

H1 | 2016

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis 30. Juni 2016



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2016

		1.4. – 30.6. 2016	1.4. – 30.6. 2015	1.1. – 30.6. 2016	1.1. – 30.6. 2015	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN¹⁾						
Schiffe insgesamt (Stand: 30. Juni)		170	188	170	188	-18
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	952	989	952	989	-37
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.019	1.264	1.042	1.296	-254
Transportmenge	TTEU	1.892	1.945	3.703	3.719	-16
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.860	2.367	3.786	4.669	-883
EBITDA	Mio. EUR	73,3	209,7	196,7	493,3	-296,6
EBIT	Mio. EUR	-44,5	93,4	-39,7	267,7	-307,4
Konzernergebnis	Mio. EUR	-99,3	29,0	-142,1	157,2	-299,3
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	61,9	128,8	203,1	324,1	-121,0
RENDITEKENNZAHLEN¹⁾						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	3,9	8,9	5,2	10,6	-5,4 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	-2,4	3,9	-1,0	5,7	-6,7 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ³⁾	%	-2,6	4,4	-1,3	6,4	-7,7 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI²⁾						
Bilanzsumme	Mio. EUR	10.674	11.079	10.674	11.079	-405
Eigenkapital	Mio. EUR	4.740	5.046	4.740	5.046	-306
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	44,4	45,5	44,4	45,5	-1,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	5.934	6.033	5.934	6.033	-99
Finanzschulden	Mio. EUR	3.826	3.907	3.826	3.907	-81
Liquide Mittel	Mio. EUR	473	574	473	574	-101

¹⁾ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf den Vorjahreszeitraum 1.1.–30.6.2015.

²⁾ Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31.12.2015.

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 USD berechnet.

Wesentliche Entwicklungen H1 2016:

- Hapag-Lloyd und UASC vereinbaren Zusammenführung der Containerschiffahrtsaktivitäten
- THE Alliance ersetzt ab April 2017 die G6 Alliance
- Weitgehend stabile Transportmenge trotz zunehmender wirtschaftlicher Unsicherheiten
- Intensiver Wettbewerb und verhaltenes globales Wirtschaftswachstum belasten weiter Entwicklung der Frachtraten; Rückgang um rd. 20 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum
- Niedriger Bunkerverbrauch und Umsetzung der Effizienzprogramme sorgen für Entlastung auf der Kostenseite
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 196,7 Mio. Euro im ersten Halbjahr 2016
- EBIT für die ersten sechs Monate 2016 -39,7 Mio. Euro
- Liquiditätsreserve beträgt 774,9 Mio. Euro
- Revidierter Ergebnisausblick 2016: deutlich rückläufiges EBITDA und EBIT für das Gesamtjahr erwartet

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 Halbjahresfinanzbericht wurde am 10. August 2016 veröffentlicht.

INHALT

4 Geschäftstätigkeit

- 5 Konzern-Ziele und -Strategie
- 8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
- 8 Wichtige nicht finanzielle Grundlagen

10 Wirtschaftsbericht

- 10 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 10 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 13 Ertragslage des Konzerns
- 17 Finanzlage des Konzerns
- 19 Vermögenslage des Konzerns
- 21 Nachtragsbericht
- 21 Risiko- und Chancenbericht
- 22 Prognoseänderungsbericht

24 Konzernzwischenabschluss

- 24 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 26 Konzernbilanz
- 28 Konzernkapitalflussrechnung
- 29 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

30 Verkürzter Konzernanhang

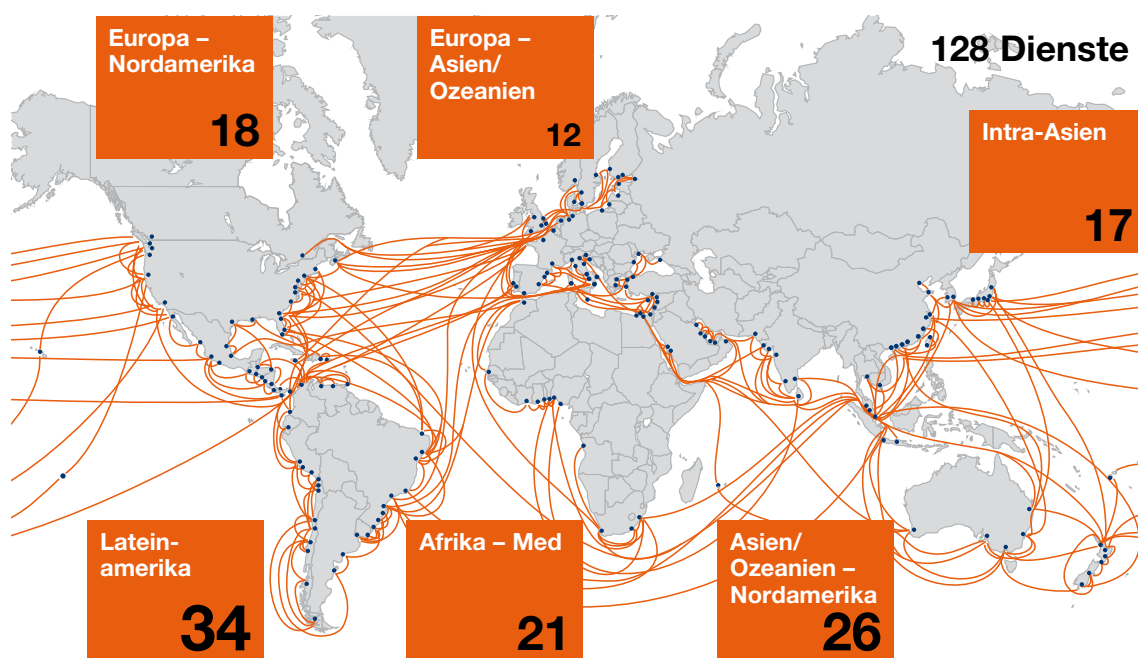
- 30 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
- 33 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 33 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 37 Sonstige Erläuterungen
- 38 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 40 Versicherung nach den §§ 297 Abs. 2, 315 Abs. 1 HGB
(Versicherung der gesetzlichen Vertreter)

41 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. Dies umfasst auch den Transport von Haus zu Haus.



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 170 Containerschiffen (30. Juni 2016). Der Konzern verfügt derzeit über 365 Vertriebsstellen in 120 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 128 Diensten weltweit. Im ersten Halbjahr 2016 betreute Hapag-Lloyd global rd. 18.400 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschiffahrt 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. 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

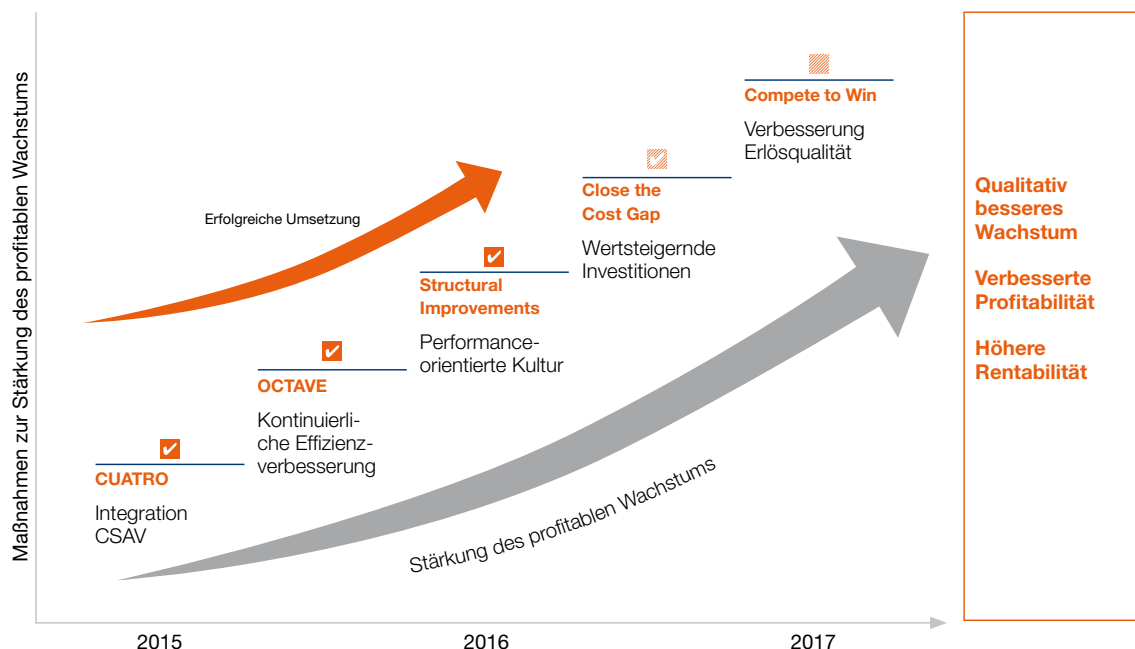
Ein langfristiges profitables Wachstum ist das vorrangige Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns. Die Erreichung des Unternehmensziels wird an der Entwicklung der Transportmengen und an den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT gemessen. Hapag-Lloyd strebt neben der Nutzung der Marktchancen für ein organisches 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 18. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company (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 2016 prognostiziert IHS Global Insight (Juli 2016) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens um 2,2 Prozent auf rd. 132 Mio. TEU, für 2017 ein weiteres Wachstum von 3,8 Prozent auf rd. 137 Mio. TEU. Hapag-Lloyd strebt 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



Aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen bis 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. Bereits im Geschäftsjahr 2015 wurden mehr als 70 Prozent der erwarteten Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen realisiert. Im ersten Quartal 2016 wurde das Effizienzprojekt OCTAVE intensiviert und um zusätzliche Maßnahmen (OCTAVE II) 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. In den ersten sechs Monaten 2016 trugen die Effizienzprojekte bereits zu der Verbesserung der Kostenstrukturen bei.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäfts 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 16 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. 56 Prozent (basierend auf den Stellplatzkapazitäten) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, 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 30. Juni 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 774,9 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 962,4 Mio. EUR; 30. Juni 2015: 830,2 Mio. EUR).

Strategische Schritte zur Stärkung der Marktposition und Erweiterung des Aktionärskreises

Am 18. Juli 2016 haben Hapag-Lloyd AG und United Arab Shipping Company (UASC) eine Vereinbarung über den Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten (Business Combination Agreement) unterzeichnet. Die beabsichtigte Fusion mit der UASC unterliegt der Freigabe der jeweiligen Kartellbehörden. Der Zusammenschluss stärkt die Marktposition von Hapag-Lloyd. Nach der Übernahme der UASC-Containeraktivitäten erwartet der Hapag-Lloyd Konzern eine Transportkapazität von rd. 1,6 Mio. TEU, eine jährliche Transportleistung von rd. 10 Mio. TEU sowie einen Umsatz von rd. 12 Mrd. USD und würde damit die aktuelle Marktposition als fünftgrößte Containerlinienreederei der Welt mit einem deutlichen Abstand zu den nachfolgenden Reedereien (Transportkapazitäten: Evergreen 0,9 Mio. TEU, Hanjin 0,6 Mio. TEU und Hamburg Süd 0,6 Mio. TEU) dauerhaft festigen. Die viertgrößte Reederei China COSCO Shipping Cooperation (China COSCO) verfügt ebenfalls über eine Transportkapazität von 1,6 Mio. TEU.

Der Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten von Hapag-Lloyd und UASC bringt die folgenden Vorteile:

- Gestärkte Marktposition als Top 5 in einer weiter konsolidierenden Containerschiffahrtsbranche
- Verbesserte Marktpräsenz im attraktiven Fahrtgebiet Mittlerer Osten und solide Position in allen Fahrtgebieten
- Effiziente und junge Flotte mit niedrigem Investitionsbedarf
- Synergien von mindestens 400 Mio. USD p. a. ab 2019
- Starker Partner in der THE Alliance

Nach einer geplanten Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen werden die derzeitigen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre mit 14,3 Prozent (QH) und 10,1 Prozent (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt sein. Die übrigen UASC-Aktionäre (Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain) werden zusammen 3,6 Prozent der Hapag-Lloyd Aktien besitzen. CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV, Stadt Hamburg) und Kühne Holding AG zusammen mit der Kühne Maritime GmbH verbleiben als Ankeraktionäre. Innerhalb von sechs Monaten nach dem erfolgten Zusammenschluss soll eine Barkapitalerhöhung von 400 Mio. USD erfolgen. Bereits in 2016 könnten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Transaktion sowie der geplanten UASC-Integration anfallen. Nach dem derzeitigen Stand könnten Aufwendungen von insgesamt rd. 150 Mio. USD entstehen.

Mittelfristige Zielsetzung

Durch die vollständige Hebung der Synergien aus der CSAV- und der UASC-Integration, 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. Hierzu sollen auch die ab dem Geschäftsjahr 2019 erwarteten Synergien aus der Fusion mit UASC mindestens 400 Mio. USD p. a. beitragen. 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 auf die mittelfristigen Ertragsziele geben.

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 sechs Monaten 2016 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

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

	Mio. EUR		Mio. USD	
	H1 2016	H1 2015	H1 2016	H1 2015
Langfristige Vermögenswerte	9.259	9.200	10.320	10.285
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	628	704	700	787
Sonstige Aktiva	314	326	350	365
Aktiva	10.201	10.230	11.370	11.437
Rückstellungen	606	692	675	774
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.282	1.293	1.429	1.445
Sonstige Verbindlichkeiten	220	204	245	228
Verbindlichkeiten	2.108	2.189	2.349	2.447
Invested Capital	8.093	8.041	9.021	8.990
EBIT	-39,7	267,7	-44,2	299,0
Steuern	12,5	11,3	13,9	12,6
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	-52,2	256,4	-58,1	286,4
ROIC (annualisiert)			-1,3 %	6,4 %

Die Berechnung des Return on Invested Capital erfolgt in USD.

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 30. Juni 2016 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 170 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 951.904 TEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. Juni 2016 rd. 56 Prozent der Flotte in Eigenbesitz (H1 2015: rd. 52 Prozent). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 7,9 Jahre. Mit 5.599 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 6,7 Prozent über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 67 Prozent über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 932.993 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 1.513.130 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 30. Juni 2016 rd. 43 Prozent (H1 2015: rd. 35 Prozent).

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.6.2016	31.12.2015	30.6.2015
Anzahl der Schiffe	170	177	188
davon			
Eigene Schiffe	70	68	66
Geleaste Schiffe	3	3	5
Gecharterte Schiffe	97	106	117
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	952	966	989
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.513	1.564	1.607
Anzahl Dienste	128	121	128

Zum 30. Juni 2016 hatte Hapag-Lloyd ein Schiff hauptsächlich für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Das Schiff hat eine Kapazität von 6.900 TEU. Das Schiff wird nicht in einem Liniendienst eingesetzt und ist deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

2015 hat Hapag-Lloyd fünf Neubauten mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU in Dienst gestellt. Dies sollte die Effizienz der Hapag-Lloyd Flotte verbessern. Im ersten Halbjahr 2016 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 1,57 Mio. Tonnen (metric tons). (H1 2015: 1,72 Mio. Tonnen). Davon entfielen rd. 9 Prozent (H1 2015: 13 Prozent) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MDO). Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im ersten Halbjahr 2016 und berechnet auf Jahresbasis) betrug 3,28 (H1 2015: 3,44) metric tons.

Zum 30. Juni 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. Hapag-Lloyd wird auch weiterhin in neue Schiffssysteme investieren, um die sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven zu nutzen und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb zu realisieren.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Ein globales Betreuungsteam pflegt die Beziehungen zu Großkunden. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2016 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 18.400 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 20.000) durch.

Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2016 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 9.305 Mitarbeiter (31. Dezember 2015: 9.417). Davon entfielen 7.708 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2015: 7.771) und 1.405 Mitarbeiter auf den Seefahrtbereich (31. Dezember 2015: 1.411). Zum 30. Juni 2016 beschäftigte Hapag-Lloyd 192 Auszubildende.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.6.2016	31.12.2015	30.6.2015
Seebereich	1.405	1.411	1.421
Landbereich	7.708	7.771	8.499
Auszubildende	192	235	204
Gesamt	9.305	9.417	10.124

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Im Juli 2016 haben die Konjunkturoperenten des Internationalen Währungs fonds (IWF) die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum in 2016 (im Vergleich zur Prognose vom April 2016) um 0,1 Prozentpunkte auf 3,1 Prozent vermindert. Die Gründe sind die Zustimmung zu einem Austritt aus der Europäischen Union in Großbritannien sowie die anhaltend schwache konjunkturelle Entwicklung in wichtigen Schwellenländern und Industrienationen. Für 2017 erwartet der IWF eine Zunahme des globalen Wachstums um 3,4 Prozent. Damit liegt die Wachstumsprognose für 2017 um 0,1 Prozentpunkte unter dem im April 2016 erwarteten Wert.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 2,7 Prozent zunehmen. Im April 2016 hatte der IWF noch einen Anstieg von 3,1 Prozent angenommen. Für 2017 wird unverändert von einem Anstieg um 3,9 Prozent ausgegangen.

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens in 2017 bis zu 3,8 Prozent erreichen. Somit dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2017 etwa gleich stark wie der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2018 bis 2021 geht der Branchendienst IHS Global Insight von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von rd. 5,0 Prozent aus.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

%	2017e	2016e	2015	2014
Wachstum Weltwirtschaft	3,4	3,1	3,1	3,4
Industrienationen	1,8	1,8	1,9	1,9
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,6	4,1	4,0	4,6
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,9	2,7	2,6	3,7
Zunahme des weltweiten Containertransportvolumens (IHS)	3,8	2,2	1,4	4,3

Quelle: IWF Juli 2016; IHS Global Insight Juli 2016

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2016 rd. 20,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, Juli 2016). Die Angebotskapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2016 um 1,2 Mio. TEU und 2017 um rd. 1,6 Mio. TEU zunehmen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe (ca. 3,7 Mio. TEU) liegt derzeit mit rd. 18 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität (20,9 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 Prozent. In den Monaten Januar bis Juni 2016 wurden Aufträge für den Bau von 36 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von 75.000 TEU (H1 2015: 75 Schiffe, 1,03 Mio. TEU Kapazität; Clarkson Shipping Intelligence Network) vergeben.

ENTWICKLUNG DER KAPAZITÄT DER GLOBALEN CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

Mio. TEU	2017e	2016e	2015	2014	2013
Gesamte Kapazität (Jahresanfang)	22,1	20,9	19,3	18,3	17,4
Geplante Auslieferungen	1,6	1,2	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 Halbjahr 2016 insgesamt 73 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 514.000 TEU und damit deutlich weniger Schiffe neu in Dienst gestellt als im Vorjahr (H1 2015: 125 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,0 Mio. 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 (Juli 2016) erreichte die Verschrottung von ineffizienten Schiffen in den ersten sechs Monaten 2016 mit 271.000 TEU bereits mehr als im Gesamtjahr 2015 (193.000 TEU). Für 2016 erwartet Drewry einen Anstieg der Verschrottungen auf rd. 450.000 TEU.

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 rd. 1,0 Mio. TEU (Alphaliner Juli 2016) Ende Juni 2016, rd. 4,8 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Damit lagen die „freien“ Kapazitäten erheblich über dem Stand Ende Juni 2015 in Höhe von rd. 297.600 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Neuordnung der Allianzen und Fusionen

Im zweiten Quartal 2016 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Im April 2016 gründeten CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive der von CMA CGM übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (Singapur) (APL), Orient Overseas Container Line (Hongkong) (OOCL), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (Taiwan) (Evergreen) und China Ocean Shipping (Group) Company (China) (COSCO) Container Lines die „Ocean Alliance“.

Hapag-Lloyd gründete im Mai 2016 gemeinsam mit Hanjin Shipping Co. Ltd. (Südkorea) (Hanjin Shipping), Kawasaki Kisen K.K. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen K.K. Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Die THE Alliance wird im April 2017 ihre Tätigkeit aufnehmen.

Bereits Anfang 2015 hatte die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) und Mediterranean Shipping Company S.A. (Schweiz) (MSC), ihren Betrieb aufgenommen. Die „2M“ Allianz ist für den Zeitraum von 10 Jahren angelegt. Die koreanische Reederei Hyundai Merchant Marine (HMM) wird im April 2017 der 2M Alliance beitreten.

GESCHÄTZTE KAPAZITÄTSVERTEILUNG IN DEN OST-WEST-VERKEHREN

	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	35 %	17 %	42 %
Ocean Alliance	35 %	39 %	17 %
THE Alliance	27 %	33 %	31 %
Sonstige	3 %	11 %	10 %

Quelle: Alphaliner Juni 2016

Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO). China COSCO verfügt über eine Flotte von 290 Containerschiffen mit einer gesamten Kapazität von rd. 1,6 Mio. TEU und ist damit die viertgrößte Containerreederei weltweit (Alphaliner Juni 2016). Nach der Freigabe durch die Kartellbehörden hat die französische Reederei CMA CGM im Mai 2016 das finale Angebot für den Kauf der restlichen Anteile an Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, vorgelegt. CMA CGM bleibt weiterhin Nummer drei unter den globalen Containerreedereien. Die fusionierte Gruppe schließt aber mit insgesamt 534 Containerschiffen und einer gemeinsamen Transportkapazität von 2,3 Mio. TEU zur Nummer zwei, MSC, auf. Marktführer bleibt Maersk Line mit einer Kapazität von 3,1 Mio. TEU (Alphaliner Juni 2016).

Eröffnung des erweiterten Panamakanals

Nach dem Suezkanal ist der Panamakanal die zweitwichtigste Wasserstraße der Welt. Am 26. Juni 2016 eröffnete der ausgebaut Panamakanal. Nunmehr können Schiffe mit einer Transportkapazität von bis zu 14.000 TEU die Kanalschleusen passieren. Dies dürfte erhebliche Auswirkungen auf die Services von Asien an die Amerikanische Ostküste, die Ostküste Lateinamerikas und auch nach Europa haben. Die bisher für die Fahrt durch den Panamakanal genutzten speziellen Panamax-Schiffe sind nicht mehr wettbewerbsfähig. Nach Schätzungen des Baltic and International Maritime Council (BIMCO) wurden im Zeitraum Januar bis Mai 2016 bereits Panamax Schiffe mit einer Transportkapazität von 150.863 TEU verschrottet.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNES

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 war 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 Halbjahr 2016 einen weiteren deutlichen Rückgang der Frachtraten. Dagegen wirkten sich Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen sowie ein im Vergleich zur Vorjahresperiode 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 1,11 USD/EUR auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1,12 USD/EUR). Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im ersten Halbjahr 2016 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von 142,1 Mio. EUR.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Umsatzerlöse	1.859,8	2.366,7	3.785,5	4.669,0
Sonstige betriebliche Erträge	36,1	4,1	58,6	103,6
Transportaufwendungen	1.608,6	1.952,4	3.200,6	3.791,9
Personalaufwendungen	112,6	134,6	254,3	253,8
Abschreibungen	117,8	116,3	236,4	225,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	107,8	79,7	204,7	243,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-50,9	87,8	-51,9	257,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,3	5,5	12,1	13,7
Übriges Finanzergebnis	0,1	0,1	0,1	-3,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-44,5	93,4	-39,7	267,7
Zinsergebnis	-46,8	-60,9	-89,9	-99,2
Ertragsteuern	8,0	3,5	12,5	11,3
Konzernergebnis	-99,3	29,0	-142,1	157,2
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-99,9	28,4	-143,9	156,3
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,6	0,6	1,8	0,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	-0,85	0,27	-1,22	1,49
EBITDA	73,3	209,7	196,7	493,3
EBITDA-Marge (%)	3,9	8,9	5,2	10,6
EBIT	-44,5	93,4	-39,7	267,7
EBIT-Marge (%)	-2,4	3,9	-1,0	5,7

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.042 USD/TEU und lag damit um 254 USD/TEU (19,6 Prozent) unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.296 USD/TEU). Ursächlich hierfür war das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten. Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbs, bedingt durch die bestehenden Überkapazitäten, auf allen Fahrtgebieten konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht durchgesetzt werden.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET				
USD/TEU	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Atlantik	1.319	1.500	1.350	1.505
Transpazifik	1.223	1.651	1.285	1.700
Fernost	723	966	752	1.027
Lateinamerika	965	1.185	963	1.220
Intra-Asien	548	678	552	709
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.064	1.219	1.071	1.244
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.019	1.264	1.042	1.296

Die Transportmenge blieb im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 mit 3.703 TTEU auf dem Niveau des Vorjahres.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET				
TTEU	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Atlantik	398	408	774	775
Transpazifik	365	365	712	680
Fernost	302	323	608	656
Lateinamerika	551	606	1.087	1.148
Intra-Asien	170	150	314	280
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	106	93	208	180
Gesamt	1.892	1.945	3.703	3.719

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 reduzierten sich die Umsatzerlöse aufgrund des starken Rückgangs der durchschnittlichen Frachtrate gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 4.669,0 Mio. EUR um 883,5 Mio. EUR auf 3.785,5 Mio. EUR.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET				
Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Atlantik	466,1	552,7	938,3	1.044,8
Transpazifik	398,2	543,6	822,6	1.035,6
Fernost	194,6	282,4	410,8	603,6
Lateinamerika	474,6	647,6	941,2	1.253,8
Intra-Asien	83,1	92,2	155,8	177,9
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	100,4	101,7	200,6	199,9
Übrige	142,8	146,5	316,2	353,4
Gesamt	1.859,8	2.366,7	3.785,5	4.669,0

Die Transportaufwendungen konnten im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 um 591,3 Mio. EUR auf 3.200,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.791,9 Mio. EUR) gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von 15,6 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere die um 300,9 Mio. EUR (–51,2 Prozent) gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Im ersten Halbjahr 2016 lag der durchschnittliche Bunkerpreis (MFO) mit 180 USD je Tonne um 166 USD unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gesunken und lagen trotz einer annähernd gleich gebliebenen Transportmenge um 290,4 Mio. Euro (–9,1 Prozent) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Ursächlich hierfür waren die Realisierung von Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie Kosteneinsparungen aus den bereits in den Vorjahren initiierten Kostensenkungsmaßnahmen.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	146,4	310,3	286,7	587,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.462,2	1.642,1	2.913,9	3.204,3
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	683,5	745,7	1.370,6	1.427,2
Charter-, Leasing- und Containermieten	258,0	290,5	504,4	551,3
Containertransportkosten	471,3	566,6	931,4	1.142,0
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	49,4	39,3	107,5	83,8
Transportaufwendungen	1.608,6	1.952,4	3.200,6	3.791,9

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) betrug für das erste Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres 15,5 Prozent (Vorjahreszeitraum: 18,8 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 im ersten Halbjahr 2016 ein Kursverlust in Höhe von 12,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursgewinn 5,7 Mio. EUR).

Der Personalaufwand in Höhe von 254,3 Mio. EUR lag im ersten Halbjahr 2016 annähernd auf dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (253,8 Mio. EUR). Der Rückgang des Personalaufwandes aufgrund der geringeren Rückstellung für Boni und Tantiemen resultierend aus dem rückläufigen Konzernergebnis wird dabei durch die Veränderung der stichtagsbedingten Kurseffekte aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 12,0 Mio. EUR kompensiert.

Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2016 betragen 236,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 225,6 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte aus planmäßigen Abschreibungen auf im Vorjahr zugegangene Schiffsneubauten und Container.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit –39,7 Mio. EUR deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (267,7 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 auf 196,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 493,3 Mio. EUR). Für das erste Halbjahr 2016 ergab sich eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von –1,3 Prozent (Vorjahreszeitraum: 6,4 Prozent). Das Ergebnis je Aktie betrug im ersten Halbjahr 2016 –1,22 EUR (Vorjahreszeitraum: 1,49 EUR).

ERTRAGSKENNZAHLEN

Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Umsatz	1.859,8	2.366,7	3.785,5	4.669,0
EBIT	–44,5	93,4	–39,7	267,7
EBITDA	73,3	209,7	196,7	493,3
EBIT-Marge (%)	–2,4	3,9	–1,0	5,7
EBITDA-Marge (%)	3,9	8,9	5,2	10,6
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–0,85	0,27	–1,22	1,49
Return on Invested Capital* (ROIC annualisiert) (%)	–2,6	4,4	–1,3	6,4

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

Für das erste Halbjahr 2016 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von –89,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –99,2 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Ertrag in Höhe von 9,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,1 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung der eingebetteten Derivate der begebenen Anleihen enthalten.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 belief sich das Konzernergebnis auf –142,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 157,2 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	61,9	128,8	203,1	324,1
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-65,5	-152,4	-173,4	-331,6
Free Cash-Flow	-3,6	-23,6	29,7	-7,5
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	12,0	-126,5	-117,6	-171,0
Veränderung des Finanzmittelbestandes	8,4	-150,1	-87,9	-178,5

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 wurde ein operativer Cash-Flow in Höhe von 203,1 Mio. EUR erwirtschaftet (Vorjahreszeitraum: 324,1 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2016 auf 173,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 331,6 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Seeschiffe und Container in Höhe von 197,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 428,8 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen Einzahlungen aus Dividenden in Höhe von 28,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,6 Mio. EUR) aus.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 117,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 171,0 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 264,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 220,9 Mio. EUR) standen im Wesentlichen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 379,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 373,9 Mio. EUR) gegenüber. Die zugeflossenen Finanzmittel betrafen die Inanspruchnahme von Kreditlinien und die Aufnahme von Darlehen.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES				
Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Bestand am Anfang der Periode	456,0	774,9	573,7	711,4
Wechselkursbedingte Veränderungen	8,6	-29,9	-12,8	62,0
Zahlungswirksame Veränderungen	8,4	-150,1	-87,9	-178,5
Bestand am Ende der Periode	473,0	594,9	473,0	594,9

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr 2016 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 87,9 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von –12,8 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes am 30. Juni 2016 ein Finanzmittelbestand von 473,0 Mio. EUR (30. Juni 2015: 594,9 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 30. Juni 2016 nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 301,9 Mio. EUR.

Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2016 gegenüber dem Jahresende 2015 von 3.333,6 Mio. EUR auf 3.353,1 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere der Rückgang der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente.

FINANZIELLE SOLIDITÄT		
Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Finanzschulden	3.826,1	3.907,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	473,0	573,7
Nettoverschuldung	3.353,1	3.333,6
EBITDA	196,7	831,0
Verschuldungsgrad (%) *	70,7	66,1
Frei verfügbare Kreditlinien	301,9	388,7
Eigenkapitalquote (%)	44,4	45,5

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	9.258,9	9.514,1
davon Anlagevermögen	9.195,3	9.457,3
Kurzfristige Vermögenswerte	1.415,2	1.565,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	473,0	573,7
Bilanzsumme	10.674,1	11.079,1
Passiva		
Eigenkapital	4.740,1	5.046,2
Fremdkapital	5.934,0	6.032,9
davon langfristige Schulden	3.512,3	3.633,8
davon kurzfristige Schulden	2.421,7	2.399,1
davon Finanzschulden	3.826,1	3.907,3
davon langfristige Finanzschulden	3.130,9	3.297,2
davon kurzfristige Finanzschulden	695,2	610,1
Bilanzsumme	10.674,1	11.079,1
Anlagendeckungsgrad I (%)	51,5	53,4
Anlagendeckungsgrad II (%)	89,7	91,8
Liquiditätsgrad I (%)	19,5	23,9
Nettoverschuldung	3.353,1	3.333,6
Eigenkapitalquote (%)	44,4	45,5

Zum 30. Juni 2016 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 10.674,1 Mio. EUR und lag um 405,0 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2015. Ursächlich für diesen Rückgang waren unter anderem stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des leicht schwächeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2016 bei 1,11 (31. Dezember 2015: 1,09).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte wirkten sich neben stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 205,5 Mio. EUR planmäßige Abschreibungen in Höhe von 236,4 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte des Anlagevermögens aus.

Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Stand zum Jahresende 2015 resultierte im Wesentlichen aus einem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 87,9 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse in Höhe von 87,9 Mio. EUR gesunken. Ebenfalls vermindern sich Wechselkurseffekte in Höhe von –12,8 Mio. EUR auf den Zahlungsmittelbestand aus. Zum 30. Juni 2016 betrug dieser 473,0 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 573,7 Mio. EUR).

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital des Konzerns um 306,1 Mio. EUR auf 4.740,1 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis in Höhe von 142,1 Mio. EUR sowie auf den Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von –107,3 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (–55,6 Mio. EUR) vermindern auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2016 44,4 Prozent (31. Dezember 2015: 45,5 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2015 um 98,9 Mio. EUR auf 5.934,0 Mio. EUR gesunken. Darin enthalten war ein Rückgang der Finanzschulden um insgesamt 81,2 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf Tilgungsleistungen in Höhe von 295,1 Mio. EUR sowie auf stichtagsbedingten Wechselkurseffekte in Höhe von –70,7 Mio. EUR beruht. Gegenläufig wirkte sich die Inanspruchnahme von Kreditlinien und die Aufnahme von Darlehen aus.

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

NACHTRAGSBERICHT

Das in 2011 eingeleitete EU-Kartellverfahren wurde mit der Entscheidung der EU-Kommission datiert vom 7. Juli 2016 abgeschlossen. Mit der Entscheidung hat die Kommission die von den Reedern vorgeschlagenen Selbstverpflichtungen akzeptiert, die eine neue Art der Ankündigung von Ratenerhöhungen vorsieht. Diese wird ab 7. Dezember 2016 verbindlich.

Am 18. Juli 2016 unterzeichnete die Hapag-Lloyd AG eine Vereinbarung über die Verlängerung der Laufzeit der Finanzierung für die Hauptverwaltung am Ballindamm um weitere zehn Jahre bis 2026 sowie die Erhöhung des Immobilienkredites von derzeit 55 Mio. EUR auf 85 Mio. EUR mit dem bisherigen Finanzierer.

Am 21. Juli 2016 veröffentlichte Moody's Investors Service einen neuen Ratingbericht über Hapag-Lloyd. Das Unternehmensrating ist unverändert B2. Der Ausblick wurde von "positive" auf "stable" gesenkt.

Am 26. Juli 2016 veröffentlichte S&P Global Ratings ein neues Ratingupdate über Hapag-Lloyd. Das Unternehmensrating ist unverändert B+. Der Ausblick wurde mit „CreditWatch negative“ beibehalten.

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.

Die zunehmenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im zweiten Halbjahr 2016 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen.

Es wurden in einzelnen Jurisdiktionen seitens der Behörden Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt, eine Quantifizierung eines hieraus resultierenden möglichen Risikos kann zum Zeitpunkt der Berichterstellung jedoch nicht vorgenommen werden.

PROGNOSEÄNDERUNGSBERICHT

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

Das globale Wirtschaftswachstum ist weiter von großen Unsicherheiten geprägt und verläuft sehr schleppend. Im Juni 2016 reduzierte der Internationale Währungsfonds (IWF) die erwartete Konjunkturprognose für die USA für 2016 um 0,2 Prozentpunkte auf 2,2 Prozent. Brasilien, die wichtigste Volkswirtschaft Lateinamerikas, befindet sich unverändert in einer Rezession. Im Juni 2016 hat sich die Konjunktur in China, gemessen am Einkaufsmanagerindex (PMI), weiter eingetrübt. Die chinesische Regierung prognostiziert für 2016 Jahr ein Wachstum von 6,5 bis 7 Prozent. Im vergangenen Jahr ist die chinesische Wirtschaft mit 6,9 Prozent so langsam wie seit 25 Jahren nicht mehr gewachsen. Die Zustimmung zum Austritt von Großbritannien aus der EU könnte nach Ansicht der Investmentbank Goldman Sachs zu einer Rezession in Großbritannien und einem abgeschwächten Wirtschaftswachstum in der EU führen.

Im Juli 2016 haben die Konjunkturoperatoren des IWF ihre Prognose für das globale Wirtschaftswachstum (im Vergleich zu der im April 2016 veröffentlichten Erwartung) in 2016 um 0,1 Prozentpunkte auf 3,1 Prozent gesenkt. Das Welthandelsvolumen wird demnach in 2016 nur um 2,7 Prozent ansteigen und damit um 0,4 Prozentpunkte geringer als noch im April 2016 erwartet wachsen. Der Branchendienst IHS Global Insight (Juli 2016) hat die erwartete Zunahme der Nachfrage nach globalen Containertransportdienstleistungen in 2016 auf 2,2 Prozent reduziert. Im April 2016 wurde noch ein Anstieg von 3,0 Prozent angenommen.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte (Jahresbeginn 2016 rd. 20,9 Mio. TEU) dürfte nach Schätzungen von MDS Transmodal (Juli 2016) in 2016 um weitere rd. 1,2 Mio. TEU und damit um bis zu 5,7 Prozent zunehmen. Das bestehende Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage belastet die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten und erschwert auch zu Beginn der wichtigen „Peak Season“ die Erhöhung der Frachtraten. Diese wäre für eine nachhaltige Ergebnisverbesserung der Containerreedereien notwendig. Im dritten Quartal des Kalenderjahres erzielen die Containerreedereien in der Regel das höchste Transportvolumen und die höchsten Frachtraten. Im Juli 2016 haben sich die Spot-Market-Frachtraten in wichtigen Fahrtgebieten zwar verbessert, der Anstieg blieb aber hinter den Erwartungen zurück. Ob die in einigen Teilfahrtgebieten verbesserten „Spot Market Rates“ zu einer deutlichen Verbesserung des Rateniveaus im zweiten Halbjahr 2016 führen, ist derzeit weiter sehr unsicher. So lag der Shanghai Containerized Freight Index mit 753 Punkten am 4. Juli 2016 nur leicht über dem Niveau des Vorjahres (745 Punkte), aber weiterhin deutlich unter dem Niveau zum Jahresauftakt 2016 (837 Punkte).

Aufgrund der großen Bedeutung des dritten Quartals, der „Peak Season“, für die Ergebnissituation plant Hapag-Lloyd weiter für 2016 eine Ergebnisentwicklung mit einem Schwerpunkt der Ergebnisrealisierung im zweiten Halbjahr 2016. Vor allem angesichts der bisher nur unzureichenden generellen Ratenverbesserung ändert Hapag-Lloyd die Prognose für 2016 in folgenden Punkten:

	Bisherige Prognose (Stand Mai 2016)	Geänderte Prognose
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Moderat steigend	Deutlich rückläufig
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	Deutlich steigend	Deutlich rückläufig

Die wichtigen Eckwerte für die Prognose 2016 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2016

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	+3,1 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	+2,7 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+2,2 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Geringfügig steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis, Hapag-Lloyd	Deutlich rückläufig
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Deutlich rückläufig
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen)	Deutlich rückläufig
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern)	Deutlich rückläufig

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

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt weitreichenden Risiken. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichtes im Geschäftsbericht 2015 (Seite 120 ff.) dargestellt. Die maßgeblichen Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der angepassten Prognose bewirken können, sind hauptsächlich ein weiterer deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise (MFO) sowie eine ausbleibende Erholung bzw. ein weiterer deutlicher Rückgang der Frachtraten in der zweiten Jahreshälfte 2016.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2016

Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Umsatzerlöse	1.859,8	2.366,7	3.785,5	4.669,0
Sonstige betriebliche Erträge	36,1	4,1	58,6	103,6
Transportaufwendungen	1.608,6	1.952,4	3.200,6	3.791,9
Personalaufwendungen	112,6	134,6	254,3	253,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	117,8	116,3	236,4	225,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	107,8	79,7	204,7	243,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-50,9	87,8	-51,9	257,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,3	5,5	12,1	13,7
Übriges Finanzergebnis	0,1	0,1	0,1	-3,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-44,5	93,4	-39,7	267,7
Zinserträge	1,5	1,5	2,7	2,9
Zinsaufwendungen	48,3	62,4	92,6	102,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	-91,3	32,5	-129,6	168,5
Ertragsteuern	8,0	3,5	12,5	11,3
Konzernergebnis	-99,3	29,0	-142,1	157,2
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-99,9	28,4	-143,9	156,3
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,6	0,6	1,8	0,9
Unverwässertes/Verwässerte Ergebnis je Aktie (in EUR)	-0,85	0,27	-1,22	1,49

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2016**

Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Konzernergebnis	-99,3	29,0	-142,1	157,2
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	-23,2	54,8	-55,6	20,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-23,2	54,8	-55,6	20,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-23,2	55,1	-55,5	20,4
Steuereffekt	-0,0	-0,3	-0,1	0,3
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	95,8	-181,0	-105,7	336,8
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	2,1	0,0	1,8	0,0
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	39,5	-1,2	13,2	-1,2
Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-37,4	1,2	-11,4	1,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	93,7	-181,0	-107,5	336,8
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	72,6	-126,2	-161,3	357,5
Gesamtergebnis	-26,7	-97,2	-303,4	514,7
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-27,3	-97,7	-305,0	513,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,6	0,5	1,6	1,3

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. JUNI 2016		
Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.574,2	1.610,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.307,4	1.376,3
Sachanlagen	6.003,1	6.143,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	310,6	326,6
Sonstige Forderungen	19,8	22,5
Derivative Finanzinstrumente	19,6	10,7
Ertragsteuerforderungen	2,3	-
Aktive latente Ertragsteuern	21,9	23,6
Langfristige Vermögenswerte	9.258,9	9.514,1
Vorräte	101,8	94,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	628,2	716,1
Sonstige Forderungen	164,7	148,5
Derivative Finanzinstrumente	14,6	0,7
Ertragsteuerforderungen	32,9	31,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	473,0	573,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.415,2	1.565,0
Summe Aktiva	10.674,1	11.079,1

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. JUNI 2016		
Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	118,1	118,1
Kapitalrücklagen	1.263,2	1.263,2
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	2.908,3	3.052,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	443,7	604,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.733,3	5.038,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	6,8	7,8
Eigenkapital	4.740,1	5.046,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	245,1	186,2
Sonstige Rückstellungen	121,7	144,2
Finanzschulden	3.130,9	3.297,2
Sonstige Verbindlichkeiten	12,9	4,7
Passive latente Ertragsteuern	1,7	1,5
Langfristige Schulden	3.512,3	3.633,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,9	5,6
Sonstige Rückstellungen	233,2	285,9
Ertragsteuerschuld	26,3	22,9
Finanzschulden	695,2	610,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.282,1	1.293,8
Sonstige Verbindlichkeiten	168,2	158,5
Derivative Finanzinstrumente	10,8	22,3
Kurzfristige Schulden	2.421,7	2.399,1
Summe Passiva	10.674,1	11.079,1

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
 FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2016**

Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Konzernergebnis	-99,3	29,0	-142,1	157,2
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	8,0	3,5	12,5	11,3
Zinsergebnis	46,8	60,9	89,9	99,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	117,8	116,3	236,4	225,6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-) und Umgliederungen	-8,3	4,6	-0,4	-54,1
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	0,3	15,9	0,3	15,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-0,8	-8,2	-1,2	-9,4
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezo- gen Unternehmen und aus Dividenden von Teiligungsunternehmen	-6,4	-5,4	-12,2	-13,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-16,7	-9,9	-9,9	9,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	49,6	18,3	44,5	81,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-59,6	-104,5	-62,3	-152,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	33,9	7,3	55,8	-46,9
Ertragsteuerzahlungen	-3,7	-0,2	-8,7	-0,4
Zinseinzahlungen	0,3	1,2	0,5	1,6
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	61,9	128,8	203,1	324,1
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1,7	1,0	4,3	1,3
Einzahlungen aus Dividenden	28,3	33,5	28,4	33,6
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	30,9	0,0	71,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-95,5	-217,5	-206,1	-437,2
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-0,3	0,0	-0,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-65,5	-152,4	-173,4	-331,6
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-0,3	0,0	-0,3	0,0
Auszahlungen für Dividenden	-0,2	-1,8	-2,3	-2,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	141,4	66,9	264,4	220,9
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-87,2	-129,0	-295,1	-274,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-41,4	-46,7	-84,0	-99,4
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-0,3	-15,9	-0,3	-15,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	12,0	-126,5	-117,6	-171,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8,4	-150,1	-87,9	-178,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	456,0	774,9	573,7	711,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8,6	-29,9	-12,8	62,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8,4	-150,1	-87,9	-178,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	473,0	594,9	473,0	594,9

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

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2016

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG							Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungs-rücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
Stand 1.1.2015	104,9	1.651,9	2.286,1	-104,8	0,0	226,2	121,4	4.164,3	5,3	4.169,6
Gesamtergebnis	-	-	156,3	20,7	0,0	336,4	357,1	513,4	1,3	514,7
davon										
Konzernergebnis	-	-	156,3	-	-	-	-	156,3	0,9	157,2
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	20,7	0,0	336,4	357,1	357,1	0,4	357,5
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
Entkonsolidierung	-	-	-0,3	-	-	-	-	-0,3	-	-0,3
Stand 30.6.2015	104,9	1.651,9	2.442,1	-84,1	0,0	562,6	478,5	4.677,4	4,5	4.681,9
Stand 1.1.2016	118,1	1.263,2	3.052,3	-75,2	1,2	678,8	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2
Gesamtergebnis	-	-	-143,9	-55,6	1,8	-107,3	-161,1	-305,0	1,6	-303,4
davon										
Konzernergebnis	-	-	-143,9	-	-	-	-	-143,9	1,8	-142,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-55,6	1,8	-107,3	-161,1	-161,1	-0,2	-161,3
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,6	-2,6
davon										
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,3	-2,3
Entkonsolidierung	-	-	-0,1	-	-	-	-	-0,1	-	-0,1
Stand 30.6.2016	118,1	1.263,2	2.908,3	-130,8	3,0	571,5	443,7	4.733,3	6,8	4.740,1

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 2016 bis 30. Juni 2016 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2016 umfasst nach den Vorschriften des § 37 w Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) einen verkürzten Konzernzwischenabschluss sowie einen verkürzten Konzernzwischenlagebericht.

Der Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. Juni 2016 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2016 in der EU maßgebenden Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2016 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 zugrunde lagen. Die erstmals ab 1. Januar 2016 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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 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 30. Juni 2016 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1146 USD/EUR (31. Dezember 2015 1,0893 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2016 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1127 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,1166 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Neben der Hapag-Lloyd AG umfasste der Konsolidierungskreis zum 30. Juni 2016 99 vollkonsolidierte sowie vier nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Seit dem 1. Januar 2016 sind vier Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Von diesen wurde eine Gesellschaft liquidiert und drei Gesellschaften verschmolzen.

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 erfolgt 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 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	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Atlantik	398	408	774	775
Transpazifik	365	365	712	680
Fernost	302	323	608	656
Lateinamerika	551	606	1.087	1.148
Intra-Asien	170	150	314	280
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	106	93	208	180
Gesamt	1.892	1.945	3.703	3.719

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIE				
USD/TEU	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Atlantik	1.319	1.500	1.350	1.505
Transpazifik	1.223	1.651	1.285	1.700
Fernost	723	966	752	1.027
Lateinamerika	965	1.185	963	1.220
Intra-Asien	548	678	552	709
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.064	1.219	1.071	1.244
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.019	1.264	1.042	1.296

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET				
Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Atlantik	466,1	552,7	938,3	1.044,8
Transpazifik	398,2	543,6	822,6	1.035,6
Fernost	194,6	282,4	410,8	603,6
Lateinamerika	474,6	647,6	941,2	1.253,8
Intra-Asien	83,1	92,2	155,8	177,9
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	100,4	101,7	200,6	199,9
Übrige	142,8	146,5	316,2	353,4
Gesamt	1.859,8	2.366,7	3.785,5	4.669,0

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 entspricht dem des Konzerns.

Mio. EUR	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
EBIT	-44,5	93,4	-39,7	267,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	117,8	116,3	236,4	225,6
EBITDA	73,3	209,7	196,7	493,3
EBT	-91,3	32,5	-129,6	168,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,3	5,5	12,1	13,7

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sind im Zwischenlagebericht dargestellt.

Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE				
	Q2 2016	Q2 2015	H1 2016	H1 2015
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	-0,85	0,27	-1,22	1,49
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	-99,9	28,4	-143,9	156,3
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	118.110.917	104.882.240	118.110.917	104.882.240

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2016 sowie in den entsprechenden Vorjahreszeiträumen ergaben sich keine Verwässerungseffekte, sodass das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie entsprach.

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	30.6.2016	31.12.2015
Schiffe	4.675,8	4.832,5
Container	954,2	1.023,2
Übrige Anlagen	133,7	134,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	239,4	153,7
Gesamt	6.003,1	6.143,6

Die Veränderung des Sachanlagevermögens ergab sich vor allem aus planmäßigen Abschreibungen mit einem Betrag von 197,5 Mio. EUR und Währungseffekten in Höhe von 137,4 Mio. EUR. Investitionen und die geleisteten Anzahlungen für Seeschiffe mit einem Betrag von 178,8 Mio. EUR erhöhten dagegen das Anlagevermögen.

Im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen wurde ein Anlagevermögen von 182,9 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 188,4 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfielen 99,6 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 106,4 Mio. EUR) auf Schiffe und 83,3 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 82,0 Mio. EUR) auf Container.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. Juni 2016: –130,8 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 Planvermögen. Der Zinssatz für die in Deutschland bestehenden Pensionspläne war aufgrund der herrschenden Zinssituation von 2,6 Prozent auf 1,4 Prozent zu reduzieren und führte im Wesentlichen zu der Veränderung von –55,6 Mio. EUR.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 30. Juni 2016 3,0 Mio. EUR (31. Dezember 2015 1,2 Mio. EUR).

Die zum 30. Juni 2016 erfassten Währungseffekte in Höhe von –107,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 336,4 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungsrücklage betrug zum Ende des ersten Halbjahres 2016 571,5 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 678,8 Mio. EUR).

FINANZINSTRUMENTE UND FINANZSCHULDEN

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
Aktiva			
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
Passiva			
Finanzschulden	3.757,8	3.757,8	3.820,5
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹⁾	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

¹⁾ Teil der Finanzschulden lt. Bilanz

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2016 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	628,2	628,2	628,2
Sonstige Forderungen	184,5	85,3	85,3
Derivative Finanzinstrumente	34,2	34,2	34,2
Finanzmittel	473,0	473,0	473,0
Passiva			
Finanzschulden	3.682,9	3.682,9	3.744,5
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹⁾	143,2	143,2	159,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.282,1	1.282,1	1.282,1
Derivative Finanzinstrumente	10,8	10,8	10,8
Sonstige Verbindlichkeiten	181,1	61,5	61,5

¹⁾ Teil der Finanzschulden lt. Bilanz

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive und negative Marktwerte aus Devisen- und 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 angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die derivativen Finanzinstrumente, die Finanzschulden und die Verbindlichkeiten aus Finance Lease sind der Stufe zwei 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.

Finanzschulden

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

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.729,5	2.786,2
Anleihen	778,1	779,9
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	143,2	149,5
Sonstige Finanzschulden	175,3	191,7
Gesamt	3.826,1	3.907,3

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGEN		
Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.074,2	3.167,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	789,2	789,9
Zinsverbindlichkeiten	35,6	33,1
Transaktionskosten	-72,9	-82,7
Gesamt	3.826,1	3.907,3

Zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der beiden im ersten Halbjahr 2016 von der niederländischen Reederei NileDutch übernommenen 3.500-TEU-Schiffe hat Hapag-Lloyd einen Kreditvertrag über 57,4 Mio. USD (51,5 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von sieben Jahren unterzeichnet.

Hapag-Lloyd hat im ersten Halbjahr 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 mit der Option zurückgemietet, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aus dieser Transaktion betragen zum Bilanzstichtag 49,7 Mio. USD (44,6 Mio. EUR).

Im April 2016 wurde eine unbesicherte Kreditlinie, die Hapag-Lloyd im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs in 2015 seitens der „Joint Global Coordinators“ zugesagt wurde, in Höhe von 50,0 Mio. USD (44,9 Mio. EUR) beansprucht, somit verbleibt zum 30. Juni 2016 eine freie Kreditlinie von 75,0 Mio. USD (67,3 Mio. EUR).

Eine weitere Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (121,1 Mio. EUR) wurde im ersten Halbjahr 2016 vollständig in Anspruch genommen. Zum 30. Juni 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 301,9 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 388,7 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Neben den im Konzernabschluss 2015 aufgeführten Rechtsstreitigkeiten haben sich im ersten Halbjahr 2016 folgende Sachverhalte ergeben.

Es wurden in einzelnen Jurisdiktionen seitens der Behörden Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt, eine Quantifizierung eines hieraus resultierenden möglichen Risikos kann zum Zeitpunkt der Berichterstellung jedoch nicht vorgenommen werden.

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 132,8 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 124,0 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 Chatteraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im ersten Halbjahr 2016 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 535,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 581,8 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 229,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 342,3 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	30.6.2016	31.12.2015
Schiffe und Container	805,6	1.035,7
Verwaltungsgebäude	101,5	110,1
Sonstiges	130,5	155,0
Gesamt	1.037,6	1.300,8

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. Juni 2016 betrafen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 263,6 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 350,1 Mio. EUR), das vollständig einer Laufzeit von bis zu einem Jahr unterlag (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 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 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das in 2011 eingeleitete EU-Kartellverfahren wurde mit der Entscheidung der EU-Kommission datiert vom 7. Juli 2016 abgeschlossen. Mit der Entscheidung hat die Kommission die von den Reedern vorgeschlagenen Selbstverpflichtungen akzeptiert, die eine neue Art der Ankündigung von Ratenerhöhungen vorsehen. Diese wird ab 7. Dezember 2016 verbindlich.

Am 18. Juli 2016 unterzeichnete die Hapag-Lloyd AG eine Vereinbarung über die Verlängerung der Laufzeit der Finanzierung für die Hauptverwaltung am Ballindamm um weitere zehn Jahre bis 2026 sowie die Erhöhung des Immobilienkredites von derzeit 55 Mio. EUR auf 85 Mio. EUR mit dem bisherigen Finanzierer.

Am 21. Juli 2016 veröffentlichte Moody's Investors Service einen neuen Ratingbericht über Hapag-Lloyd. Das Unternehmensrating ist unverändert B2. Der Ausblick wurde von "positive" auf "stable" gesenkt.

Am 26. Juli 2016 veröffentlichte S&P Global Ratings ein neues Ratingupdate über Hapag-Lloyd. Das Unternehmensrating ist unverändert B+. Der Ausblick wurde mit „CreditWatch negative“ beibehalten.

Hamburg, 10. August 2016

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

Thorsten Haeser

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB

(Versicherung der gesetzlichen Vertreter)

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

Hamburg, 10. August 2016

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

Thorsten Haeser

FINANZKALENDER 2016

- 26. August 2016** Hauptversammlung der Hapag-Lloyd AG
- 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

