

Q1 | 2017

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanz- bericht

1. Januar bis
31. März 2017



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2017

Mio. EUR		1.1.–31.3. 2017	1.1.–31.3. 2016	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen¹				
Schiffe insgesamt (Stand: 31. März)		172	175	-3
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.008	955	53
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.583	1.508	75
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.047	1.067	-20
Transportmenge	TTEU	1.934	1.811	123
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.132	1.926	206
EBITDA	Mio. EUR	131,3	123,4	7,9
EBIT	Mio. EUR	3,5	4,8	-1,3
Konzernergebnis	Mio. EUR	-62,1	-42,8	-19,3
Ergebnis je Aktie	EUR	-0,53	-0,37	-0,16
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	148,1	141,2	6,9
Renditekennzahlen¹				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	6,2	6,4	-0,2 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	0,2	0,2	0,0 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ³	%	0,0	0,0	0,0 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. März²				
Bilanzsumme	Mio. EUR	11.206	11.331	-125
Eigenkapital	Mio. EUR	4.940	5.058	-118
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) %		44,1	44,6	-0,5 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	6.266	6.273	-7
Finanzschulden	Mio. EUR	4.151	4.181	-30
Liquide Mittel	Mio. EUR	520	570	-50

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

² Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31.12.2016.

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.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2017:

- Solider Anstieg der Transportmenge um 6,8 % im Vergleich zum Vorjahresquartal
- Q1 Frachtrate: 20 USD/TEU unter Vorjahrsniveau. Auf Quartalsbasis setzt sich die leichte Verbesserung der durchschnittlichen Frachtrate auch im ersten Quartal 2017 fort
- Bunkerpreise erreichen in Q1 2017 höchsten Stand seit Juni 2015 und belasten Ergebnisentwicklung in Q1 2017 erheblich
- Bunkerverbrauch sinkt dank effizienter Flotte
- Effizienzprogramme CUATRO und OCTAVE I vollständig implementiert
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 131,3 Mio. EUR in den ersten drei Monaten 2017
- Positives EBIT mit 3,5 Mio. EUR nahezu auf Vorjahresniveau
- Liquiditätsreserve beträgt 847,5 Mio. EUR

Disclaimer: Der vorliegende Quartalsfinanzbericht 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 Berichts anzupassen. Die Angaben zu United Arab Shipping Company (UASC) erfolgen unter dem Vorbehalt eines erfolgreichen Zusammenschlusses mit Hapag-Lloyd in 2017.

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 12. Mai 2017 veröffentlicht.

INHALT

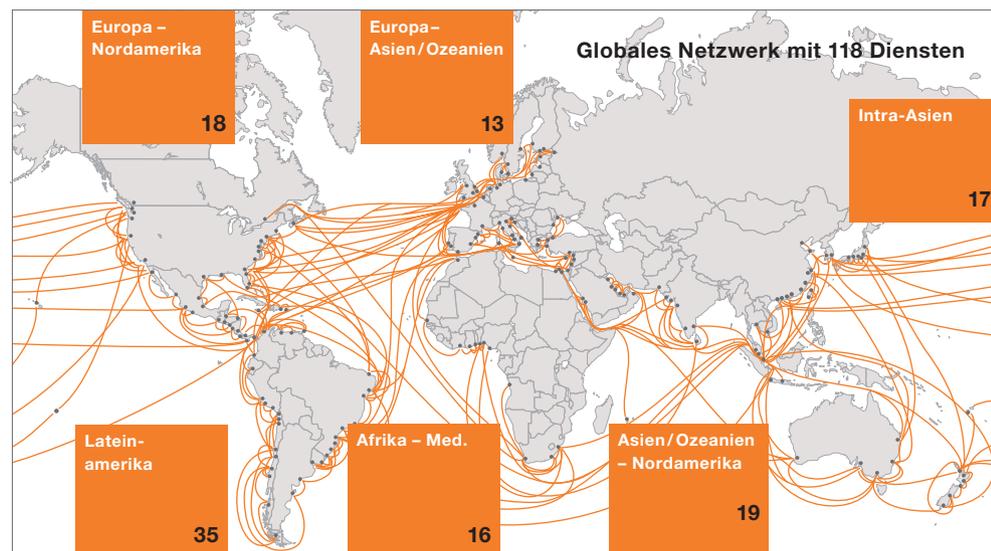
4	KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT
4	Geschäftstätigkeit
5	Konzernziele und -strategie
8	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
8	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
10	Wirtschaftsbericht
10	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
11	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
13	Ertragslage des Konzerns
17	Finanzlage des Konzerns
19	Vermögenslage des Konzerns
20	Risiko- und Chancenbericht
21	Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen
21	Prognosebericht
24	KONZERNZWISCHENABSCHLUSS
24	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
25	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
26	Konzernbilanz
28	Konzernkapitalflussrechnung
30	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
32	Verkürzter Konzernanhang
42	Finanzkalender
43	Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die nachfolgende Berichterstattung erfolgt, soweit nicht anders angegeben, für den Hapag-Lloyd Konzern ohne die UASC-Geschäftsaktivitäten. 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.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 172 Containerschiffen (31. März 2017). Der Konzern verfügt derzeit über 364 Vertriebsstellen in 121 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 118 Diensten weltweit. In den ersten drei Monaten 2017 betreute Hapag-Lloyd global rd. 14.700 Kunden.

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

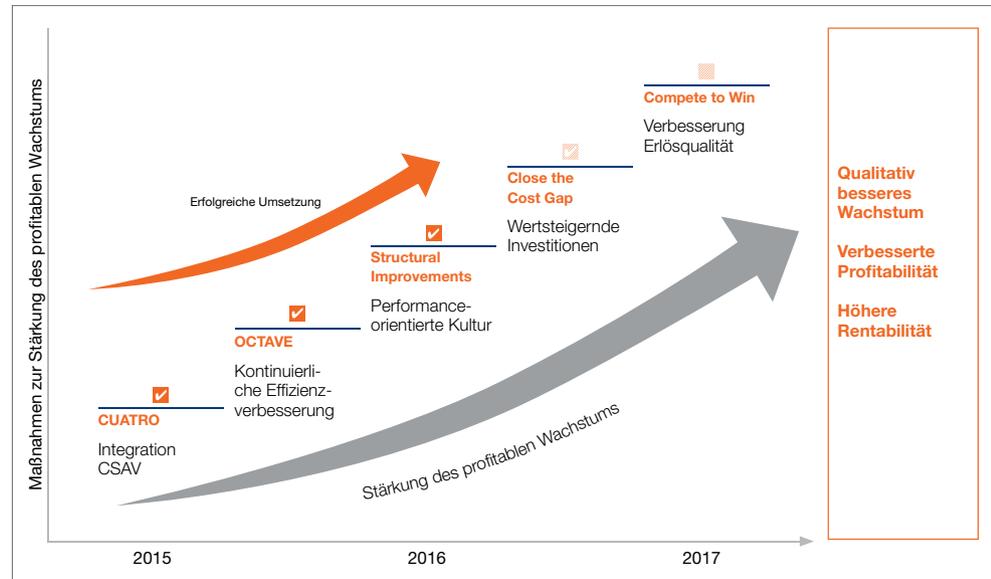
Die Berichterstattung bezieht sich auf Hapag-Lloyd ohne die UASC-Geschäftsaktivitäten, außer dies wird separat angegeben. Ein langfristiges profitables Wachstum ist das vorrangige Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns. Das Erreichen des Unternehmensziels wird an der Entwicklung der Transportmengen sowie der 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. Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company SAG (UASC) über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet.

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Für 2017 prognostiziert IHS Global Insight (Februar 2017) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumen um 3,7% auf rd. 137 Mio. TEU, für 2018 ein weiteres Wachstum von 4,9% auf rd. 144 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 sollen 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 werden. Die aus den Projekten CUATRO und OCTAVE geplanten Effizienzverbesserungen wurden im ersten Quartal 2017 vollständig 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 Seite 13 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 Eigentumsquote der Flotte von rd. 57 % (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 2017 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 847,5 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 759,6 Mio. EUR; 31. März 2016: 794,6 Mio. EUR).

Strategische Schritte zur Stärkung der Marktposition und Erweiterung des Aktionärskreises

Am 15. Juli 2016 haben die Hapag-Lloyd AG und die United Arab Shipping Company SAG (UASC) eine Vereinbarung über den Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten (Business Combination Agreement) unterzeichnet. Am 17. März 2017 haben Hapag-Lloyd und UASC die Verschiebung des Long-Stop Dates aus dem Business Combination Agreement (BCA)

bis zum 31. Mai 2017 vereinbart und das BCA entsprechend geändert. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss soll in Form einer Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen Hapag-Lloyd Aktien erfolgen.

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

- Gestärkte Marktposition als 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 wären die derzeitigen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre mit 14,4 % (QH) und 10,1 % (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die übrigen UASC-Aktionäre (Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain) würden zusammen 3,6 % der Hapag-Lloyd Aktien besitzen. 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 Rahmen des Business Combination Agreement wurde vereinbart, innerhalb von sechs Monaten nach dem erfolgten Zusammenschluss eine Barkapitalerhöhung von 400 Mio. USD durchzuführen. Nach dem derzeitigen Stand könnten die Aufwendungen für die Transaktion und die Integration der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten insgesamt rd. 150 Mio. USD betragen. Diese würden vor allem im laufenden Geschäftsjahr anfallen.

Mittelfristige Zielsetzung

Durch die vollständige Hebung der Synergien aus den originären Effizienzverbesserungs- und Kostensenkungsprogrammen, weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen, ein erwartetes Mengenwachstum und durch eine Verbesserung der Erlösqualität soll in den Jahren nach 2017 die Profitabilität von Hapag-Lloyd nachhaltig verbessert werden. Das Geschäftsjahr 2017 wird ganz im Zeichen des Abschlusses 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 wird Hapag-Lloyd einen Ausblick bezüglich der mittelfristigen Ertragsziele geben. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit UASC soll ab dem Geschäftsjahr 2019 vollumfänglich 435 Mio. USD beitragen.

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 drei Monaten 2017 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

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

	Mio. EUR		Mio. USD		
	Q1 2017	Q1 2016	Q1 2017	Q1 2016	
Langfristige Vermögenswerte	9.633	9.116	Langfristige Vermögenswerte	10.289	10.371
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	690	673	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	737	765
Sonstige Aktiva	363	282	Sonstige Aktiva	388	321
Summe Vermögenswerte	10.686	10.071	Aktiva	11.414	11.458
Rückstellungen	577	632	Rückstellungen	616	719
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.280	1.241	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.367	1.412
Sonstige Verbindlichkeiten	258	189	Sonstige Verbindlichkeiten	276	215
Summe Schulden	2.115	2.062	Verbindlichkeiten	2.259	2.346
Invested Capital	8.571	8.009	Invested Capital	9.155	9.112
EBIT	3,5	4,8	EBIT	3,7	5,3
Steuern	3,8	4,5	Steuern	4,1	5,0
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	-0,3	0,3	Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	-0,4	0,3
			Return on Invested Capital (ROIC)*	0,0%	0,0%

* 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.

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

Zum 31. März 2017 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 172 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 betrug 1.007.519 TEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2017 rd. 57 % der Flotte im wirtschaftlichen Eigentum (Q1 2016: rd. 55 %). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 8,5 Jahre. Mit 5.858 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 3,6 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 51 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (Q1 2017: 3.878 TEU [MDS Transmodal April, 2017]). Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 963.126 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 1.583.475 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container im wirtschaftlichen Eigentum betrug zum 31. März 2017 rd. 42 % (Q1 2016: rd. 43 %). Aufgrund der weiteren Optimierung der Servicestruktur hat sich die Gesamtanzahl der Dienste auf 118 reduziert (Q1 2016: 122).

Struktur der Containerschiff flotte von Hapag-Lloyd

Mio. TEU	31.3.2017	31.12.2016	31.3.2016
Anzahl der Schiffe	172	166	175
davon			
Eigene Schiffe	74	72	69
Geleaste Schiffe	3	3	3
Gecharterte Schiffe	95	91	103
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.008	963	955
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.583	1.576	1.508
Anzahl Dienste	118	128	122

Im ersten Quartal 2017 hatte Hapag-Lloyd zwei Schiffe für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Die Schiffe hatten eine Kapazität von insgesamt 6.417 TEU. Die Schiffe wurden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

In den ersten drei Monaten 2017 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 803.000 metric tons. (Q1 2016: 821.000 metric tons). Davon entfielen rd. 16 % (Q1 2016: rd. 15 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO Low Sulphure, MDO). Der Bunkerverbrauch pro Slot betrug (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten in den ersten drei Monaten 2017 und berechnet auf Jahresbasis) 3,28 metric tons (Q1 2016: 3,42 metric tons). Aufgrund des Anstiegs des Transportvolumens reduzierte sich der Bunkerverbrauch pro TEU gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 8,4 % auf 0,42 metric tons pro TEU.

Aus einem ursprünglichen Orderbuch von fünf Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU (inkl. 2.100 Stellplätzen für Kühlcontainer) wurden zwei der verbleibenden drei Schiffe in Q1 2017 ausgeliefert, das letzte Schiff wurde im April 2017 ausgeliefert.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Übernahme der UASC-Containerschifffahrtsaktivitäten wird Hapag-Lloyd in den nächsten Jahren nicht weiter in neue Schiffssysteme investieren. 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 drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 14.700 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 14.500) durch.

MITARBEITER

Zum 31. März 2017 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 9.413 Mitarbeiter (31. Dezember 2016: 9.413). Davon entfielen 7.924 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2016: 7.895) und 1.271 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (31. Dezember 2016: 1.295). Zum 31. März 2017 beschäftigte Hapag-Lloyd 218 Auszubildende.

Anzahl Mitarbeiter

	31.3.2017	31.12.2016	31.3.2016
Seebereich	1.271	1.295	1.390
Landbereich	7.924	7.895	7.823
Auszubildende	218	223	199
Gesamt	9.413	9.413	9.412

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 April 2017) in 2018. Gegenüber der im Januar 2017 veröffentlichten Prognose wurden die Wachstumserwartungen für 2017 leicht angehoben.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr unverändert um 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	3,1	3,4	3,4	3,3
Industrienationen	2,0	2,0	1,7	2,1	1,8	1,4
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,8	4,5	4,1	4,2	4,6	5,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,9	3,8	2,2	2,7	3,8	3,4
Containertransportvolumen (IHS)	4,9	3,7	2,5	1,1	4,3	2,3

Quelle: IWF April 2017; IHS Global Insight Februar 2017

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte das globale Ladungsaufkommen in 2017 auf 137 Mio. TEU ansteigen (IHS Global Insight, Februar 2017). Die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt wird nach Einschätzung des Branchendienstes IHS Global Insight in 2017 mit 3,7 % gleich stark wie 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 4,9 und 5,0 % aus.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2017 rd. 20 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q1 2017, März 2017). Die Angebotskapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2017 um rd. 1,5 Mio. TEU und 2018 um rd. 1,6 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q1 2017, März 2017). Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 3,2 Mio. TEU (MDS Transmodal, April 2017) liegt mit rd. 16 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 20 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 %. In den Monaten Januar bis März 2017 wurden Aufträge für den Bau von acht Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 15.300 TEU (Gesamtjahr 2016: 0,2 Mio. TEU Kapazität [Clarksons Research, April 2017]) vergeben.

Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2018e	2017e	2016	2015	2014
Gesamte Kapazität (Jahresende)	21,4	20,5	20,0	19,7	18,2
Geplante Auslieferungen	1,62	1,54	0,89	1,72	1,46
Verschobene Auslieferungen	0,25	0,35	0,00	0,00	0,00
Verschrottungen	0,45	0,65	0,66	0,19	0,38
Nettokapazitätsanstieg	0,9	0,5	0,3	1,5	1,1

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Forecaster Q1 2017, März 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 drei Monaten 2017 insgesamt 37 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 299.000 TEU in Dienst gestellt (Q1 2016: 35 Schiffe, Transportkapazität: rd. 210.000 TEU). 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 Drewry (Container Forecaster Q1 2017) erreichte die Verschrottung von ineffizienten Schiffen in 2016 mit 659.000 TEU ein neues Rekordniveau (2013: 444.000 TEU). Für 2017 erwartet Drewry ein ähnlich hohes Niveau der Verschrottungen (650.000 TEU).

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe reduzierte sich Anfang April 2017 (Alphaliner Weekly Issue 15, April 2017) auf rd. 1 Mio. TEU und lag damit um rd. 39% 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. Mit der Neuordnung der Allianzen auf den Ost-West-Fahrtgebieten erfolgte eine Ausweitung des Serviceangebotes der Allianzen. Hierfür wurden auch aufliegende Schiffe eingechartert. Nach Schätzungen des Branchendienstes (Alphaliner) könnten sich die aufliegenden Kapazitäten bis Ende Mai auf rd. 500.000 TEU vermindern. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

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 der 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“. Innerhalb eines separaten Kooperationsabkommens werden die UASC-Schiffe von Hapag-Lloyd ebenfalls in der THE Alliance eingesetzt.

Tabelle Kapazitätsanteile neue Allianzen

Allianz	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	37 %	20 %	49 %
Ocean Alliance	34 %	42 %	12 %
THE Alliance	23 %	29 %	34 %
Sonstige	6 %	9 %	5 %

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 Slot-Chartering-Vereinbarungen auf Ost-West-Routen.

Ertragslage des Konzerns

Die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2017 waren für den Hapag-Lloyd Konzern weiterhin geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld. Nach dem Tiefpunkt der Frachtratenentwicklung im zweiten Quartal 2016 setzte sich die Erholung der Frachtraten ab dem zweiten Halbjahr auch im ersten Quartal 2017 fort. Diese Erholung war jedoch nicht ausreichend, um den gestiegenen Bunkerpreis vollständig zu kompensieren. Das Niveau der durchschnittlichen Frachtrate des Vorjahresquartals konnte trotz Durchsetzung von Frachtraterhöhungen in den Fahrtgebieten Fernost, Mittlerer Osten und Lateinamerika nicht erreicht werden. Die durchgesetzten Frachtraterhöhungen werden sich voraussichtlich erst im zweiten Quartal positiv auf die Ertragslage auswirken. Während der Bunkerpreisanstieg zu einer Belastung des Ergebnisses führte, wirkten sich die deutliche Steigerung der Transportmenge im Vergleich zum Vorjahresquartal sowie weitere Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen aus den nun vollständig implementierten Kosteneinsparungsprogrammen positiv auf das Ergebnis aus. Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im ersten Quartal 2017 ein negatives Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von –62,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –42,8 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Umsatzerlöse	2.132,1	1.925,7
Sonstige betriebliche Erträge	26,3	22,5
Transportaufwendungen	1.789,1	1.592,0
Personalaufwendungen	147,4	141,7
Abschreibungen	127,8	118,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	98,2	96,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–4,1	–1,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,6	5,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	3,5	4,8
Zinsergebnis	–61,8	–43,1
Ertragsteuern	3,8	4,5
Konzernergebnis	–62,1	–42,8
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	–62,8	–44,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,7	1,2
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–0,53	–0,37
EBITDA	131,3	123,4
EBITDA-Marge (%)	6,2	6,4
EBIT	3,5	4,8
EBIT-Marge (%)	0,2	0,2

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.047 USD/TEU und lag damit um 20 USD/TEU (1,9%) unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.067 USD/TEU). Ursächlich hierfür war das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten. Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbs waren angekündigte Frachratenerhöhungen auf einigen Fahrtgebieten noch nicht durchsetzbar. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum waren erste Frachratenerhöhungen in den Fahrtgebieten Fernost, Mittlerer Osten und Lateinamerika zu verzeichnen. Diese werden sich zeitversetzt im zweiten Quartal 2017 ergebniserhöhend auf die Ertragslage auswirken.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	Q1 2017	Q1 2016
Atlantik	1.293	1.382
Transpazifik	1.218	1.351
Fernost	897	793
Mittlerer Osten	791	701
Intra-Asien	539	578
Lateinamerika	1.017	961
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.009	1.079
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.047	1.067

* In Vorbereitung auf die UASC-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres transportierte Hapag-Lloyd 1.934 TTEU. Die Transportmenge konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6,8% gesteigert werden.

Transportmenge pro Fahrtgebiet*

TTEU	Q1 2017	Q1 2016
Atlantik	389	376
Transpazifik	386	347
Fernost	215	211
Mittlerer Osten	123	109
Intra-Asien	152	130
Lateinamerika	552	536
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	117	102
Gesamt	1.934	1.811

* In Vorbereitung auf die UASC-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Umsatzerlöse sind aufgrund der höheren Transportmenge sowie Kurseffekte im ersten Quartal 2017 um insgesamt 206,4 Mio. EUR auf 2.132,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.925,7 Mio. EUR) gestiegen. Davon entfiel aufgrund des stärkeren durchschnittlichen USD/EUR-Kurses von 1,07 USD/EUR (Vorjahresperiode: 1,10 USD/EUR) auf die Kursentwicklung ein Effekt von +68,5 Mio. EUR.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet*

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Atlantik	472,6	472,2
Transpazifik	441,7	424,4
Fernost	180,9	151,6
Mittlerer Osten	91,6	68,9
Intra-Asien	77,1	68,4
Lateinamerika	526,5	466,6
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	110,5	100,2
Übrige	231,2	173,4
Gesamt	2.132,1	1.925,7

* In Vorbereitung auf die UASC-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 um 197,1 Mio. EUR auf 1.789,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.592,0 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 12,4 %. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere die um 122,2 Mio. EUR (87,1 %) gestiegenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Im ersten Quartal 2017 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis mit 313 USD je Tonne um 116 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. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 74,9 Mio. EUR (5,2 %) gestiegen. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen die um 6,8 % gestiegene Transportmenge. Weitere Synergieeffekte sowie Kosteneinsparungen aus den nun vollständig implementierten Kostensenkungsmaßnahmen wirkten sich entlastend auf die Transportaufwendungen aus.

Transportaufwendungen*

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	262,5	140,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.526,6	1.451,7
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	718,4	651,3
Charter-, Leasing- und Containermieten	242,5	282,2
Containertransportkosten	506,3	460,1
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	59,4	58,1
Transportaufwendungen	1.789,1	1.592,0

* Für das erste Quartal 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 Transportaufwand zu Umsatzerlösen) betrug für die ersten drei Monate des aktuellen Geschäftsjahres 16,1 % (Vorjahreszeitraum: 17,3 %).

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 im ersten Quartal 2017 ein Kursgewinn in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust 2,8 Mio. EUR). Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,07 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,10 USD/EUR).

Der Personalaufwand in Höhe von 147,4 Mio. EUR lag in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 um 5,7 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahreszeitraums (141,7 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren entstandene Einmalaufwendungen in Höhe von 8,6 Mio. EUR, die überwiegend im Zusammenhang mit dem geplanten Unternehmenszusammenschluss mit UASC standen.

Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2017 betragen 127,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 118,6 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen auf zugegangene Schiffsneubauten.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 3,5 Mio. EUR nahezu auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (4,8 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 auf 131,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 123,4 Mio. EUR). Für das erste Quartal 2017 ergab sich eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 0,0 % (Vorjahreszeitraum: 0,0 %). Das Ergebnis je Aktie betrug in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 –0,53 EUR (Vorjahreszeitraum: –0,37 EUR).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Umsatz	2.132,1	1.925,7
EBIT	3,5	4,8
EBITDA	131,3	123,4
EBIT-Marge (%)	0,2	0,2
EBITDA-Marge (%)	6,2	6,4
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–0,53	–0,37
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%)*	0,0	0,0

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

Für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2017 belief sich das Zinsergebnis auf –61,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –43,1 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 14,2 Mio. EUR durch Ablösegebühren, teilweisen Abgang von damit verbundenen eingebetteten Derivaten, sowie weiteren damit in Zusammenhang stehenden Transaktionskosten verbunden. Des Weiteren trugen Zinsaufwendungen aus zuletzt in Anspruch genommenen Schiffs- und Containerfinanzierungen und ein leicht gestiegenes Zinsniveau zum sinkenden Zinsergebnis bei. Gegenläufig wirkten sich Erträge in Höhe von 12,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7,6 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung der eingebetteten Derivate der begebenen Anleihen aus.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 belief sich das Konzernergebnis auf –62,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –42,8 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	148,1	141,2
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	–112,5	–107,9
Free Cash-Flow	35,6	33,3
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	–79,7	–129,6
Veränderung des Finanzmittelbestandes	–44,1	–96,3

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cash-Flow in Höhe von 148,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 141,2 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich im ersten Quartal 2017 auf 112,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 107,9 Mio. EUR). Die Auszahlungen betrafen im Wesentlichen Investitionen in Seeschiffe.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 79,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 129,6 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 633,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 123,0 Mio. EUR) standen im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 688,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 250,5 Mio. EUR) gegenüber. Im Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine Euro-Anleihe in Höhe von insgesamt 450,0 Mio. EUR in zwei Tranchen begeben. Weitere Mittelaufnahmen betrafen Schiffs- und Containerfinanzierungen. Die Mittelzuflüsse aus der erfolgten Begebung der neuen Euro-Anleihe wurden vorrangig für die vorzeitige Rückführung einer bestehenden US-Dollar-Anleihe in Höhe von 125,0 Mio. USD (117,4 Mio. EUR) sowie in Höhe von 200,0 Mio. EUR für die vorzeitige teilweise Rückzahlung einer Euro-Anleihe verwendet. Weitere Tilgungsleistungen betrafen die Rückzahlung von Kreditlinien in Höhe von 150,0 Mio. USD (140,8 Mio. EUR) sowie Tilgungen von Schiffsfinanzierungen.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Bestand am Anfang der Periode	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen	-6,3	-21,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-44,1	-96,3
Bestand am Ende der Periode	519,8	456,0

Insgesamt ergab sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2017 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 44,1 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von -6,3 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2017 ein Finanzmittelbestand von 519,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 570,2 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 31. März 2017 nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 327,7 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 189,4 Mio. EUR).

Nettoverschuldung

Zum 31. März 2017 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 3.588,7 Mio. EUR und blieb im Vergleich zum 31. Dezember 2016 nahezu unverändert.

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel in Höhe von 42,4 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 Quartal 2017 ausgelieferten Schiffsneubauten zu begründen.

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügte zum 31. März 2017 über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und freien Kreditlinien) in Höhe von 847,5 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 759,6 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Finanzschulden	4.150,9	4.180,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	519,8	570,2
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	42,4	18,7
Nettoverschuldung	3.588,7	3.591,8
Verschuldungsgrad (%)*	72,6	71,0
Frei verfügbare Kreditlinien	327,7	189,4
Eigenkapitalquote (%)	44,1	44,6

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Vermögenslage des Konzerns**Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	9.633,2	9.722,9
davon Anlagevermögen	9.531,5	9.643,3
Kurzfristige Vermögenswerte	1.572,8	1.608,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	519,8	570,2
Bilanzsumme	11.206,0	11.330,9
Passiva		
Eigenkapital	4.940,1	5.058,4
Fremdkapital	6.265,9	6.272,5
davon langfristige Schulden	3.879,9	3.633,2
davon kurzfristige Schulden	2.386,0	2.639,3
davon Finanzschulden	4.150,9	4.180,7
davon langfristige Finanzschulden	3.519,7	3.265,5
davon kurzfristige Finanzschulden	631,2	915,2
Bilanzsumme	11.206,0	11.330,9
Nettoverschuldung	3.588,7	3.591,8
Eigenkapitalquote (%)	44,1	44,6

Zum 31. März 2017 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 11.206,0 Mio. EUR und lag um 124,9 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2016. Ursächlich für diesen Rückgang waren unter anderem stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des leicht schwächeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2017 bei 1,07 (31. Dezember 2016: 1,06).

Die langfristigen Vermögenswerte betragen zum 31. März 2017 insgesamt 9.633,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 9.722,9 Mio. EUR). Hapag-Lloyd investierte im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 114,2 Mio. EUR insbesondere in neue Seeschiffe. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 104,6 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 127,8 Mio. EUR wirkten sich mindernd auf die Buchwerte des Anlagevermögens und somit auf die langfristigen Vermögenswerte aus.

Der Rückgang der kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Stand zum Jahresende 2016 resultierte im Wesentlichen aus einem geringeren Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten. Zum 31. März 2017 betrug dieser 519,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 570,2 Mio. EUR) und ist bedingt durch Mittelabflüsse in Höhe von 44,1 Mio. EUR gesunken. Ebenfalls vermindert wirkten sich Wechselkurseffekte in Höhe von –6,3 Mio. EUR auf den Zahlungsmittelbestand aus.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital des Konzerns um 118,3 Mio. EUR auf 4.940,1 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis in Höhe von 62,1 Mio. EUR sowie auf den Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von –53,9 Mio. EUR zurückzuführen. Zum 31. März 2017 betrug die Eigenkapitalquote 44,1 % (31. Dezember 2016: 44,6%).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2016 nahezu unverändert und betrug zum 31. März 2017 insgesamt 6.265,9 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 6.272,5 Mio. EUR). Darin enthalten war ein leichter Rückgang der Finanzschulden um 29,8 Mio. EUR auf 4.150,9 Mio. EUR zum 31. März 2017. Mittelaufnahmen in Höhe von insgesamt 633,4 Mio. EUR führten zu einer Erhöhung der Finanzschulden und resultierten im Wesentlichen aus der Begebung einer neuen Euro-Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR sowie Darlehensaufnahmen für Schiffs- und Containerfinanzierungen. Gegenläufig wirkten sich Tilgungsleistungen in Höhe von 626,6 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte in Höhe von 40,9 Mio. EUR aus.

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen 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 in 2017 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

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 nicht vorgenommen werden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Angaben auf Seite 41 im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

PROGNOSEBERICHT

Mit der erwarteten mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. Damit bleiben die mittelfristigen Wachstumsperspektiven der Containerschifffahrt intakt. Die diesbezüglichen Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2016 gelten unverändert.

Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2017) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,5 %. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2017 etwas stärker als im Vorjahr (+3,1 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 % (2016: +2,2 %). Der Branchendienst IHS Global Insight (Februar 2017) prognostiziert für 2017 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,7 % (2016: 2,5 %) auf rd. 137 Mio. TEU. Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten um rd. 0,3 Mio. TEU auf 20,0 Mio. TEU in 2016 rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten (vor Verschiebungen und Verschrottungen) um bis zu rd. 1,5 Mio. TEU. Der weitere Anstieg der Angebotskapazitäten könnte auch in 2017 die Durchsetzung von Frachtraterhöhungen erschweren.

Ausgehend von unverändert ambitionierten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen plant Hapag-Lloyd (ohne die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten) unverändert eine moderate Steigerung des Transportvolumens. Für 2017 werden ein deutlicher Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises sowie eine moderate Verbesserung der durchschnittlichen Frachtrate erwartet. Bei Realisierung von letzten Synergieeffekten aus den originären Effizienzprogrammen, zusätzlichen Kosteneinsparungen, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität, dem erwarteten Mengenwachstum und einer Rückkehr zu einer besseren „Peak Season 2017“ plant Hapag-Lloyd für 2017 – ohne Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten – eine deutliche Steigerung des EBITDA und des EBIT.

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

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2017

Wachstum Weltwirtschaft	3,5 %
Zunahme Welthandelsvolumen	3,8 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	3,7 %
Transportvolumen Hapag-Lloyd	Moderat steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis Hapag-Lloyd	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd	Moderat steigend
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. Die Ergebnisprognose beinhaltet keine Umsatz- und Ergebniseffekte oder Bewertungsveränderungen aus einer möglichen zukünftigen Konsolidierung von UASC. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC soll bis Ende Mai 2017 erfolgen.

Der Großteil der Erlösrealisierung wird im zweiten Halbjahr, davon insbesondere im dritten Quartal, der sog. „Peak Season“, prognostiziert. Die Ursache dafür ist, dass das Welthandelsvolumen im Jahresverlauf schwankt und regelmäßig im zweiten Halbjahr deutlich stärker ausfällt als im ersten Halbjahr. Weiterhin wird das Ergebnis erwartungsgemäß positiv beeinflusst werden durch die Erzielung von weiteren Synergien und Ergebniseffekten aus bereits initiierten Kostensenkungsmaßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld weitreichenden Risiken. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht 2016 (Seite 110 ff.) dargestellt. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2017 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

Die 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 UASC-Geschäftsaktivitäten und des UASC-Abschlusses 2016.

Mit dem Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC, der bis Ende Mai 2017 erfolgen soll, fällt die vorliegend gegebene Prognose für das Geschäftsjahr 2017 weg. Mit der Veröffentlichung des nächsten Finanzberichts plant Hapag-Lloyd, eine Prognose für 2017 unter Einbeziehung der UASC-Geschäftstätigkeiten und des UASC-Abschlusses 2016 neu zu fassen. Insbesondere durch die Optimierung der gemeinsamen Netzwerke und administrativen Funktionen sollen durch die geplante Fusion ab 2019 jährliche Synergien von 435 Mio. USD erzielt werden. Nach dem Closing wird eine möglichst rasche Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten und der damit verbundenen Synergien angestrebt. Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration dürften Einmalaufwendungen von rd. 150 Mio. USD anfallen.

Der Unternehmenszusammenschluss mit UASC war zum Zeitpunkt der Erstellung des Quartalsfinanzberichts Q1 2017 noch nicht vollzogen. Obwohl die aktuelle Ergebnisprognose keine Umsatz- und Ergebniseffekte oder Bewertungsveränderungen aus der Konsolidierung von UASC enthält, sollen im Nachfolgenden wesentliche Einflussfaktoren aus dem beabsichtigten Zusammenschluss mit UASC beschrieben werden.

Im Rahmen der Anfang 2017 erfolgten Begebung der Unternehmensanleihe hat Hapag-Lloyd indikative Pro-forma-Angaben der UASC veröffentlicht. Demnach erzielte UASC in den ersten neun Monaten 2016 ein Transportvolumen von rd. 2,3 Mio. TEU. Die durchschnittliche Frachtrate betrug 610 USD/TEU. Die Angabe von Transportvolumen und Frachtrate entstammen dem ungeprüften Managementreport der UASC, die nachfolgenden Angaben der Gewinn- und Verlustrechnung wurden an die Rechnungslegungsmethoden von Hapag-Lloyd angepasst. Der Umsatz belief sich auf 1.615,6 Mio. EUR. In den ersten neun Monaten 2016 erwirtschaftete UASC ein EBITDA von 94,6 Mio. EUR, ein EBIT von -102,8 Mio. EUR und ein Ergebnis nach Steuern von -209,1 Mio. EUR. Durch den geplanten Zusammenschluss mit UASC würde der Hapag-Lloyd Konzern seine Geschäftstätigkeit in 2017 erheblich erweitern. Zudem würde sich die Bilanzstruktur durch die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern deutlich verändern. Dies betrifft das Sachanlagevermögen sowie die Verschuldung.

Die Risiken, die die Geschäftsentwicklung in 2017 erheblich beeinflussen könnten, sind neben den im Risikobericht des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht 2016 dargestellten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Risiken die ökonomischen und bilanziellen Auswirkungen der beabsichtigten Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2017

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Umsatzerlöse	2.132,1	1.925,7
Sonstige betriebliche Erträge	26,3	22,5
Transportaufwendungen	1.789,1	1.592,0
Personalaufwendungen	147,4	141,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	127,8	118,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	98,2	96,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-4,1	-1,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,6	5,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	3,5	4,8
Zinserträge	1,6	1,2
Zinsaufwendungen	63,4	44,3
Ergebnis vor Ertragsteuern	-58,3	-38,3
Ertragsteuern	3,8	4,5
Konzernergebnis	-62,1	-42,8
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-62,8	-44,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,7	1,2
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	-0,53	-0,37

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2017

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Konzernergebnis	-62,1	-42,8
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	4,6	-32,4
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	4,6	-32,4
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	4,6	-32,3
Steuereffekt	0,0	-0,1
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	-59,5	-201,5
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-5,6	-0,3
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwertes	-0,8	-26,3
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-4,8	26,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-53,9	-201,2
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-54,9	-233,9
Gesamtergebnis	-117,0	-276,7
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-117,7	-277,7
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,7	1,0

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG**zum 31. März 2017****Aktiva**

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.642,7	1.661,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.304,8	1.340,4
Sachanlagen	6.250,8	6.315,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	333,2	325,7
Sonstige Forderungen	35,6	27,0
Derivative Finanzinstrumente	37,1	24,1
Ertragsteuerforderungen	3,3	3,3
Aktive latente Ertragsteuern	25,7	25,2
Langfristige Vermögenswerte	9.633,2	9.722,9
Vorräte	141,7	124,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	690,2	677,6
Sonstige Forderungen	196,2	197,5
Derivative Finanzinstrumente	2,6	13,5
Ertragsteuerforderungen	22,3	24,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	519,8	570,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.572,8	1.608,0
Summe Aktiva	11.206,0	11.330,9

Passiva

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	118,1	118,1
Kapitalrücklagen	1.061,8	1.061,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.089,6	3.152,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	666,9	721,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.936,4	5.054,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	3,7	3,8
Eigenkapital	4.940,1	5.058,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	240,0	238,0
Sonstige Rückstellungen	107,3	114,0
Finanzschulden	3.519,7	3.265,5
Sonstige Verbindlichkeiten	10,7	12,1
Derivative Finanzinstrumente	–	1,8
Passive latente Ertragsteuern	2,2	1,8
Langfristige Schulden	3.879,9	3.633,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,0	6,6
Sonstige Rückstellungen	224,4	211,2
Ertragsteuerschulden	15,3	17,6
Finanzschulden	631,2	915,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.280,0	1.281,6
Sonstige Verbindlichkeiten	189,4	167,8
Derivative Finanzinstrumente	40,7	39,3
Kurzfristige Schulden	2.386,0	2.639,3
Summe Passiva	11.206,0	11.330,9

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG**für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2017**

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Konzernergebnis	-62,1	-42,8
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	3,8	4,5
Zinsergebnis	61,8	43,1
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	127,8	118,6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	10,6	7,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-0,6	-0,4
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-7,7	-5,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-18,6	6,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-11,1	-5,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	13,0	-2,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	32,8	21,9
Ertragsteuerzahlungen	-2,3	-5,0
Zinseinzahlungen	0,7	0,2
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	148,1	141,2
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1,6	2,6
Einzahlungen aus Dividenden	0,1	0,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-114,2	-110,6
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-112,5	-107,9

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Auszahlungen für Dividenden	-0,8	-2,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	633,4	123,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-626,6	-207,9
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-61,7	-42,6
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	-24,0	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-79,7	-129,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-44,1	-96,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-6,3	-21,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-44,1	-96,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	519,8	456,0

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 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	-	-	-44,0
davon			
Konzernergebnis	-	-	-44,0
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 31.3.2016	118,1	1.263,2	3.008,3
Stand 1.1.2017	118,1	1.061,8	3.152,9
Gesamtergebnis	-	-	-62,8
davon			
Konzernergebnis	-	-	-62,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-0,5
Stand 31.3.2017	118,1	1.061,8	3.089,6

der Hapag-Lloyd AG

Neube- wertungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungs- rücklage	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
-32,4	-0,3	-201,0	-233,7	-277,7	1,0	-276,7
-	-	-	-	-44,0	1,2	-42,8
-32,4	-0,3	-201,0	-233,7	-233,7	-0,2	-233,9
-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
-107,6	0,9	477,8	371,1	4.760,7	6,7	4.767,4
-118,9	5,4	835,3	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4
4,6	-5,6	-53,9	-54,9	-117,7	0,7	-117,0
-	-	-	-	-62,8	0,7	-62,1
4,6	-5,6	-53,9	-54,9	-54,9	-	-54,9
-	-	-	-	-	-0,8	-0,8
-	-	-	-	-	-0,8	-0,8
-	-	-	-	-0,5	-	-0,5
-114,3	-0,2	781,4	666,9	4.936,4	3,7	4.940,1

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.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 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 12. Mai 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 31. März 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 Zwischenabschlusses 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 weiterhin unverändert gültigen Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2016.

Der Zwischenabschluss zum 31. März 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 31. März 2017 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,0681 USD/EUR (31. Dezember 2016: 1,0560 USD/EUR). Für das erste Quartal 2017 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,0651 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,1030 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2017 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 74 vollkonsolidierte sowie vier nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Seit dem 31. Dezember 2016 sind vier Gesellschaften wegen Unwesentlichkeit entkonsolidiert worden und somit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Aus der Entkonsolidierung ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

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 Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet*

TTEU	Q1 2017	Q1 2016
Atlantik	389	376
Transpazifik	386	347
Fernost	215	211
Mittlerer Osten	123	109
Intra-Asien	152	130
Lateinamerika	552	536
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	117	102
Gesamt	1.934	1.811

* In Vorbereitung auf die UASC-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	Q1 2017	Q1 2016
Atlantik	1.293	1.382
Transpazifik	1.218	1.351
Fernost	897	793
Mittlerer Osten	791	701
Intra-Asien	539	578
Lateinamerika	1.017	961
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.009	1.079
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.047	1.067

* In Vorbereitung auf die UASC-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet*

Mio. EUR	Q1 2017	Q1 2016
Atlantik	472,6	472,2
Transpazifik	441,7	424,4
Fernost	180,9	151,6
Mittlerer Osten	91,6	68,9
Intra-Asien	77,1	68,4
Lateinamerika	526,5	466,6
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	110,5	100,2
Übrige	231,2	173,4
Gesamt	2.132,1	1.925,7

* In Vorbereitung auf die UASC-Integration 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	Q1 2017	Q1 2016
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	131,3	123,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	127,8	118,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	3,5	4,8
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	-58,3	-38,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,6	5,8

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

	Q1 2017	Q1 2016
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	-62,8	-44,0
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	118,1	118,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	-0,53	-0,37

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ**Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte**

Die Geschäfts- oder Firmenwerte sowie die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verminderten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2016 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 34,0 Mio. EUR und durch die auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte entfallenden planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 20,4 Mio. EUR.

Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Schiffe	5.106,5	5.024,5
Container	957,9	998,3
Übrige Anlagen	130,5	132,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	55,9	160,8
Gesamt	6.250,8	6.315,6

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkten sich vor allem planmäßige Abschreibungen mit einem Betrag von 107,4 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 70,6 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte aus. Investitionen für Seeschiffe mit einem Betrag von 109,9 Mio. EUR erhöhten dagegen im Wesentlichen das Anlagevermögen.

Im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen wurde ein Anlagevermögen von 174,3 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 181,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfielen 97,1 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 100,4 Mio. EUR) auf Schiffe und 77,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 81,2 Mio. EUR) auf Container.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Guthaben bei Kreditinstituten	515,3	565,9
Kassenbestand und Schecks	4,5	4,3
Gesamt	519,8	570,2

Bei einigen Bankkonten im Hapag-Lloyd Konzern stehen vorhandene Guthaben erst nach Begleichung der jeweils fälligen Tilgungs- und Zinsverbindlichkeit zur freien Verfügung. Zum 31. März 2017 belaufen sich diese Konten auf insgesamt 8,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 12,7 Mio. EUR), davon unterliegen 8,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 12,7 Mio. EUR) einer Fristigkeit von bis zu drei Monaten.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 3,7 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 sowie die Währungsrücklage.

In der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. März 2017: –114,3 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 Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 31. März 2017 –0,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 5,4 Mio. EUR).

Die zum 31. März 2017 erfassten Währungseffekte in Höhe von –53,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –201,0 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 Quartals 2017 781,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 835,3 Mio. EUR).

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 31. März 2017 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Bei- zulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	690,2	690,2	690,2
Sonstige Forderungen	231,8	135,5	135,5
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	39,7	39,7	39,7
Commodityoptionen	2,6	2,6	2,6
Eingebettete Derivate	37,1	37,1	37,1
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	–	–	–
Commodityoptionen	–	–	–
Finanzmittel	519,8	519,8	519,8
Passiva			
Finanzschulden	4.026,9	4.026,9	4.085,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease*	124,0	124,0	129,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.280,0	1.280,0	1.280,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting)	40,7	40,7	40,7
Devisentermingeschäfte	40,7	40,7	40,7
Sonstige Verbindlichkeiten	200,1	49,6	49,6

* Teil der Finanzschulden

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive und negative Marktwerte aus Commodityoptionen 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.

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 941,9 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.

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

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

Finanzschulden

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

Finanzschulden

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.869,7	3.050,1
Anleihen	921,0	785,2
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	124,0	137,2
Sonstige Finanzschulden	236,2	208,2
Gesamt	4.150,9	4.180,7

Finanzschulden nach Währungen

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.110,5	3.394,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.068,1	819,0
Zinsverbindlichkeiten	35,4	37,4
Transaktionskosten	-63,1	-69,7
Gesamt	4.150,9	4.180,7

Im Zusammenhang mit der Auslieferung von zwei 10.500-TEU-Schiffen im ersten Quartal 2017 erfolgte die Auszahlung langfristiger Kreditverträge über insgesamt 149,0 Mio. USD (139,5 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 Sicherungsübertragung 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 USD-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 EUR-Anleihe verwendet.

Aufgrund der Entwicklung der Gebrauchtmarktpreise von Containerschiffen entstanden im vierten Quartal 2016 Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten. Im ersten Quartal 2017 hat Hapag-Lloyd auf Aufforderung der finanzierenden Banken Sondertilgungen in Höhe von 41,0 Mio. USD (38,5 Mio. EUR) geleistet.

Zum 31. März 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 327,7 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 189,4 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Auf der halbjährlich stattfindenden Tagung des International Council of Containership Operators (bekannt als „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 einer 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 daher zum Zeitpunkt der Berichterstellung 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 133,9 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 Charraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 % der Charteraufwendungen.

Im ersten Quartal 2017 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 258,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 261,5 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 72,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 125,8 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.3.2017	31.12.2016
Schiffe und Container	687,5	682,7
Verwaltungsgebäude	94,6	103,9
Sonstiges	212,9	239,2
Gesamt	995,0	1.025,8

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. März 2017 betrafen ein Bestell-obligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 50,0 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. Wesentliche Veränderungen zum 31. Dezember 2016 im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich 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 27. April 2017 hat Hapag-Lloyd den fünften Neubau mit einer Transportkapazität von 10.500 TEU in Dienst gestellt. Die letzte Baurate in Höhe von 48,8 Mio. EUR (52,2 Mio. USD) wurde bei Ablieferung an die Werft gezahlt und zeitgleich eine Kreditfazilität in Höhe von 69,7 Mio. EUR (74,5 Mio. USD) in Anspruch genommen.

Nach dem Bilanzstichtag, 31. März 2017, wurden in Absprache mit den finanzierenden Banken aufgrund von Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten insgesamt 10,3 Mio. USD (9,6 Mio. EUR) an vorzeitigen Tilgungen für Schiffsfinanzierungen geleistet.

Am 27. April 2017 hat Standard & Poor's (S & P) sein Rating für die Hapag-Lloyd AG erneuert. Das bestehende Rating von derzeit „B+ / CreditWatch Negative“ wurde bestätigt.

Hamburg, 12. Mai 2017

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2017

29. MAI 2017

Ordentliche Hauptversammlung 2017

10. AUGUST 2017

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht 2017

10. 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

Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

