

Q1 | 2016

Hapag-Lloyd AG

# Zwischen- bericht

1. Januar bis 31. März 2016



## KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT Q1 2016

		1.1. – 31.3. 2016	1.1. – 31.3. 2015	Veränderung absolut
<b>OPERATIVE KENNZAHLEN<sup>1)</sup></b>				
Schiffe insgesamt (Stand: 31. März)		175	190	-15
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	955	1.005	-50
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.067	1.331	-264
Transportmenge	TTEU	1.811	1.774	+37
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.926	2.302	-376
EBITDA	Mio. EUR	123,4	283,6	-160,2
EBIT	Mio. EUR	4,8	174,3	-169,5
Konzernergebnis	Mio. EUR	-42,8	128,2	-171,0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	141,2	195,3	-54,1
<b>RENDITEKENNZAHLEN<sup>1)</sup></b>				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	6,4	12,3	-5,9 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	0,2	7,6	-7,4 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>3)</sup>	%	0,0	8,6	-8,6 ppt
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ<sup>2)</sup></b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	10.527	11.079	-552
Eigenkapital	Mio. EUR	4.767	5.046	-279
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	45,3	45,5	-0,2 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	5.760	6.033	-273
Finanzschulden	Mio. EUR	3.698	3.907	-209
Liquide Mittel	Mio. EUR	456	574	-118

<sup>1)</sup> Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf den Vorjahreszeitraum 1.1.–31.3.2015.

<sup>2)</sup> Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31.12.2015.

<sup>3)</sup> Die Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem Investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis berechnet.

### Wesentliche Entwicklungen Q1 2016:

- **Anstieg der Transportmenge um rd. 2 Prozent auf 1,8 Mio. TEU**
- **Intensiver Wettbewerb und verhaltenes globales Wirtschaftswachstum belasten weiter Entwicklung der Frachtraten; Rückgang um rd. 20 Prozent**
- **Niedriger Bunkerpreis (mehr als 50 Prozent unter Vorjahr) und Umsetzung der Effizienzprogramme sorgen für deutliche Verbesserung der Kostenpositionen**
- **Deutlich positives EBITDA in Höhe von 123,4 Mio. Euro im ersten Quartal 2016**
- **Positives EBIT in Q1 2016 erreicht, aber deutlich unter Vorjahr aufgrund des weiteren Rückgangs der Frachtraten**
- **Liquiditätsreserve beträgt 794,6 Mio. Euro**

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

Der vorliegende Bericht wurde am 13. Mai 2016 veröffentlicht.

# INHALT

## **4 Geschäftstätigkeit**

- 5 Konzern-Ziele und -Strategie
- 6 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
- 7 Wichtige nicht finanzielle Grundlagen

## **9 Wirtschaftsbericht**

- 9 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 10 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 11 Ertragslage des Konzerns
- 15 Finanzlage des Konzerns
- 16 Vermögenslage des Konzerns
- 18 Nachtragsbericht
- 18 Risiko- und Chancenbericht
- 18 Prognosebericht

## **20 Konzernzwischenabschluss**

- 20 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 21 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 22 Konzernbilanz
- 24 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
- 25 Konzernkapitalflussrechnung

## **26 Verkürzter Konzernanhang**

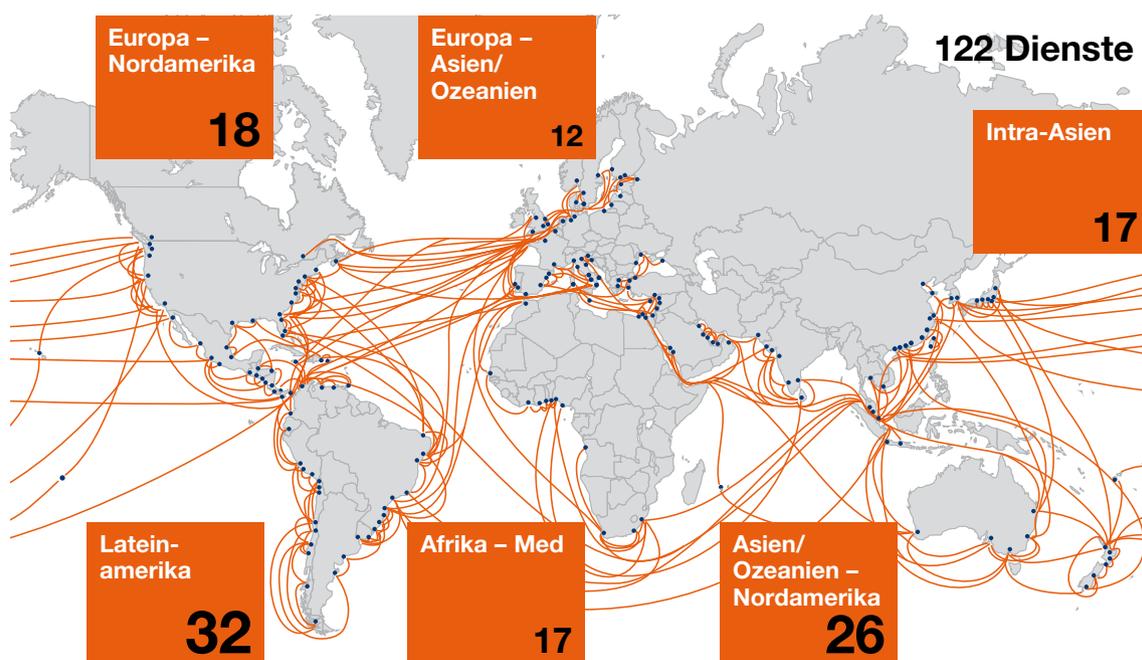
- 26 Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
- 29 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 30 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 33 Sonstige Erläuterungen
- 35 Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

## **37 Finanzkalender, Impressum**

# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 175 Containerschiffen (31. März 2016). Der Konzern verfügt derzeit über 361 Vertriebsstellen in 118 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 122 Diensten weltweit. Im ersten Quartal 2016 betreute Hapag-Lloyd global rd. 14.500 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie zum Beispiel den Erwerb sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Damit ist die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz 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 und Erträge erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraumes.

## KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

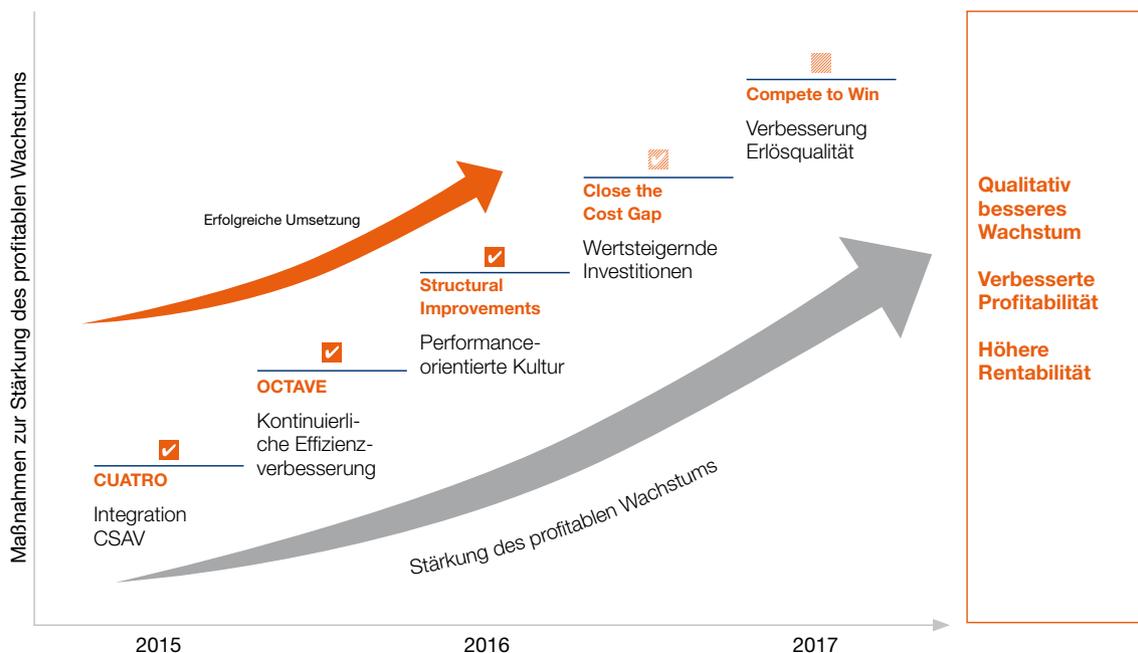
Vorrangiges Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist weiterhin ein langfristig profitables Wachstum. Die wichtigsten Messgrößen für die Erreichung des Unternehmensziels sind die Entwicklung der Transportmenge, der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie die Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC). Aufgrund der sich verändernden Marktgegebenheiten strebt Hapag-Lloyd 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 Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight, April 2016) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2016 um 3,0 Prozent auf rd. 133 Mio. TEU ansteigen und in 2017 um weitere 5,1 Prozent auf 140 Mio. TEU zunehmen. Generell strebt Hapag-Lloyd ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

Zur Verbesserung der Effizienz und der Kostenstrukturen wurden in 2015 fünf strategische Projekte implementiert. Ziel ist es, mit zunehmender Wirksamkeit der strategischen Maßnahmen die Rentabilität von Hapag-Lloyd zu verbessern.

Zur Erreichung der Rentabilitätsziele werden die folgenden Maßnahmen beitragen:

### Unser Weg nach vorne: nachhaltiges profitables Wachstum



Durch die vollständige Realisierung der Synergien, weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen, ein erwartetes Mengenwachstum und durch eine Verbesserung der Erlösqualität soll ab 2017 eine nachhaltige EBITDA-Marge von 11 bis 12 Prozent erreicht werden. Aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen bis 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt 600,0 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert werden. Bereits im Geschäftsjahr 2015 wurden mehr als 70 Prozent der erwarteten Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen realisiert. Auch in den ersten drei Monaten 2016 trugen die Effizienzprojekte zu der Verbesserung der Kostenstrukturen bei. Im ersten Quartal 2016 wurde das Effizienzprojekt Octave intensiviert und um zusätzliche Maßnahmen erweitert. Hieraus sollen, zusätzlich zu den bereits erzielten Verbesserungen, weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen in einem hohen zweistelligen Millionenbereich (in USD) bis Ende 2017 erreicht werden.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäftes sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist auf Seite 11 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 ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von rd. 55 Prozent (basierend auf den Stellplatzkapazitäten) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2016 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 794,6 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 962,4 Mio. EUR; 31. März 2015: 1.021,7 Mio. EUR).

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT, EBITDA, das Transportvolumen und die Frachtrate. Ab dem Geschäftsjahr 2016 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 drei Monaten 2016 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

## WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

Darüber hinaus hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten 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

Zum 31. März 2016 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 175 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert sind und ein gültiges ISSC-(ISPS)-Zeugnis besitzen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug 955.485 TEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2016 rd. 55 Prozent der Flotte in Eigenbesitz (Q1 2015: rd. 52 Prozent). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitäts-gewichtet) 8,1 Jahre. Mit 5.460 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 6,3 Prozent über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 66 Prozent über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 935.316 eigene oder gemietete Container mit einer Transportkapazität von 1.508.120 TEU. Der Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 31. März 2016 rd. 43 Prozent (Q1 2015: rd. 34 Prozent).

#### STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	31.3.2016	31.12.2015	31.3.2015
Anzahl der Schiffe	175	177	190
davon			
Eigene Schiffe	69	68	72
Geleaste Schiffe	3	3	5
Gecharterte Schiffe	103	106	113
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	955	966	1.005
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.508	1.564	1.638
Anzahl Dienste	122	121	125

Die Effizienz der Hapag-Lloyd Flotte dürfte sich durch die in 2015 erfolgte Indienststellung von fünf Neubauten mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU verbessern. Im ersten Quartal 2016 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 821.000 Tonnen (metric tons). Davon entfielen rd. 10 Prozent auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MDO). Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im ersten Quartal 2016 und berechnet auf Jahresbasis) betrug 3,42 metric tons. Der Anstieg um rd. 1 Prozent im Vergleich zum Jahresdurchschnitt 2015 (3,39 metric tons) resultiert vor allem aus einem leichten Rückgang der gesamten Transportkapazität der Containerschiffe auf 955 TTEU im ersten Quartal 2016.

Zum 31. März 2016 umfasste das Orderbuch von Hapag-Lloyd fünf Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 10.500 TEU. Die neuen Hapag-Lloyd Schiffe werden jeweils über 2.100 Stellplätze für Kühlcontainer verfügen. Die Schiffe sollen zwischen Oktober 2016 und April 2017 ausgeliefert werden.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb wird Hapag-Lloyd auch weiterhin in neue Schiffssysteme investieren.

### Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein globales Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 hat Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 14.500 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 15.500) durchgeführt.

### Mitarbeiter

Zum 31. März 2016 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 9.412 Mitarbeiter (31. Dezember 2015: 9.417). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich betrug zum 31. März 2016 7.823 Personen (31. Dezember 2015: 7.771 Personen). Im Seefahrtsbereich waren zum 31. März 2016 1.390 Personen beschäftigt (31. Dezember 2015: 1.411). Zum 31. März 2016 beschäftigte Hapag-Lloyd 199 Auszubildende.

ANZAHL MITARBEITER			
	31.3.2016	31.12.2015	31.3.2015
Seebereich	1.390	1.411	1.417
Landbereich	7.823	7.771	8.973
Auszubildende	199	235	201
<b>Gesamt</b>	<b>9.412</b>	<b>9.417</b>	<b>10.591</b>

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Im April 2016 haben die Konjunkturoperatoren des Internationalen Währungsfonds (IWF) die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum in 2016 aufgrund der anhaltenden Wachstumsabschwächung in wichtigen Schwellenländern sowie des verhaltenen Wachstums in den Industrienationen um 0,2 Prozentpunkte auf 3,2 Prozent angepasst. In den Industrienationen haben sich die Wachstumsperspektiven insgesamt weiter verfestigt. Für 2017 erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2016) eine Zunahme des globalen Wachstums um 3,5 Prozent. Damit liegt die Wachstumsprognose für 2017 um 0,1 Prozentpunkte unter dem zu Jahresbeginn 2016 erwarteten Wert.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,1 Prozent – und damit ebenfalls schwächer als noch in der letzten IWF-Prognose (3,4 Prozent; Januar 2016) angenommen – zunehmen. Für 2017 wird nunmehr von einem Anstieg um 3,8 Prozent ausgegangen.

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens in 2017 bis zu 5,1 Prozent erreichen. Somit dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2017 wieder stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2016 bis 2020 geht der Branchendienst IHS Global Insight von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens in Höhe von 5,0 Prozent aus.

#### ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

%	2017e	2016e	2015	2014
Wachstum Weltwirtschaft	3,5	3,2	3,1	3,4
Industrienationen	2,0	1,9	1,9	1,8
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,6	4,1	4,0	4,6
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,8	3,1	2,8	3,5
Zunahme des weltweiten Containertransportvolumens (IHS)	5,1	3,0	1,3	4,3

Quelle: IWF April 2016; IHS Global Insight April 2016

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal, April 2016) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 20,9 Mio. TEU (Jahresbeginn 2016) dürfte die Angebotskapazität auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2016 und 2017 um jeweils rd. 1,4 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe (ca. 3,9 Mio. TEU) derzeit mit rd. 19 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität (20,9 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 Prozent.

### ENTWICKLUNG DER KAPAZITÄT DER GLOBALEN CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

Mio. TEU	2017e	2016e	2015	2014	2013
Gesamte Kapazität (Jahresanfang)	22,3	20,9	19,3	18,3	17,4
Geplante Auslieferungen	1,4	1,4	1,6	1,0	0,9

Quelle: MDS Transmodal. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Nur Schiffe > 399 TEU. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im ersten Quartal 2016 insgesamt 38 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 230.000 TEU und damit deutlich weniger Schiffe neu in Dienst gestellt als im Vorjahr (Q1 2015: 62 Schiffe, Transportkapazität: 438.000 TEU). Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und des „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Clarkson Research Services erreichte die Verschrottung von ineffizienten Schiffen in den ersten drei Monaten 2016 mit 114.000 TEU bereits mehr als die Hälfte des Gesamtjahres 2015 (193.000 TEU). Für 2016 erwartet Drewry Maritime Research Network einen Anstieg der Verschrottungen auf rd. 350.000 TEU.

Auf Basis der bestehenden Bestellungen, der Erwartungen für Verschrottungen und verschobenen Auslieferungen erreichte der Kapazitätszuwachs der globalen Containerschiffsflotte in 2015 insgesamt rd. 1,6 Mio. TEU. Damit lag der Anstieg der Transportkapazitäten in 2015 auf Basis der derzeit vorliegenden Daten und Prognosen deutlich unter dem ursprünglich erwarteten Zuwachs von rd. 11 Prozent.

Angesichts des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten hat sich das Kapazitätsniveau der aufliegenden, d.h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten Quartalen deutlich erhöht und erreichte mit 1,47 Mio. TEU (Alphaliner März 2016) Ende März 2016 rd. 7 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Damit lagen die „freien“ Kapazitäten erheblich über dem Stand Ende März 2015 in Höhe von rd. 290.800 TEU (Jahresende 2015: 1,36 Mio. TEU). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2016 waren für den Hapag-Lloyd Konzern weiterhin geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld und das verhaltene globale Wirtschaftswachstum. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschifffahrt bewirkte auch im ersten Quartal 2016 einen weiteren deutlichen Rückgang der Frachtraten. Dagegen wirkten sich weitere Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen sowie ein im Vorjahresvergleich gegenüber dem Euro leicht stärkerer US-Dollar und ein weiterhin gesunkener Bunkerpreis entlastend auf die Ertragslage aus. Diese Effekte konnten aber die deutlich gesunkene durchschnittliche Frachtrate nicht kompensieren. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,10 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,13 USD/EUR). Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im ersten Quartal 2016 ein negatives Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von –42,8 Mio. EUR.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Umsatzerlöse	1.925,7	2.302,3
Sonstige betriebliche Erträge	22,5	99,5
Transportaufwendungen	1.592,0	1.839,5
Personalaufwendungen	141,7	119,2
Abschreibungen	118,6	109,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	96,9	163,8
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>–1,0</b>	<b>170,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,8	8,2
Übriges Finanzergebnis	0,0	–3,9
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>4,8</b>	<b>174,3</b>
Zinsergebnis	–43,1	–38,3
Ertragsteuern	4,5	7,8
<b>Konzernergebnis</b>	<b>–42,8</b>	<b>128,2</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	–44,0	127,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,2	0,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–0,37	1,22
<b>EBITDA</b>	<b>123,4</b>	<b>283,6</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>6,4</b>	<b>12,3</b>
<b>EBIT</b>	<b>4,8</b>	<b>174,3</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>0,2</b>	<b>7,6</b>

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.067 USD/TEU und lag damit um 264 USD/TEU (19,8 Prozent) unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.331 USD/TEU). Ursächlich hierfür war das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten. Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbs auf allen Fahrtgebieten konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht durchgesetzt werden.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET		
USD/TEU	Q1 2016	Q1 2015
Atlantik	1.382	1.512
Transpazifik	1.351	1.757
Fernost	780	1.086
Lateinamerika	961	1.259
Intra-Asien	556	745
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.079	1.272
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.067</b>	<b>1.331</b>

Die Transportmenge stieg im Vergleich zur Vorjahresperiode in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 von 1.774 TTEU auf 1.811 TTEU, was einem prozentualen Anstieg um 2,1 Prozent entspricht. Insgesamt war die verhaltene Entwicklung der Transportmengen insbesondere durch die schwache konjunkturelle Entwicklung in Lateinamerika und China bestimmt.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET		
TTEU	Q1 2016	Q1 2015
Atlantik	376	367
Transpazifik	347	315
Fernost	306	333
Lateinamerika	536	542
Intra-Asien	144	130
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	102	87
<b>Gesamt</b>	<b>1.811</b>	<b>1.774</b>

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 reduzierten sich die Umsatzerlöse aufgrund des starken Rückgangs der durchschnittlichen Frachtrate gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 2.302,3 Mio. EUR um 376,6 Mio. EUR auf 1.925,7 Mio. EUR.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Atlantik	472,2	492,1
Transpazifik	424,4	492,0
Fernost	216,2	321,2
Lateinamerika	466,6	606,2
Intra-Asien	72,7	85,7
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	100,2	98,2
Übrige	173,4	206,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.925,7</b>	<b>2.302,3</b>

Die Transportaufwendungen konnten in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 um 247,5 Mio. EUR auf 1.592,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.839,5 Mio. EUR) gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von 13,5 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere die um 137,0 Mio. EUR (–49,4 Prozent) gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Im ersten Quartal 2016 lag der durchschnittliche Bunkerpreis (MFO) mit 178 USD je Tonne um 199 USD unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gesunken und lagen trotz einer um 2,1 Prozent gestiegenen Transportmenge um 110,5 Mio. Euro (–7,1 Prozent) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Ursächlich hierfür waren die Realisierung von weiteren Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiff-fahrtsaktivitäten sowie Kosteneinsparungen aus den bereits in den Vorjahren initiierten Kostensenkungsmaßnahmen.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	140,3	277,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.451,7	1.562,2
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	687,1	681,5
Charter-, Leasing- und Containermieten	246,4	260,8
Containertransportkosten	460,1	575,4
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	58,1	44,5
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>1.592,0</b>	<b>1.839,5</b>

Der Aufriss der Aufwendungen für bezogene Leistungen innerhalb der Transportaufwendungen ist für das erste Quartal 2015 aufgrund einer korrigierten Aufteilung angepasst worden.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) betrug für die ersten drei Monate des laufenden Geschäftsjahres 17,3 Prozent (Vorjahreszeitraum: 20,1 Prozent).

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Rückgang der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus in den ersten drei Monaten 2016 ein Kursverlust in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursgewinn 16,8 Mio. EUR).

Der Personalaufwand stieg in den ersten drei Monaten 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 22,5 Mio. EUR auf 141,7 Mio. EUR an. Ursächlich für diesen Anstieg war insbesondere die Veränderung der stichtagsbedingten Kurseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 18,2 Mio. EUR.

Die Abschreibungen für die ersten drei Monate 2016 betragen 118,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 109,3 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte aus planmäßigen Abschreibungen auf im Vorjahr zugegangenen Schiffsneubauten und Container.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 4,8 Mio. EUR deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (174,3 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 123,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 283,6 Mio. EUR). Für das erste Quartal 2016 ergab sich eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 0,0 Prozent (Vorjahreszeitraum: 8,6 Prozent). Das Ergebnis je Aktie betrug in den ersten drei Monaten 2016 –0,37 EUR (Vorjahreszeitraum: 1,22 EUR).

#### ERTRAGSKENNZAHLEN

Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Umsatz	1.925,7	2.302,3
EBIT	4,8	174,3
EBITDA	123,4	283,6
EBIT-Marge (%)	0,2	7,6
EBITDA-Marge (%)	6,4	12,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–0,37	1,22
Return on Invested Capital (ROIC annualisiert) (%)	0,0 %	8,6 %

Das Zinsergebnis für die ersten drei Monate 2016 betrug –43,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –38,3 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Ertrag in Höhe von 7,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Ertrag von 16,1 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung des eingebetteten Derivates der begebenen Anleihen enthalten.

Im ersten Quartal 2016 belief sich das Konzernergebnis auf –42,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 128,2 Mio. EUR).

## FINANZLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	141,2	195,3
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-107,9	-179,2
<b>Free Cash-Flow</b>	<b>33,3</b>	<b>16,1</b>
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-129,6	-44,5
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>-96,3</b>	<b>-28,4</b>

**Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit**

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 wurde ein operativer Cash-Flow in Höhe von 141,2 Mio. EUR erwirtschaftet (Vorjahreszeitraum: 195,3 Mio. EUR).

**Cash-Flow aus Investitionstätigkeit**

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2016 auf 107,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 179,2 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffsneubauten und Container in Höhe von 110,6 Mio. EUR.

**Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit**

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 129,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 44,5 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 123,0 Mio. EUR standen im Wesentlichen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 250,5 Mio. EUR gegenüber. Die zugeflossenen Finanzmittel betrafen die Inanspruchnahme einer Kreditlinie.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>573,7</b>	<b>711,4</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-21,4	91,9
Zahlungswirksame Veränderungen	-96,3	-28,4
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>456,0</b>	<b>774,9</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten drei Monaten 2016 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 96,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von 21,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes am 31. März 2016 ein Finanzmittelbestand von 456,0 Mio. EUR (Vorjahr: 774,9 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 31. März 2016 nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 338,6 Mio. EUR.

### Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns verminderte sich zum 31. März 2016 gegenüber dem Jahresende 2015 von 3.333,6 Mio. EUR auf 3.241,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere der Rückgang der Finanzschulden durch Tilgungsleistungen sowie Stichtagskurseffekte.

FINANZIELLE SOLIDITÄT		
Mio. EUR	31.3.2016	31.12.2015
Finanzschulden	3.697,8	3.907,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	456,0	573,7
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>3.241,8</b>	<b>3.333,6</b>
EBITDA	123,4	831,0
<b>Verschuldungsgrad (%) *</b>	<b>68,0</b>	<b>66,1</b>
Frei verfügbare Kreditlinien	338,6	388,7
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>45,3</b>	<b>45,5</b>

\* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

### VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
Mio. EUR	31.3.2016	31.12.2015
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	9.116,0	9.514,1
davon Anlagevermögen	9.052,8	9.457,3
Kurzfristige Vermögenswerte	1.410,9	1.565,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	456,0	573,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>10.526,9</b>	<b>11.079,1</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	4.767,4	5.046,2
Fremdkapital	5.759,5	6.032,9
davon langfristige Schulden	3.431,4	3.633,8
davon kurzfristige Schulden	2.328,1	2.399,1
davon Finanzschulden	3.697,8	3.907,3
davon langfristige Finanzschulden	3.074,4	3.297,2
davon kurzfristige Finanzschulden	623,4	610,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>10.526,9</b>	<b>11.079,1</b>
Anlagendeckungsgrad I (%)	52,7	53,4
Anlagendeckungsgrad II (%)	90,6	91,8
Liquiditätsgrad I (%)	19,6	23,9
Nettoverschuldung	3.241,8	3.333,6
Eigenkapitalquote (%)	45,3	45,5

Zum 31. März 2016 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 10.526,9 Mio. EUR und lag um 552,2 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2015. Ursächlich für diesen Rückgang waren unter anderem stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des schwächeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2016 bei 1,14 (31. Dezember 2015: 1,09).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte wirkten sich neben stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 384,2 Mio. EUR planmäßige Abschreibungen in Höhe von 118,6 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte des Anlagevermögens aus. Die Investitionen in das Anlagevermögen betrafen im Wesentlichen Seeschiffe und betrugen im ersten Quartal 2016 94,9 Mio. EUR.

Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Stand zum Jahresende 2015 resultierte im Wesentlichen aus einem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 43,3 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse in Höhe von 96,3 Mio. EUR gesunken. Ebenfalls vermindern sich Wechselkurseffekte in Höhe von 21,4 Mio. EUR auf den Zahlungsmittelbestand aus. Zum 31. März 2016 betrug dieser 456,0 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 573,7 Mio. EUR).

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital des Konzerns um 278,8 Mio. EUR auf 4.767,4 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 201,0 Mio. EUR sowie auf das negative Konzernergebnis in Höhe von -42,8 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (-32,4 Mio. EUR) vermindern auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März 2016 rd. 45 Prozent (31. Dezember 2015: rd. 45 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Jahresabschluss 2015 um 273,4 Mio. EUR auf 5.759,5 Mio. EUR gesunken. Darin enthalten war ein Rückgang der Finanzschulden um insgesamt 209,5 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf Tilgungsleistungen in Höhe von 207,9 Mio. EUR sowie auf stichtagsbedingten Währungskurseffekten in Höhe von 130,2 Mio. EUR beruht. Gegenläufig wirkte sich die Inanspruchnahme der im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (118,7 Mio. EUR) aus.

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

## NACHTRAGSBERICHT

Hapag-Lloyd hat am 12. April 2016 im Bestand befindliche Container im Rahmen eines sogenannten Japanese-Operating-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu sieben Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 50,9 Mio. USD (44,8 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd hat zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der beiden im ersten Quartal bzw. im April 2016 von der niederländischen Reederei NileDutch übernommenen 3.500-TEU-Schiffe am 8. April 2016 mit einer Bank einen Kreditvertrag über 57,4 Mio. USD (50,5 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von sieben Jahren unterzeichnet. Die Auszahlung des Darlehens erfolgte in zwei Tranchen jeweils am 15. April 2016 und am 26. April 2016.

Am 21. April 2016 gab Hapag-Lloyd im Rahmen einer Ad-Hoc-Mitteilung gemäß § 15 Wertpapierhandels-gesetz (WpHG) bekannt, dass derzeit Gespräche mit der United Arab Shipping Company SAG (UASC) über mögliche Formen einer Kooperation einschließlich einer Zusammenführung ihrer jeweiligen Containerschiffahrtsaktivitäten geführt werden. Für den Fall einer Zusammenführung der Containerschiffahrtsaktivitäten gehen Hapag-Lloyd und United Arab Shipping Company von einer relativen Bewertung der beiden Unternehmen von 72 Prozent (HL) zu 28 Prozent (UASC) aus. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes wurde noch keine bindende Vereinbarung zwischen den Unternehmen erzielt. Aufgrund einer möglichen Fusion mit UASC hat die Ratingagentur Standard & Poor's am 26. April 2016 das Rating (B+/Stabil) von Hapag-Lloyd mit dem Zusatz „CreditWatch Negative“ versehen.

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2015. 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 34 im verkürzten Konzernanhang des Zwischenberichtes enthalten.

## PROGNOSEBERICHT

Grundsätzlich haben die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2015 hinsichtlich der mittelfristigen Wachstumsperspektiven in der Containerschiffahrt weiterhin Gültigkeit. Mit der erwarteten mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen.

Im April 2016 hat der IWF die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum in 2016 aufgrund der anhaltenden Wachstumsabschwächung in wichtigen Schwellenländern sowie des verhaltenen Wachstums in den Industrienationen um 0,2 Prozentpunkte auf 3,2 Prozent sowie für das Welthandelsvolumen um 0,3 Prozentpunkte auf 3,1 Prozent angepasst. Im Mai 2016 hat der Branchendienst IHS Global Insight seine Prognose für das Wachstum der globalen Containertransportmenge für 2016 von ursprünglich 3,5 Prozent auf 3,0 Prozent ermäßigt. Ausgehend von unverändert ambitionierten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen plant Hapag-Lloyd eine geringfügige Erhöhung des Transportvolumens. Nach dem unerwartet starken Rückgang der Frachtrate im ersten Quartal 2016 erwartet Hapag-Lloyd für das Gesamtjahr 2016 nunmehr einen deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate. Bei Realisierung von Synergieeffekten, zusätzlichen Kosteneinsparungen, einem deutlich rückläufigen Bunkerpreis, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität, einem geringfügigen Mengenwachstum sowie vorbehaltlich einer besseren „Peak Season“ rechnet Hapag-Lloyd weiterhin für 2016 mit einem moderaten Anstieg des EBITDA sowie mit einem deutlichen Anstieg des EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Die weiteren Annahmen für die Prognose 2016 blieben gegenüber Dezember 2015 unverändert.

#### Wichtige Eckwerte für die Prognose 2016

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	+3,2 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	+3,1 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+3,0 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Geringfügig steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis, Hapag-Lloyd	Deutlich rückläufig
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Deutlich rückläufig
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen)	Moderat steigend
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern)	Deutlich steigend

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

Die Realisierung erster Synergieeffekte und Kosteneinsparungen, die positive Entwicklung wichtiger exogener Einflussfaktoren, vor allem der starke Rückgang der Bunkerpreise sowie der deutliche Anstieg des US-Dollars gegenüber dem Euro und eine relativ stabile Frachtratenentwicklung prägten die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd vor allem im ersten Halbjahr 2015. Aufgrund der großen Bedeutung des dritten Quartals, der „Peak Season“, für die Ergebnissituation plant Hapag-Lloyd für 2016 eine Ergebnisentwicklung mit einem Schwerpunkt der Ergebnisrealisierung im zweiten Halbjahr 2016.

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichtes im Geschäftsbericht 2015 (Seite 120 ff.) dargestellt. Die maßgeblichen Risiken sind insbesondere eine weitere Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise (MFO, MDO) über das Durchschnittsniveau 2015 sowie ein weiterer deutlicher Rückgang der Frachtraten. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte im weiteren Jahresverlauf 2016 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd für das Gesamtjahr 2016 nehmen. Eine Änderung der Ergebnisprognose erfolgte bis zur Veröffentlichung des Berichtes nicht.

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2016		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Umsatzerlöse	1.925,7	2.302,3
Sonstige betriebliche Erträge	22,5	99,5
Transportaufwendungen	1.592,0	1.839,5
Personalaufwendungen	141,7	119,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	118,6	109,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	96,9	163,8
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-1,0</b>	<b>170,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,8	8,2
Übriges Finanzergebnis	0,0	-3,9
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>4,8</b>	<b>174,3</b>
Zinserträge	1,2	1,4
Zinsaufwendungen	44,3	39,7
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-38,3</b>	<b>136,0</b>
Ertragsteuern	4,5	7,8
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-42,8</b>	<b>128,2</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-44,0	127,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,2	0,3
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>-0,37</b>	<b>1,22</b>

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG****KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2016**

Mio. EUR	<b>Q1 2016</b>	Q1 2015
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-42,8</b>	<b>128,2</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>	<b>-32,4</b>	<b>-34,1</b>
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-32,4	-34,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-32,3	-34,7
Steuereffekt	-0,1	0,6
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>	<b>-201,5</b>	<b>517,8</b>
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-0,3	0,0
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	-26,3	0,0
Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	26,0	0,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-201,2	517,8
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-233,9</b>	<b>483,7</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-276,7</b>	<b>611,9</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-277,7	611,1
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	1,0	0,8

**KONZERNBILANZ**

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 31. MÄRZ 2016		
Mio. EUR	<b>31.3.2016</b>	31.12.2015
<b>Aktiva</b>		
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.542,2	1.610,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.298,7	1.376,3
Sachanlagen	5.880,0	6.143,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	331,9	326,6
Sonstige Forderungen	22,4	22,5
Derivative Finanzinstrumente	17,6	10,7
Aktive latente Ertragsteuern	23,2	23,6
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>9.116,0</b>	<b>9.514,1</b>
Vorräte	83,5	94,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	672,8	716,1
Sonstige Forderungen	153,2	148,5
Derivative Finanzinstrumente	13,5	0,7
Ertragsteuerforderungen	31,9	31,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	456,0	573,7
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.410,9</b>	<b>1.565,0</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>10.526,9</b>	<b>11.079,1</b>

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 31. MÄRZ 2016		
Mio. EUR	31.3.2016	31.12.2015
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	118,1	118,1
Kapitalrücklagen	1.263,2	1.263,2
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.008,3	3.052,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	371,1	604,8
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>4.760,7</b>	<b>5.038,4</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	6,7	7,8
<b>Eigenkapital</b>	<b>4.767,4</b>	<b>5.046,2</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	220,7	186,2
Sonstige Rückstellungen	130,3	144,2
Finanzschulden	3.074,4	3.297,2
Sonstige Verbindlichkeiten	4,1	4,7
Passive latente Ertragsteuern	1,9	1,5
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>3.431,4</b>	<b>3.633,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,2	5,6
Sonstige Rückstellungen	275,5	285,9
Ertragsteuerschuld	25,1	22,9
Finanzschulden	623,4	610,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.241,0	1.293,8
Sonstige Verbindlichkeiten	155,2	158,5
Derivative Finanzinstrumente	2,7	22,3
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>2.328,1</b>	<b>2.399,1</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>10.526,9</b>	<b>11.079,1</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2016										
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG					Währungs- rücklage	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesell- schafter	Summe Eigen- kapital
	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schaffetes Konzern- eigenkapital	Neubewer- tungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges					
<b>Stand 1.1.2015</b>	<b>104,9</b>	<b>1.651,9</b>	<b>2.286,1</b>	<b>-104,8</b>	<b>0,0</b>	<b>226,2</b>	<b>121,4</b>	<b>4.164,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4.169,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>127,9</b>	<b>-34,1</b>	<b>0,0</b>	<b>517,3</b>	<b>483,2</b>	<b>611,1</b>	<b>0,8</b>	<b>611,9</b>
davon										
Konzernergebnis	-	-	127,9	-	-	-	-	127,9	0,3	128,2
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-34,1	0,0	517,3	483,2	483,2	0,5	483,7
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
<b>Stand 31.3.2015</b>	<b>104,9</b>	<b>1.651,9</b>	<b>2.414,0</b>	<b>-138,9</b>	<b>0,0</b>	<b>743,5</b>	<b>604,6</b>	<b>4.775,4</b>	<b>5,8</b>	<b>4.781,2</b>
<b>Stand 1.1.2016</b>	<b>118,1</b>	<b>1.263,2</b>	<b>3.052,3</b>	<b>-75,2</b>	<b>1,2</b>	<b>678,8</b>	<b>604,8</b>	<b>5.038,4</b>	<b>7,8</b>	<b>5.046,2</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>-44,0</b>	<b>-32,4</b>	<b>-0,3</b>	<b>-201,0</b>	<b>-233,7</b>	<b>-277,7</b>	<b>1,0</b>	<b>-276,7</b>
davon										
Konzernergebnis	-	-	-44,0	-	-	-	-	-44,0	1,2	-42,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-32,4	-0,3	-201,0	-233,7	-233,7	-0,2	-233,9
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-2,1</b>	<b>-2,1</b>
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
<b>Stand 31.3.2016</b>	<b>118,1</b>	<b>1.263,2</b>	<b>3.008,3</b>	<b>-107,6</b>	<b>0,9</b>	<b>477,8</b>	<b>371,1</b>	<b>4.760,7</b>	<b>6,7</b>	<b>4.767,4</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2016**

Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Konzernergebnis	-42,8	128,2
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	4,5	7,8
Zinsergebnis	43,1	38,3
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	118,6	109,3
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	7,9	-58,7
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-0,4	-1,2
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-5,8	-8,3
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	6,8	19,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-5,1	63,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-2,7	-48,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	21,9	-54,2
Ertragsteuerzahlungen	-5,0	-0,2
Zinseinzahlungen	0,2	0,4
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>141,2</b>	<b>195,3</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	2,6	0,3
Einzahlungen aus Dividenden	0,1	0,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	40,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-110,6	-219,7
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-107,9</b>	<b>-179,2</b>
Auszahlungen für Dividenden	-2,1	-0,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	123,0	154,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-207,9	-145,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-42,6	-52,7
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-129,6</b>	<b>-44,5</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-96,3</b>	<b>-28,4</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>573,7</b>	<b>711,4</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-21,4	91,9
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-96,3	-28,4
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>456,0</b>	<b>774,9</b>

In der Konzernkapitalflussrechnung werden die Zins- und Ertragsteuerzahlungen separat ausgewiesen.  
Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

### Allgemeine Erläuterungen

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den diesbezüglichen Interpretationen des International Accounting Standards Board (IASB) für die Zwischenberichterstattung erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Demzufolge enthält dieser Anhang zum Zwischenabschluss gem. IAS 34 nicht sämtliche Informationen und Anhangangaben, die gemäß IFRS für einen vollumfänglichen Konzernabschluss zum Ende des Geschäftsjahres notwendig sind. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

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

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2016. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen bis auf die erforderlichen Änderungen infolge neu anzuwendender Standards ab dem 1. Januar 2016 denen des letzten Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2015.

Hapag-Lloyd ist ein in Deutschland ansässiger international aufgestellter Linienschiffahrtskonzern, der im Wesentlichen die Linienschiffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

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

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und fast aller Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG 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.

Zum 31. März 2016 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1377 USD/EUR (31. Dezember 2015 1,0893 USD/EUR). Aus dem im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stärkeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für das erste Quartal 2016 von 1,1030 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,1263 USD/EUR).

### Segmentberichterstattung

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

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarktes 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 ein gesamtes Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass für die interne Berichterstattung kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen mehreren geografischen Regionen zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET		
TTEU	Q1 2016	Q1 2015
Atlantik	376	367
Transpazifik	347	315
Fernost	306	333
Lateinamerika	536	542
Intra-Asien	144	130
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	102	87
<b>Gesamt</b>	<b>1.811</b>	<b>1.774</b>

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET		
USD/TEU	Q1 2016	Q1 2015
Atlantik	1.382	1.512
Transpazifik	1.351	1.757
Fernost	780	1.086
Lateinamerika	961	1.259
Intra-Asien	556	745
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.079	1.272
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.067</b>	<b>1.331</b>

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET		
Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
Atlantik	472,2	492,1
Transpazifik	424,4	492,0
Fernost	216,2	321,2
Lateinamerika	466,6	606,2
Intra-Asien	72,7	85,7
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	100,2	98,2
Übrige	173,4	206,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.925,7</b>	<b>2.302,3</b>

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 aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen sowie das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) des Segments entspricht dem des Konzerns.

Mio. EUR	Q1 2016	Q1 2015
EBIT	4,8	174,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	118,6	109,3
<b>EBITDA</b>	<b>123,4</b>	<b>283,6</b>
<b>EBT</b>	<b>-38,3</b>	<b>136,0</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>5,8</b>	<b>8,2</b>

### Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im Geschäftsjahr 2016 erstmals anzuwenden. Wesentliche Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Anhangangaben des Hapag-Lloyd Konzerns ergaben sich aus der erstmaligen Anwendung nicht. Auf eine Erläuterung von Änderungen, die keine wesentliche Auswirkung haben, wird verzichtet.

- Änderung des IAS 1: *Anhangangaben*
- Änderung des IAS 16 und IAS 38: *Klarstellung zulässiger Abschreibungsmethoden*
- Änderung des IAS 16 und IAS 41: *Klassifizierung fruchttragender Gewächse*
- Änderung des IAS 27: *Equity-Methode in Einzelabschlüssen*
- Änderung des IFRS 11: *Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit*
- *Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2012–2014)*

Bezüglich der neuen durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen, die im ersten Quartal 2016 noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, verweisen wir auf den Konzernanhang zum 31. Dezember 2015.

### Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 31. März 2016 wurden neben der Hapag-Lloyd AG 102 Unternehmen vollkonsolidiert sowie vier Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

Im Zuge der erfolgten Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie der anschließenden Restrukturierung auf Ebene der jeweiligen Länder wurden einzelne Tochtergesellschaften zusammengeführt. In diesem Zusammenhang ist im ersten Quartal 2016 eine weitere Tochtergesellschaft durch Verschmelzung aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

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

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

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

Das Zinsergebnis von –43,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –38,3 Mio. EUR) setzte sich im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen für Bankdarlehen und Anleihen, Avalprovisionen sowie Zinsen aus Finanzierungsleasing zusammen.

### Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE		
	Q1 2016	Q1 2015
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	-0,37	1,22
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	-44,0	127,9
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	118.110.917	104.882.240

Im ersten Quartal 2016 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Rückgang der Geschäfts- oder Firmenwerte und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2015 resultierte im Wesentlichen aus der Währungsumrechnung.

### Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	31.3.2016	31.12.2015
Schiffe	4.605,1	4.832,5
Container, Containersattelaufleger	952,1	1.023,2
Übrige Anlagen	132,9	134,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	189,9	153,7
<b>Gesamt</b>	<b>5.880,0</b>	<b>6.143,6</b>

Die Veränderung des Sachanlagevermögens ergab sich vor allem aus Währungseffekten in Höhe von –257,3 Mio. EUR und planmäßigen Abschreibungen mit einem Betrag von 98,9 Mio. EUR. Investitionen für Seeschiffe und die geleisteten Anzahlungen auf Schiffsneubauten wirkten dieser Veränderung mit 90,9 Mio. EUR entgegen.

Die im Rahmen von bestehenden Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe hatten zum 31. März 2016 einen Nettobuchwert von insgesamt 99,7 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 106,4 Mio. EUR). Die Finance-Lease-Container waren zum 31. März 2016 mit insgesamt 75,7 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 82,0 Mio. EUR) bilanziert.

### Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, die Rücklage für Cash-Flow Hedges sowie die Währungsrücklage.

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (31. März 2016: –107,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2015: –75,2 Mio. EUR) resultierte aus im sonstigen Ergebnis bilanzierten Aufwendungen und Erträgen aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, u. a. aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 31. März 2016 0,9 Mio. EUR (31. Dezember 2015 1,2 Mio. EUR).

Die im ersten Quartal 2016 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –201,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 517,3 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungsrücklage betrug zum 31. März 2016 477,8 Mio. EUR (31. Dezember 2015 678,8 Mio. EUR).

### Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	31.3.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.607,6	2.786,2
Anleihen	775,2	779,9
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	137,3	149,5
Sonstige Finanzschulden	177,7	191,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.697,8</b>	<b>3.907,3</b>

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGEN		
Mio. EUR	31.3.2016	31.12.2015
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	2.950,1	3.167,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	789,6	789,9
Zinsverbindlichkeiten	32,6	33,1
Transaktionskosten	–74,5	–82,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.697,8</b>	<b>3.907,3</b>

Eine Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (118,7 Mio. EUR) wurde im ersten Quartal 2016 vollständig in Anspruch genommen. Zum 31. März 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über freie Kreditlinien in Höhe von 338,6 Mio. EUR.

## Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2015 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,1	716,1	716,1
Sonstige Forderungen	171,0	77,8	77,8
Derivative Finanzinstrumente	11,4	11,4	11,4
Finanzmittel	573,7	573,7	573,7
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.757,8	3.757,8	3.820,5
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1)</sup>	149,5	149,5	158,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.293,8	1.293,8	1.293,8
Derivative Finanzinstrumente	22,3	22,3	22,3
Sonstige Verbindlichkeiten	163,2	42,9	42,9

<sup>1)</sup> Teil der Finanzschulden

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	672,8	672,8	672,8
Sonstige Forderungen	175,6	78,2	78,2
Derivative Finanzinstrumente	31,1	31,1	31,1
Finanzmittel	456,0	456,0	456,0
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.560,5	3.560,5	3.635,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1)</sup>	137,3	137,3	153,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.241,0	1.241,0	1.241,0
Derivative Finanzinstrumente	2,7	2,7	2,7
Sonstige Verbindlichkeiten	159,3	48,1	48,1

<sup>1)</sup> Teil der Finanzschulden

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive und negative Marktwerte aus Devisen- und Commodity-Optionen sowie aus Devisentermingeschäften. Ebenfalls unter dieser Position ausgewiesen werden eingebettete Derivate für vorzeitige Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Alle angegebenen beizulegenden Zeitwerte sind der Stufe zwei der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Der beizulegende Zeitwert der Devisen- und Commodity-Optionsgeschäfte wurde anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte wurden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes der eingebetteten Derivate erfolgte mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten.

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

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

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2015 haben sich keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

### 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. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im ersten Quartal 2016 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 261,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 243,7 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 125,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 137,1 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	<b>31.3.2016</b>	31.12.2015
Schiffe und Container	861,3	1.035,7
Verwaltungsgebäude	99,2	110,1
Sonstiges	139,1	155,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.099,6</b>	<b>1.300,8</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>1.091,3</b>	<b>1.278,2</b>

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 0,35 Prozent p. a. (31. Dezember 2015: 0,83 Prozent p. a.).

#### **Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. März 2016 betrafen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 330,9 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 350,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 195,1 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 208,3 Mio. EUR). Es bestanden keine sonstigen finanziellen Verpflichtungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren.

#### **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 unverändert zu üblichen Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen zum 31. Dezember 2015 haben sich nicht ergeben. Auch die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2015 ab Seite 80 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

**Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag**

Hapag-Lloyd hat am 12. April 2016 im Bestand befindliche Container im Rahmen eines sogenannten Japanese-Operating-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu sieben Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 50,9 Mio. USD (44,8 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd hat zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der beiden im ersten Quartal bzw. im April 2016 von der niederländischen Reederei NileDutch übernommenen 3.500-TEU-Schiffe am 8. April 2016 mit einer Bank einen Kreditvertrag über 57,4 Mio. USD (50,5 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von sieben Jahren unterzeichnet. Die Auszahlung des Darlehens erfolgte in zwei Tranchen jeweils am 15. April 2016 und am 26. April 2016.

Am 21. April 2016 gab Hapag-Lloyd im Rahmen einer Ad-Hoc-Mitteilung gemäß § 15 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) bekannt, dass derzeit Gespräche mit der United Arab Shipping Company SAG (UASC) über mögliche Formen einer Kooperation einschließlich einer Zusammenführung ihrer jeweiligen Containerschiffahrtsaktivitäten geführt werden. Für den Fall einer Zusammenführung der Containerschiffahrtsaktivitäten gehen Hapag-Lloyd und United Arab Shipping Company von einer relativen Bewertung der beiden Unternehmen von 72 Prozent (HL) zu 28 Prozent (UASC) aus. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes wurde noch keine bindende Vereinbarung zwischen den Unternehmen erzielt. Aufgrund einer möglichen Fusion mit UASC hat die Ratingagentur Standard & Poor's am 26. April 2016 das Rating (B+/Stabil) von Hapag-Lloyd mit dem Zusatz „CreditWatch Negative“ versehen.

Hamburg, den 13. Mai 2016

Hapag-Lloyd AG  
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

Thorsten Haeser

# FINANZKALENDER 2016

- 1. Juni 2016** Hauptversammlung
- 10. August 2016** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2016
- 14. November 2016** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2016

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

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

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

**[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)**



