größten Containerlinienreedereien (30. Juni 2019: 6.033 TEU) und um rd. 71 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. Juni 2019: 4.219 TEU).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2019 über 1.573.216 (31. Dezember 2018: 1.554.423) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.580.401 TEU (31. Dezember 2018: 2.559.316 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 30. Juni 2019 rd. 47 % (31. Dezember 2018: 48 %). Zur Unterstützung des weiteren Wachstums in dem strategisch wichtigen Reefer-Segment, hat Hapag-Lloyd im Juni 2019 eine Bestellung für 13.420 neue Kühlcontainer in Auftrag gegeben. Die Auslieferung der Container ist für November 2019 geplant. In diesem Zusammenhang startet Hapag-Lloyd zusätzlich die flottenweite Ausstattung der Reefer-Flotte mit neuester IOT-Monitoring-Technologie. Die daraus entstehenden Kundenprodukte werden unter dem Namen Hapag-Lloyd LIVE vermarktet und umfassen unter anderem GPS-Ortung in Echtzeit, Informationen zur Temperatur im Inneren des Containers und ein Benachrichtigungssystem/Alarmmanagement.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 30. Juni 2019 118 Dienste (31. Dezember 2018: 119 Dienste).

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2018
Anzahl der Schiffe	237	227	226
davon			
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	112	112	112
Gecharterte Schiffe	125	115	114
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.707	1.643	1.608
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.580	2.559	2.487
Anzahl Dienste	118	119	120

<sup>1</sup> Inklusive 17 Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 2019 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 2,2 Mio. Tonnen und lag damit auf Vorjahresniveau (H1 2018: rd. 2,2 Mio. Tonnen). Davon entfielen rd. 15 % (H1 2018: rd. 12 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphure (0,1 %), MDO). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,6 Tonnen (H1 2018: 2,8 Tonnen). Pro transportiertem TEU betrug der Bunkerverbrauch unverändert gegenüber dem Vorjahr 0,37 Tonnen pro TEU (H1 2018: 0,37 Tonnen pro TEU).

Hapag-Lloyd verfügt seit dem Zusammenschluss mit der UASC über eine sehr junge und effiziente Flotte. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden kurzfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können mit der bestehenden Flotte, zusätzlichen Charter Schiffen sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance realisiert werden. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG jedoch davon aus, dass der Konzern zu gegebener Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd zudem Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen.

#### Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Ein globales Betreuungsteam pflegt die Beziehungen zu Großkunden. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung.

In den ersten 6 Monaten des Geschäftsjahres 2019 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 24.000 Kunden durch (H1 2018: rd. 24.000).

#### Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2019 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 12.861 Mitarbeiter (30. Juni 2018: 12.277). Davon entfielen 10.634 Personen auf den Landbereich (30. Juni 2018: 10.131 ) und 2.033 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (30. Juni 2018: 1.948 ). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2019 194 Auszubildende (30. Juni 2018: 198 ).

**Anzahl Mitarbeiter**

	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2018
Seebereich	2.033	1.970	1.948
Landbereich	10.634	10.561	10.131
Auszubildende	194	234	198
<b>Gesamt</b>	<b>12.861</b>	<b>12.765</b>	<b>12.277</b>

**WIRTSCHAFTSBERICHT****Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen**

Für 2019 und 2020 erwarten die Konjunkturoperenten des Internationalen Währungsunds (IWF) ein globales Wirtschaftswachstum von 3,2 % bzw. 3,5 % (IWF, World Economic Outlook April 2019). Gegenüber der im April 2019 veröffentlichten Prognose hat das IWF seine Wachstumserwartung für 2019 und 2020 zuletzt leicht um jeweils 0,1 Prozentpunkte gesenkt. Die aktuelle Prognose berücksichtigt dabei die Erhöhung der US-Zölle auf chinesische Einfuhren von 10 % auf 25 % im Mai 2019 sowie die entsprechenden Gegenreaktionen Chinas. Weiterhin belasten Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit sowie geopolitische Spannungen die weltweite Nachfrage. Die prognostizierte Belebung im Jahr 2020 geht von einer Abnahme der vorübergehenden Wachstumsschwächen im Euroraum, einer allmählichen Stabilisierung der Bedingungen in den angespannten Schwellenländern sowie Fortschritten bei der Lösung handelspolitischer Konflikte aus.

Für das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen erwartet der IWF gem. der aktuellen Prognose in 2019 ein Wachstum um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr. Damit hat das Institut seine Prognose vom April 2019 noch einmal deutlich um 0,9 Prozentpunkte gesenkt. Für das Jahr 2020 wird von einem Anstieg um 3,7 % ausgegangen (Aprilprognose: 3,9 %).

**Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen**

in %	2020e	2019e	2018	2017	2016	2015	2014
Wachstum Weltwirtschaft	3,5	3,2	3,6	3,8	3,4	3,4	3,6
Industrienationen	1,7	1,9	2,2	2,4	1,7	2,3	2,1
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,7	4,1	4,5	4,8	4,6	4,3	4,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,7	2,5	3,7	5,5	2,2	2,8	3,9

Quelle: IWF Juli 2019

**Branchenspezifische Rahmenbedingungen**

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte die globale Containertransportmenge im Jahr 2019 auf rd. 171 Mio. TEU ansteigen (IHS Markit, Mai 2019). Die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt wird somit nach Einschätzung des Branchendienstes IHS Markit im Jahr 2019 mit 3,8 % erneut stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Gegenüber der letzten Veröffentlichung vom Januar 2019 hat IHS seine Prognose um 0,9 Prozentpunkte gesenkt. Allerdings hat das Institut im Rahmen der letzten Veröffentlichung seine Prognosemethodik geändert und somit auch Vorjahreswert angepasst. Die Vergleichbarkeit mit vorherigen Veröffentlichungen ist daher nur eingeschränkt möglich. Für den Zeitraum 2020 bis 2024 geht

der Branchendienst IHS Markit derzeit von einem jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von durchschnittlich 3,2 % aus. Damit bleibt die Containerschifffahrt weiterhin eine Wachstumsbranche.

Das erwartete Wachstum wird sich nach Einschätzung von IHS Markit relativ gleichmäßig auf die einzelnen Fahrtgebiete verteilen. Das stärkste Wachstum wird derzeit in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten und indischer Subkontinent sowie Intra Asien erwartet.

### Entwicklung der Containertransportmenge in Mio. TEU

in %	2020e	2019e	2018	2017	2016	2015	2014
Mio. TEU	175	171	164	156	150	147	144
Wachstumsrate in %	2,5	3,8	5,2	4,2	1,8	2,5	–

Quelle: IHS Markit (Mai 2019). Die Daten für den Zeitraum 2020 werden derzeit intern durch IHS Markit überprüft und können sich unter Umständen nach Veröffentlichung dieses Halbjahresfinanzberichts ändern.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zum Jahresbeginn 2019 rd. 22 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q2 2019, Juni 2019). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen 2019 um rd. 0,7 Mio. TEU und 2020 um rd. 0,8 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q2 2019, Juni 2019). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,4 Mio. TEU (MDS Transmodal, Juli 2019) liegt mit rd. 10 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23 Mio. TEU per Juli 2019) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16 %).

In den Monaten Januar bis Juni 2019 wurden Aufträge für den Bau von 34 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 0,2 Mio. TEU (Gesamtjahr 2018: rd. 1,2 Mio. TEU Kapazität [Clarksons Research, Juli 2019]) vergeben.

### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2020e	2019e	2018	2017
Kapazität Jahresanfang	22,7	22,0	20,8	20,1
Geplante Auslieferungen	1,4	1,1	1,5	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,4	0,2	0,1	0,4
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,1	0,2	0,4
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 2019, Juni 2019. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Dem prognostizierten Nettokapazitätsanstieg von 0,7 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q2, Juni 2019) steht ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 6,3 Mio. TEU im Jahr 2019 gegenüber (IHS Markit, Mai 2019).

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 6 Monaten 2019 insgesamt 66 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 0,5 Mio. TEU in Dienst gestellt (H1 2018: 94 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,8 Mio. TEU). Nachdem die Verschrottung von ineffizienten Schiffen im Jahr 2018 mit rd. 0,1 Mio. TEU deutlich unter den Werten der Vorjahre (2017: 0,4 Mio. TEU; 2016: 0,7 Mio. TEU) lag, soll sie gemäß Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q2, Juni 2019) im Jahr 2019 mit rd. 0,2 Mio. TEU wieder leicht ansteigen. Zu Jahresbeginn war Drewry von einem Anstieg der Verschrottungen auf rd. 0,5 Mio. TEU ausgegangen (Drewry Container Forecaster 4Q 2018). In den ersten 6 Monaten 2019 lagen die Verschrottungen gemäß Clarksons bei rd. 0,1 Mio. TEU.

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe betrug per Ende Juni 2019 (Alphaliner Weekly, Juli 2019) rd. 0,4 Mio. TEU was rd. 1,6 % der Weltflotte entspricht. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

### Branchenkonsolidierung und Allianzen

Seit Beginn des zweiten Quartals 2017 existieren die 3 folgenden Allianzen: die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S.A. (Schweiz) (MSC), die bereits Anfang 2015 ihren Betrieb aufnahm, und die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S.A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), China COSCO Shipping (China) (COSCO), inklusive der von COSCO im Juli 2018 übernommenen Orient Overseas (International) Limited (Hongkong) (OOIL), und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen). Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit Ocean Network Express (Singapur) (ONE) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. ONE ging aus der Fusion der 3 japanischen Allianzpartner Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) zum 1. April 2018 hervor. Die Mitglieder der THE Alliance haben am 19. Juni 2019 in Taipeh beschlossen, eine neue Kooperation mit vier Mitgliedern und einer Laufzeit bis 2030 zu etablieren. Vorbehaltlich der notwendigen behördlichen Zustimmungen, wird die südkoreanische Linienreederei Hyundai Merchant Marine (HMM) zum 1. April 2020 der THE Alliance als neues Mitglied beitreten. Das Orderbuch von HMM umfasst derzeit 12 Großschiffe mit einer Transportkapazität von jeweils 23.000 TEU, die im zweiten Quartal 2020 ausgeliefert werden sollen. Die 23.000 TEU Neubauten sollen im Fahrtgebiet Fernost – Nordeuropa eingesetzt werden und das Service Portfolio sowie die Wettbewerbsfähigkeit der THE Alliance weiter stärken. Weiterhin werden acht 15.000 TEU Neubauten die HMM Flotte im zweiten Quartal 2021 ergänzen.

### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	39	20	46
Ocean Alliance	36	41	10
<b>THE Alliance</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>34</b>
Sonstige	1	12	10

Quelle: Alphaliner Juli 2019

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung. Der Kapazitätsanteil der zehn größten Containerlinienreedereien an der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte erhöhte sich dadurch von ca. 61 % in 2013 auf ca. 84 % per 30. Juni 2019 (MDS Transmodal, Juli 2019 und Drewry Container Forecaster, 2Q19). Getrieben wurde die Konsolidierung durch die Zusammenschlüsse von Hapag-Lloyd mit den Containerschiffahrtsaktivitäten von Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) in 2014 und der United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) in 2017, dem Zusammenschluss von China COSCO Shipping (COSCO) und China Shipping Container Lines Company Limited (CSCL) in 2016, die Übernahme von der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co (Hamburg Süd) durch Maersk Line A/S (Maersk) (2017), dem Joint Venture der Containerlinienaktivitäten der 3 japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O. S.K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) zu Ocean Network Express (ONE) in 2018, der Übernahme von Orient Overseas (International) Limited (OOIL) durch China COSCO Shipping (COSCO) in 2018 sowie der Insolvenz von Hanjin Shipping Co. Ltd. (Hanjin) in 2016, damals die achtgrößte Containerlinienreederei der Welt.

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Eine Vergleichbarkeit der Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage mit der Darstellung im entsprechenden Vorjahreszeitraum ist aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse zum 1. Januar 2019 nur eingeschränkt möglich. Die Angaben für das erste Halbjahr 2018 beziehen sich, wenn nichts anderes angegeben wird, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17.

Zur Erhöhung der Transparenz und zur Vereinheitlichung der extern kommunizierten Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung mit der Managementsicht hat Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2019 eine Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Dabei wurden die Werte der Vorperiode entsprechend der neuen Darstellung angepasst. Infolge der Darstellungsänderung kommt es zu Verschiebungen innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zu den im Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2018 ausgewiesenen Werten.

### Ertragslage des Konzerns

In einem unverändert andauernden intensiven Wettbewerb war die Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2019 deutlich positiv und lag innerhalb der Erwartungen des Vorstands. Das Transportmengenwachstum in Höhe von 2,0 % lag hingegen leicht unterhalb der Erwartungen zu Jahresbeginn. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 wirkten sich die Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, die Erhöhung der Transportmenge und ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar positiv auf die Ertragslage aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,13 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,21 USD/EUR). Im Gegensatz dazu reduzierten gestiegene Brennstoffkosten sowie die Erhöhung der Charterkosten das Halbjahresergebnis 2019. Hapag-Lloyd erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2019 ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 389,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 90,7 Mio. EUR) und ein Konzernergebnis in Höhe von 146,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –100,9 Mio. EUR).



**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Umsatzerlöse	3.175,2	2.811,8	6.238,1	5.431,2
Transportaufwendungen	2.482,4	2.386,6	4.825,3	4.556,4
Personalaufwendungen	165,1	157,6	331,8	316,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	291,2	170,8	566,8	336,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-70,0	-64,0	-142,6	-146,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>166,6</b>	<b>32,6</b>	<b>371,7</b>	<b>75,2</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,0	7,4	17,5	15,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,1	-	0,2	-
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>175,7</b>	<b>40,0</b>	<b>389,4</b>	<b>90,7</b>
Zinsergebnis	118,7	90,4	-224,9	-172,7
Übrige Finanzposten	-1,1	-5,0	-0,9	-1,9
Ertragsteuern	5,9	11,2	17,3	16,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>50,0</b>	<b>-66,6</b>	<b>146,3</b>	<b>-100,9</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	46,2	-70,4	137,9	-108,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,8	3,8	8,4	7,1
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,26	-0,40	0,78	-0,61
<b>EBITDA</b>	<b>466,9</b>	<b>210,8</b>	<b>956,2</b>	<b>427,2</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>14,7</b>	<b>7,5</b>	<b>15,3</b>	<b>7,9</b>
<b>EBIT</b>	<b>175,7</b>	<b>40,0</b>	<b>389,4</b>	<b>90,7</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>5,5</b>	<b>1,4</b>	<b>6,2</b>	<b>1,7</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. Infolgedessen erhöhte sich das EBIT für das erste Halbjahr 2018 um 2,0 Mio. EUR von vormals 88,7 Mio. EUR auf 90,7 Mio. EUR.

Im ersten Halbjahr 2019 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.071 USD/TEU und lag damit um 51 USD/TEU über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.020 USD/TEU). In einem unverändert schwierigen Marktumfeld reduzierten sich die Frachtraten im zweiten Quartal 2019 (1.063 USD/TEU) im Vergleich zum ersten Quartal 2019 (1.079 USD/TEU) leicht um 16 USD/TEU.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 wirkten sich insbesondere die Frachtraterhöhungen, in den Fahrtgebieten Atlantik, Transpazifik, Fernost, Intra-Asia, Lateinamerika und EMAO, in der Berichtsperiode positiv auf die durchschnittliche Frachtrate und folglich auf das Ergebnis aus. Der Frachtratenrückgang im Fahrtgebiet Mittlerer Osten führte jedoch zu einem gegenläufigen Effekt.

**Frachtraten pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>**

USD/TEU	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Atlantik	1.361	1.303	1.356	1.298
Transpazifik	1.289	1.209	1.312	1.229
Fernost	858	872	895	884
Mittlerer Osten	753	773	755	780
Intra-Asien	548	502	538	512
Lateinamerika	1.144	1.090	1.162	1.110
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.101	1.031	1.100	1.036
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.063</b>	<b>1.010</b>	<b>1.071</b>	<b>1.020</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in den relevanten Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 118 TTEU auf 5.966 TTEU (Vorjahreszeitraum: 5.848 TTEU) erhöhen, was einem Anstieg für das erste Halbjahr 2019 von 2,0 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 entspricht. Damit lag das Transportmengenwachstum im ersten Halbjahr 2019 leicht unterhalb der Erwartungen der Gesellschaft zu Jahresbeginn.

Transportmengensteigerungen, insbesondere in den Fahrtgebieten Atlantik, Fernost, Lateinamerika und EMAO, wirkten sich in der Berichtsperiode positiv auf die Volumenentwicklung aus. Transportmengenrückgänge, insbesondere in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten und Intra-Asien hatten jedoch einen negativen Einfluss auf die Transportmengenentwicklung.

**Transportmenge pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>**

TTEU	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Atlantik	513	475	982	914
Transpazifik	494	484	944	939
Fernost	545	525	1.101	1.044
Mittlerer Osten	344	363	695	725
Intra-Asien	215	265	436	519
Lateinamerika	713	689	1.389	1.352
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	214	187	419	356
<b>Gesamt</b>	<b>3.038</b>	<b>2.987</b>	<b>5.966</b>	<b>5.848</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im ersten Halbjahr 2019 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 806,9 Mio. EUR auf 6.238,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.431,2 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 14,9 % entspricht. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Transportmengen, die durchschnittlichen Frachtraten sowie die Stärkung des US-Dollars. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse von 416,0 Mio. EUR (7,7 %) ergeben.

Der Anstieg der den Fahrtgebieten nicht zuzuordnenden Umsatzerlöse um 74,1 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Erlösen aus der Überlassung von Containerstellplätzen (Slotcharter).

**Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Atlantik	620,3	517,9	1.179,4	979,5
Transpazifik	566,3	489,8	1.096,7	952,6
Fernost	416,6	383,4	872,1	762,1
Mittlerer Osten	230,6	235,1	464,4	466,7
Intra-Asien	105,0	111,4	207,5	219,4
Lateinamerika	725,2	629,9	1.428,7	1.239,1
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	210,0	161,6	407,8	304,5
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	301,2	282,7	581,5	507,4
<b>Gesamt</b>	<b>3.175,2</b>	<b>2.811,7</b>	<b>6.238,1</b>	<b>5.431,2</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für H1 2018 um 6,5 Mio. EUR von 5.424,7 Mio. EUR auf 5.431,2 Mio. EUR.

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2019 um 268,9 Mio. EUR auf 4.825,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.556,4 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 5,9 %, der auf die gestiegenen Transportvolumina, einen stärkeren US-Dollar, den höheren Bunkerpreis, die Erhöhung der Charterkapazitäten sowie gestiegene Charraten zurückzuführen ist.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,13 USD/EUR um 6,7 % stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,21 USD/EUR). Die Umrechnung der Transportaufwendungen von der funktionalen Währung US Dollar in die Berichtswährung Euro führte durch die Stärkung des US Dollars zu einem Anstieg der Transportaufwendungen im ersten Halbjahr 2019 im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode.

Die Aufwendungen für Brennstoff sind insbesondere infolge des deutlich gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode um 129,0 Mio. EUR (18,6 %) auf 822,2 Mio. EUR gestiegen. In den ersten 6 Monaten des Geschäftsjahres 2019 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 429 USD je Tonne um 44 USD je Tonne (11,4 %) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 385 USD je Tonne. Zudem führte der stärkere US-Dollar zu einem Anstieg der in Euro ausgewiesenen Bunkeraufwendungen.

Positiv wirkte sich die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Entwicklung des Transportaufwands im ersten Halbjahr 2019 aus. Infolge der Anwendung des Standards sind Aufwendungen für Leasingverträge, die zuvor als Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) zu klassifizieren waren (im Wesentlichen mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie Containermieten), nicht mehr unter dem Posten Transportaufwendungen auszuweisen, sondern als Abschreibungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Nutzungsrechte und als Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeiten zu erfassen. Folglich reduzierten sich die im ersten Halbjahr 2019 ausgewiesenen Transportaufwendungen zum Vergleichszeitraum erstes Halbjahr 2018 um die vormals gemäß IAS 17 auszuweisenden Leasingaufwendungen. Gegenläufig wirkten sich ein mengen- und preisbedingter Anstieg der Charteraufwendungen sowie gestiegene Port- und Kanalkosten im ersten Halbjahr 2019 im Vergleich zur Vorjahresperiode aus.

Der Personalaufwand erhöhte sich im ersten Halbjahr 2019 um 14,9 Mio. EUR (4,7 %) auf 331,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 316,9 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich die gestiegene Anzahl der Mitarbeiter sowie die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aus.

Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2019 betragen 566,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 336,5 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus den Effekten der erstmaligen Bilanzierung geleaster Vermögenswerte gemäß IFRS 16. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten und erstmalig zu bilanzierenden Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu zusätzlichen Abschreibungen in Höhe von 204,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis enthielt im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge und belief sich für das erste Halbjahr 2019 auf Aufwendungen in Höhe von insgesamt 142,6 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Aufwendungen von 146,2 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (70,3 Mio. EUR), Verwaltungskosten (19,7 Mio. EUR) und Beratungskosten (16,7 Mio. EUR).

### Operative Aufwendungen<sup>1</sup>

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>2.482,4</b>	<b>2.386,6</b>	<b>4.825,3</b>	<b>4.556,4</b>
davon:				
Brennstoff	427,6	367,2	822,2	693,2
Handling & Haulage	1.247,3	1.204,0	2.439,6	2.315,4
Container und Repositionierung	296,2	297,4	581,0	588,6
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)	498,8	480,6	992,2	928,3
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen	12,4	37,4	-9,7	30,9
Personalaufwendungen	165,1	157,6	331,8	316,9
Abschreibungen	291,2	170,8	566,8	336,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-70,0	-64,0	-142,6	-146,2
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>2.868,6</b>	<b>2.651,1</b>	<b>5.866,5</b>	<b>5.356,0</b>

<sup>1</sup> Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

In der Berichtsperiode lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 389,4 Mio. EUR (inklusive eines positiven Effekts aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 14 Mio. EUR) deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (90,7 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im ersten Halbjahr 2019 auf 956,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 427,2 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 217 Mio. EUR. Für die ersten 6 Monate 2019 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 5,9 % (Vorjahreszeitraum: 1,3 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 0,78 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: -0,61 EUR je Aktie).

**Ertragskennzahlen<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Umsatz	3.175,2	2.811,8	6.238,1	5.431,2
EBIT	175,7	40,0	389,4	90,7
EBITDA	466,9	210,8	956,2	427,2
EBIT-Marge (%)	5,5	1,4	6,2	1,7
EBITDA-Marge (%)	14,7	7,5	15,3	7,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,26	-0,40	0,78	-0,61
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>2</sup>	5,3	1,0	5,9	1,3

<sup>1</sup> Aufgrund der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. Infolgedessen erhöhte sich das EBIT für das erste Halbjahr 2018 um 2,0 Mio. EUR von vormals 88,7 Mio. EUR auf 90,7 Mio. EUR.

<sup>2</sup> Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet.

Für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2019 belief sich das Zinsergebnis auf -224,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -172,7 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 resultierte überwiegend aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Hier führte die Berücksichtigung des Zinsaufwands für die nun unter IFRS 16 zu berücksichtigenden neuen Leasingverbindlichkeiten zu einem Aufwand im ersten Halbjahr 2019 von 32,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Außerdem führte die vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe zu Einmaleffekten in Höhe von insgesamt -22,1 Mio. EUR durch Ablösegebühren, den Abgang des damit verbundenen eingebetteten Derivats sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Transaktionskosten. Das allgemein gestiegene Zinsniveau wirkte sich zudem negativ auf den Zinsaufwand aus. Gegenläufig wirkte sich die Bewertung der eingebetteten Derivate der Anleihen mit einem Ertrag von 12,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verlust 3,2 Mio. EUR) positiv auf das Zinsergebnis aus.

In den ersten 6 Monaten 2019 belief sich das Konzernergebnis auf 146,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -100,9 Mio. EUR).

**Finanzlage des Konzerns****Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	348,6	157,3	884,8	411,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	18,4	13,7	-117,2	-45,1
<b>Free Cashflow</b>	<b>367,0</b>	<b>171,0</b>	<b>767,6</b>	<b>366,0</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-481,5	-248,0	-977,3	-433,8
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-114,6</b>	<b>-77,0</b>	<b>-209,8</b>	<b>-67,8</b>

**Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit**

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2019 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 884,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 411,1 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist positiv durch die Anwendung von IFRS 16 im ersten Quartal 2019 beeinflusst, da nach IFRS 16 der Tilgungs- und Zinsanteil der Leasingzahlungen als Finanzierungscashflow statt als operativer Cashflow erfasst wird.

### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Halbjahr 2019 insgesamt auf 117,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 45,1 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 165,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 103,4 Mio. EUR) insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen. Hierin waren Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 94,6 Mio. EUR enthalten. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 19,6 Mio. EUR im Wesentlichen aus dem im ersten Halbjahr 2019 erfolgten Verkauf von Containern.

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 977,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 433,8 Mio. EUR), der im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 1.542,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 625,2 Mio. EUR) enthält.

Die Zins- und Tilgungsleistungen enthalten im Halbjahr 2019 die anteilige Rückführung des ABS-Programms in Höhe von 177,1 Mio. EUR und erstmals auch Zinsen und Tilgungen der Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 227,1 Mio. EUR. Im ersten Halbjahr 2019 hat Hapag-Lloyd eine ursprünglich in 2022 fällige Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR vollständig vorzeitig zurückgeführt.

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse in Höhe von 643,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 161,0 Mio. EUR) gegenüber. Im Zusammenhang mit der vorzeitigen Rückführung der Anleihe wurde eine neu vereinbarte revolvingende Kreditlinie in Höhe von 100,0 Mio. EUR in Anspruch genommen. Weitere wesentliche Mittelzuflüsse resultierten aus der Finanzierung von Containern mittels Japanese Operating Leases („JOLs“) in Höhe von 113,6 Mio. EUR, aus Ziehungen unter dem bestehenden ABS-Programms in Höhe von 219,4 Mio. EUR, aus der Darlehensaufnahme zur Refinanzierung von Schiffen in Höhe 166,5 Mio. EUR und aus der Auszahlung eines unbeicherten Laufzeitkredits in Höhe von 40,1 Mio. EUR. Darüber hinaus entstanden Mittelabflüsse aus der Realisierung der zur Sicherung von Finanzschulden eingesetzten derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 52,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 32,7 Mio. EUR).

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>573,6</b>	<b>597,7</b>	<b>657,1</b>	<b>604,9</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-6,3	31,7	5,5	15,3
Zahlungswirksame Veränderungen	-114,6	-77,0	-209,8	-67,8
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>452,7</b>	<b>552,4</b>	<b>452,7</b>	<b>552,4</b>

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr 2019 ein Zahlungsmittelabfluss von 209,8 Mio. EUR, so dass unter Berücksichtigung von Wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 5,5 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2019 ein Finanzmittelbestand von 452,7 Mio. EUR (30. Juni 2018: 552,4 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 478,8 Mio. EUR (30. Juni 2018: 446,7 Mio. EUR), so dass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 931,5 Mio. EUR ergab (30. Juni 2018: 999,1 Mio. EUR). Als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienende Finanzmittel in Höhe von 0,0 Mio. EUR (30. Juni 2018: 40,3 Mio. EUR) wurden aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

### Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2019	31.12.2018
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.681,0	6.017,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	452,7	657,1
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	–	6,4
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>6.228,3</b>	<b>5.354,4</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)<sup>1</sup></b>	<b>98,4</b>	<b>85,5</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>478,8</b>	<b>475,9</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>39,4</b>	<b>40,9</b>

<sup>1</sup> Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte) verringerten sich auf 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 6,4 Mio. EUR) da Finanzmittel, die als Sicherheiten für bestehende Finanzschulden dienten, reduziert wurden.

Zum 30. Juni 2019 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 6.228,3 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2018 von 5.354,4 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 873,9 Mio. EUR gestiegen.

Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus der Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019. Die im Zusammenhang mit der erstmaligen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen (primär für mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie für Containermieten) einhergehende Passivierung der Leasingverbindlichkeit führte per 1. Januar 2019 zu einer Erhöhung der Finanzschulden um 947,6 Mio. EUR. Kompensierend wirkten Tilgungsleistungen für langfristige und kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 1.324,5 Mio. EUR, insbesondere die frühzeitige Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR.

Die Eigenkapitalquote ist mit 39,4 % im Vergleich zum 31. Dezember 2018 mit 40,9 % um 1,5 %-Punkte gesunken, was im Wesentlichen auf die Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 und den damit einhergehenden Anstieg der Finanzschulden zurückzuführen ist. Der Nettoverschuldungsgrad als Verhältnis von Nettoverschuldung zum bilanziellen Eigenkapital erhöhte sich entsprechend von 85,5 % auf 98,4 %.

**Vermögenslage des Konzerns****Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	30.6.2019	31.12.2018
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	13.691,5	12.845,0
davon Anlagevermögen	13.639,8	12.789,8
Kurzfristige Vermögenswerte	2.367,6	2.456,3
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	452,7	657,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>16.059,2</b>	<b>15.301,3</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	6.332,5	6.259,3
Fremdkapital	9.726,6	9.042,0
davon langfristige Schulden	5.851,2	5.665,3
davon kurzfristige Schulden	3.875,5	3.376,7
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.681,0	6.017,9
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.452,1	5.301,6
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.228,9	716,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>16.059,2</b>	<b>15.301,3</b>
Nettoverschuldung	6.228,3	5.354,4
Eigenkapitalquote (%)	39,4	40,9

Zum 30. Juni 2019 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 16.059,2 Mio. EUR und lag um 757,9 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2018. Die Veränderung war unter anderem bedingt durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des leicht stärkeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2019 bei 1,14 (31. Dezember 2018: 1,15). Der wesentlichste Einflussfaktor auf die Erhöhung der Bilanzsumme war die erstmalige Anwendung von IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 850,0 Mio. EUR auf 13.639,8 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 12.789,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 und der damit verbundenen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen in Höhe von 858,2 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 (31. Dezember 2018: 0,0 Mio. EUR). Zusätzlich erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte aufgrund der Aktivierung von Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte für im ersten Halbjahr 2019 geschlossene Leasingverhältnisse in Höhe von 387,3 Mio. EUR sowie aufgrund von weiteren Investitionen in Höhe von 127,7 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen betrafen. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 79,7 Mio. EUR führten ebenfalls zu einem Anstieg des Anlagevermögens.

Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 566,8 Mio. EUR im ersten Halbjahr 2019 aus (Vorjahreszeitraum: 336,5 Mio. EUR). Hierin enthalten waren Abschreibungen auf die neu nach IFRS 16 aktivierten Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 204,2 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 452,7 Mio. EUR reduzierte sich um 204,4 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2018 (657,1 Mio. EUR).



Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 73,2 Mio. EUR auf 6.332,5 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 146,3 Mio. EUR sowie aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen aus der Währungsumrechnung in Höhe von 34,7 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Zahlung der Dividende der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 26,4 Mio. EUR, die erfolgsneutrale Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von –45,0 Mio. EUR infolge der Senkung des Zinssatzes sowie die Berichtigung der Eröffnungsbilanzwerte aus der Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 in Höhe von –17,4 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni des laufenden Jahres 39,4 % (31. Dezember 2018: 40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Jahresabschluss 2018 um 684,6 Mio. EUR auf 9.726,6 Mio. EUR gestiegen, was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten um 663,1 Mio. EUR auf 6.681,0 Mio. EUR zum 30. Juni 2019 resultierte. Wesentlicher Grund für die Erhöhung der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten lag in der erstmaligen Anwendung von IFRS 16, der zur Passivierung von zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 947,6 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 führte. Die Auszahlung neuer Finanzierungen, die Passivierung von Leasingverbindlichkeiten neu abgeschlossener Leasingverhältnisse sowie Wechselkurseffekte bei den Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 37,0 Mio. EUR trugen ebenfalls zur Erhöhung des Fremdkapitals bei. Mindernd wirkten sich Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.324,5 Mio. EUR aus, die eine vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von 450 Mio. EUR enthielten.

Zum 30. Juni 2019 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 6.228,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 5.354,4 Mio. EUR).

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

### **Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung**

Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum wirkte das realisierte Mengen- und Frachtratenwachstum sowie ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar positiv auf die Ertragslage. Gegenläufig wirkten sich die insbesondere durch höhere Bunkerpreise und durch höhere Kosten für den Schiffsbetrieb gestiegenen Transportaufwendungen aus.

Die Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2019 lag mit der leicht positiven Frachtratenentwicklung, der im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2018 gesunkenen Bunkerpreise und der Stärkung des US-Dollar zum Euro innerhalb der Erwartungen des Vorstands zu Jahresbeginn. Das Transportmengenwachstum lag hingegen leicht unterhalb der Erwartungen zu Jahresbeginn. Für die Ergebnisentwicklung des Geschäftsjahres 2019 bleiben sowohl das Transportmengenwachstum als auch die Frachtratenentwicklung die maßgeblichen Einflussfaktoren. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterliegen im Vergleich zur Erwartung des Vorstands zu Jahresbeginn keinen wesentlichen Änderungen.

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken, deren Einschätzung sowie der Beurteilung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit wird grundsätzlich auf den Geschäftsbericht 2018 verwiesen. Die bestehenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im weiteren Verlauf des Jahres 2019 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen.

Die im Geschäftsbericht 2018 aufgeführten Risiken weisen unter anderem auf die Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus hin. Ergänzend wird auf den möglichen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt durch eine weitere Eskalation des Handelsstreits zwischen den USA und China sowie durch eine Eskalation der politischen Spannungen mit dem Iran verwiesen. Letztere könnten infolge von Einschränkungen des Öltransports durch die Straße von Hormuz negative Auswirkungen auf den Ölpreis und folglich auf den Bunkerpreis haben. Somit könnten die aufgeführten Risiken einen negativen Einfluss auf die Transportmengen, die Frachtraten sowie die Kosten haben und folglich das Ergebnis negativ beeinflussen.

Darüber hinaus werden die wesentlichen Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns in den verbleibenden Monaten des Geschäftsjahres aktuell wie folgt eingeschätzt:

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2019 im Vergleich zum Geschäftsbericht 2018
Rückgang des Transportmengenwachstums	Mittel	Mittel	Gleich
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Mittel	Gleich
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering	Gleich
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Gering	Mittel	Gleich
Liquidität <sup>1</sup>	Gering	Hoch	Gleich
Niedriger Ergebnisbeitrag der Effizienzprogramme	Gering	Mittel	Gleich

<sup>1</sup> Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr 2019 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

## HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Angaben auf Seite 58 im verkürzten Konzernanhang des Halbjahresfinanzberichts enthalten.

## PROGNOSEBERICHT

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsbericht 2018 (Wirtschaftsbericht) dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Juli 2019) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,2 %. Das erwartete Wirtschaftswachstum hat sich somit gegenüber der vorherigen Prognose um 0,1 Prozentpunkte verringert (April 2019). Gemäß der aktuellen Prognose wächst die Weltwirtschaft 2019 somit voraussichtlich etwas schwächer als im Vorjahr (+3,6 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2019 um 2,5 % (2018: +3,7 %). Damit hat das Institut seine Prognose vom April 2019 noch einmal deutlich um 0,9 Prozentpunkte gesenkt. Das Welthandelsvolumen wächst im Jahr 2019 dennoch weiterhin gleichlaufend mit der Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Markit (Mai 2019) prognostiziert für 2019 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,8 % (2018: 5,2 %) auf rd. 171 Mio. TEU. Gegenüber der letzten Veröffentlichung vom Januar 2019 hat IHS seine Prognose um 0,9 Prozentpunkte gesenkt. Allerdings hat das Institut im Rahmen der letzten Veröffentlichung seine Prognosemethodik geändert und somit auch Vorjahreswert angepasst. Die Vergleichbarkeit mit vorherigen Veröffentlichungen ist daher nur eingeschränkt möglich. Dennoch verläuft die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge in der Containerschifffahrt 2019 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2018 um rd. 1,2 Mio. TEU auf 22,0 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 0,7 Mio. TEU. Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von rd. 3,3 %. Zu Jahresbeginn war Drewry aufgrund der Annahme einer höheren Verschrottungsrate von einer Zunahme von rd. 0,5 Mio. TEU ausgegangen. Obwohl der erwartete Anstieg geringer ausfällt als im Vorjahr (5,7 %) und das weltweite Angebot an Transportkapazitäten in einem deutlich ausgewogeneren Verhältnis zur Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen steht, könnte die Auslieferung von Großschiffen auf dem Fahrtgebiet Fernost auch im Jahr 2019 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen in diesem Fahrtgebiet erschweren.

Hapag-Lloyd erwartet für das Jahr 2019 weiterhin eine Erhöhung des Transportvolumens. Allerdings wird derzeit davon ausgegangen, dass das Transportmengenwachstum unterhalb der letzten Prognose von IHS Markit liegt. Grund für diese Entwicklung ist insbesondere die aktive Kapazitätsreduktion im Fahrtgebiet Intra Asien, die Teil der strategischen Neuausrichtung von Hapag-Lloyd im Rahmen der Strategy 2023 ist. Unter diesen Annahmen, kombiniert mit einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Anstieg der weltweiten Transportkapazität, dürfte die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht steigen. Aufgrund der Entwicklung des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises im ersten Halbjahr 2019 und der derzeitigen Erwartung für deren Entwicklung im weiteren Jahresverlauf, erwartet Hapag-Lloyd für das Jahr 2019 einen im Vergleich zum durchschnittlichen Wert in 2018 leicht steigenden durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis (Jahresbeginn: moderat steigender durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis).

Unter Voraussetzung der Erreichung des erwarteten Frachtratenniveaus, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität in Kombination mit der Erzielung von Kosteneinsparungen in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrags im Rahmen der Strategy 2023 sowie dem erwarteten Mengenwachstum, plant Hapag-Lloyd für 2019 ein EBITDA in Höhe von 1,6–2,0 Mrd. EUR und ein EBIT in Höhe von 0,5–0,9 Mrd. EUR. Darin enthalten ist ein derzeit erwarteter Ergebniseffekt aus der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 auf das EBITDA in Höhe von 370–470 Mio. EUR sowie das EBIT in Höhe von 10–50 Mio. EUR. Die erwarteten Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 auf die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung sind ausführlich auf Seite 38 ff. des verkürzten Konzernanhangs beschrieben. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse.

**Wichtige Eckwerte für die Prognose 2019**

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	3,2%
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	2,5%
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	3,8%
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	Leicht steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Leicht steigend
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1,6–2,0 Mrd. EUR
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	0,5–0,9 Mrd. EUR

Die Eckwerte für die Prognose 2019, bezogen auf das Transportvolumen, die durchschnittliche Frachtrate sowie die Ergebniskennzahlen EBITDA und EBIT, bleiben damit unverändert gegenüber der im Geschäftsbericht 2018 veröffentlichten Prognose. Die Erwartung zur Entwicklung der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise wurde hingegen, wie oben beschrieben, bereits im ersten Quartal 2019 leicht angepasst.

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld weitreichenden Risiken. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht 2018 (Seite 100 ff.) dargestellt. Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risikobericht dargestellt. Abweichungen gegenüber der Darstellung im Geschäftsbericht 2018 sind im Risiko- und Chancenbericht dieses Halbjahresfinanzberichts erläutert. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises 2018, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd in den verbleibenden Monaten des Jahres 2019 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

## KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2019<sup>1</sup>

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Umsatzerlöse	3.175,2	2.811,8	6.238,1	5.431,2
Transportaufwendungen	2.482,4	2.386,6	4.825,3	4.556,4
Personalaufwendungen	165,1	157,6	331,8	316,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	291,2	170,8	566,8	336,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-70,0	-64,0	-142,6	-146,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>166,6</b>	<b>32,6</b>	<b>371,7</b>	<b>75,2</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,0	7,4	17,5	15,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,1	-	0,2	-
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>175,7</b>	<b>40,0</b>	<b>389,4</b>	<b>90,7</b>
Zinserträge und ähnliche Erträge	4,6	4,8	7,4	11,2
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	123,3	95,2	232,4	183,9
Übrige Finanzposten	-1,1	-5,0	-0,9	-1,9
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>55,9</b>	<b>-55,4</b>	<b>163,6</b>	<b>-84,0</b>
Ertragsteuern	5,9	11,2	17,3	16,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>50,0</b>	<b>-66,6</b>	<b>146,3</b>	<b>-100,9</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	46,2	-70,4	137,9	-108,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,8	3,8	8,4	7,1
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>0,26</b>	<b>-0,40</b>	<b>0,78</b>	<b>-0,61</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“.

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2019

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
<b>Konzernergebnis</b>	<b>50,0</b>	<b>-66,6</b>	<b>146,3</b>	<b>-100,9</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:</b>				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-18,5	-4,7	-45,0	-0,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-18,5	-4,9	-45,1	-0,4
Steuereffekt	-	0,2	0,1	-0,3
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-	26,1	-	24,6
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-	25,2	-	23,9
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	0,9	-	0,7
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-5,0	0,9	-4,0	-2,8
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-5,1	0,8	-4,0	-2,9
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	0,1	-0,1	0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-84,1	327,9	34,7	169,4
<b>Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:</b>				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-9,0	-0,1	-14,8	2,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	2,5	-59,4	-22,9	-29,8
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-11,7	58,9	8,0	32,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,2	0,4	0,1	0,3
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-	-1,0	-0,3	0,3
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-7,3	-7,7	-15,6	-12,4
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	7,4	6,7	15,3	12,7
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-116,6</b>	<b>349,1</b>	<b>-29,4</b>	<b>193,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-66,6</b>	<b>282,5</b>	<b>116,8</b>	<b>92,7</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-70,2	277,8	108,3	85,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	3,7	4,7	8,5	7,7

**KONZERNBILANZ****der Hapag-Lloyd AG zum 30. Juni 2019****Aktiva**

Mio. EUR	<b>30.6.2019</b>	31.12.2018
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.578,2	1.568,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.738,4	1.773,2
Sachanlagen	10.006,4	9.119,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	316,7	328,1
Sonstige Forderungen	6,7	10,5
Derivative Finanzinstrumente	6,4	4,5
Ertragsteuerforderungen	4,5	4,2
Aktive latente Ertragsteuern	34,1	36,0
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>13.691,5</b>	<b>12.845,0</b>
Vorräte	250,5	238,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.272,8	1.217,7
Sonstige Forderungen	354,0	300,8
Derivative Finanzinstrumente	12,4	3,6
Ertragsteuerforderungen	25,3	39,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	452,7	657,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>2.367,6</b>	<b>2.456,3</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>16.059,2</b>	<b>15.301,3</b>



**Passiva**

Mio. EUR	30.6.2019	31.12.2018
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.209,3	3.117,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	294,6	318,1
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>6.317,0</b>	<b>6.248,7</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	15,5	10,6
<b>Eigenkapital</b>	<b>6.332,5</b>	<b>6.259,3</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	312,8	265,2
Sonstige Rückstellungen	50,3	75,6
Finanzschulden	4.742,6	5.241,2
Leasingverbindlichkeiten <sup>1</sup>	709,5	60,4
Sonstige Verbindlichkeiten	5,8	9,1
Derivative Finanzinstrumente	26,8	8,5
Passive latente Ertragsteuern	3,3	5,3
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.851,2</b>	<b>5.665,3</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8,8	8,3
Sonstige Rückstellungen	348,5	343,5
Ertragsteuerschulden	43,4	52,3
Finanzschulden	723,8	677,7
Leasingverbindlichkeiten <sup>1</sup>	505,2	38,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.768,8	1.774,1
Vertragsverbindlichkeiten	326,1	260,3
Sonstige Verbindlichkeiten	115,8	157,9
Derivative Finanzinstrumente	35,2	64,0
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>3.875,5</b>	<b>3.376,7</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>16.059,2</b>	<b>15.301,3</b>

<sup>1</sup> Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 werden die Leasingverbindlichkeiten ab dem ersten Halbjahr 2019 als separater Bilanzposten und nicht mehr als Teil der Finanzschulden gezeigt. Die Finanzschulden vermindern sich entsprechend. Die in dem neuen Bilanzposten ausgewiesenen Vorjahreswerte betreffen Finanzierungsleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2019**

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018 <sup>1</sup>	H1 2019	H1 2018 <sup>2</sup>
Konzernergebnis	50,0	-66,6	146,3	-100,9
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	5,9	11,2	17,3	16,9
Übrige Finanzposten	1,1	5,0	0,9	1,9
Zinsergebnis	118,7	90,4	224,9	172,7
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	291,2	170,8	566,8	336,5
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-4,6	-1,1	-8,8	-2,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-9,0	-7,5	-17,6	-15,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	3,9	-14,2	2,9	-12,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	3,3	-39,5	-11,1	-62,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-65,0	-25,6	-96,1	-59,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-9,4	-62,7	3,9	-39,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-28,6	99,2	68,7	181,6
Ertragsteuereinzahlungen (+) / -zahlungen (-)	-10,8	-3,2	-16,5	-8,4
Zinseinzahlungen	1,9	1,1	3,1	2,5
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>348,6</b>	<b>157,3</b>	<b>884,8</b>	<b>411,1</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	9,7	6,2	19,6	10,9
Einzahlungen aus Dividenden	28,7	32,3	28,9	32,5
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-	-	14,6
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-20,0	-25,1	-165,7	-103,4
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	0,3	-	0,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>18,4</b>	<b>13,7</b>	<b>-117,2</b>	<b>-45,1</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der neuen Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (siehe Kapitel „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“) wurden die Vorjahreswerte für Q2 2018 in der Konzernkapitalflussrechnung für übrige Finanzposten von zuvor 0,0 Mio. EUR um +5,0 Mio. EUR und Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) von zuvor -14,1 Mio. EUR um -0,1 Mio. EUR angepasst. Der Posten Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden entfällt (vorher 4,9 Mio. EUR), da dieser nun in der Position übrige Finanzposten enthalten ist.

<sup>2</sup> Aufgrund der neuen Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (siehe Kapitel „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“) wurden die Vorjahreswerte für H1 2018 in der Konzernkapitalflussrechnung für übrige Finanzposten von zuvor 0,0 Mio. EUR um +1,9 Mio. EUR und Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) von zuvor 29,9 Mio. EUR um -42,4 Mio. EUR angepasst. Der Posten Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden entfällt (vorher -40,5 Mio. EUR), da dieser nun in der Position übrige Finanzposten enthalten ist.

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	–	–	–	–1,9
Auszahlungen für Dividenden	–28,8	–1,7	–32,1	–10,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	401,5	7,3	643,0	161,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–641,9	–182,1	–1.114,3	–460,1
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten <sup>3</sup>	–113,8	–7,3	–210,2	–14,2
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–104,4	–68,2	–217,5	–150,9
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–0,5	–5,8	–52,7	32,7
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	6,4	9,8	6,5	9,7
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>–481,5</b>	<b>–248,0</b>	<b>–977,3</b>	<b>–433,8</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>–114,6</b>	<b>–77,0</b>	<b>–209,8</b>	<b>–67,8</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>573,6</b>	<b>597,7</b>	<b>657,1</b>	<b>604,9</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–6,3	31,7	5,5	15,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–114,6	–77,0	–209,8	–67,8
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>452,7</b>	<b>552,4</b>	<b>452,7</b>	<b>552,4</b>

<sup>3</sup> Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 werden die Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten ab dem ersten Halbjahr 2019 als separater Posten in der Konzernkapitalflussrechnung gezeigt. Der Posten Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden vermindert sich entsprechend. Der im neuen Posten ausgewiesene Vorjahreswert betrifft Auszahlung aus der Rückführung von Finanzierungsleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2019

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen
<b>Stand 1.1.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.174,9</b>	<b>-118,8</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	-	-	10,3	-
<b>Angepasster Stand 1.1.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.185,2</b>	<b>-118,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-108,0</b>	<b>-0,7</b>
davon				
Konzernergebnis	-	-	-108,0	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-0,7
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-2,2</b>	<b>-</b>
davon				
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-	-
Kapitalerhöhung bei Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,2	-
<b>Entkonsolidierung</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-0,1</b>	<b>-</b>
<b>Stand 30.6.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.074,9</b>	<b>-119,5</b>
<b>Stand 1.1.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.117,4</b>	<b>-112,6</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	-	-	-17,4	-
<b>Angepasster Stand 1.1.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.100,0</b>	<b>-112,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>137,9</b>	<b>-45,0</b>
davon				
Konzernergebnis	-	-	137,9	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-45,0
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-28,5</b>	<b>-</b>
davon				
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-26,4	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,2	-
<b>Stand 30.6.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.209,3</b>	<b>-157,6</b>

der Hapag-Lloyd AG

Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.045,8	12,5	6.058,3
-	-	-	-	-	10,3	-	10,3
11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.056,1	12,5	6.068,6
27,4	-2,5	168,8	-	193,0	85,0	7,7	92,7
-	-	-	-	-	-108,0	7,1	-100,9
27,4	-2,5	168,8	-	193,0	193,0	0,6	193,6
-11,2	5,6	-	-	-5,6	-5,6	-	-5,6
-	-	-	0,6	0,6	-1,6	-7,7	-9,3
-	-	-	0,6	0,6	0,6	-	0,6
-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
-	-	-	-	-	-2,2	-7,9	-10,1
-	-	0,1	-	0,1	-	-	-
27,2	2,1	336,4	-0,4	245,8	6.133,9	12,5	6.146,4
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3
-	-	-	-	-	-17,4	-	-17,4
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.231,3	10,6	6.241,9
-14,8	-4,3	34,6	-	-29,5	108,3	8,5	116,8
-	-	-	-	-	137,9	8,4	146,3
-14,8	-4,3	34,6	-	-29,5	-29,5	0,1	-29,4
-	5,9	-	-	5,9	5,9	-	5,9
-	-	-	-	-	-28,5	-3,6	-32,1
-	-	-	-	-	-26,4	-	-26,4
-	-	-	-	-	-2,2	-3,6	-5,7
-15,6	-6,1	474,3	-0,5	294,6	6.317,0	15,5	6.332,5

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

### Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2019 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 6. August 2019 zur Veröffentlichung freigegeben.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. Juni 2019 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2019 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die unverändert gültigen Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2018. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2019 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zu lesen. Mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten Änderungen wurde der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten neuen Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit IFRS 16 wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und aller wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die 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 im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. Juni 2019 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1383 USD/EUR (31. Dezember 2018: 1,1451 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2019 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1296 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,2109 USD/EUR).

#### **Neue Rechnungslegungsvorschriften**

Im Folgenden werden die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Änderungen durch den erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Standard IFRS 16 erläutert.

Aus den übrigen erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

## IFRS 16 Leasingverhältnisse

### i. Allgemeines

IFRS 16 Leasingverhältnisse wurde im Januar 2016 vom IASB veröffentlicht und am 31. Oktober 2017 von der EU in europäisches Recht übernommen. IFRS 16 ist verpflichtend seit dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Für Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren, wie sie in der EU anzuwenden sind, legt IFRS 16 den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung sowie die Angabepflichten für Leasingverhältnisse fest. IFRS 16 ersetzt IAS 17 Leasingverhältnisse sowie die zugehörigen Interpretationen IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC-15 Operating-Leasingverhältnisse – Anreize sowie SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen.

IFRS 16 beinhaltet unterschiedliche Regelungen für die Leasingnehmer- und Leasinggeberseite. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einheitliches Bilanzierungsmodell (Single accounting model) vor. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- (Finance lease) und Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) ist nicht mehr vorzunehmen. Für Leasingverhältnisse werden künftig Nutzungsrechte für das gemietete Objekt und korrespondierend Leasingverbindlichkeiten, die die Zahlungsverpflichtung zeigen, in der Bilanz angesetzt. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem des IAS 17.

Hapag-Lloyd wendet zum 1. Januar 2019 die modifiziert retrospektive Methode an. Aus diesem Grund wird der kumulative Effekt aus der Anwendung von IFRS 16 als eine Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 erfasst. Eine Anpassung von Vergleichsinformationen des Jahres 2018 erfolgt nicht. Die Darstellung der Vorjahreszahlen erfolgt nach den Regelungen des IAS 17 und der zuvor genannten Interpretationen.

Die Neuregelungen wirken sich bei Hapag-Lloyd auf den Ansatz und die Bewertung von Miet- und Leasingobjekten aus, die bisher als Mietleasingvereinbarungen klassifiziert wurden. Hierbei handelt es sich um folgende Vermögenswertklassen:

- (1) angemietete Containerschiffe,
- (2) angemietete Container,
- (3) angemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze,
- (4) Leasingfahrzeuge sowie
- (5) sonstige mietweise überlassene Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Wie die eigenen Vermögenswerte werden die Nutzungsrechte für die vorstehenden Vermögenswertklassen in dem Bilanzposten Sachanlagen ausgewiesen. Die korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten bilden einen Teil der Finanzschulden.



## ii. Wesentliche Bilanzierungsgrundsätze

Hapag-Lloyd nutzt die Vereinfachungsregelung bezüglich der Beibehaltung der Definition eines Leasingverhältnisses bei der Umstellung auf IFRS 16. Der Konzern wendet daher IFRS 16 zum Zeitpunkt der Erstanwendung auf die Vereinbarungen an, die zuvor unter Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft wurden. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

Das single accounting model nach IFRS 16 führt dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder (2) es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert. Nimmt der Leasingnehmer eine der beiden zuvor aufgeführten Erleichterungsvorschriften in Anspruch, entspricht die bilanzielle Darstellung dem bisherigen Mietleasing.

Zum Zeitpunkt zu dem der Leasinggegenstand zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird, weist Hapag-Lloyd in der Bilanz ein Nutzungsrecht unter dem Sachanlagevermögen und eine Leasingverbindlichkeit unter den Finanzschulden aus. Das Nutzungsrecht wird zu Beginn zu Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebilanzierung erfolgt zu den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen. Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag impliziert festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

Hapag-Lloyd berücksichtigt ein- und zweiseitig vorliegende Kündigungsrechte in den untersuchten Verträgen gemäß IFRS 16. Bei einseitigen Kündigungsrechten, die bei Hapag-Lloyd vor allem bei Containerschiffsverträgen und bei angemieteten Bürogebäuden, -flächen und Parkplätzen vorliegen können, wird für die Bestimmung der Laufzeit des Vertrags die Wahrscheinlichkeit der Ausübung der bestehenden Option unter Beachtung ökonomischer Gegebenheiten und auf Einzelbasis bewertet.

Beidseitige Kündigungsrechte bestehen im Wesentlichen bei einer überwiegenden Anzahl von Containermietverträgen. Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen, ob bei Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert. Die Beurteilung hat wesentliche Auswirkungen auf den Betrag der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte.

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente und ordnet die vertragliche Gegenleistung jeder Leasing- und Nichtleasingkomponente auf der Grundlage ihres relativen Einzelveräußerungspreises zu. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

### iii. Übergangszeitpunkt

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren und für die keine praktischen Behelfe zum Erstanwendungszeitpunkt in Anspruch genommen wurden, eine Leasingverbindlichkeit. Diese wird mit dem Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen bewertet, abgezinst unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019. Ebenso erfasst Hapag-Lloyd als Leasingnehmer ein Nutzungsrecht für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren.

Grundsätzlich bewertet Hapag-Lloyd das Nutzungsrecht aus der Leasingverbindlichkeit einzeln und in den Vermögenswertklassen (1), (2), (3) und (4) in Höhe der Leasingverbindlichkeit, die um den Betrag der im Voraus geleisteten oder abgegrenzten Leasingzahlungen berichtigt wird, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 ausgewiesen waren. In den Vermögenswertklassen (1) und (2) wird in ausgewählten Fällen zur Bewertung des Nutzungsrechts bei Hapag-Lloyd der Buchwert angesetzt, als ob der Standard bereits seit dem Bereitstellungsdatum angewendet worden wäre, und dieser unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung abgezinst. An dieser Stelle ergibt sich ein kumulierter Effekt aus der erstmaligen Anwendung des neuen Standards, der ergebnisneutral zum Erstanwendungszeitpunkt mit den Gewinnrücklagen verrechnet wird.

Im Übergangszeitpunkt zum 1. Januar 2019 nimmt Hapag-Lloyd zudem die folgenden Erleichterungsvorschriften in Anspruch:

Hapag-Lloyd wendet IFRS 16 auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Containermietverträge an.

Hapag-Lloyd wendet zum Erstanwendungszeitpunkt einen von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung abhängigen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen zum Umstellungszeitpunkt anzuwendenden Grenzfremdkapitalzinssatz für die 5 definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Leasingfahrzeuge.

Hapag-Lloyd nimmt bei Leasingverhältnissen, bei denen es sich um belastende Verträge nach IAS 37 Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen handelt, den praktischen Behelf in Anspruch und berichtigt das Nutzungsrecht zum 1. Januar 2019 um den Betrag, der in der Bilanz zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Verträge ausgewiesen war.

Zum Erstanwendungszeitpunkt behandelt Hapag-Lloyd Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, deren Laufzeit innerhalb von 12 Monaten nach dem 1. Januar 2019 endet, grundsätzlich als kurzfristige Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Die entsprechenden Aufwendungen, die im Wesentlichen aus in 2019 auslaufenden Containerschiffsverträgen resultieren, werden in den Angaben für die Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse des Geschäftsjahres 2019 ausgewiesen werden.

Anfängliche direkte Kosten wurden zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung für die Berechnung der Höhe des Nutzungsrechts unberücksichtigt gelassen.

Im Hapag-Lloyd Konzern ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die bestehenden Finanzierungsleasingverhältnisse. Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse, die zuvor gemäß IAS 17 als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft waren, den Buchwert des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zum 1. Januar 2019 in Höhe des Buchwerts, der sich bei der Bewertung des geleasteten Vermögenswerts und der Leasingverbindlichkeit gemäß IAS 17 zum 31. Dezember 2018 ergibt. Ab dem 1. Januar 2019 kommen die Regelungen von IFRS 16 auf diese Leasingverhältnisse zur Anwendung.

In sämtlichen Finanzierungsverträgen, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene (Financial Covenant) enthalten, wurden Anpassungen vorgenommen. Der Konzern erwartet, dass die Anwendung von IFRS 16 keine Auswirkungen auf seine Fähigkeit hat, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene zu erfüllen.

#### iv. Hapag-Lloyd als Leasinggeber

Da Hapag-Lloyd nur in geringem Umfang als Leasinggeber auftritt, entstehen durch IFRS 16 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

## v. Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16

Die Änderung der Rechnungslegungsmethode beeinflusst die folgenden Bilanzposten zum 1. Januar 2019 wie folgt:

Mio. EUR	1.1.2019
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	858,2
Neubewertungsrücklage ausgewiesen im kumulierten übrigen Eigenkapital	-17,4
Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen unter Finanzschulden	947,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-41,2
Sonstige Rückstellungen	-30,7

In den ausgewiesenen Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sind keine Vermögenswerte und Schulden enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden. Die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 bilanzierten Finanzierungsleasingverhältnisse führten zum 1. Januar 2019 zu Buchwerten für Nutzungsrechte in Höhe von 172,1 Mio. EUR und für Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 99,0 Mio. EUR.

Ausgehend von den operativen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 ergab sich folgende Überleitung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019:

Mio.EUR	1.1.2019
<b>Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (undiskontiert)</b>	<b>1.102,9</b>
Abzinsung	-149,5
<b>Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (diskontiert)</b>	<b>953,4</b>
Zzgl. zum 31. Dezember 2018 bilanzierte Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	99,0
(Abzgl.) Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16.4 für andere immaterielle Vermögenswerte	-157,0
(Abzgl.) kurzfristige Leasingverhältnisse, die linear als Aufwand erfasst werden	-146,1
(Abzgl.) Verträge, die als Dienstleistungsverträge neu eingeschätzt wurden	-126,8
(Abzgl.) Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringem Wert, die linear als Aufwand erfasst werden	-0,3
Zzgl. kündbarer Operating-Leasingverhältnisse	291,4
Zzgl. Anpassungen aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen von Vertragsoptionen	100,2
Zzgl. sonstiger Anpassungen	32,8
<b>Am 1. Januar 2019 bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>1.046,6</b>

Die Leasingverbindlichkeiten wurden unter Verwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019 abgezinst. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz betrug 6,0%.

Für das erste Halbjahr 2019 bzw. zum 30. Juni 2019 ergaben sich folgende Darstellungen in der Konzernbilanz sowie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung:

**Leasing in der Konzernbilanz**

Mio. EUR	<b>30.6.2019</b>
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	1.193,7
Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen unter Finanzschulden	1.214,7

**Leasing in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

Mio. EUR	<b>30.6.2019</b>
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	215,0
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	35,5

Die ausgewiesenen Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten zum 30. Juni 2019 sowie die ausgewiesenen Abschreibungen und Zinsaufwendungen für das erste Halbjahr 2019 beziehen sich sowohl auf die ehemaligen Finanzierungsleasingvereinbarungen als auch die seit dem 1. Januar 2019 zu berücksichtigenden Mietleasingvereinbarungen. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- und Mietleasingvereinbarung wird nicht mehr vorgenommen.

### Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Hapag-Lloyd hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) angepasst. Bisher erfolgte eine Aufgliederung nach den Hauptaufwandsarten, wobei die Bewertungseffekte aus Währungsschwankungen in der jeweiligen GuV-Position ausgewiesen wurden. Die neue Struktur basiert auf der separaten Darstellung der einzelnen Bestandteile der Leistungserstellung im Hapag-Lloyd Konzern und trennt operative Effekte von Bewertungseffekten. Zielsetzung der Änderung ist die Zurverfügungstellung einer detaillierteren Informationsbasis und die stärkere Harmonisierung zwischen der extern kommunizierten GuV-Struktur und dem internen Management Reporting. Die vorgenommenen Anpassungen ergeben sich aus folgender Tabelle:

Mio. EUR	Konzern-GuV vor Anpassungen	Anpassungen			
	1.1.2018–30.6.2018	Umgliederung Währungs-umrechnungseffekte	Umgliederung Zuschüsse	Umgliederung Kommissionen	Umgliederung nicht abziehbare indirekte Steuern
Umsatzerlöse	5.424,7	25,1	–	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	46,1	–	–10,4	–	–
Transportaufwendungen	–4.511,8	–19,9	–	–33,9	–9,2
Personalaufwendungen	–321,9	–4,6	10,4	–	–
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–336,5	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–227,4	–	–	33,9	9,2
	–	–0,6	–	–	–
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>73,2</b>	–	–	–	–
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	15,5	–	–	–	–
Übriges Finanzergebnis	–	–	–	–	–
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>88,7</b>	–	–	–	–
Zinserträge	11,2	–	–	–	–
Zinsaufwendungen	–183,9	–	–	–	–
	–	–	–	–	–
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>–84,0</b>	–	–	–	–
Ertragsteuern	–16,9	–	–	–	–
<b>Konzernergebnis</b>	<b>–100,9</b>	–	–	–	–

<sup>1</sup> Die sonstigen Umgliederungen betreffen im Wesentlichen Kostenrückerstattungen.

<sup>2</sup> In der Position übrige Finanzposten sind sowohl realisierte als auch unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedgeeffekte als auch Fair-Value Änderungen aus Finanzinstrumenten enthalten.

Anpassungen				Konzern-GuV nach Anpassungen
Umgliederung Währungsumrechnungsgewinne/-verluste aus Finanzierungen	Zusammenführung sonstige betriebliche Erträge/Aufwendungen	Sonstige Umgliederungen <sup>1</sup>		<b>1.1.2018–30.6.2018</b>
–	–	–18,6	Umsatzerlöse	5.431,2
0,8	–36,5	–		–
–	–	18,4	Transportaufwendungen	–4.556,4
–	–	–0,8	Personalaufwendungen	–316,9
–	–	–	Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–336,5
1,1	183,2	–		–
–	–146,6	1,0	Sonstiges betriebliches Ergebnis	–146,2
–	–	–	<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>75,2</b>
–	–	–	Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	15,5
–	–	–	Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	–
–	–	–	<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>90,7</b>
–	–	–	Zinserträge und ähnliche Erträge	11,2
–	–	–	Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	–183,9
–1,9	–	–	Übrige Finanzposten <sup>2</sup>	–1,9
–	–	–	<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>–84,0</b>
–	–	–	Ertragsteuern	–16,9
–	–	–	<b>Konzernergebnis</b>	<b>–100,9</b>

Mio. EUR	Konzern-GuV vor Anpassungen	Anpassungen			
	<b>1.4.2018– 30.6.2018</b>	Umgliederung Währungs- umrechnungs- effekte	Umgliederung Zuschüsse	Umgliederung Kommissionen	Umgliederung nicht abziehbare indirekte Steuern
Umsatzerlöse	2.808,0	26,7	–	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	10,3	–	–5,6	–	–
Transportaufwendungen	–2.358,2	–32,3	–	–13,7	–6,4
Personalaufwendungen	–154,4	–7,9	5,6	–	–
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–170,8	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–107,4	–	–	13,7	6,4
	–	13,6	–	–	–
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>27,5</b>	–	–	–	–
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,5	–	–	–	–
Übriges Finanzergebnis	–	–	–	–	–
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>35,0</b>	–	–	–	–
Zinserträge	4,8	–	–	–	–
Zinsaufwendungen	–95,2	–	–	–	–
	–	–	–	–	–
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>–55,4</b>	–	–	–	–
Ertragsteuern	–11,2	–	–	–	–
<b>Konzernergebnis</b>	<b>–66,6</b>	–	–	–	–



Anpassungen			Konzern-GuV nach Anpassungen	
Umgliederung Währungsumrech- nungsgewinne/ -verluste aus Finanzierungen	Zusammenführung sonstige betrieb- liche Erträge/ Aufwendungen	Sonstige Umgliederungen <sup>1</sup>		<b>1.4.2018– 30.6.2018</b>
–	–	–23,0	Umsatzerlöse	2.811,8
4,7	–9,5	–		–
–	–	24,1	Transportaufwendungen	–2.386,6
–	–	–1,0	Personalaufwendungen	–157,6
–	–	–	Abschreibungen auf immate- rielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–170,8
0,3	87,0	–		–
–	–77,4	–0,1	Sonstiges betriebliches Ergebnis	–64,0
–	–	–	<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>32,6</b>
–	–	–	Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,4
–	–	–	Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	–
–	–	–	<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>40,0</b>
–	–	–	Zinserträge und ähnliche Erträge	4,8
–	–	–	Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	–95,2
–5,0	–	–	Übrige Finanzposten <sup>2</sup>	–5,0
–	–	–	<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>–55,4</b>
–	–	–	Ertragsteuern	–11,2
–	–	–	<b>Konzernergebnis</b>	<b>–66,6</b>

### Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2019 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 144 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2018: 145) sowie unverändert zum Jahresende 2018 6 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Aus der Liquidation einer Gesellschaft ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge nach geografischen Regionen sowie das EBIT und das EBITDA aus Konzernsicht.

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

#### Transportmenge pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

TTEU	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Atlantik	513	475	982	914
Transpazifik	494	484	944	939
Fernost	545	525	1.101	1.044
Mittlerer Osten	344	363	695	725
Intra-Asien	215	265	436	519
Lateinamerika	713	689	1.389	1.352
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	214	187	419	356
<b>Gesamt</b>	<b>3.038</b>	<b>2.987</b>	<b>5.966</b>	<b>5.848</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung, werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

USD/TEU	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Atlantik	1.361	1.303	1.356	1.298
Transpazifik	1.289	1.209	1.312	1.229
Fernost	858	872	895	884
Mittlerer Osten	753	773	755	780
Intra-Asien	548	502	538	512
Lateinamerika	1.144	1.090	1.162	1.110
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.101	1.031	1.100	1.036
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.063</b>	<b>1.010</b>	<b>1.071</b>	<b>1.020</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung, werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018 <sup>2</sup>	H1 2019	H1 2018 <sup>2</sup>
Atlantik	620,3	517,9	1.179,4	979,5
Transpazifik	566,3	489,8	1.096,7	952,6
Fernost	416,6	383,4	872,1	762,1
Mittlerer Osten	230,6	235,1	464,4	466,7
Intra-Asien	105,0	111,4	207,5	219,4
Lateinamerika	725,2	629,9	1.428,7	1.239,1
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	210,0	161,6	407,8	304,5
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	301,2	282,7	581,5	507,4
<b>Gesamt</b>	<b>3.175,2</b>	<b>2.811,7</b>	<b>6.238,1</b>	<b>5.431,2</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung, werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

<sup>2</sup> Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für H1 2018 um 6,5 Mio. EUR von 5.424,7 Mio. EUR auf 5.431,2 Mio. EUR und für Q2 2018 um 3,8 Mio. EUR von 2.808,0 Mio. EUR auf 2.811,8 Mio. EUR.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage & Detention) sowie Erlöse aus Chartermieten und aus der Überlassung von Containerstellplätzen enthalten.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) sowie das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprechen dem des Konzerns.

Mio. EUR	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>466,9</b>	<b>210,8</b>	<b>956,2</b>	<b>427,2</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	291,2	170,8	566,8	336,5
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>175,7</b>	<b>40,0</b>	<b>389,4</b>	<b>90,7</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>55,9</b>	<b>-55,4</b>	<b>163,6</b>	<b>-84,0</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>9,0</b>	<b>7,4</b>	<b>17,5</b>	<b>15,5</b>

### AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sind im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

#### Ergebnis je Aktie

	Q2 2019	Q2 2018	H1 2019	H1 2018
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	46,2	-70,4	137,9	-108,0
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>0,26</b>	<b>-0,40</b>	<b>0,78</b>	<b>-0,61</b>

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Im ersten Halbjahr 2019 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2018 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 20,3 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 49,4 Mio. EUR die auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

### Sachanlagen

Mio.EUR	30.6.2019	31.12.2018
Schiffe <sup>1</sup>	7.559,7	7.141,4
Container <sup>1</sup>	2.198,3	1.834,8
Übrige Anlagen <sup>1</sup>	226,7	137,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21,7	6,4
<b>Gesamt</b>	<b>10.006,4</b>	<b>9.119,7</b>

<sup>1</sup> Inklusive Nutzungsrechte gemäß IFRS 16

In der Berichtsperiode erhöhte sich das Sachanlagevermögen vor allem durch die erstmalige Bilanzierung von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 zum Jahresbeginn. Darüber hinaus wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres Nutzungsrechte in Höhe von 387,3 Mio. EUR eingegangen. Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 517,3 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 59,3 Mio. EUR wirkten sich mindernd auf die Buchwerte zum 30. Juni 2019 aus.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio.EUR	30.6.2019	31.12.2018
Guthaben bei Kreditinstituten	434,5	638,3
Kassenbestand und Schecks	18,3	18,8
<b>Gesamt</b>	<b>452,7</b>	<b>657,1</b>

Zum 30. Juni 2019 war ein Betrag in Höhe von 10,4 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 11,1 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 3,8 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 4,4 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

**Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. Juni 2019: –157,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2018: –112,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Halbjahr 2019 im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwand aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die Rücklage um 45,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verringerung um 0,7 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –15,6 Mio. EUR zum 30. Juni 2019 (31. Dezember 2018: –0,8 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –22,9 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –5,9 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 8,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 32,3 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. Juni 2019 –6,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: –7,7 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –19,6 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –15,3 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 15,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 474,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 439,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr 2019 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 34,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 168,8 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wird die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit werden in der Folgezeit erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst. Zum 30. Juni 2019 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wie zum Jahresende 2018 auf –0,5 Mio. EUR.

## Rückstellungen

Im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC-Gruppe durch den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 24. Mai 2017 hat der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Juni 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Der Plan umfasst die Umsetzung der Integration und der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns. Von der zum 31. Dezember 2018 noch bestehenden Rückstellung in Höhe von 6,1 Mio. EUR wurden im ersten Halbjahr 2019 1,7 Mio. EUR verbraucht.

In Übereinstimmung mit IAS 37 wurden im ersten Halbjahr für potenzielle Aufwendungen aus Schäden an Schiffen, Ladungen und Gerätschaften sowie für Kosten der Rettung Rückstellungen gebildet. Die wesentlichen Schadensfälle belaufen sich auf einen Rückstellungsbetrag in Höhe von 28,6 Mio. EUR. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstigen Forderungen aktiviert.

## Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	<b>Gesamt</b>	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.217,7	1.217,7	1.217,7
Sonstige Forderungen	311,3	230,6	230,6
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	3,7	3,7	3,7
Eingebettete Derivate	3,7	3,7	3,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	4,4	4,4	4,4
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	0,2
Commodityoptionen	3,4	3,4	3,4
Zinsswaps	0,8	0,8	0,8
Finanzmittel	657,1	657,1	657,1
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	5.918,8	5.918,8	5.925,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>2</sup>	99,1	99,1	103,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.774,1	1.774,1	1.774,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	2,4	2,4	2,4
Zinsswaps	2,4	2,4	2,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	70,1	70,1	70,1
Devisentermingeschäfte	63,7	63,7	63,7
Zinsswaps	6,4	6,4	6,4
Sonstige Verbindlichkeiten	165,3	99,4	99,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>3</sup>	1,7	1,7	1,8
Vertragsverbindlichkeiten	260,3	–	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>2</sup> Teil der Finanzschulden

<sup>3</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2019 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.272,8	1.272,8	1.272,8
Sonstige Forderungen	360,7	256,8	256,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	6,4	6,4	6,4
Eingebettete Derivate	6,4	6,4	6,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	12,4	12,4	12,4
Devisentermingeschäfte	1,3	1,3	1,3
Commodityoptionen	11,0	11,0	11,0
Finanzmittel	452,7	452,7	452,7
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	5.466,3	5.466,3	5.545,2
Leasingverbindlichkeiten	1.214,7	1.214,7	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.768,8	1.768,8	1.768,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	8,5	8,5	8,5
Zinsswaps	8,5	8,5	8,5
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	53,5	53,5	53,5
Devisentermingeschäfte	35,2	35,2	35,2
Zinsswaps	18,4	18,4	18,4
Sonstige Verbindlichkeiten	119,8	87,4	87,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	1,8	1,8	1,8
Vertragsverbindlichkeiten	326,1	–	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>2</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1,9 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 2,2 Mio. EUR) enthalten, die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind.



Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt ebenfalls der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 473,2 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 909,9 Mio. EUR; beinhaltet die finanziellen Verbindlichkeiten aus 2 Anleihen) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 0,7 Mio. EUR ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 1,8 Mio. EUR ermittelt wurde, gehören ebenfalls der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an.

Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden und die derivativen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Bewertung auf Basis von Bewertungsverfahren erfolgt, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Für alle übrigen Finanzinstrumente der Stufe 2 stellen i.d.R. die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten 6 Monaten 2019 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Buchwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten.

#### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.6.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	4.527,3	4.483,5
Anleihen	458,1	923,7
Sonstige Finanzschulden	480,9	511,7
Leasingverbindlichkeiten	1.214,7	99,0
<b>Gesamt</b>	<b>6.681,0</b>	<b>6.017,9</b>

<sup>1</sup> Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 (bis zum 31.12.2018 gemäß SIC-27) wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

**Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen**

Mio.EUR	30.6.2019	31.12.2018
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.689,3	4.714,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	808,7	1.118,2
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	159,3	194,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	47,1	–
Zinsverbindlichkeiten	34,7	49,8
Transaktionskosten	–58,2	–58,8
<b>Gesamt</b>	<b>6.681,0</b>	<b>6.017,9</b>

Nach der am 31. Januar 2019 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG beschlossenen vorzeitigen Teilrückführung einer in 2022 fälligen Anleihe in Höhe von 170,0 Mio. EUR wurde am 14. Juni 2019 die vollständige Rückführung der Anleihe mit einem verbleibenden Betrag in Höhe von 280,0 Mio. EUR beschlossen. Sowohl die am 11. Februar 2019 erfolgte Teilrückführung als auch die am 24. Juni 2019 durchgeführte Rückführung des Restbetrags fand zu einem Rückführungskurs von 103,375 % statt. Die Anleihe wurde im Februar 2017 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 450,0 Mio. EUR und einem Kupon von 6,75 % aufgelegt.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres hat Hapag-Lloyd 3 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von Investitionen in Reefer- und Standardcontainer durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen betrug insgesamt 113,3 Mio. EUR.

Weiterhin wurden Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von 2 Containerschiffen durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten ebenfalls substantielle Kaufoptionen, die das Recht einräumen, die Containerschiffe nach 8 bzw. 7,5 Jahren zurück zu kaufen. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 168,8 Mio. EUR. Die vormals mit diesen beiden Schiffen im Zusammenhang stehenden Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 115,2 Mio. EUR wurden vollständig zurückgezahlt.

Zum 30. Juni 2019 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 478,8 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 475,9 Mio. EUR).

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Am 25. Februar 2019 hat die U.S. Department of Justice Antitrust Division ("DoJ") das offizielle Ende der Untersuchung gegen Hapag-Lloyd bestätigt. Die Ermittlungen wurden ohne Anschuldigungen gegen die Hapag-Lloyd AG, ihre verbundenen Unternehmen oder einen derzeitigen oder ehemaligen Arbeitnehmer eingestellt. Diese Untersuchung stand im Zusammenhang mit Vorladungen zu einer Anhörung des DoJ, die Unternehmensrepräsentanten am 15. März 2017 in San Francisco zugestellt wurden.

Im Übrigen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 95,5 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 107,2 Mio. EUR).

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. Juni 2019 betreffen im Wesentlichen Bestellobligo

- für Investitionen in Container in Höhe von 178,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 49,6 Mio. EUR,
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 18,3 Mio. EUR,
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulfur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 10,6 Mio. EUR,
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 6,2 Mio. EUR und
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen, insbesondere um den Winterbetrieb sicherzustellen und um die Landstromversorgung zu gewährleisten, in Höhe von insgesamt 3,4 Mio. EUR.

Der Anstieg des Bestellobligos für Investitionen in Container im Vergleich zum 31. Dezember 2018 resultiert insbesondere aus einer Bestellung von Reefercontainern in Höhe von 144,8 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2018 betrafen Bestellobligo für Investitionen in Container in Höhe von 33,4 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 11,2 Mio. EUR.

**Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2018 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2018 ab Seite 127 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

**WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Ereignisse, die eine wesentliche Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns bewirkt hätten.

Hamburg, 6. August 2019

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Dr. Maximilian Rothkopf

Joachim Schlotfeldt

## VERSICHERUNG NACH DEN §§297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Halbjahresfinanzberichterstattung der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, 6. August 2019

### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

# FINANZKALENDER 2019

**14. NOVEMBER 2019**

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2019

# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

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

## **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 40 3001-2529  
Fax: +49 40 335360  
[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

## **Beratung, Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group

