

H1 | 2017

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanz- bericht

1. Januar bis
30. Juni 2017



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2017

		1.4.–30.6. 2017	1.4.–30.6. 2016	1.1.–30.6. 2017	1.1.–30.6. 2016	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt (Stand: 30. Juni)		219	170	219	170	49
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.557	952	1.557	952	605
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.064	1.019	1.056	1.042	14
Transportmenge	TTEU	2.287	1.892	4.221	3.703	518
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.386	1.860	4.518	3.786	732
EBITDA	Mio. EUR	229,1	73,3	360,4	196,7	163,7
EBIT	Mio. EUR	83,8	-44,5	87,3	-39,7	127,0
Konzernergebnis	Mio. EUR	16,0	-99,3	-46,1	-142,1	96,0
Ergebnis je Aktie	EUR	0,11	-0,85	-0,38	-1,22	0,84
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	158,4	61,9	306,5	203,1	103,4
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	9,6	3,9	8,0	5,2	2,8 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	3,5	-2,4	1,9	-1,0	2,9 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ³	%	2,4	-2,6	1,2	-1,3	2,5 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. Juni²						
Bilanzsumme	Mio. EUR	15.803	11.331	15.803	11.331	4.472
Eigenkapital	Mio. EUR	5.930	5.058	5.930	5.058	872
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	37,5	44,6	37,5	44,6	-7,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.873	6.273	9.873	6.273	3.600
Finanzschulden	Mio. EUR	7.312	4.181	7.312	4.181	3.131
Liquide Mittel	Mio. EUR	754	570	754	570	184

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar. Die Ergebnisentwicklung des ersten Halbjahres ist durch Einmaleffekte infolge der bilanziellen Abbildung der Transaktion beeinflusst.

¹ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode.

² Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2016.

³ 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). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis und in US-Dollar berechnet.

Disclaimer: Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfeldes können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichtes anzupassen. Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 29. August 2017 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2017

- Die Fusion mit der UASC wurde am 24. Mai 2017 abgeschlossen und stärkt die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd deutlich
- Starkes organisches Wachstum: Transportmenge steigt im ersten Halbjahr um 7,3%. Die UASC steuert durch Erstkonsolidierung 248 TTEU Transportvolumen bei
- Erholung der Frachtrate setzt sich in Q2 2017 verstärkt fort. Frachtrate H1 2017 (ohne die UASC-Gruppe) von 1.068 USD/TEU liegt über Vorjahresniveau. Inklusiv der UASC-Gruppe beträgt die Frachtrate 1.056 USD/TEU
- Transportaufwendungen (exkl. Bunkerkosten) erhöhen sich nur leicht und zeigen Erfolg der Kosteneinsparungsprogramme
- Erste Optimierungsschritte in den Bereichen Netzwerk und Schiffssysteme bereits umgesetzt
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 360,4 Mio. EUR in den ersten sechs Monaten 2017 (H1 2016: 196,7 Mio. EUR)
- Operatives Ergebnis (EBIT) liegt mit 87,3 Mio. EUR deutlich über Vorjahresniveau (H1 2016: –39,7 Mio. EUR)
- Liquiditätsreserve beträgt 1.157,0 Mio. EUR zum 30. Juni 2017
- Eigenkapitalquote vermindert sich auf 37,5% infolge der starken Ausweitung der Bilanzsumme um 4.472 Mio. EUR auf insgesamt 15.803 Mio. EUR

INHALT

4 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT	30 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS
4 Geschäftstätigkeit	30 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
5 Konzernziele und -strategie	31 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren	32 Konzernbilanz
9 Wichtige nicht finanzielle Grundlagen	34 Konzernkapitalflussrechnung
12 Wirtschaftsbericht	36 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
12 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	38 Verkürzter Konzernanhang
12 Branchenspezifische Rahmenbedingungen	58 Finanzkalender
15 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns	59 Impressum
15 Ertragslage des Konzerns	
21 Finanzlage des Konzerns	
23 Vermögenslage des Konzerns	
25 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung	
25 Risiko- und Chancenbericht	
26 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen	
27 Prognoseänderungsbericht	

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

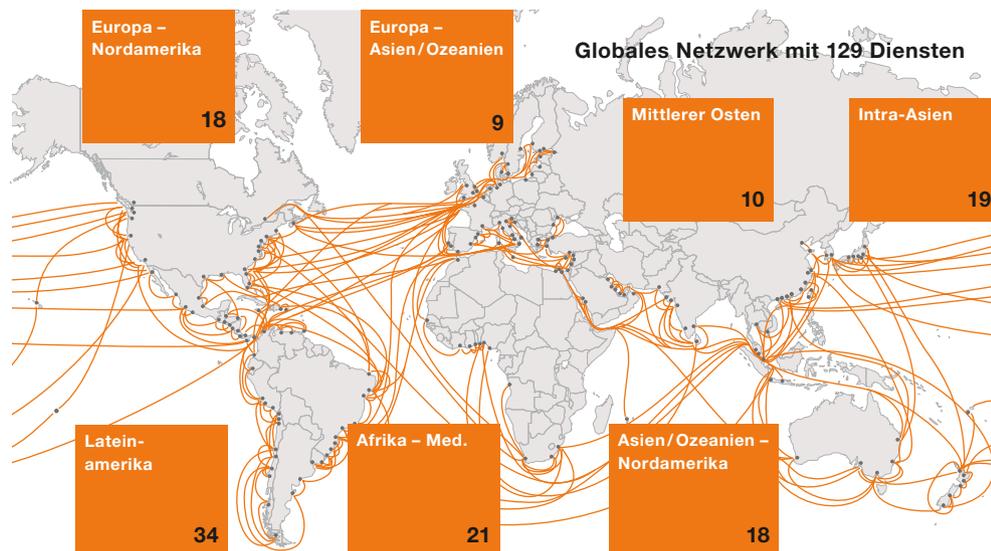
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen der Hapag-Lloyd AG und der United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) erfolgte am 24. Mai 2017. Ab diesem Zeitpunkt werden die UASC und ihre Tochtergesellschaften in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Aufgrund der erstmaligen Konsolidierung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 sind die Vorjahreszahlen der Konzernbilanz, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Kapitalflussrechnung sowie der operativen Kennzahlen nur eingeschränkt vergleichbar mit den Werten zum 30. Juni 2017.

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See. Dies kann auch den Transport von Haus zu Haus umfassen.

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. Zum 30. Juni 2017 deckt die THE Alliance mit rd. 564 Containerschiffen alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Quelle: Unternehmensdaten

Die Flotte von Hapag-Lloyd (inklusive der Containerschiffe der UASC) besteht zum 30. Juni 2017 aus 219 Containerschiffen (30. Juni 2016 ohne die UASC-Gruppe: 170). Der Konzern verfügt derzeit über 436 Vertriebsstellen in 126 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 129 Diensten weltweit. Im ersten Halbjahr 2017 betreute Hapag-Lloyd global rd. 26.200 Kunden (UASC-Gruppe für sechs Monate einbezogen).

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 Berichtszeitraumes. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

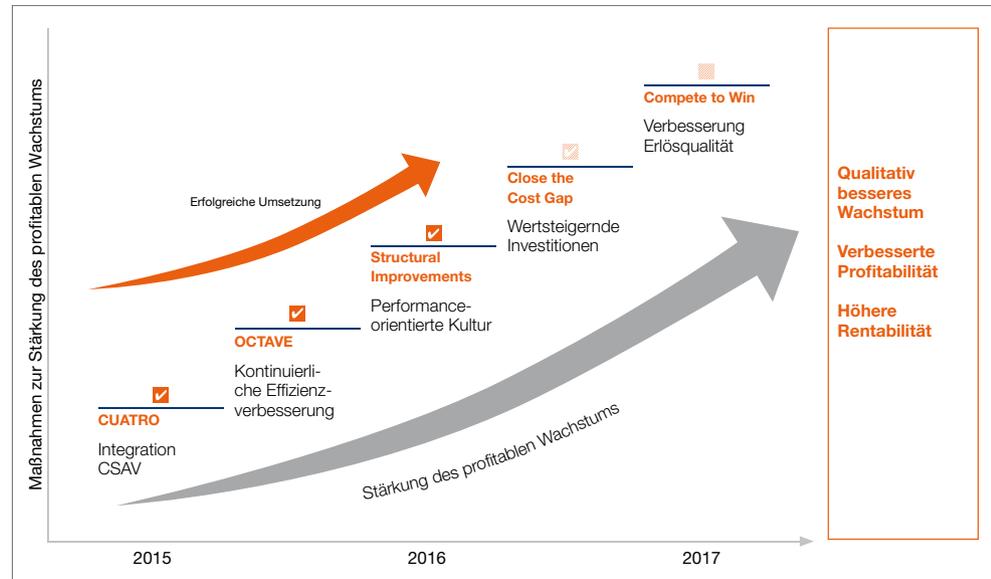
Ein langfristiges profitables Wachstum ist das vorrangige Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns. Das Erreichen des Unternehmensziels wird an der Entwicklung der Transportmengen sowie der operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT gemessen. Hapag-Lloyd strebt neben der Nutzung der Marktchancen für ein organisches Wachstum auch die strategische Absicherung der führenden Wettbewerbsposition durch die Ausnutzung wertsteigernder Maßnahmen im Rahmen der Branchenkonsolidierung an.

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Für 2017 prognostiziert IHS Global Insight (Mai 2017) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumen um 4,6% auf rd. 139 Mio. TEU, für 2018 ein weiteres Wachstum von 4,9% auf rd. 146 Mio. TEU. Hapag-Lloyd strebt ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

Zur Verbesserung der Effizienz und der Kostenstrukturen wurden in den vergangenen Jahren fünf strategische Projekte implementiert. Ziel ist es, mit zunehmender Wirksamkeit der strategischen Maßnahmen die Rentabilität von Hapag-Lloyd zu verbessern. Aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE werden ab 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen von insgesamt 600,0 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert. Die aus den Projekten CUATRO und OCTAVE geplanten Synergien und Kosteneinsparungen wurden im ersten Quartal 2017 vollumfänglich implementiert.

Zur Erreichung der Rentabilitätsziele werden die folgenden Maßnahmen beitragen:

Der Weg nach vorne: nachhaltiges profitables Wachstum



Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäftes 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 auf der Seite 15 dargestellt. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cash-Flows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd – mit seiner Eigentumsquote der Flotte von rd. 68 % inkl. UASC (basierend auf den Stellplatzkapazitäten) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2017 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. Juni 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.157,0 Mio. EUR (31. Dezember 2016 ohne die UASC-Gruppe: 759,6 Mio. EUR; 30. Juni 2016: 774,9 Mio. EUR).

Strategische Schritte zur Stärkung der Marktposition und Erweiterung des Aktionärskreises

Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei UASC über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen Hapag-Lloyd und der UASC erfolgte am 24. Mai 2017 durch Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen Hapag-Lloyd Aktien.

Der Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten von Hapag-Lloyd und der UASC bringt aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG voraussichtlich die folgenden Vorteile:

- Gestärkte Marktposition in den Top 5 in einer sich weiter konsolidierenden Containerschiffahrtsbranche
- Verbesserte Marktpräsenz im attraktiven Fahrtgebiet Mittlerer Osten und solide Position in allen Fahrtgebieten
- Effiziente und junge Flotte mit niedrigem Investitionsbedarf
- Jährliche Synergien von 435 Mio. USD ab 2019
- Starker Partner in der THE Alliance

Nach dem Vollzug der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen sind die ehemaligen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre mit 14,4 % (QIA) und 10,1 % (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Der Anteilsbesitz der übrigen ehemaligen UASC-Aktionäre Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain in Höhe von rd. 3,4 % der Hapag-Lloyd Aktien zählt zum Streubesitz. Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) verbleiben auch weiterhin als Ankeraktionäre. Im Zuge der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen hat sich die Gesamtanzahl der Stimmrechte von 118.110.917 auf 164.042.940 (24. Mai 2017) erhöht. Die TUI Beteiligungs GmbH hat am 11. Juli 2017 ihren Bestand an Hapag-Lloyd Aktien vollständig veräußert. Die Kühne Holding AG erwarb im Zuge der Platzierung des Anteils der TUI Beteiligungs GmbH 5 Millionen Aktien der Hapag-Lloyd AG.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Anteile in %

CSAV Germany Container Holding GmbH	22,6
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	17,6
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	14,9
QIA Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority	14,4
PIF Public Investment Fund Saudi Arabia	10,1
Streubesitz	20,4
Gesamt	100,0

Stand 17. Juli 2017

Am 19. Juli 2017 erfolgte die Aufnahme von 42.749.568 aus der Sachkapitalerhöhung resultierenden Aktien in den Handel an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg.

Im Rahmen des Business Combination Agreements wurde vereinbart, innerhalb von sechs Monaten nach dem erfolgten Zusammenschluss eine Barkapitalerhöhung im Gegenwert von 400 Mio. USD durchzuführen. Zu diesem Zweck stimmten die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG am 29. Mai 2017 auf der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung der Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals in Höhe von 23,0 Mio. EUR zu.

Mittelfristige Zielsetzung

Das Geschäftsjahr 2017 wird ganz im Zeichen des Vollzugs der Transaktion und der Integration der UASC-Aktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern sowie der operativen Umsetzung der neuen THE Alliance stehen. Nach Abschluss der Integration und der damit verbundenen Eingliederung sämtlicher UASC-Aktivitäten in das bestehende IT-System von Hapag-Lloyd (Voyage Cut-over) wird Hapag-Lloyd einen Ausblick bezüglich der mittelfristigen Ertragsziele geben. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC soll ab dem Geschäftsjahr 2019 pro Jahr 435 Mio. USD betragen. Nach dem derzeitigen Stand könnten die Aufwendungen für die Transaktion und die vollständige Integration der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem zweiten Halbjahr 2017 bis zum Ende des ersten Halbjahres 2018 insgesamt rd. 40 Mio. USD betragen.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA, das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Seit dem Geschäftsjahr 2015 wird die Rendite auf das Investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]) zusätzlich als Messgröße verwendet. Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten sechs Monaten 2017 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt. 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. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schiffahrtsunternehmen 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 2017	H1 2016	H1 2017	H1 2016	
Langfristige Vermögenswerte	13.541	9.259	Langfristige Vermögenswerte	15.443	10.320
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	942	628	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.075	700
Sonstige Aktiva	567	314	Sonstige Aktiva	646	350
Summe Vermögenswerte	15.050	10.201	Aktiva	17.164	11.370
Rückstellungen	712	606	Rückstellungen	812	675
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.604	1.282	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.830	1.429
Sonstige Verbindlichkeiten	245	220	Sonstige Verbindlichkeiten	279	245
Summe Schulden	2.561	2.108	Verbindlichkeiten	2.921	2.349
Invested Capital	12.488	8.093	Invested Capital	14.243	9.021
EBIT	87,3	-39,7	EBIT	96,5	-44,2
Steuern	12,0	12,5	Steuern	13,0	13,9
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	75,3	-52,2	Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	83,5	-58,1
			Return on Invested Capital (ROIC)*	1,2%	-1,3%

* Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet.

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE 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.

Effiziente Flotte

Nach der Übernahme der UASC-Gruppe und unter Berücksichtigung erster Optimierungsschritte bestand die Flotte von Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2017 aus insgesamt 219 Containerschiffen. 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 stieg auf 1.557.013 TEU. Durch

die Übernahme der UASC-Gruppe erhöhte sich der Anteil der im wirtschaftlichen Eigentum stehenden Schiffe basierend auf den Stellplatzkapazitäten zum 30. Juni 2017 auf rd. 68 % der Flotte (30. Juni 2016 ohne die UASC-Gruppe: rd. 57 %). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 7,1 Jahre. Mit 7.110 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 27 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 83 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (H1 2017: 3.893 TEU). Auch der Anteil der verfügbaren Containerkapazität stieg durch den Zusammenschluss mit der UASC deutlich an. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2017 über 1.398.327 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.286.955 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container im wirtschaftlichen Eigentum erhöhte sich zum 30. Juni 2017 auf rd. 67 % (30. Juni 2016 ohne die UASC-Gruppe: rd. 43 %). Auch die Servicestrukturen der beiden Unternehmen wurden bereits zusammengelegt und erste Schritte zur Optimierung der neuen Servicestruktur umgesetzt. Danach verfügt Hapag-Lloyd inkl. UASC zum 30. Juni 2017 nunmehr über 129 Dienste. Vor dem Zusammenschluss hatte Hapag-Lloyd ein globales Netzwerk von 118 Diensten (31. März 2017) und die UASC bot ihren Kunden ein Netzwerk von 45 Diensten an.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2017	31.12.2016	30.6.2016
Anzahl der Schiffe	219	166	170
davon			
Eigene Schiffe	112	72	70
Geleaste Schiffe	8	3	3
Gecharterte Schiffe	99	91	97
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.557	963	952
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	2.287	1.576	1.513
Anzahl Dienste	129	128	128

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

Im ersten Halbjahr 2017 hatte Hapag-Lloyd drei Schiffe für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Die Schiffe hatten eine Kapazität von insgesamt 10.611 TEU. Die Schiffe wurden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

In den ersten sechs Monaten 2017 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 1,73 Mio. Tonnen (Metric Tons). Im ersten Halbjahr 2016 betrug der Bunkerverbrauch ohne die Einbeziehung der UASC-Gruppe insgesamt rd. 1,57 Mio. Tonnen. Davon entfielen rd. 15 % (H1 2016 ohne die UASC-Gruppe: rd. 16 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO Low Sulphure, MDO). Bezogen auf das Transportvolumen betrug der Bunkerverbrauch 0,41 Metric Tons pro TEU (H1 2017 ohne die UASC-Gruppe: 0,42 Metric Tons pro TEU).

Aus einem ursprünglichen Orderbuch von Hapag-Lloyd von fünf Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU (inkl. 2.100 Stellplätzen für Kühlcontainer) wurde das letzte Schiff im April 2017 ausgeliefert. Eines von zwei Schiffen aus dem bestehenden Orderbuch der UASC mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 15.000 TEU wurde am 27. Juli 2017 an Hapag-Lloyd ausgeliefert. Die Auslieferung des zweiten Schiffes wird im zweiten Halbjahr 2017 erfolgen. Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Nach der Übernahme der UASC-Containerschifffahrtsaktivitäten sind in den nächsten Jahren vorerst keine weiteren Investitionen in neue Schiffssysteme geplant. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb sollen mit der gemeinsamen Flotte realisiert werden.

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 sechs Monaten des Geschäftsjahres 2017 führten Hapag-Lloyd und UASC Transportaufträge für rd. 26.200 Kunden (H1 2017: UASC-Gruppe für sechs Monate einbezogen; Vorjahreszeitraum ohne die UASC-Gruppe: rd. 18.400) durch.

MITARBEITER

Die Angaben zum 30. Juni 2017 beziehen sich auf Hapag-Lloyd inkl. UASC. Die Vorjahresangaben beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd. Zum 30. Juni 2017 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 12.585 Mitarbeiter (31. Dezember 2016: 9.413). Davon entfielen 10.811 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2016: 7.895) und 1.583 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (31. Dezember 2016: 1.295). Zum 30. Juni 2017 beschäftigte Hapag-Lloyd 191 Auszubildende.

Anzahl Mitarbeiter

	30.6.2017	31.12.2016	30.6.2016
Seebereich	1.583	1.295	1.405
Landbereich	10.811	7.895	7.708
Auszubildende	191	223	192
Gesamt	12.585	9.413	9.305

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für 2017 erwarten die Konjunkturoperatoren des Internationalen Währungsfonds (IWF) ein globales Wirtschaftswachstum von 3,5 % und eine Zunahme des globalen Wachstums auf 3,6 % (IWF, World Economic Outlook Juli 2017) im Jahr 2018. Das prognostizierte Wirtschaftswachstum blieb somit gegenüber der im April 2017 veröffentlichten Prognose unverändert.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,0 % (IWF, World Economic Outlook April 2017: 3,8 %). Für 2018 wird von einem Anstieg um 3,9 % ausgegangen.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2018e	2017e	2016	2015	2014	2013
Wachstum Weltwirtschaft	3,6	3,5	3,2	3,4	3,4	3,3
Industrienationen	1,9	2,0	1,7	2,1	1,8	1,4
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,8	4,6	4,3	4,3	4,6	5,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,9	4,0	2,3	2,6	3,8	3,4
Containertransportvolumen (IHS)	4,9	4,6	3,2	1,1	4,3	2,3

Quelle: IWF Juli 2017; IHS Global Insight Mai 2017

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte das globale Ladungsaufkommen im Jahr 2017 auf 139 Mio. TEU ansteigen (IHS Global Insight, Mai 2017). Die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt wird nach Einschätzung des Branchendienstes IHS Global Insight im Jahr 2017 mit 4,6 % stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2018 bis 2021 geht der Branchendienst IHS Global Insight von einem jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens zwischen 4,7 % und 4,9 % aus.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2017 rd. 20 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q2 2017, Juni 2017). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2017 um rd. 1,1 Mio. TEU und 2018 um rd. 1,5 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q2 2017, Juni 2017). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, Juli 2017) liegt mit rd. 14 % der derzeitigen Weltcontainerschiffkapazität (rd. 20 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 %. In den Monaten Januar bis Juni 2017 wurden Aufträge für den Bau von 38 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 37.600 TEU (Gesamtjahr 2016: 0,2 Mio. TEU Kapazität [Clarksons Research, Juli 2017]) vergeben.

Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2018e	2017e	2016	2015	2014
Gesamte Kapazität (Jahresende)	21,6	20,6	20,0	19,7	18,2
Geplante Auslieferungen	1,76	1,48	0,89	1,72	1,46
Verschobene Auslieferungen	0,28	0,35	0,00	0,00	0,00
Verschrottungen	0,45	0,50	0,66	0,19	0,38
Nettokapazitätsanstieg	1,0	0,6	0,3	1,5	1,1

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Forecaster Q2 2017, Juni 2017. 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.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten sechs Monaten 2017 insgesamt 70 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 578.000 TEU in Dienst gestellt (H1 2016: 77 Schiffe, Transportkapazität: rd. 518.000 TEU). Zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe, der Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und des „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q2 2017) erreichte die Verschrottung von ineffizienten Schiffen im Jahr 2016 mit 659.000 TEU ein neues Rekordniveau (2013: 444.000 TEU). Für 2017 erwartet Drewry Verschrottungen in Höhe von 500.000 TEU.

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe reduzierte sich per Ende Juni 2017 (Alphaliner Weekly Issue 29, Juli 2017) auf rd. 0,5 Mio. TEU und lag damit um rd. 69% unter dem im Oktober 2016 erreichten bisherigen Rekordniveau von rd. 1,6 Mio. TEU. Dieser Rückgang resultiert aus der hohen Anzahl von Verschrottungen sowie der anziehenden Nachfrage nach Charterschiffen. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Fortsetzung der Branchenkonsolidierung und Start der neuen Allianzen

Zu Beginn des zweiten Quartals 2017 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Die zu diesem Zeitpunkt in vier Allianzen tätigen Reedereien formierten sich zu den drei folgenden Allianzen: der „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC), die bereits Anfang 2015 ihren Betrieb aufnahm, und der „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive der von CMA CGM übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (Singapur) (APL), Orient Overseas Container Line (Hongkong) (OOCL), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (Taiwan) (Evergreen) und China Ocean Shipping (Group) Company (China) (COSCO) Container Lines. Hapag-Lloyd betreibt 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) seit dem 1. April 2017 die „THE Alliance“.

Kapazitätsanteile neue Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	39 %	22 %	43 %
Ocean Alliance	35 %	39 %	15 %
THE Alliance	25 %	27 %	33 %
Sonstige	1 %	12 %	9 %

Quelle: Alphaliner April 2017

Am 1. Dezember 2016 hat A. P. Møller Mærsk A/S (Maersk) die Übernahme von Hamburg Süd angekündigt. Die Übernahme und Integration von Hamburg Süd soll bis Jahresende 2017 abgeschlossen werden. Zudem haben Maersk und Hamburg Süd im Februar 2017 eine Slotchartering-Vereinbarung für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen. Im März 2017 haben MSC, Maersk und Hyundai Merchant Marine eine Kooperation auf den Ost-West-Fahrtgebieten vereinbart. Diese beinhaltet die Slotchartering Vereinbarungen auf Ost-West-Routen. Am 7. Juli 2017 haben die drei japanischen Reedereien „K“ Line, MOL und NYK eine neue Holdinggesellschaft für das geplante Joint Venture, One Network Express (ONE), gegründet. Das Joint Venture soll zum 1. April 2018 operativ tätig werden und das Containerschiffahrtsgeschäft (inklusive des Terminalgeschäfts außerhalb Japans) der drei Gesellschaften integrieren. Am 9. Juli 2017 hat die chinesische Reederei COSCO ein Übernahmeangebot für OOCL, Hongkong, bekanntgegeben. Mit einer gesamten Transportkapazität von 2,4 Mio. TEU würde COSCO damit weltweit die drittgrößte Containerreederei werden. Am 8. August 2017 haben außerdem vierzehn koreanische Linienreedereien ein Memorandum of Understanding unterzeichnet und damit die Gründung der „Korean Shipping Partnership“ (KSP) beschlossen. Die Initiative wird von der Koreanischen Regierung und der Korea Shipowners Association unterstützt und von Hyundai Merchant Marine (HMM) geleitet.

Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Juli 2017) stellen die zehn größten Containerlinienreedereien ca. 84 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

Die UASC und ihre Tochtergesellschaften (UASC-Gruppe) sind seit dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG zum 30. Juni 2017 einbezogen. Hierdurch erhöhte sich der Kreis der konsolidierten Gesellschaften von 82 Gesellschaften (31. Dezember 2016) auf 181 Gesellschaften. Damit sind die Angaben in der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für das erste Halbjahr 2017 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Dies betrifft insbesondere die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns.

Die Angaben für das erste Halbjahr 2016 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die UASC-Gruppe.

Ertragslage des Konzerns

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns war im ersten Halbjahr 2017 geprägt durch die erstmalige Konsolidierung der UASC-Gruppe sowie durch ein weiterhin herausforderndes Branchenumfeld in der Containerschifffahrt.

Die Erstkonsolidierung führte bei Hapag-Lloyd zu einem einmaligen Ertrag aus der Erstkonsolidierung in Höhe von 46,8 Mio. EUR. Zugleich sind Aufwendungen für die in Umsetzung befindliche Restrukturierung der UASC-Gruppe im Zusammenhang mit der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC-Gruppe in die Hapag-Lloyd in Höhe von insgesamt 42,5 Mio. EUR angefallen.

Operativ setzte sich die Erholung der Frachtraten der Hapag-Lloyd (ohne Einbeziehung der UASC-Gruppe) seit dem Tiefpunkt der Frachtratenentwicklung im zweiten Quartal 2016 kontinuierlich auch im ersten Halbjahr 2017 fort. Diese Erholung war jedoch nicht ausreichend, um die Belastungen durch den gestiegenen Bunkerpreis vollständig zu kompensieren. Insgesamt wirkten sich jedoch die durchgesetzten Frachtraterhöhungen im zweiten Quartal 2017 positiv auf die Ertragslage des Konzerns aus. Der Bunkerpreisanstieg und der zum Ende des ersten Halbjahres 2017 im Vergleich zum Euro schwächere US-Dollar führten zu einer Belastung des Ergebnisses. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte für das erste Halbjahr 2017 mit 1,08 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,11 USD/EUR). Dagegen wirkten sich die deutliche Steigerung der Transportmenge sowie die vollständige Realisierung der durch die CSAV-Integration entstandenen Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen aus den in Vorjahren initiierten Kosteneinsparungsprogrammen positiv auf das Ergebnis aus. Hapag-Lloyd erwirtschaftete im zweiten Quartal 2017 ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) in Höhe von 83,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –44,5 Mio. EUR) und ein positives Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 16,0 Mio. EUR. Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im ersten Halbjahr 2017 ein Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) in Höhe von 87,3 Mio. EUR und ein negatives Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von –46,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –142,1 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Umsatzerlöse	2.386,2	1.859,8	4.518,3	3.785,5
Sonstige betriebliche Erträge	77,6	36,1	103,9	58,6
Transportaufwendungen	1.933,2	1.608,6	3.722,3	3.200,6
Personalaufwendungen	196,7	112,6	344,1	254,3
Abschreibungen	145,3	117,8	273,1	236,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	115,6	107,8	213,8	204,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	73,0	-50,9	68,9	-51,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,8	6,3	18,4	12,1
Übriges Finanzergebnis	0,0	0,1	0,0	0,1
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	83,8	-44,5	87,3	-39,7
Zinsergebnis	-59,6	-46,8	-121,4	-89,9
Ertragsteuern	8,2	8,0	12,0	12,5
Konzernergebnis	16,0	-99,3	-46,1	-142,1
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	14,4	-99,9	-48,4	-143,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,6	0,6	2,3	1,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,11	-0,85	-0,38	-1,22
EBITDA	229,1	73,3	360,4	196,7
EBITDA-Marge (%)	9,6	3,9	8,0	5,2
EBIT	83,8	-44,5	87,3	-39,7
EBIT-Marge (%)	3,5	-2,4	1,9	-1,0

Die Angaben für das zweite Quartal 2016 und das erste Halbjahr 2016 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die Einbeziehung der UASC-Gruppe.

Im ersten Halbjahr 2017 betrug die durchschnittliche Frachtrate ohne Berücksichtigung der UASC-Gruppe 1.068 USD/TEU und lag damit um 26 USD/TEU (2,5 %) über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.042 USD/TEU). Frachratenerhöhungen in den Fahrtgebieten Fernost, Mittlerer Osten, Intra-Asien und Lateinamerika wirkten sich im ersten Halbjahr 2017 positiv auf das Rateniveau aus. Jedoch waren aufgrund des unvermindert intensiven Wettbewerbs angekündigte Frachratenerhöhungen auf einigen Fahrtgebieten noch nicht vollumfänglich durchsetzbar. Ursächlich hierfür war das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten. Ab dem 24. Mai 2017 wurde die UASC-Gruppe in den Konzernabschluss einbezogen. Die durchschnittliche Frachtrate für die übernommenen Aktivitäten der UASC-Gruppe betrug seit diesem Zeitpunkt 870 USD/TEU.

Frachtraten pro Fahrtgebiet *

USD/TEU	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Atlantik	1.292	1.319	1.293	1.350
Transpazifik	1.272	1.223	1.245	1.285
Fernost	1.007	719	955	757
Mittlerer Osten	1.017	689	902	695
Intra-Asien	607	563	573	570
Lateinamerika	1.008	965	1.012	963
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.048	1.064	1.030	1.071
Gesamt Hapag-Lloyd ohne UASC-Gruppe (Gewichteter Durchschnitt)	1.087	1.019	1.068	1.042
UASC-Gruppe	870	n. a.	870	n. a.
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.064	1.019	1.056	1.042

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Deutlich positiv entwickelte sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2017 die Transportmenge. Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd (ohne Einbeziehung der UASC-Gruppe) die Transportmenge um 270 TTEU auf 3.973 TTEU (Vorjahreszeitraum: 3.703 TTEU) erhöhen. Dieser Anstieg in Höhe von 7,3 % lag über der erwarteten allgemeinen Marktentwicklung (Quelle: Clarkson Research, Juli 2017). Zu dieser positiven Entwicklung haben sämtliche Fahrtgebiete beigetragen. Die Einbeziehung der UASC-Gruppe führte zu einer weiteren Erhöhung der Transportmenge um 248 TTEU, sodass sich eine Gesamttransportmenge im ersten Halbjahr 2017 von 4.221 TTEU (+14,0 %) ergab (Vorjahreszeitraum: 3.703 TTEU).

Transportmenge pro Fahrtgebiet *

TTEU	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Atlantik	422	398	811	774
Transpazifik	374	365	760	712
Fernost	234	201	449	412
Mittlerer Osten	119	114	242	223
Intra-Asien	158	157	310	287
Lateinamerika	604	551	1.156	1.087
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	128	106	245	208
Gesamt Hapag-Lloyd ohne UASC-Gruppe	2.039	1.892	3.973	3.703
UASC-Gruppe	248	n. a.	248	n. a.
Gesamt	2.287	1.892	4.221	3.703

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Im ersten Halbjahr 2017 erhöhten sich die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ohne Einbezug der UASC-Gruppe um 533,8 Mio. EUR auf 4.319,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.785,5 Mio. EUR). Durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 sind die Umsatzerlöse zusätzlich um 199,0 Mio. EUR gestiegen. Damit stiegen die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2017 auf insgesamt 4.518,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.785,5 Mio. EUR).

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet *

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Atlantik	496,2	466,1	968,8	938,3
Transpazifik	432,3	398,2	874,0	822,6
Fernost	215,1	128,9	396,0	280,5
Mittlerer Osten	109,6	70,0	201,2	138,9
Intra-Asien	86,9	78,8	164,0	147,2
Lateinamerika	554,3	474,6	1.080,8	941,2
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	122,8	100,4	233,3	200,6
Übrige	170,0	142,8	401,2	316,2
Gesamt Hapag-Lloyd ohne UASC-Gruppe	2.187,2	1.859,8	4.319,3	3.785,5
UASC-Gruppe	199,0	n. a.	199,0	n. a.
Gesamt	2.386,2	1.859,8	4.518,3	3.785,5

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

In den nachfolgend dargestellten Aufwendungen und Erträgen ist die UASC-Gruppe ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 24. Mai 2017 einbezogen. Damit ist ein Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nur eingeschränkt möglich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im ersten Halbjahr 2017 um 45,3 Mio. EUR auf 103,9 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen. Ursächlich hierfür war insbesondere der im Rahmen der vorläufigen Kaufpreisallokation gemäß IFRS 3 anlässlich des Erwerbs der UASC-Gruppe entstandene negative Unterschiedsbetrag in Höhe von 46,8 Mio. EUR, der im Berichtszeitraum ergebniswirksam zu vereinnahmen war.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2017 um 521,7 Mio. EUR auf 3.722,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.200,6 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 16,3%. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere die um 254,8 Mio. EUR (88,9%) gestiegenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe infolge des gestiegenen Bunkerpreises. Im ersten Halbjahr 2017 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 312 USD je Tonne um 114 USD je Tonne über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Ab dem Geschäftsjahr 2017 setzt sich der von Hapag-Lloyd verwendete durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis aus Marine Fuel Oil (MFO) und Marine Diesel Oil (MDO) zusammen. Die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 266,9 Mio. EUR (9,2%) und damit unterproportional zum Wachstum der Transportmenge gestiegen. In diesem Anstieg spiegelt sich neben den um 14,0% deutlich gestiegenen Transportvolumina insbesondere die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe wider. Einerseits konnten durch die Einbeziehung der UASC-Flotte Charterverträge gekündigt werden und andererseits durch gesunkene Charraten günstigere Verträge abgeschlossen werden, sodass die Charter-, Leasing- und Containermieten um 104,3 Mio. EUR auf 458,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 562,8 Mio. EUR) reduziert werden konnten. Die vollständige Realisierung der durch die CSAV-Integration entstandenen Synergieeffekte sowie Kosteneinsparungen aus den nun vollständig implementierten Kostensenkungsmaßnahmen wirkten sich ebenfalls entlastend auf die Transportaufwendungen aus. Der Anstieg der Containertransportkosten ist im Wesentlichen beeinflusst durch den Anstieg der Transportvolumina um rd. 14%.

Transportaufwendungen*

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	279,0	146,4	541,5	286,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.654,2	1.462,2	3.180,8	2.913,9
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	814,1	660,9	1.532,5	1.312,2
Charter-, Leasing- und Containermieten	216,0	280,6	458,5	562,8
Containertransportkosten	559,3	471,3	1.065,6	931,4
Instandhaltung / Reparatur / Sonstiges	64,8	49,4	124,2	107,5
Transportaufwendungen	1.933,2	1.608,6	3.722,3	3.200,6

* Für das erste Halbjahr 2016 erfolgte innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen eine Umgliederung zwischen den Hafen-, Kanal- und Terminalkosten und den Charter-, Leasing- und Containermieten.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für die ersten sechs Monate des aktuellen Geschäftsjahres 17,6% (Vorjahreszeitraum: 15,5%).

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Rückgang der zeitraumbezogenen Wechselkursgewinne und Wechselkursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus im ersten Halbjahr 2017 ein Kursgewinn in Höhe von 9,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust 12,8 Mio. EUR). Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,08 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,11 USD/EUR). Im sonstigen betrieblichen Aufwand waren einmalige Sondereffekte, insbesondere für Beratungsleistungen, in Höhe von 16,1 Mio. EUR zu erfassen.

Der Personalaufwand erhöhte sich im ersten Halbjahr 2017 um 89,8 Mio. EUR auf 344,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 254,3 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Anstieg waren insbesondere Aufwendungen für die bereits in Umsetzung befindliche Restrukturierung der UASC-Gruppe im Rahmen der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Einmaleffekte von insgesamt 38,4 Mio. EUR. Weiterhin führte die erstmalige Einbeziehung der Personalaufwendungen der UASC-Gruppe zu einem Anstieg des Personalaufwands. Darüber hinaus führten stichtagsbezogene Währungskursverluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von –9,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,8 Mio. EUR) zu einem Anstieg des Personalaufwands gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Abschreibungen für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2017 betrugen 273,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 236,4 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen auf zugegangene Schiffsneubauten sowie der erstmaligen Einbeziehung der UASC-Gruppe.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 87,3 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (–39,7 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2017 auf 360,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 196,7 Mio. EUR). Für das erste Halbjahr 2017 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 1,2 % (Vorjahreszeitraum: –1,3 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2017 –0,38 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: –1,22 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Umsatz	2.386,2	1.859,8	4.518,3	3.785,5
EBIT	83,8	–44,5	87,3	–39,7
EBITDA	229,1	73,3	360,4	196,7
EBIT-Marge (%)	3,5	–2,4	1,9	–1,0
EBITDA-Marge (%)	9,6	3,9	8,0	5,2
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,11	–0,85	–0,38	–1,22
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%)*	2,4	–2,6	1,2	–1,3

* Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet.

Für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2017 belief sich das Zinsergebnis auf –121,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –89,9 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich insbesondere aus der vorzeitigen Rückführung einer US-Dollar- und einer Euro-Anleihe. Mit diesen Transaktionen waren Einmaleffekte in Höhe von insgesamt –14,0 Mio. EUR durch Ablösegebühren, teilweisen Abgang von damit verbundenen eingebetteten Derivaten sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Transaktionskosten verbunden. Des Weiteren trug neben Zinsaufwendungen aus neu in Anspruch genommenen Schiffs- und Containerfinanzierungen sowie weiteren Finanzierungsverträgen auch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe mit –11,0 Mio. EUR zu dem erhöhten Zinsaufwand bei. Gegenläufig wirkten sich Erträge in Höhe von 22,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,2 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung der eingebetteten Derivate der begebenen Anleihen aus.

Im ersten Halbjahr 2017 belief sich das Konzernergebnis auf –46,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –142,1 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	158,4	61,9	306,5	203,1
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	321,5	–65,5	209,0	–173,4
Free Cash-Flow	479,9	–3,6	515,5	29,7
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	–207,8	12,0	–287,5	–117,6
Veränderung des Finanzmittelbestandes	272,1	8,4	228,0	–87,9

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2017 erwirtschaftete Hapag-Lloyd unter Einbeziehung der UASC-Gruppe einen operativen Cash-Flow in Höhe von 306,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 203,1 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 209,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabfluss von 173,4 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Mittelabflüsse in Höhe von 180,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 197,8 Mio. EUR) für zahlungswirksame Investitionen in Schiffe und Container. Die Übernahme der UASC-Gruppe erfolgte im Wege einer zahlungsunwirksamen Investition durch Begebung neuer Aktien. Durch die Einbringung der UASC erfolgte ein Zugang von Zahlungsmitteln in Höhe von 364,0 Mio. EUR. Darin enthalten sind Zahlungsmittelzuflüsse aus den Liquiditätsbeständen der UASC-Gruppe in Höhe von 366,3 Mio. EUR und Auszahlungen für mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten in Höhe 2,3 Mio. EUR. Weitere Mittelzuflüsse erhielt der Konzern insbesondere aus erhaltenen Dividendenzahlungen.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 287,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 117,6 Mio. EUR). Die Mittelaufnahmen in Höhe von 909,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 264,4 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung einer neuen Euro-Anleihe und Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung. Demgegenüber standen Zahlungsmittelabflüsse aus der vorzeitigen Rückführung der in 2010 begebenen US-Dollar-Anleihe und der in 2013 begebenen Euro-Anleihe sowie Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 1.163,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 379,1 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Bestand am Anfang der Periode	519,8	456,0	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen	-38,2	8,6	-44,5	-12,8
Zahlungswirksame Veränderungen	272,1	8,4	228,0	-87,9
Bestand am Ende der Periode	753,7	473,0	753,7	473,0

Die Zahlungsmittel erhöhten sich im ersten Halbjahr 2017 um 228,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von zahlungswirksamen und wechselkursbedingten Effekten zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2017 ein Finanzmittelbestand von 753,7 Mio. EUR (30. Juni 2016: 473,0 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 403,3 Mio. EUR (30. Juni 2016: 301,9 Mio. EUR), sodass die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) insgesamt 1.157,0 Mio. EUR betrug (30. Juni 2016: 774,9 Mio. EUR). Weiterhin wurden als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienende Finanzmittel in Höhe von 62,8 Mio. EUR (30. Juni 2016: 0,0 Mio. EUR) aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Nettoverschuldung

Zum 30. Juni 2017 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 6.495,4 Mio. EUR und ist im Vergleich zum 31. Dezember 2016 im Zuge der Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe um 2.903,6 Mio. EUR angestiegen. Weiterhin sank durch die Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe die Eigenkapitalquote von 44,6% zum 31. Dezember 2016 auf 37,5% zum 30. Juni 2017. Der Nettoverschuldungsgrad als Verhältnis von Nettoverschuldung zum bilanziellen Eigenkapital stieg entsprechend von 71,0% auf 109,5%.

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Finanzschulden	7.311,9	4.180,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	753,7	570,2
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	62,8	18,7
Nettoverschuldung	6.495,4	3.591,8
EBITDA	360,4	607,4
Verschuldungsgrad (%)*	109,5	71,0
Frei verfügbare Kreditlinien	403,3	189,4
Eigenkapitalquote (%)	37,5	44,6

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel in Höhe von 62,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 18,7 Mio. EUR) umfassen im Wesentlichen Finanzmittel, die als Sicherheiten für bestehende Finanzschulden dienen. Der Anstieg ist überwiegend mit den in Anspruch genommenen Schiffsfinanzierungen im Zusammenhang mit den im ersten Halbjahr 2017 ausgelieferten Schiffsneubauten zu begründen.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	13.540,9	9.722,9
davon Anlagevermögen	13.301,0	9.643,3
Kurzfristige Vermögenswerte	2.262,4	1.608,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	753,7	570,2
Bilanzsumme	15.803,3	11.330,9
Passiva		
Eigenkapital	5.930,0	5.058,4
Fremdkapital	9.873,3	6.272,5
davon langfristige Schulden	6.762,3	3.633,2
davon kurzfristige Schulden	3.111,0	2.639,3
davon Finanzschulden	7.311,9	4.180,7
davon langfristige Finanzschulden	6.378,1	3.265,5
davon kurzfristige Finanzschulden	933,8	915,2
Bilanzsumme	15.803,3	11.330,9
Nettoverschuldung	6.495,4	3.591,8
Eigenkapitalquote (%)	37,5	44,6

Die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 führte zu einer deutlichen Veränderung der Konzernbilanz und einer eingeschränkten Vergleichbarkeit zum Vorjahr. Die Konzernbilanzsumme stieg im Vergleich zum Vorjahr um 39,4 % von 11.330,9 Mio. EUR auf 15.803,3 Mio. EUR an. Diese Veränderung resultierte insbesondere aus der Übernahme der UASC-Gruppe.

Das Anlagevermögen stieg im Berichtszeitraum um 3.657,7 Mio. EUR auf 13.301,0 Mio. EUR. Hiervon entfielen 4.518,1 Mio. EUR auf die Konsolidierungskreisveränderungen durch die Übernahme der UASC-Gruppe, insbesondere auf den Zugang von Schiffen und Containern aber auch von immateriellen Vermögenswerten wie Kundenbeziehungen, Marke und Software. Neben diesen konsolidierungskreisbedingten Zugängen kamen im ersten Halbjahr 2017 drei neue Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von je 10.500 TEU zur Auslieferung an Hapag-Lloyd. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von –808,8 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 273,1 Mio. EUR wirkten sich reduzierend auf die Buchwerte des Anlagevermögens und somit auf die langfristigen Vermögenswerte aus.

Auch die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere konsolidierungskreisbedingt. Hierbei stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 264,6 Mio. EUR (Vorjahr: 677,6 Mio. EUR) an.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital des Konzerns um 871,6 Mio. EUR auf 5.930,0 Mio. EUR gestiegen. Die Veränderung resultierte einerseits aus der Ausgabe neuer Stammaktien im Zuge des Erwerbs der UASC-Gruppe in Höhe von 1.285,3 Mio. EUR und andererseits aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von –46,1 Mio. EUR sowie aus dem Saldo der im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von –377,7 Mio. EUR. Zum 30. Juni 2017 sank die Eigenkapitalquote auf 37,5 % (31. Dezember 2016: 44,6 %), insbesondere durch den deutlichen Anstieg des Fremdkapitals infolge der Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe.

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2016 um 3.600,8 Mio. EUR auf 9.873,3 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die Übernahme der UASC-Gruppe zurückzuführen ist.

Wesentliche Veränderungen ergaben sich im Bereich der Finanzschulden, die sich im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 3.131,3 Mio. EUR auf 7.312,0 Mio. EUR erhöhten. Der Einbezug der UASC-Gruppe zum 30. Juni 2017 trug mit 3.428,9 Mio. EUR zu diesem Anstieg bei. Weiterhin erhöhten sich die Finanzschulden aufgrund erhaltener Auszahlungen von Darlehen für Schiffsneubauten und Finanzierungen für Container in Höhe von 909,0 Mio. EUR. Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Emissionsvolumen von 250,0 Mio. EUR begeben. Diese wurde am 15. Februar 2017 um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die Erlöse aus der Anleiheemission wurden zusammen mit vorhandener Liquidität für die vorzeitige Tilgung der in 2017 fälligen US-Dollar-Anleihe und die teilweise Rückführung der in 2018 fälligen Euro-Anleihe verwendet. Hapag-Lloyd hat in diesem Zusammenhang von den vertraglich fixierten vorzeitigen Kündigungsoptionen Gebrauch gemacht. Der Aufnahme von Finanzmitteln standen insgesamt Tilgungen von 1.040,0 Mio. EUR gegenüber.

Der wesentliche Einfluss auf die Entwicklung des Fremdkapitals im Hapag-Lloyd Konzern unter anderem auch durch die Übernahme der UASC-Gruppe zeigt sich ebenfalls in der damit verbundenen Erhöhung der kurzfristigen Rückstellungen in Höhe von 140,0 Mio. EUR, insbesondere auch durch die Bildung einer Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 34,0 Mio. EUR. Innerhalb der kurzfristigen Schulden verzeichneten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einen im Wesentlichen konsolidierungskreis- und wechselkursbedingten Anstieg um 322,8 Mio. EUR auf 1.604,4 Mio. EUR.

Die Nettoverschuldung betrug zum 30. Juni 2017 6.495,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 3.591,8 Mio. EUR) unter Einbeziehung der als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienenden Finanzmittel in Höhe von 62,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 18,7 Mio. EUR), die aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

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

Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2017 entspricht im Wesentlichen den Erwartungen des Vorstands, wenngleich die Umsatzentwicklung aufgrund der nicht vollumfänglich auf allen Fahrtgebieten durchgesetzten Frachtraterhöhungen leicht belastet wurde. Darüber hinaus ist in der Berichtsperiode zum 24. Mai 2017 die UASC-Gruppe in den Konzern einbezogen worden, wodurch sich wesentliche Änderungen in der Konzernbilanz ergaben. Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung unterliegen indes keinen wesentlichen Änderungen.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken und deren Einschätzung verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2016. Bezüglich der berichteten Risiken besteht die Einschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit unverändert fort, während die Chancen einer positiven Budgetabweichung im Hinblick auf die erwarteten Frachtraten und den Bunkerverbrauchspreis vor dem Hintergrund der aktuellen Marktgegebenheiten geringer eingestuft wird. Die bestehenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im Jahr 2017 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen.

Die derzeit bestehenden politischen Spannungen zwischen Saudi-Arabien, Ägypten, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Bahrain gegenüber Katar sowie die von diesen Staaten gegenüber Katar verhängten wirtschaftlichen und politischen Sanktionen könnten erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region nehmen. Dies könnte zu einem Rückgang des Containertransportvolumens in der Region Mittlerer Osten führen. Eine Verschärfung der Sanktionen und eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen könnten sich negativ auf die wirtschaftliche und finanzielle Situation von Hapag-Lloyd auswirken.

Bezüglich der wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Zusammenschluss mit UASC verweisen wir auf die entsprechende Darstellung im Lagebericht des Geschäftsberichtes 2016.

Es wurden im Geschäftsjahr 2015/2016 in einzelnen Jurisdiktionen seitens der Behörden Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt. Diese Untersuchungen sind jeweils weitestgehend abgeschlossen, wobei keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen zu erwarten sind.

Auf der halbjährlich stattfindenden Tagung des International Council of Containership Operators (sog. „Box Club“) am 15. März 2017 in San Francisco wurden den anwesenden Unternehmensrepräsentanten Vorladungen zu einer Anhörung durch die U.S. Department of Justice Antitrust Division („DoJ“) zugestellt. Konkrete Anschuldigungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht formuliert worden, die Vorladungen stehen jedoch im Zusammenhang mit der Untersuchung der globalen Containerlinienschifffahrt durch das DoJ. Hapag-Lloyd wird in vollem Umfang mit den Behörden kooperieren. Eine Quantifizierung eines aus den Untersuchungen resultierenden möglichen Risikos kann zum Zeitpunkt der Berichtserstellung weiterhin nicht vorgenommen werden.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung 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 55 im verkürzten Konzernanhang des Halbjahresfinanzberichtes enthalten.

PROGNOSEÄNDERUNGSBERICHT

Die im Konzernlagebericht des Geschäftsberichtes 2016 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2017 erfolgte auf Basis der zum 31. Dezember 2016 bestehenden Geschäftsaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzerns und damit ohne die Einbeziehung der Geschäftsaktivitäten des UASC-Konzerns. Die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2016 eingegangene Prognose ist nicht mehr gültig.

Am 24. Mai 2017 erwarb Hapag-Lloyd die Vermögenswerte und übernahm die Schulden des UASC-Konzerns. Es erfolgt eine erstmalige Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern nach Erwerb der UASC für das laufende Jahr 2017. Die nachfolgende Prognose für die erwartete Unternehmensentwicklung schließt die UASC ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung, dem 24. Mai 2017, ein. Die angegebene Prognose bezieht sich somit erstmalig auf den – um die UASC-Containerschifffahrtsaktivitäten – erweiterten Konzern und ist damit hinsichtlich der Systematik nicht mit der im Geschäftsbericht 2016 enthaltenen Prognose vergleichbar.

Die für die Containerschiffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsbericht 2016 (Wirtschaftsbericht) dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Juli 2017) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,5 %. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2017 stärker als im Vorjahr (+3,2 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschiffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,0 % (2016: +2,3 %). Im Vergleich zur vorherigen Prognose (April 2017) hat der IWF seinen Ausblick für die Zunahme des Welthandels leicht (+0,2 Prozentpunkte) angehoben. Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2017 stärker als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (Mai 2017) prognostiziert für 2017 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,6 % (2016: +3,2 %) auf rd. 139 Mio. TEU. Demnach liegt der aktuelle Wert um 0,9 Prozentpunkte über dem im Februar 2017 veröffentlichten Wert. Somit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschiffahrt im Jahr 2017 wieder stärker als der Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten um rd. 0,9 Mio. TEU auf 20,0 Mio. TEU im Jahr 2016 (inkl. Verschiebungen von Auslieferungen) rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 1,1 Mio. TEU. Der Anstieg der Angebotskapazitäten könnte auch im Jahr 2017 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren. Ausgehend von unverändert ambitionierten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen plant Hapag-Lloyd unter Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten ab dem 24. Mai 2017 einen deutlichen Anstieg des Transportvolumens.

Für 2017 erwartet Hapag-Lloyd einen deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises über das durchschnittliche Niveau 2016 wie auch über das Niveau zum Jahresende 2016. Aufgrund der starken Fokussierung auf die Fahrtgebiete Mittlerer Osten sowie Fernost hat UASC eine niedrigere durchschnittliche Frachtrate als Hapag-Lloyd. Die durchschnittliche Frachtrate der gemeinsamen Geschäftsaktivitäten dürfte somit im Jahr 2017 annähernd unverändert zu der durchschnittlichen Frachtrate von 2016 (ohne die UASC-Gruppe) sein.

Bei Eintritt der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität, dem erwarteten Mengenwachstum, einer Rückkehr zu einer besseren „Peak Season 2017“, einem deutlich positiven Ergebnisbeitrag von UASC sowie unter Berücksichtigung der vorzunehmenden Einmalaufwendungen im Hinblick auf die Restrukturierung dürften das EBITDA und das EBIT von Hapag-Lloyd inklusive der UASC-Geschäftsaktivitäten deutlich über dem im Jahr 2016 (ohne die UASC-Gruppe) erreichten Niveau liegen. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber insbesondere aufgrund politischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Die wichtigen Eckwerte für die Prognose 2017 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

**Wichtige Eckwerte für die Prognose 2017
(basierend auf der Einbeziehung von UASC in den Hapag-Lloyd Konzern
ab 24. Mai 2017)**

Wachstum Weltwirtschaft	3,5 %
Zunahme Welthandelsvolumen	4,0 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	4,6 %
Transportvolumen Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd Konzern	Unverändert
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Deutlich steigend
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	Deutlich steigend

Die Umsatz- und Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse.

Der Großteil der Erlösrealisierung wird im zweiten Halbjahr, davon insbesondere im dritten Quartal, der sog. „Peak Season“, prognostiziert. Ursächlich dafür ist, dass das Welthandelsvolumen im Jahresverlauf schwankt und regelmäßig im zweiten Halbjahr deutlich stärker ausfällt als im ersten Halbjahr.

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 Konzernlageberichtes im Geschäftsbericht 2016 (Seite 110 ff.) dargestellt. Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine erneute Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau vom Jahresanfang 2017, ein deutlicher Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie eine Stagnation oder sogar ein erneuter Rückgang der Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der weiteren Branchenkonsolidierung und deren möglichem Einfluss auf die Wettbewerbspositionierung von Hapag-Lloyd sowie der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte im Jahr 2017 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die weitere Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2017

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Umsatzerlöse	2.386,2	1.859,8	4.518,3	3.785,5
Sonstige betriebliche Erträge	77,6	36,1	103,9	58,6
Transportaufwendungen	1.933,2	1.608,6	3.722,3	3.200,6
Personalaufwendungen	196,7	112,6	344,1	254,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	145,3	117,8	273,1	236,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	115,6	107,8	213,8	204,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	73,0	-50,9	68,9	-51,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,8	6,3	18,4	12,1
Übriges Finanzergebnis	0,0	0,1	0,0	0,1
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	83,8	-44,5	87,3	-39,7
Zinserträge	4,5	1,5	6,1	2,7
Zinsaufwendungen	64,1	48,3	127,5	92,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	24,2	-91,3	-34,1	-129,6
Ertragsteuern	8,2	8,0	12,0	12,5
Konzernergebnis	16,0	-99,3	-46,1	-142,1
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	14,4	-99,9	-48,4	-143,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,6	0,6	2,3	1,8
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,11	-0,85	-0,38	-1,22

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2017

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Konzernergebnis	16,0	-99,3	-46,1	-142,1
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	5,4	-23,2	10,0	-55,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	5,4	-23,2	10,0	-55,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	5,6	-23,2	10,2	-55,5
Steuereffekt	-0,2	-0,0	-0,2	-0,1
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	-321,5	95,8	-381,0	-105,7
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	2,5	2,1	-3,1	1,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwertes	65,2	39,5	64,4	13,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-62,7	-37,4	-67,5	-11,4
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-324,0	93,7	-377,9	-107,5
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-316,1	72,6	-371,0	-161,3
Gesamtergebnis	-300,1	-26,7	-417,1	-303,4
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-301,5	-27,3	-419,2	-305,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	1,4	0,6	2,1	1,6

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG**zum 30. Juni 2017****Aktiva**

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.538,5	1.661,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.924,1	1.340,4
Sachanlagen	9.519,1	6.315,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	319,3	325,7
Sonstige Forderungen	167,0	27,0
Derivative Finanzinstrumente	44,9	24,1
Ertragsteuerforderungen	3,5	3,3
Aktive latente Ertragsteuern	24,5	25,2
Langfristige Vermögenswerte	13.540,9	9.722,9
Vorräte	192,0	124,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	942,2	677,6
Sonstige Forderungen	311,8	197,5
Derivative Finanzinstrumente	22,0	13,5
Ertragsteuerforderungen	27,5	24,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	753,7	570,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	13,2	–
Kurzfristige Vermögenswerte	2.262,4	1.608,0
Summe Aktiva	15.803,3	11.330,9

Passiva

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	164,0	118,1
Kapitalrücklagen	2.301,2	1.061,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.104,3	3.152,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	350,8	721,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5.920,3	5.054,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	9,7	3,8
Eigenkapital	5.930,0	5.058,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	253,5	238,0
Sonstige Rückstellungen	100,6	114,0
Finanzschulden	6.378,1	3.265,5
Sonstige Verbindlichkeiten	11,1	12,1
Derivative Finanzinstrumente	15,7	1,8
Passive latente Ertragsteuern	3,3	1,8
Langfristige Schulden	6.762,3	3.633,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	60,7	6,6
Sonstige Rückstellungen	297,1	211,2
Ertragsteuerschulden	27,8	17,6
Finanzschulden	933,8	915,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.604,4	1.281,6
Sonstige Verbindlichkeiten	187,2	167,8
Derivative Finanzinstrumente	–	39,3
Kurzfristige Schulden	3.111,0	2.639,3
Summe Passiva	15.803,3	11.330,9

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG**für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2017**

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Konzernergebnis	16,0	-99,3	-46,1	-142,1
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	8,2	8,0	12,0	12,5
Zinsergebnis	59,6	46,8	121,4	89,9
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	145,3	117,8	273,1	236,4
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	-37,8	-8,3	-27,2	-0,4
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	3,6	0,3	3,6	0,3
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-0,2	-0,8	-0,8	-1,2
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-10,7	-6,4	-18,4	-12,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-12,4	-16,7	-31,0	-9,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-59,6	49,6	-70,7	44,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	26,8	-59,6	39,8	-62,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	21,7	33,9	54,5	55,8
Ertragsteuerzahlungen	-2,9	-3,7	-5,2	-8,7
Zinseinzahlungen	0,8	0,3	1,5	0,5
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	158,4	61,9	306,5	203,1
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1,3	1,7	2,9	4,3
Einzahlungen aus Dividenden	28,0	28,3	28,1	28,4
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-71,8	-95,5	-186,0	-206,1
Übernommene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus Unternehmenserwerben	364,0	-	364,0	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	321,5	-65,5	209,0	-173,4

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	-0,1	-	-0,1	-
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Auszahlungen für Dividenden	-0,7	-0,2	-1,5	-2,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	275,6	141,4	909,0	264,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-413,4	-87,2	-1.040,0	-295,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-61,4	-41,4	-123,1	-84,0
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-4,8	-0,3	-4,8	-0,3
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	-2,7	-	-26,7	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-207,8	12,0	-287,5	-117,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	272,1	8,4	228,0	-87,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	519,8	456,0	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-38,2	8,6	-44,5	-12,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	272,1	8,4	228,0	-87,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	753,7	473,0	753,7	473,0

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2017

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2016	118,1	1.263,2	3.052,3
Gesamtergebnis	-	-	-143,9
davon			
Konzernergebnis	-	-	-143,9
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-0,1
Stand 30.6.2016	118,1	1.263,2	2.908,3
Stand 1.1.2017	118,1	1.061,8	3.152,9
Gesamtergebnis	-	-	-48,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	-48,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	45,9	1.239,4	-
davon			
Einbringung und Erstkonsolidierung UASC	45,9	1.239,4	-
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-0,2
Stand 30.6.2017	164,0	2.301,2	3.104,3

der Hapag-Lloyd AG

Neube- wertungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-75,2	1,2	678,8	-	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2
-55,6	1,8	-107,3	-	-161,1	-305,0	1,6	-303,4
-	-	-	-	-	-143,9	1,8	-142,1
-55,6	1,8	-107,3	-	-161,1	-161,1	-0,2	-161,3
-	-	-	-	-	-	-2,6	-2,6
-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
-	-	-	-	-	-	-2,3	-2,3
-	-	-	-	-	-0,1	-	-0,1
-130,8	3,0	571,5	-	443,7	4.733,3	6,8	4.740,1
-118,9	5,4	835,3	-	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4
10,0	-3,1	-377,7	-	-370,8	-419,2	2,1	-417,1
-	-	-	-	-	-48,4	2,3	-46,1
10,0	-3,1	-377,7	-	-370,8	-370,8	-0,2	-371,0
-	-	-	-0,4	-0,4	1.284,9	3,8	1.288,7
-	-	-	-	-	1.285,3	7,1	1.292,4
-	-	-	-0,4	-0,4	-0,4	-1,5	-1,9
-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
-	-	-	-	-	-	-1,5	-1,5
-	-	0,2	-	0,2	-	-	-
-108,9	2,3	457,8	-0,4	350,8	5.920,3	9,7	5.930,0

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Die Hapag-Lloyd AG mit Sitz in Hamburg, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Aktiengesellschaft deutschen Rechts. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt. Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Containerlinienschiffahrtskonzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschiffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Am 15. Juli 2016 haben die Hapag-Lloyd AG und die arabische Reederei United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Mit Wirkung zum 24. Mai 2017 erfolgte der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss in Form einer Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen Hapag-Lloyd Aktien. Nach dem Vollzug der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen sind die ehemaligen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC (für die Qatar Investment Authority) mit 14,4 % und der Public Investment Fund Saudi Arabia mit 10,1 %, als zusätzliche Großaktionäre am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die übrigen UASC-Aktionäre (Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain) besitzen zusammen 3,6 % der Hapag-Lloyd Aktien.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2017 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 29. August 2017 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernzwischenabschluss 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 2017 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 2017 in der EU maßgebenden 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 2016. Die Aktivitäten im Rahmen der Projekte zur

Umsetzung des IFRS 9 *Finanzinstrumente* und des IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* wurden im Jahr 2017 fortgesetzt. In diesem Zusammenhang ergaben sich bisher keine wesentlichen neuen Erkenntnisse im Vergleich zum 31. Dezember 2016. Mögliche Auswirkungen auf die bisherige Bilanzierungspraxis durch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe in den Hapag-Lloyd Konzern werden derzeit untersucht. Im Übrigen haben die Aussagen zu den voraussichtlichen Auswirkungen der erstmaligen Anwendung dieser Standards aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2016 grundsätzlich weiterhin Gültigkeit. Dies bedeutet, aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 im Hapag-Lloyd Konzern zum 1. Januar 2018 werden unverändert keine wesentlichen Auswirkungen auf die Höhe der Erlöse sowie auf den Zeitpunkt der Erlöserfassung erwartet. Auch aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 im Hapag-Lloyd Konzern zum 1. Januar 2018 werden keine wesentlichen Auswirkungen gegenüber der bisherigen Bilanzierungspraxis nach IAS 39 erwartet. Informationshalber weisen wir darauf hin, dass im Hapag-Lloyd Konzern zur Absicherung von Treibstoffpreissrisiken Bunkeroptionen eingesetzt werden, wobei nur der innere Wert in die Sicherungsbeziehung einbezogen wird. Die hieraus resultierenden Zeitwertveränderungen wurden daher im aktuellen Abschluss unter IAS 39 sofort erfolgswirksam in Höhe von –3,6 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2016: 4,6 Mio. EUR) erfasst. Gemäß IFRS 9 wären diese Bewertungsgewinne im sonstigen Ergebnis zu erfassen, sodass in entsprechender Höhe geringere Bewertungsschwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung entstehen würden.

Der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2017 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 zu lesen und wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die diesem zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden 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 2017 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1405 USD/EUR (31. Dezember 2016: 1,0560 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2017 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,0826 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,1127 USD/EUR). Der USD/EUR-Durchschnittskurs für die eingebrachte UASC-Gruppe für den Zeitraum ab dem Erwerbszeitpunkt betrug 1,1237 USD/EUR.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2017 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 172 (31. Dezember 2016: 78) vollkonsolidierte sowie neun (31. Dezember 2016: vier) nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Seit dem 31. Dezember 2016 sind sechs Gesellschaften wegen Unwesentlichkeit entkonsolidiert worden und somit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Aus der Entkonsolidierung ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Durch die Einbringung der UASC-Gruppe in den Hapag-Lloyd Konzern zum 24. Mai 2017 sind 100 vollkonsolidierte und fünf nach der At-Equity-Methode bilanzierte Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen worden.

Unternehmenserwerb

Am 24. Mai 2017 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der UASC. Die UASC ist mit einer Flotte von 58 Schiffen und einer Kapazität von 0,6 Mio. TEU (Stand: 30. Juni 2017) die größte Containerlinienreederei im Mittleren Osten. Die Anteile an der UASC werden nicht öffentlich gehandelt. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC stärkt die Marktposition von Hapag-Lloyd in einer sich weiter konsolidierenden Branche. Durch die Integration betreibt Hapag-Lloyd mit 219 Schiffen und einer Gesamtkapazität von 1,6 Mio. TEU (Stand: 30. Juni 2017) eine der weltweit größten Containerschiffslotten. Hapag-Lloyd erhält Zugriff auf die Kundenbeziehungen der UASC. Aus dem Zusammenschluss werden ab 2019 jährlich Synergien von 435 Mio. USD erwartet.

Als Gegenleistung für den Anteilerwerb wurden den Anteilseignern der UASC 45.932.023 neue Stammaktien gewährt. Der beizulegende Zeitwert der Gegenleistung beträgt 1.286,1 Mio. EUR. Damit erhielten die Veräußerer als Gegenleistung für die Übertragung 28 % der Anteile an der Hapag-Lloyd AG, der Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Der beizulegende Zeitwert der ausgegebenen Stammaktien basiert auf dem Börsenkurs der Hapag-Lloyd AG am 24. Mai 2017 von 28,00 EUR je Aktie.

Hapag-Lloyd und UASC haben vom 1. April bis 24. Mai 2017 eine Allianz (im Folgenden „Mini Allianz“) betrieben, um die UASC-Schiffe in den Netzwerkdienst der Allianz THE Alliance einzubringen. THE Alliance ist eine Allianz aus eigenständigen Containerschiffahrtsgesellschaften. Die Mini Allianz wurde zu Marktbedingungen betrieben.

Bei Hapag-Lloyd sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 16,3 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen. Davon sind 8,6 Mio. EUR bereits im Geschäftsjahr 2016 sowie 7,7 Mio. EUR im laufenden Geschäftsjahr angefallen. Die Kosten für die Emission der als Gegenleistung übertragenen neuen Stammaktien von 0,8 Mio. EUR wurden als Abzug vom Eigenkapital bilanziert.

Nachstehend werden die erfassten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst. Die Beträge wurden vorläufig bewertet:

Vorläufige beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt

Mio. EUR

Aktiva	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	734,2
Sachanlagen	3.783,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	3,8
Finanzielle Vermögenswerte	0,0
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	137,4
Derivative Finanzinstrumente	0,0
Aktive latente Ertragsteuern	0,4
Langfristige Vermögenswerte	4.659,7
Vorräte	48,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	238,0
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	139,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	366,3
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	13,4
Kurzfristige Vermögenswerte	805,3
Summe Aktiva	5.465,0
Passiva	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17,8
Sonstige Rückstellungen	6,1
Finanzschulden	3.099,0
Derivative Finanzinstrumente	19,2
Passive latente Ertragsteuern	0,7
Langfristige Schulden	3.142,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	65,1
Sonstige Rückstellungen	59,6
Ertragsteuerschulden	9,1
Finanzschulden	452,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	391,1
Sonstige Verbindlichkeiten & Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	12,1
Kurzfristige Schulden	989,3
Summe Passiva	4.132,1
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	1.332,9
Übertragene Gegenleistung	1.286,1
Gewinn aus Erwerb zu einem Preis unter Marktwert	-46,8

Gemäß den Anforderungen des IFRS 3 sind sämtliche übernommenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden mit ihren beizulegenden Zeitwerten zu bewerten. Die verwendeten Bewertungstechniken zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts der wesentlichen Vermögenswerte sind wie folgt:

Lizenzpreisvergleichsmethode: Die Lizenzpreisvergleichsmethode berücksichtigt die abgezinsten geschätzten Zahlungen von Nutzungsentgelten, die voraussichtlich dadurch eingespart werden, dass sich die Marke im eigenen Besitz befindet. Diese Bewertungstechnik wurde für die Markenbewertung verwendet.

Residualwertmethode: Die Residualwertmethode berücksichtigt den Barwert der erwarteten Netto-Cash-Flows, die die Kundenbeziehungen erzeugen, mit Ausnahme aller Cash-Flows, die mit unterstützenden Vermögenswerten verbunden sind. Diese Bewertungstechnik wurde für die Bewertung der Kundenbeziehungen verwendet.

Mehrgewinnmethode: Im Rahmen der Mehrgewinnmethode werden erwartete Zahlungsflüsse mit Alternativwerten (Marktwertkonditionen) verglichen. Die Bewertungstechnik wurde für die Bewertung der vor- und nachteilhaften Verträge verwendet.

Marktvergleichsverfahren: Das Bewertungsmodell berücksichtigt notierte Marktpreise für ähnliche Gegenstände, wenn diese verfügbar sind, und gegebenenfalls fortgeführte Wiederbeschaffungskosten. Fortgeführte Wiederbeschaffungskosten spiegeln Anpassungen für eine physische Verschlechterung sowie funktionale Überholung und wirtschaftliche Veralterung wider. Diese Bewertungstechnik wurde für die Bewertung der eigenen Schiffe, der Container, der Software sowie der Vorräte verwendet.

Die Bewertung der im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden ist von Schätzungen und Annahmen abhängig. Bestehende Unsicherheiten wurden bei der Bewertung im Rahmen der Kaufpreisallokation angemessen berücksichtigt. Sämtliche Schätzungen und Annahmen basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen zum Erwerbsstichtag. Änderungen dieser Schätzungen und Annahmen haben sich zum Abschlussstichtag nicht ergeben.

Annahmen und Schätzungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Wertansätze der Vermögenswerte und Schulden haben könnten, beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

- Festlegung von Parametern für die Ableitung des beizulegenden Zeitwertes der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden (z. B. Annahmen zur Geschäftsentwicklung, Annahmen zu operativen Margen, Annahmen von Marktkonditionen [Charterraten, Leasingraten], Annahmen zur Ableitung von Kapitalkosten).
- Bestimmung der Nutzungsdauer von immateriellen Vermögenswerten (z. B. Marke, Kundenbeziehungen und Software).
- Bewertung steuerlicher und rechtlicher Risiken.

Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Abschlussstichtag ist die Bewertung aller erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt vorläufig. Wenn innerhalb eines Jahres vom Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt werden, die zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Berichtigungen der vorstehenden Beträge geführt hätten, wird die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs angepasst.

Aus der vorläufigen Kaufpreisallokation ergibt sich ein Gewinn aus dem Erwerb der UASC (–46,8 Mio. EUR), der in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde. Der Gewinn aus dem Erwerb der UASC ist wirtschaftlich durch die Partizipation des Verkäufers an der erwarteten positiven Aktienkursentwicklung begründet, da nach Einschätzung von Käufer und Verkäufer die Bewertung des Eigenkapitals von Containerschiffgesellschaften durch den Markt zu gering ist.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Nettozahlungszufluss aus dem Unternehmenserwerb dargestellt:

Mio. EUR	
Erworbenes Nettovermögen	1.332,9
Gewinn aus Erwerb zu einem Preis unter Marktwert	–46,8
Übertragene Gegenleistung	1.286,1
– Erwerb durch Ausgabe von Aktien	1.286,1
In 2017 zahlungswirksamer Teil der mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten	2,3
+ Erworbene Zahlungsmittel	366,3
Nettuzahlungsmittelzufluss aus Unternehmenserwerben	364,0

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 490,6 Mio. EUR erfasst, davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 238,0 Mio. EUR. Der Bruttobetrag beläuft sich 520,6 Mio. EUR, davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 268,0 Mio. EUR. Hiervon werden 30,0 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein. Im Zeitpunkt der Akquisition wurden Eventualschulden in Höhe von 15,2 Mio. EUR angesetzt, die auf steuerliche Risiken entfallen. Die Höhe des Erfüllungsbetrags wurde auf der Basis von internen Einschätzungen abgeleitet. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist aus heutiger Sicht nicht konkretisierbar.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf die UASC-Umsatzerlöse von 199,0 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 4,8 Mio. EUR unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2017 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 5.638,4 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 131,5 Mio. EUR gelegen. Ausgangsbasis für die Pro-Forma-Betrachtung ist der Hapag-Lloyd Konzern für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2017 zuzüglich des UASC-Konzerns für den Zeitraum vom 1. Januar bis 24. Mai 2017, der nach Rechnungslegungsgrundsätzen der Hapag-Lloyd aufgestellt wurde. Die Pro-Forma-Betrachtung wurde unter Berücksichtigung der Effekte aus der

Kaufpreisallokation und ohne Berücksichtigung von Effekten aus Transaktionen, die vertragsgemäß bereits vor dem Erwerbszeitpunkt durchzuführen waren, ermittelt. Ferner wurde bei der Ermittlung dieser Beträge angenommen, dass die vorläufig ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2017 gültig gewesen wären. Die notwendigen Pro-Forma-Anpassungen basieren auf den verfügbaren Informationen.

Aufgrund der beschriebenen Prämissen entspricht das dargestellte Pro-Forma-Ergebnis nicht zwingend dem Konzernergebnis, das der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der UASC tatsächlich am 1. Januar 2017 vollzogen worden wäre. Zudem ist eine Aussage über die künftige Entwicklung des Konzernergebnisses nur unter Unsicherheit möglich. Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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 Containerlinienschifffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die dem jeweiligen Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet *

TTEU	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Atlantik	422	398	811	774
Transpazifik	374	365	760	712
Fernost	234	201	449	412
Mittlerer Osten	119	114	242	223
Intra-Asien	158	157	310	287
Lateinamerika	604	551	1.156	1.087
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	128	106	245	208
Gesamt Hapag-Lloyd ohne UASC-Gruppe	2.039	1.892	3.973	3.703
UASC-Gruppe	248	n. a.	248	n. a.
Gesamt	2.287	1.892	4.221	3.703

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet *

USD/TEU	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Atlantik	1.292	1.319	1.293	1.350
Transpazifik	1.272	1.223	1.245	1.285
Fernost	1.007	719	955	757
Mittlerer Osten	1.017	689	902	695
Intra-Asien	607	563	573	570
Lateinamerika	1.008	965	1.012	963
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.048	1.064	1.030	1.071
Gesamt Hapag-Lloyd ohne UASC-Gruppe (Gewichteter Durchschnitt)	1.087	1.019	1.068	1.042
UASC-Gruppe	870	n. a.	870	n. a.
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.064	1.019	1.056	1.042

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet*

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Atlantik	496,2	466,1	968,8	938,3
Transpazifik	432,3	398,2	874,0	822,6
Fernost	215,1	128,9	396,0	280,5
Mittlerer Osten	109,6	70,0	201,2	138,9
Intra-Asien	86,9	78,8	164,0	147,2
Lateinamerika	554,3	474,6	1.080,8	941,2
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	122,8	100,4	233,3	200,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	170,0	142,8	401,2	316,2
Gesamt Hapag-Lloyd ohne UASC-Gruppe	2.187,2	1.859,8	4.319,3	3.785,5
UASC-Gruppe	199,0	n. a.	199,0	n. a.
Gesamt	2.386,2	1.859,8	4.518,3	3.785,5

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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.

EBITDA

Mio. EUR	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	229,1	73,3	360,4	196,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	145,3	117,8	273,1	236,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	83,8	-44,5	87,3	-39,7
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	24,2	-91,3	-34,1	-129,6
Ergebnis aus nach der Equity- Methode einbezogenen Unternehmen	10,8	6,3	18,4	12,1

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q2 2017	Q2 2016	H1 2017	H1 2016
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	14,4	-99,9	-48,4	-143,9
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	137,0	118,1	127,5	118,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,11	-0,85	-0,38	-1,22

Die neue Aktienanzahl aus der unterjährigen Kapitalerhöhung führt in den betrachteten Zeiträumen zu unterschiedlichen Gewichtungen. Daraus ergibt sich ebenfalls ein unterschiedliches Ergebnis je Aktie in den Quartalen gegenüber dem gesamten betrachteten Halbjahr.

Im ersten Halbjahr 2017 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Durch die Einbringung der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern sind die übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 in die Konzernbilanz zum 30. Juni 2017 einzubeziehen. Damit sind die Angaben in der Konzernbilanz zum 30. Juni 2017 nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen durch die Erstkonsolidierung der UASC in den Gesamtkonzern um einem Betrag von 734,2 Mio. EUR. Darüber hinaus verminderten sich der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2016 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 234,3 Mio. EUR und durch die auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte entfallenden planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 41,0 Mio. EUR.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Schiffe	7.522,2	5.024,5
Container	1.660,4	998,3
Übrige Anlagen	149,6	132,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	186,9	160,8
Gesamt	9.519,1	6.315,6

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkte sich im Wesentlichen die Einbringung der Vermögenswerte durch die Erstkonsolidierung der UASC in den Gesamtkonzern mit einem Betrag von 3.783,9 Mio. EUR erhöhend aus. Investitionen für Seeschiffe trugen mit einem Betrag von 178,3 Mio. EUR im Wesentlichen zur Entwicklung des Anlagevermögens bei. Planmäßige Abschreibungen mit einem Betrag von 232,1 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 530,3 Mio. EUR minderten hingegen die Buchwerte.

Im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen wurde ein Anlagevermögen von 269,7 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 181,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfielen 180,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 81,2 Mio. EUR) auf Container und 89,3 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 100,4 Mio. EUR) auf Schiffe.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat die Veräußerung von drei älteren Schiffen aus der UASC-Gruppe im Laufe des Geschäftsjahres 2017 beschlossen. Gemäß IFRS 5 wurden die Vermögenswerte mit der erstmaligen Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 gesondert als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Der Buchwert der zu veräußernden Schiffe beträgt zum 30. Juni 2017 13,2 Mio. EUR.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Guthaben bei Kreditinstituten	747,5	565,9
Kassenbestand und Schecks	6,2	4,3
Gesamt	753,7	570,2

Zum 30. Juni 2017 war ein Betrag in Höhe von 77,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 12,7 Mio. EUR) auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung. Zum 30. Juni 2017 bestand die Absicht, eine Sondertilgung zu leisten, wodurch ein Betrag in Höhe von 58,5 Mio. EUR frei verfügbar werden sollte. Diese Sondertilgung ist inzwischen geleistet worden. Die übrigen genannten Beträge unterlagen einer Fristigkeit von bis zu drei Monaten.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 1,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 3,9 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 Cash-Flow Hedges, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

In der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. Juni 2017: –108,9 Mio. EUR; 31. Dezember 2016: –118,9 Mio. EUR) werden die im sonstigen Ergebnis erfassten kumulierten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen ausgewiesen. Die Neubewertungseffekte bei leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen entstehen aufgrund von Schätzungsänderungen in Bezug auf versicherungsmathematische Annahmen in Bezug auf die Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung sowie der Differenz zwischen dem normierten (erwarteten) und dem tatsächlichen Ertrag aus Planvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 30. Juni 2017 2,3 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 5,4 Mio. EUR).

Die im ersten Halbjahr 2017 erfassten Währungseffekte in Höhe von –377,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –107,3 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungsrücklage betrug zum Ende des ersten Halbjahres 2017 457,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 835,3 Mio. EUR).

Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile

Geschriebene Put-Optionen, die bei Ausübung zum Kauf von nicht beherrschenden Anteilen verpflichten, werden gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts des Ausübungspreises bilanziert. Dabei wird die sog. „Anticipated Acquisition Method“ angewendet, bei der davon ausgegangen wird, dass der Erwerb der nicht beherrschenden Anteile bereits stattgefunden hat: Es wird eine finanzielle Verpflichtung zum Erwerb eigener Eigenkapitalinstrumente passiviert. Die nicht beherrschenden Anteile werden aus dem Eigenkapital ausgebucht und die Differenz aus den nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis wird im übrigen Eigenkapital erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit werden in der Folgezeit erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

Der antizipierte Erwerb der nicht beherrschenden Anteile wurde in der Eigenkapitalveränderungsrechnung in einer gesonderten Zeile dargestellt.

Zum 30. Juni 2017 wurde eine zum Fair Value bewertete Put-Option in Höhe von 1,8 Mio. EUR unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Diese entwickelte sich wie folgt:

Mio. EUR	Put-Option
Anfangsbestand zum 1.1.2017	–
Zugang durch Einräumung von Put-Optionen	1,7
Unrealisierte Verluste, die in der Rücklage für Put-Optionen erfasst sind	0,2
Im sonstigen Ergebnis in der Währungsrücklage erfasste Umrechnungsdifferenzen	–0,1
Endbestand zum 30.6.2017	1,8

Die Bewertung der Put-Option mithilfe des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens berücksichtigt im Wesentlichen die erwarteten Netto-Cash-Flows, die mit einem Diskontierungszinssatz von 10,6% abgezinst werden.

Der beizulegende Zeitwert der Put-Option würde steigen (sinken), wenn die geplanten Netto-Cash-Flows höher (niedriger) ausfielen oder wenn der Diskontierungszins geringer (höher) wäre.

Rückstellungen

Im Rahmen der zum 24. Mai 2017 einbezogenen UASC-Gruppe und der damit verbundenen Umsetzung der neuen Organisationsstruktur des Konzerns wurde eine Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 34,0 Mio. EUR gebildet. Der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns hat zum Ende des ersten Halbjahres 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Nach Ankündigung des Plans und Beginn seiner Umsetzung erfasste der Konzern eine Rückstellung für erwartete Restrukturierungskosten einschließlich geschätzter Kosten für Schadensersatzforderungen nach Kündigung von Agenturverträgen sowie Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses.

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2016 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Bei- zulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	677,6	677,6
Sonstige Forderungen	224,5	126,2	126,2
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	33,0	33,0	33,0
Commodityoptionen	6,7	6,7	6,7
Eingebettete Derivate	26,3	26,3	26,3
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	4,6	4,6	4,6
Commodityoptionen	4,6	4,6	4,6
Finanzmittel	570,2	570,2	570,2
Passiva			
Finanzschulden	4.043,5	4.043,5	4.082,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease *	137,2	137,2	143,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.281,6	1.281,6	1.281,6
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting)	41,1	41,1	41,1
Devisentermingeschäfte	41,1	41,1	41,1
Sonstige Verbindlichkeiten	179,9	50,7	50,7

* Teil der Finanzschulden

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2017 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Bei- zulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	942,2	942,2	942,2
Sonstige Forderungen	478,8	317,2	317,2
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	45,4	45,4	45,4
Commodityoptionen	0,5	0,5	0,5
Eingebettete Derivate	44,9	44,9	44,9
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	21,5	21,5	21,5
Devisentermingeschäfte	21,5	21,5	21,5
Commodityoptionen	–	–	–
Finanzmittel	753,7	753,7	753,7
Passiva			
Finanzschulden	7.165,7	7.165,7	7.840,6
Verbindlichkeiten aus Finance Lease*	146,2	146,2	157,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.604,4	1.604,4	1.604,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting)	15,7	15,7	15,7
Zinsswaps	15,7	15,7	15,7
Devisentermingeschäfte	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	198,3	50,9	50,9

* Teil der Finanzschulden

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sie umfassen seit dem Unternehmenszusammenschluss mit der UASC auch Zinsswaps, die zur Absicherung von Zinsrisiken eingesetzt werden. Deren beizulegender Zeitwert wird als Barwert der geschätzten künftigen Cash-Flows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cash-Flows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwertes wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus den Anleihen, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1.081,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 786,7 Mio. EUR) auf. Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden, die derivativen Finanzinstrumente und die Verbindlichkeiten aus Finance Lease 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.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert dem Buchwert in Höhe von 1,8 Mio. EUR entspricht, gehören der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an. Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren, die für die Bewertung der Verbindlichkeit verwendet wurden, sind die erwarteten Netto-Cash-Flows und der intern ermittelte Diskontierungszinssatz.

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

In den ersten sechs Monaten 2017 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden

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

Finanzschulden

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.851,9	3.050,1
Anleihen	927,2	785,2
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	146,2	137,2
Sonstige Finanzschulden	386,6	208,2
Gesamt	7.311,9	4.180,7

Finanzschulden nach Währungen

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	6.019,1	3.394,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.087,0	819,0
Auf SAR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	228,1	–
Zinsverbindlichkeiten	36,3	37,4
Transaktionskosten	–58,6	–69,7
Gesamt	7.311,9	4.180,7

Die Erhöhung der Finanzschulden um 3.131,2 Mio. EUR ist im Wesentlichen der Einbringung der UASC in den Gesamtkonzern geschuldet. Ihr Anteil beträgt 3.910,6 Mio. USD (3.428,9 Mio. EUR) an den gesamten Finanzschulden des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Zusammenhang mit der Auslieferung der drei 10.500-TEU-Schiffe im ersten Halbjahr 2017 erfolgte die Auszahlung langfristiger Kreditverträge über insgesamt 223,4 Mio. USD (195,9 Mio. EUR).

Im Januar 2017 wurde eine Sale & Lease-Back-Transaktion mit gebrauchten und im Bestand befindlichen Containern geschlossen. Die Leasingvereinbarung hat eine Laufzeit von vier Jahren und umfasst ein Volumen von 44,1 Mio. USD (41,3 Mio. EUR). Die Gestaltung der

Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Die Container verbleiben im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft und es ergeben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Container.

Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren zu einem Ausgabekurs von 100,00 % begeben. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 150,0 Mio. EUR auf 250,0 Mio. EUR erhöht. Mit einem Teil der Emissionserlöse erfolgte im gleichen Monat die vorzeitige Tilgung der US-Dollar-Anleihe mit einem ausstehenden Restbetrag von 125,0 Mio. USD.

Am 15. Februar 2017 wurde die zuvor begebene Unternehmensanleihe um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die zusätzlichen Emissionserlöse belaufen sich auf 204,8 Mio. EUR (Ausgabekurs 102,375 %) und wurden in Höhe von 200,0 Mio. EUR zur teilweisen Rückführung einer bestehenden Euro-Anleihe verwendet.

Aufgrund der Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen im vierten Quartal 2016 entstanden Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten. Im ersten Halbjahr 2017 hat Hapag-Lloyd auf Anforderung finanzierender Banken Sondertilgungen in Höhe von 51,3 Mio. USD (45,0 Mio. EUR) geleistet.

Zur Refinanzierung eines im Bestand befindlichen Schiffportfolios wurde im ersten Halbjahr 2017 eine Sale & Lease-Back Transaktion geschlossen. Die Leasingvereinbarung umfasst ein Volumen von 205,0 Mio. USD (179,7 Mio. EUR) und ist über eine Laufzeit von 10 Jahren geschlossen. Das Schiffsportfolio verbleibt im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns und es ergaben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Seeschiffe. Die mit dem Schiffsportfolio im Zusammenhang stehende Kreditverbindlichkeit in Höhe von 151,7 Mio. USD (133,0 Mio. EUR) wurde am Ende des ersten Halbjahres 2017 vollständig zurückgezahlt.

Die zur Finanzierung von Containerinvestitionen zum 31. Dezember 2016 beanspruchten Kreditlinien in Höhe von 260,0 Mio. USD (228,0 Mio. EUR) sowie eine weitere freie Kreditlinie mit einem Betrag von 8,5 Mio. USD (7,5 Mio. EUR) wurden im ersten Halbjahr 2017 ebenfalls zurückgeführt.

Zum 30. Juni 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 403,3 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 189,4 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Auf der halbjährlich stattfindenden Tagung des International Council of Containership Operators (sog. „Box Club“) am 15. März 2017 in San Francisco wurden den anwesenden Unternehmensrepräsentanten Vorladungen zu einer Anhörung durch die U. S. Department of Justice Antitrust Division („DoJ“) zugestellt. Konkrete Anschuldigungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht formuliert worden, die Vorladungen stehen jedoch im Zusammenhang mit der

Untersuchung der globalen Containerlinienschifffahrt durch das DoJ. Hapag-Lloyd wird in vollem Umfang mit den Behörden kooperieren. Eine Quantifizierung eines aus den Untersuchungen resultierenden möglichen Risikos kann zum Zeitpunkt der Berichtserstellung weiterhin nicht vorgenommen werden.

Es wurden im Geschäftsjahr 2015/2016 in einzelnen Jurisdiktionen seitens der Behörden Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt. Diese Untersuchungen sind jeweils weitestgehend abgeschlossen, wobei keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen zu erwarten sind.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 138,7 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 128,4 Mio. EUR).

Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Charterverträge für Schiffe werden ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charterraten erstattet werden.

Im ersten Halbjahr 2017 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 491,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 535,5 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	30.6.2017	31.12.2016
Schiffe und Container	693,6	682,7
Verwaltungsgebäude	105,7	103,9
Sonstiges	240,6	239,2
Gesamt	1.039,9	1.025,8

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. Juni 2017 betrafen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 44,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 151,7 Mio. EUR), die innerhalb eines Jahres fällig sind.

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. Durch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 hat sich der Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen gegenüber dem 31. Dezember 2016 erhöht. Wesentliche Veränderungen zum

31. Dezember 2016 im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich hieraus nicht ergeben. Auch die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2016 ab Seite 80 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 18. Juli 2017 hat Hapag-Lloyd eine Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 450,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 5,125 %. Der Emissionserlös soll der vorzeitigen Rückführung der bestehenden 7,75 % und 7,50 % Euro-Anleihen von Hapag-Lloyd dienen, die 2018 und 2019 fällig werden.

Am 19. Juli 2017 erfolgte die Aufnahme in den Handel von 42,7 Millionen Aktien, die im Rahmen des Zusammenschlusses von Hapag-Lloyd und UASC den Altaktionären der UASC zugeteilt wurden.

Am 27. Juli 2017 hat Hapag-Lloyd die MV Afif, ein Schiff mit einer Transportkapazität von 15.000 TEU, in Dienst gestellt. Die letzte Baurate in Höhe von 22,4 Mio. EUR (25,5 Mio. USD) wurde bei Ablieferung an die Werft gezahlt. Das Schiff ist durch einen langfristigen Kredit in Höhe von 83,1 Mio. EUR (94,8 Mio. USD) finanziert, der bei Ablieferung bereits in voller Höhe in Anspruch genommen war.

Hamburg, 29. August 2017

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

**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 Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss 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, 29. August 2017

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2017

14. NOVEMBER 2017

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2017

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 - 2334
Fax: +49 40 3001 - 72896

Konzernkommunikation

Telefon: +49 40 3001 - 2529
Fax: +49 40 335360
www.hapag-lloyd.com

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

