



H1 | 2015

KONZERNZWISCHENBERICHT

HAPAG-LLOYD AG
1. JANUAR BIS 30. JUNI 2015



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT H1 2015

		1.4. – 30.6. 2015	1.4. – 30.6. 2014	1.1. – 30.6. 2015	1.1. – 30.6. 2014	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN¹⁾						
Schiffe insgesamt (Stand: 30. Juni)		188	154	188	154	+34
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	989	777	989	777	+212
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.607	1.140	1.607	1.140	+467
Bunkerpreis (MFO, Durchschnittswerte)	USD/t	317	592	346	592	-246,0
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.264	1.426	1.296	1.424	-128,0
Transportmenge	TTEU	1.945	1.474	3.719	2.873	+846,0
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.367	1.660	4.669	3.214	+1.455,0
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.952	1.471	3.792	2.875	+917,0
EBITDA	Mio. EUR	209,7	64,3	493,3	67,2	+426,1
EBIT	Mio. EUR	93,4	-20,9	267,7	-101,5	+369,2
EBIT bereinigt	Mio. EUR	80,1	-10,5	240,6	-73,7	+314,3
Konzernergebnis	Mio. EUR	29,0	-54,2	157,2	-173,3	+330,5
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	128,8	8,9	324,1	73,3	+250,8
RENDITEKENNZAHLEN¹⁾						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	8,9	3,9	10,6	2,1	+8,5 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	3,9	-1,3	5,7	-3,2	+8,9 ppt
EBIT-Marge bereinigt (EBIT bereinigt/Umsatzerlöse)	%	3,4	-0,6	5,2	-2,3	+7,5 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI²⁾						
Bilanzsumme	Mio. EUR	10.824	10.108	10.824	10.108	+716
Eigenkapital	Mio. EUR	4.682	4.170	4.682	4.170	+512
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	43,3	41,2	43,3	41,2	+2,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	6.143	5.939	6.143	5.939	+204
FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI²⁾						
Finanzschulden	Mio. EUR	3.954	3.717	3.954	3.717	+237
Liquide Mittel	Mio. EUR	595	711	595	711	-116
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	3.359	3.006	3.359	3.006	+353
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	71,7	72,1	71,7	72,1	+(0,4) ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 30. JUNI¹⁾						
Mitarbeiter auf See		1.516	1.328	1.516	1.328	+188
Mitarbeiter an Land		8.608	5.643	8.608	5.643	+2.965
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		10.124	6.971	10.124	6.971	+3.153

¹⁾ Operative Kennzahlen beziehen sich auf den Vorjahreszeitraum 1.1.–30.6.2014.

²⁾ Der Vergleich der Bilanz- und Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2014.

Disclaimer: Die Angaben für das zweite Quartal 2015 und das erste Halbjahr 2015 beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben für das zweite Quartal 2014 und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd. Die Angaben sind daher nur eingeschränkt vergleichbar.

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

Der vorliegende Bericht wurde am 26. August 2015 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
7	Konzernzwischenlagebericht
7	Grundlagen des Konzerns
7	Konzernstruktur und Aktionärskreis
9	Geschäftstätigkeit
10	Konzern-Ziele und -Strategie
11	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
11	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
13	Wirtschaftsbericht
13	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
14	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
15	Ertragslage des Konzerns
20	Finanzlage des Konzerns
22	Vermögenslage des Konzerns
23	Nachtragsbericht
23	Risiko- und Chancenbericht
24	Prognosebericht
26	Konzernzwischenabschluss
26	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
27	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
28	Konzernbilanz
30	Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung
31	Konzernkapitalflussrechnung
32	Verkürzter Konzernanhang
32	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
36	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
37	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
41	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung
42	Sonstige Erläuterungen
44	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
46	Finanzkalender, Impressum

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Zinsunsicherheiten und Zahlungsverzug Griechenlands belasten Börsen zum Quartalsende

Im ersten Halbjahr 2015 hielt die freundliche Stimmung an den internationalen Aktienmärkten weiter an. Vor allem der deutsche Leitindex DAX und der japanische Aktienmarkt verzeichneten im Vorjahresvergleich deutliche Kursgewinne. Die Erwartung, dass die amerikanische Notenbank die Leitzinsen im zweiten Halbjahr 2015 erhöht, und die mögliche Staatspleite Griechenlands belasteten die Börsen jedoch zum Ende des zweiten Quartals 2015 deutlich. Weiterhin verunsicherten die anhaltend schleppende konjunkturelle Entwicklung in China und die starken Kursverluste an der Börse Shanghai die Kursentwicklung an den internationalen Börsenplätzen zum Ende des Berichtszeitraumes. Trotz der Einigung der Staaten der Euro-Zone auf ein weiteres Rettungspaket für Griechenland und der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen für die chinesischen Börsen bestimmen weiterhin starke Kursschwankungen und deutliche Verluste insbesondere an der chinesischen Börse das Geschehen an den internationalen Aktienmärkten im Juli.

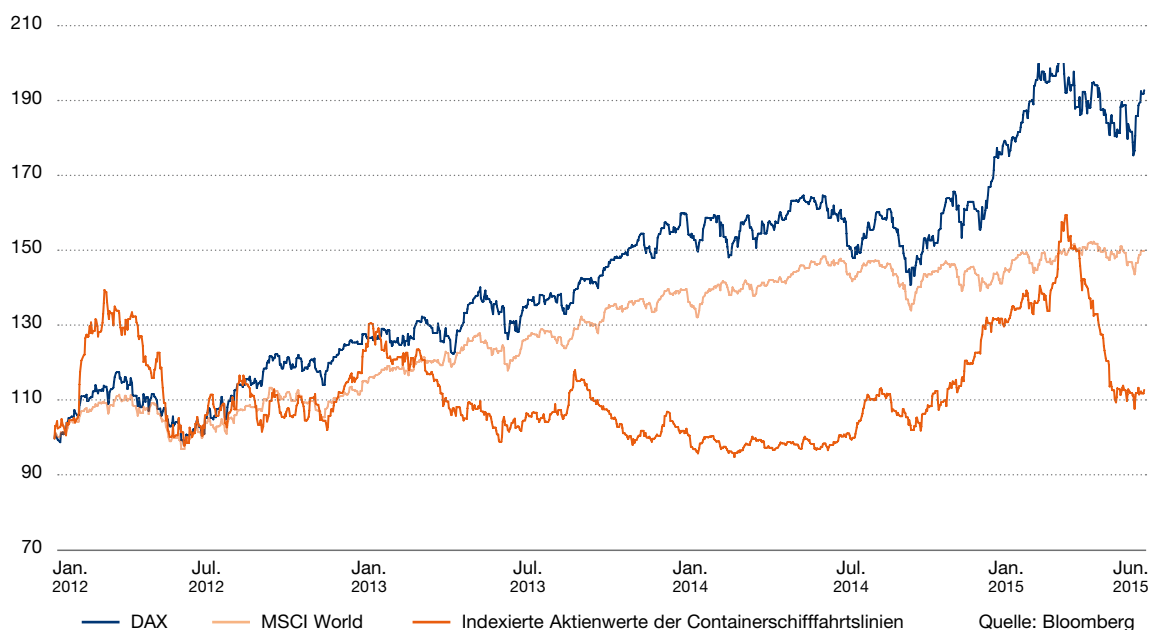
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes*	30.6.2015	31.12.2014	30.6.2014	Veränderung (30.6.) 2015 vs. 2014
Dow Jones Industrial	17.620	17.823	16.827	+4,7 %
MSCI World	1.736	1.710	1.743	-0,4 %
EuroStoxx 50	3.424	3.146	3.228	+6,1 %
DAX Index	10.945	9.806	9.833	+11,3 %
Nikkei 225	20.236	17.451	15.162	+33,5 %

Quelle: Bloomberg; *jeweils letzter Handelstag.

Aufgrund des weiterhin niedrigen Ölpreises sowie einer erheblich verbesserten Ertragslage im ersten Quartal 2015 konnten die Aktien der börsennotierten Containerreedereien im ersten Halbjahr 2015 ebenfalls Kursgewinne erzielen. Allerdings sorgten der anhaltende Druck auf die Frachtraten insbesondere im Fahrtgebiet Fernost – Europa sowie der heftige Kursrückgang der chinesischen Containerlinienunternehmen für deutlich niedrigere Kurse zum Ende des ersten Halbjahres.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2012 – Juni 2015)



Weiterhin hohes Emissionsvolumen

Für hochverzinsliche Unternehmensanleihen bestand bei institutionellen und privaten Anlegern weiterhin ein reges Interesse. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen im ersten Halbjahr 2015 auf 62,7 Mrd. EUR, nachdem Unternehmen im ersten Halbjahr 2014 Anleihen in einem Volumen von 74,9 Mrd. EUR emittierten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. Juni 2015 mit 104,60 Prozent (EUR-Anleihe 2018) und 105,57 Prozent (EUR-Anleihe 2019) bzw. 104,25 Prozent (USD-Anleihe 2017).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. Juni 2015 43,3 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit 71,7 Prozent vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. Juni 2015 auf 5,5 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 30. Juni 2015 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Moody's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 17. Juni 2015 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B2 und stufte den Ausblick von „Negativ“ auf „Stabil“ herauf.

STAMMDATEN ANLEIHEN					
	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs (Erstmission)	Kurs am 30.6.2015
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.**	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	104,60 %
EUR-Anleihe 2019	EUR 250 Mio.	15.10.2019	7,50 %	100,00 %	105,57 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	104,25 %

Kursdaten: Bloomberg, Citigroup; *vorzeitig kündbar; **Aufstockung in Höhe von 150 Mio. EUR zu 101,75 %.

Offene und transparente Kommunikation

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. In den ersten sechs Monaten 2015 wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Einzelgespräche geführt.

Die veröffentlichten Unternehmensberichte befinden sich auf der Investor-Relations-Webseite von Hapag-Lloyd – www.hapag-lloyd.de/de/investor_relations/reports.html

Eine detaillierte Darstellung der Anleihedaten befindet sich auf www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/bonds.html

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

Nach Zustimmung aller relevanten Wettbewerbsbehörden wurde der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der Containeraktivitäten der CSAV mit Hapag-Lloyd am 2. Dezember 2014 durch eine Sacheinlage im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung vollzogen.

Die Containerschifffahrtsaktivitäten des Konzerns umfassen nun die Aktivitäten von Hapag-Lloyd sowie die von der CSAV übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten. Die von der CSAV übernommenen Containergeschäftsaktivitäten (nachfolgend auch als „CCS“, „CSAV-Geschäftsaktivitäten“ oder „CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten“ bezeichnet) wurden bis zur Verschmelzung auf die Hapag-Lloyd AG von der CSAV Germany Container GmbH (CC Co) gehalten. Die CSAV Germany Container GmbH wurde im zweiten Quartal 2015 rückwirkend zum 1. Januar 2015 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Damit werden jetzt alle Containerschifffahrtsaktivitäten direkt von der Hapag-Lloyd AG gehalten. Durch den Zusammenschluss der Containerschifffahrtsaktivitäten hat sich die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd als eine der führenden Containerlinienreedereien deutlich verbessert. Hapag-Lloyd verfügt über eine deutlich verbesserte Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen.

Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (30. Juni 2015) 117 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie vier at-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG. Zu den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehört eine Beteiligung an einem Containerterminal in Hamburg.

Mit CSAV konnte ein weiterer wichtiger Ankeraktionär für Hapag-Lloyd gewonnen werden. Mit der Einbringung ihrer Containeraktivitäten gegen Aktien sowie der Beteiligung an einer nachfolgenden Kapitalerhöhung im Dezember 2014 in Höhe von 370 Mio. EUR wurde die CSAV der größte Einzelaktionär und somit zusammen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH und der Kühne Maritime GmbH zu einem wichtigen Ankeraktionär der Hapag-Lloyd AG. CSAV, HGV und Kühne Maritime haben 51 Prozent der Stimmrechte an Hapag-Lloyd zusammengeführt und treffen wichtige Entscheidungen gemeinsam. Die Vereinbarung wurde für einen Zeitraum von 10 Jahren getroffen.

An dem Grundkapital der Hapag-Lloyd AG halten die drei Ankeraktionäre zusammen einen Anteil von 78 Prozent. Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren zum 30. Juni 2015:

Anteile in %	
CSAV Germany Container Holding GmbH	34,0 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	23,2 %
Kühne Maritime GmbH	20,8 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	13,9 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	3,3 %
M.M.Warburg & CO KGaA und weitere Investoren	1,9 %
HSH Nordbank AG	1,8 %
HanseMercur Versicherungsgruppe	1,1 %
Gesamt	100,0 %

Prozentangaben gerundet

Veränderung im Hapag-Lloyd-Vorstand

In seiner Sitzung am 26. März 2015 hat der Aufsichtsrat zwei neue Vorstandsmitglieder bestellt.

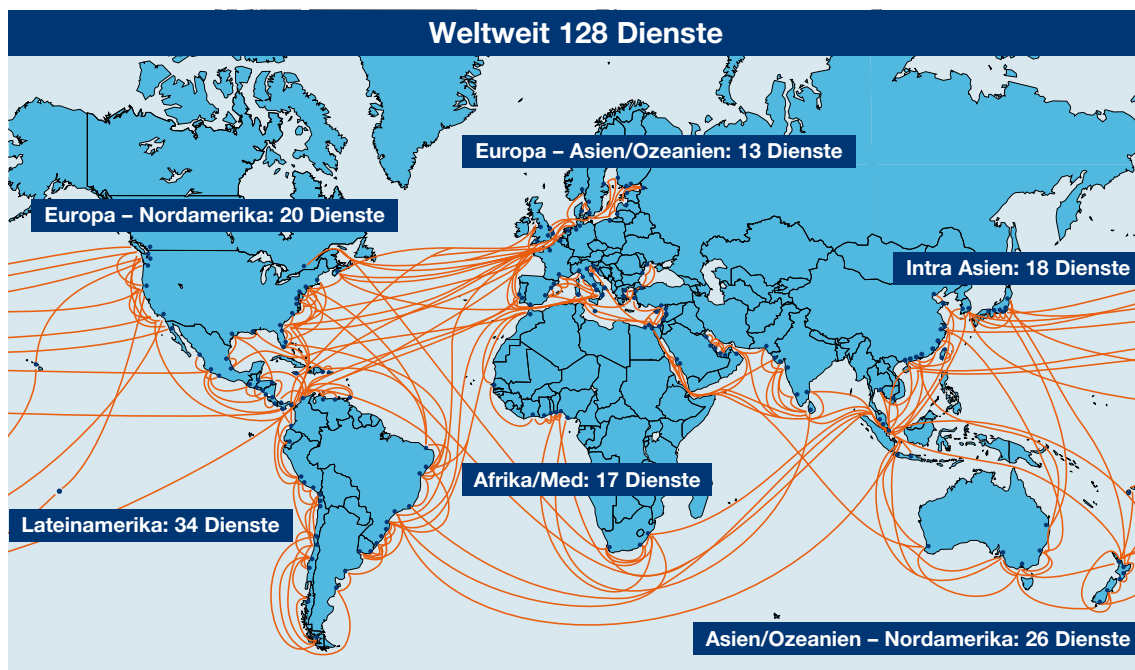
Herr Nicolás Burr tritt als Finanzvorstand die Nachfolge von Herrn Peter Ganz an. Herr Peter Ganz ist mit dem 31. März 2015 aus dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG ausgeschieden.

Herr Thorsten Haeser wird zum 1. Oktober 2015 seine Tätigkeit als Chief Commercial Officer (CCO) aufnehmen. Der Vorstand von Hapag-Lloyd besteht somit künftig aus vier Personen: Rolf Habben Jansen (Chief Executive Officer), Anthony J. Firmin (Chief Operating Officer), Nicolás Burr (Chief Financial Officer) und Thorsten Haeser (Chief Commercial Officer).

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 188 Containerschiffen (30. Juni 2015). Der Konzern verfügt derzeit über 349 Vertriebsstellen in 116 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 128 Diensten weltweit. Im ersten Halbjahr 2015 betreute Hapag-Lloyd global rd. 20.000 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie zum Beispiel den Erwerb sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Damit ist die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraumes. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst.

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT bereinigt. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight Juli 2015) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2015 um 3,5 Prozent auf rd. 132 Mio. TEU ansteigen und in 2016 um weitere 5,4 Prozent auf 139 Mio. TEU zunehmen.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäftes sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sowie das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist auf der 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. 52 Prozent (basierend auf den Stellplatzkapazitäten) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2015 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. Juni 2015 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 830,2 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 921,9 Mio. EUR; 30. Juni 2014: 497,2 Mio. EUR).

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

Die Integration der CSAV Containerschiffsaktivitäten (Projekt Cuatro) in den Hapag-Lloyd Konzern ist mit dem im zweiten Quartal 2015 erfolgten „Voyage Cut-Over“, dem Zusammenführen der Dienste und Schiffssysteme auf den verschiedenen Fahrtgebieten, bereits zum 30. Juni weitgehend abgeschlossen. Damit erfolgte die Integration schneller als ursprünglich erwartet. Im Rahmen der Zusammenführung der Containerschiffsaktivitäten wurden zusätzliche Synergiepotentiale ermittelt und die notwendigen Prozesse zur Realisierung dieser bereits weitgehend implementiert. Damit haben sich die aus der Integration anvisierten jährlichen Synergien auf ca. USD 400 Mio. erhöht und liegen damit deutlich über der ursprünglichen Planannahme von USD 300 Mio. Die vollständige Realisierung dieser Synergien ist bis 2017 vorgesehen.

Im Rahmen des Projektes Octave werden bis 2016 zusätzliche jährliche Kosteneinsparungen von ca. USD 200 Mio. erwartet. Ein Großteil der Synergien und Kosteneinsparungen aus beiden Projekten dürfte bereits 2015 ergebniswirksam (Basis: operatives Ergebnis) werden.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT (bereinigt), EBITDA, das Transportvolumen und die Frachtrate. Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren im ersten Halbjahr 2015 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Effiziente Flotte

Zum 30. Juni 2015 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 188 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert sind und ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis besitzen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug 989.177 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 1.000.415 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.607.197 TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.6.2015*	31.12.2014*	30.6.2014
Anzahl der Schiffe	188	191	154
davon			
Eigene Schiffe	66	77	61
Geleaste Schiffe	5	5	6
Gecharterte Schiffe	117	109	87
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	989	1.009	777
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.607	1.619	1.140
Anzahl Dienste	128	119	101

*Die Angaben zum 30. Juni 2015 sowie zum 31. Dezember 2014 beziehen sich auf die Hapag-Lloyd inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben zum 30. Juni 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

Zum 30. Juni 2015 umfasste das Orderbuch von Hapag-Lloyd fünf Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 10.500 TEU sowie ein Schiff mit einer Kapazität von 9.300 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. Für die langfristige Finanzierung der Schiffsneubauten haben die finanzierenden Banken erste Zusagen erteilt. Bis zum Ende des zweiten Quartals 2015 wurden bis auf ein verbleibendes Schiff zudem die letzten außer Dienst zu stellenden Schiffe („Old Ladies“) veräußert bzw. an eine zertifizierte Entsorgungswerft abgegeben.

Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement

Die Emissionsvorschriften der International Maritime Organization (IMO), des US-Bundesstaates Kalifornien sowie der EU sehen eine deutliche weitere Reduzierung der Emissionswerte vor. Der gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von besonders schwefelarmen Treibstoffen gilt ab Januar 2014 für die Küstengebiete von Kalifornien und ab Januar 2015 für küstennahe Fahrtgebiete in Europa.

Im ersten Halbjahr 2015 betrug der Verbrauch an schwefelarmem Marine Diesel Oil (MDO) rd. 222.000 Tonnen (H1 2014, nur Hapag-Lloyd: rd. 48.000 Tonnen). Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für MDO betrug 573 USD/t (Vorjahr: 936 USD/t).

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte wird sich durch die Erneuerung der Flotte weiter verbessern. In den ersten sechs Monaten 2015 betrug der Bunkerverbrauch pro Slot, d.h. Containerstellplatz, berechnet auf Jahresbasis, 3,44 t/slot (H1 2014: 3,89 t/slot; nur Hapag-Lloyd).

Im Juli 2015 wurden die Qualitäts- und Umweltmanagementzertifikate ISO 9001 und ISO 14001 durch die Zertifizierungsgesellschaft DNV GL (Det Norske Veritas) erneuert und sind weitere drei Jahre bis Juni 2018 gültig.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein globales Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2015 hat Hapag-Lloyd (inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten) Transportaufträge für rd. 20.000 Kunden (Vorjahreszeitraum nur Hapag-Lloyd: rd. 15.600) durchgeführt.

Mitarbeiter

Zusammen mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern zum 30. Juni 2015 10.124 Mitarbeiter (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 6.971). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich betrug zum 30. Juni 2015 8.499 Personen (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 5.561 Personen). Im Seefahrtbereich waren zum 30. Juni 2015 1.421 Personen beschäftigt (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 1.256). Zum 30. Juni 2015 beschäftigte Hapag-Lloyd 204 Auszubildende.

ANZAHL MITARBEITER*			
	30.6.2015	31.12.2014	30.6.2014
Seebereich	1.421	1.408	1.256
Landbereich	8.499	8.901	5.561
Auszubildende	204	214	154
Gesamt	10.124	10.523	6.971

*Die Angaben zum 30. Juni 2015 sowie zum 31. Dezember 2014 beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern inkl. der übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben zum 30. Juni 2014 beziehen sich nur auf den Hapag-Lloyd Konzern.

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mehr als 90 Prozent der weltweit transportierten Güter werden mit Schiffen befördert. Dabei haben Containerschiffe einen erheblichen Anteil an der Bewältigung des globalen Transportaufkommens. Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung.

Aufgrund der wetterbedingten Wachstumsschwäche der amerikanischen Wirtschaft im ersten Quartal 2015 haben die Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum in 2015 leicht um 0,2 Prozentpunkte auf 3,3 Prozent angepasst. Insgesamt haben sich die globalen Wachstumsperspektiven weiter verfestigt. Daher erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Juli 2015) für 2016 unverändert die Zunahme des globalen Wachstums um 3,8 Prozent.

Trotz der abgeschwächten Wachstumsdynamik insbesondere in China übertrifft das Wirtschaftswachstum in den aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas in 2015 und 2016 weiterhin die Zuwachsraten in den etablierten Industrienationen deutlich. Die weitere Wachstumsabschwächung in China (die zweitgrößte globale Volkswirtschaft dürfte in 2015 nur um 6,8 Prozent und in 2016 um 6,3 Prozent wachsen), das unverändert sehr verhaltene Wachstum in Lateinamerika sowie die mögliche Zahlungsunfähigkeit Griechenlands sind derzeit die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2015.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,1 Prozent, und damit etwas stärker als noch in der letzten IWF-Prognose (3,7 Prozent; April 2015) angenommen, zunehmen. Für 2016 wird von einem Anstieg um 4,4 Prozent ausgegangen. Damit übertrifft der angenommene Zuwachs im Welthandel in beiden Jahren das prognostizierte Weltwirtschaftswachstum.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

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

Quelle: IWF Juli 2015

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der mittelfristig zu erwartenden kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen.

Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet in seiner aktuellen Prognose (Juli 2015) für 2015 einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 3,5 Prozent auf rd. 132 Mio. TEU. Aufgrund des etwas niedriger als erwarteten globalen Wirtschaftswachstum hat IHS Global Insight damit die Prognosen für 2015 (gegenüber dem im April 2015 prognostizierten Niveau) um rd. 1,0 Mio. TEU gesenkt. Der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens könnte im kommenden Jahr 5,4 Prozent erreichen. Somit dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2016 wieder stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2015 bis 2020 wird mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von 5,2 Prozent gerechnet.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal Juli 2015) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 19,4 Mio. TEU (Jahresbeginn 2015) dürfte die Angebotskapazität in 2015 auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen um rd. 1,9 Mio. TEU und in 2016 um 1,0 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit rd. 17 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität auf dem niedrigsten Stand seit dem vierten Quartal 2002 und weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 Prozent.

ENTWICKLUNG DER KAPAZITÄT DER GLOBALEN CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

Mio. TEU	2016e	2015e	2014	2013	2012
Gesamte Kapazität (Jahresanfang)	21,3	19,4	18,4	17,6	16,8
Geplante bzw. getätigte Auslieferungen*	1,0	1,9	1,0	0,8	0,8

Quelle: MDS Transmodal, Drewry Maritime Research. Nur Schiffe > 399 TEU. Angaben gerundet. * 2016: erwartete nominale Kapazität auf Basis der bestehenden Bestellungen. Angaben gerundet. * Für 2015 und 2016 ohne Verschrottung und verschobene Auslieferungen.

Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund von Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und dem „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Clarkson's Shipping Intelligence Network (April 2015) erreichte die Verschrottung von Containerschiffen in 2014 rd. 0,4 Mio. TEU.

Für 2015 und 2016 liegen die aktuellen Erwartungen für Verschrottung ineffizienter Containerschiffe bei rd. 220.000 TEU (Clarkson Research July 2015). Auf Basis der bestehenden Bestellungen und der Erwartungen für Verschrottungen würde der Kapazitätszuwachs der globalen Containerschiffsflotte in 2016 rd. 0,8 Mio. TEU erreichen.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. Angesichts des bestehenden Wettbewerbsdrucks sowie des gesunkenen Bunkerpreises konnten notwendige Erhöhungen der Frachtraten nur in sehr begrenztem Umfang vorgenommen werden. Auch in 2015 dürften die Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten weiter zum Teil starke Schwankungen verzeichnen.

Angesichts des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten hat sich das weiter vergleichsweise niedrige Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe zum Ende des ersten Halbjahres leicht erhöht. Mit rd. 297.600 TEU (Alphaliner Juli 2015) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende Juni 2015 allerdings lediglich rd. 1,6 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Damit lagen die „freien“ Kapazitäten aber über dem Stand des ersten Halbjahres 2014 in Höhe von rd. 255.000 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Eine Vergleichbarkeit der Ertragslage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten erstmalig ab dem 2. Dezember 2014 in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd einbezogen wurden. Die Angaben für das erste Halbjahr 2014 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2015 war für den Hapag-Lloyd Konzern maßgeblich geprägt durch eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums in China sowie ein weiterhin stagnierendes Wirtschaftswachstum in Lateinamerika. Darüber hinaus wirkte sich die mögliche Zahlungsunfähigkeit Griechenlands auf die konjunkturelle Entwicklung aus. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschiffahrt sowie der gesunkene Bunkerpreis beeinflussten weiterhin massiv die Frachtratenentwicklung. Demgegenüber wirkten sich neben der Erzielung erster Synergieeffekte und realisierter Kosteneinsparungen auch ein im Vergleich zum Euro starker US-Dollar sowie ein im Vergleich zum Vorjahr gesunkener Bunkerpreis positiv auf die Ertragslage des Konzerns aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,12 USD/EUR deutlich stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,37 USD/EUR).

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Umsatzerlöse	2.366,7	1.659,7	4.669,0	3.213,7
Sonstige betriebliche Erträge	4,1	13,8	103,6	26,3
Transportaufwendungen	1.952,4	1.471,4	3.791,9	2.874,9
Personalaufwendungen	134,6	87,8	253,8	184,5
Abschreibungen	116,3	85,2	225,6	168,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	79,7	59,7	243,5	128,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	87,8	-30,6	257,8	-116,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,5	9,7	13,7	17,4
Übriges Finanzergebnis	0,1	0,0	-3,8	-2,3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	93,4	-20,9	267,7	-101,5
Zinsergebnis	-60,9	-31,2	-99,2	-68,8
Ertragsteuern	3,5	2,1	11,3	3,0
Konzernergebnis	29,0	-54,2	157,2	-173,3
EBITDA	209,7	64,3	493,3	67,2
EBITDA-Marge (%)	8,9	3,9	10,6	2,1
EBIT bereinigt	80,1	-10,5	240,6	-73,7
EBIT-Marge bereinigt (%)	3,4	-0,6	5,2	-2,3
EBIT	93,4	-20,9	267,7	-101,5
EBIT-Marge (%)	3,9	-1,3	5,7	-3,2

Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Im ersten Halbjahr 2015 betrug die durchschnittliche Frachtrate unter Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten 1.296 USD/TEU und lag damit um 128 USD/TEU unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.424 USD/TEU). Ursächlich hierfür war neben der erstmaligen Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, die insgesamt ein niedrigeres Frachtratenniveau haben, das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem zunehmenden Druck auf die Frachtraten im zweiten Quartal 2015. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für das erste Halbjahr 2014) hätte die durchschnittliche Frachtrate 1.366 USD/TEU betragen. Hieraus hätte sich ein Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 5 Prozent bzw. 70 USD/TEU ergeben.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET*				
USD/TEU	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Atlantik	1.500	1.569	1.505	1.572
Transpazifik	1.651	1.770	1.700	1.745
Fernost	966	1.176	1.027	1.188
Lateinamerika	1.185	1.354	1.220	1.356
Intra Asien	678	802	709	781
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.219	1.425	1.244	1.413
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.264	1.426	1.296	1.424

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge stieg im Vergleich zur Vorjahresperiode in den ersten sechs Monaten des Jahres von 2.873 TTEU auf 3.719 TTEU. Der Anstieg resultierte aus der Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Insgesamt blieb die Entwicklung der Transportmengen insbesondere aufgrund der konjunkturellen Entwicklung in Lateinamerika und China damit aber unter den Erwartungen. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für das erste Halbjahr 2014) hätte sich für das erste Halbjahr 2015 ein Transportvolumen von insgesamt 3.822 TTEU ergeben, so dass sich ein leichter Rückgang im Transportvolumen um 3 Prozent ergeben hätte.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET*				
TTEU	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Atlantik	408	375	775	722
Transpazifik	365	334	680	662
Fernost	323	288	656	566
Lateinamerika	606	259	1.148	508
Intra Asien	150	125	280	231
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	93	93	180	184
Gesamt	1.945	1.474	3.719	2.873

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2015 stiegen die Umsatzerlöse gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 3.213,7 Mio. EUR um 1.455,3 Mio. EUR auf 4.669,0 Mio. EUR an. Ursächlich hierfür waren die durch die Einbringung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestiegenen Transportmengen sowie die deutliche Stärkung des US-Dollars.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET*				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Atlantik	552,7	428,8	1.044,8	827,4
Transpazifik	543,6	432,3	1.035,6	843,3
Fernost	282,4	247,8	603,6	490,9
Lateinamerika	647,6	256,0	1.253,8	502,4
Intra Asien	92,2	72,8	177,9	131,5
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	101,7	95,9	199,9	189,6
Übrige	146,5	126,1	353,4	228,6
Gesamt	2.366,7	1.659,7	4.669,0	3.213,7

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Transportaufwendungen erhöhten sich im ersten Halbjahr 2015 um 917,0 Mio. EUR auf 3.791,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.874,9 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren vor allem die infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestiegenen Transportvolumina, die vor allem zu einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen führten. Insgesamt erhöhten sich die Transportaufwendungen (+31,9 Prozent) in den ersten sechs Monaten 2015 jedoch unterproportional zum Umsatzanstieg (+45,3 Prozent). Ausschlaggebend hierfür war neben den gesunkenen Bunkerpreisen die Realisierung von ersten Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Weiterhin trugen die im Vorjahr initiierten Kostensenkungsmaßnahmen bereits in den ersten sechs Monaten zur Senkung der Kosten bei. Gegenläufig wirkten sich die unverändert hohen Verladungskosten durch zeitliche Verzögerungen in den einzelnen Terminals an der amerikanischen Westküste infolge von lang andauernden Arbeitskämpfen aus. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode trotz des Einbezugs der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten um 88,3 Mio. EUR gesunken. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um rd. 42 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen sowie der Erzielung von Kosteneinsparungen aufgrund erhöhter Bunkereffizienz. In den ersten sechs Monaten des aktuellen Geschäftsjahres lag der durchschnittliche Bunkerpreis (MFO) mit 346 USD je Tonne um 248 USD je Tonne unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (592 USD je Tonne).

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	310,3	342,7	587,6	675,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.642,1	1.128,7	3.204,3	2.199,0
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	745,7	490,2	1.427,2	963,2
Charter-, Leasing- und Containermieten	290,5	154,0	551,3	301,5
Containertransportkosten	566,6	447,9	1.142,0	863,8
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	39,3	36,6	83,8	70,5
Transportaufwendungen	1.952,4	1.471,4	3.791,9	2.874,9

Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Der Aufriß der Aufwendungen für bezogene Leistungen innerhalb der Transportaufwendungen ist für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2015 aufgrund einer korrigierten Aufteilung angepasst worden.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) konnte durch verbesserte Kostenstrukturen und Einsparungen im Vergleich zur entsprechenden Vorjahrsperiode um 8,3 Prozentpunkte gesteigert werden und betrug im ersten Halbjahr 2015 18,8 Prozent (Vorjahreszeitraum: 10,5 Prozent).

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Anstieg der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus im ersten Halbjahr 2015 ein Kursgewinn in Höhe von 5,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust 2,3 Mio. EUR).

Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2015 betrugen 225,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 168,7 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte insbesondere aus der erstmaligen Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie den planmäßigen Abschreibungen auf zugegangene Schiffsneubauten und Container.

Im Zuge der Integration der CCS-Aktivitäten fielen im ersten Halbjahr Aufwendungen für Training, Reisen und Umzüge an. Gleichzeitig waren im ersten Halbjahr 2015 20,4 Mio. EUR der Restrukturierungsrückstellung aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnten.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 267,7 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (-101,5 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 493,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 67,2 Mio. EUR).

Das für die interne Steuerung maßgebende, um Sondereffekte (im ersten Halbjahr 2015 nur Kaufpreisallokation) in Höhe von insgesamt -27,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,8 Mio. EUR) bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) betrug in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2015 240,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -73,7 Mio. EUR).

ERTRAGSKENNZAHLEN				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Umsatz	2.366,7	1.659,7	4.669,0	3.213,7
EBIT	93,4	-20,9	267,7	-101,5
Kaufpreisallokation	-13,3	5,5	-27,1	12,7
Transaktions- und Restrukturierungskosten	0,0	4,9	0,0	15,1
EBIT bereinigt	80,1	-10,5	240,6	-73,7
EBITDA	209,7	64,3	493,3	67,2
EBIT-Marge (%)	3,9	-1,3	5,7	-3,2
EBIT-Marge bereinigt (%)	3,4	-0,6	5,2	-2,3
EBITDA-Marge (%)	8,9	3,9	10,6	2,1

* Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Das Zinsergebnis für das erste Halbjahr 2015 betrug –99,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –68,8 Mio. EUR).

In den ersten sechs Monaten 2015 belief sich das Konzernergebnis auf 157,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –173,3 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

Eine Vergleichbarkeit der Finanzlage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten erstmalig ab dem 2. Dezember 2014 in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd einbezogen wurden. Die Angaben für das erste Halbjahr 2014 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	128,8	8,9	324,1	73,3
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	–152,4	–30,8	–331,6	–104,6
Free Cash-Flow	–23,6	–21,9	–7,5	–31,3
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	–126,5	–15,6	–171,0	–3,7
Veränderung des Finanzmittelbestandes	–150,1	–37,5	–178,5	–35,0

* Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2015 konnte ein positiver operativer Cash-Flow in Höhe von 324,1 Mio. EUR erwirtschaftet werden (Vorjahreszeitraum: 73,3 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2015 auf 331,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,6 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffsneubauten und Container in Höhe von 345,2 Mio. EUR. Darüber hinaus wurden Anzahlungen für weitere Schiffsneubauten in Höhe von 83,6 Mio. EUR getätigt. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen Einzahlungen aus den Abgängen der außer Dienst zu stellenden Schiffe („Old Ladies“) in Höhe von 71,0 Mio. EUR aus. Für bestehende Operating-Lease-Verträge für Container in Höhe von 29,0 Mio. EUR (32,4 Mio. USD) wurde – ohne Auswirkungen auf den Cash-Flow aus Investitionstätigkeit – die Verpflichtung eingegangen, die darin enthaltene Kaufoption zum Ende des Geschäftsjahres bzw. bis März respektive Juni 2017 auszuüben. Die entsprechenden Containermietverträge wurden somit zum 30. Juni 2015 als Finance-Lease-Verträge bilanziert.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 171,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,7 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 220,9 Mio. EUR standen im Wesentlichen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 373,9 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Auszahlungen von Finanzierungen für in Dienst gestellte Schiffsneubauten und von Containerfinanzierungen.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014	H1 2015	H1 2014
Bestand am Anfang der Periode	774,9	466,2	711,4	464,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	-29,9	-1,1	62,0	-2,2
Zahlungswirksame Veränderungen	-150,1	-37,5	-178,5	-35,0
Bestand am Ende der Periode	594,9	427,6	594,9	427,6

* Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr 2015 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 178,5 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von 62,0 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes (30. Juni 2015) ein Finanzmittelbestand von 594,9 Mio. EUR (Vorjahr: 427,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 30. Juni 2015 nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 235,3 Mio. EUR.

Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2015 gegenüber dem Jahresende 2014 von 3.005,7 Mio. EUR auf 3.358,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere Stichtagskurseffekte in Höhe von 193,6 Mio. EUR aufgrund der Veränderung des USD/EUR-Kurses von 1,22 USD auf 1,12 USD.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	594,9	711,4
Finanzschulden	3.953,7	3.717,1
Nettoverschuldung	3.358,8	3.005,7
EBITDA	493,3	98,9
Verschuldungsgrad (%) *	71,7	72,1
Frei verfügbare Kreditlinien	235,3	210,5
Eigenkapitalquote (%)	43,3	41,2

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	9.199,8	8.303,0
davon Anlagevermögen	9.133,6	8.246,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.624,6	1.805,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	594,9	711,4
Bilanzsumme	10.824,4	10.108,4
Passiva		
Eigenkapital	4.681,9	4.169,6
Fremdkapital	6.142,5	5.938,8
davon langfristige Schulden	3.874,0	3.733,2
davon kurzfristige Schulden	2.268,5	2.205,6
davon Finanzschulden	3.953,7	3.717,1
davon langfristige Finanzschulden	3.478,4	3.309,1
davon kurzfristige Finanzschulden	475,3	408,0
Bilanzsumme	10.824,4	10.108,4
Anlagendeckungsgrad I (%)	51,3	50,6
Anlagendeckungsgrad II (%)	93,7	95,8
Liquiditätsgrad I (%)	26,2	32,3
Nettoverschuldung	3.358,8	3.005,7
Eigenkapitalquote (%)	43,3	41,2

Zum 30. Juni 2015 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 10.824,4 Mio. EUR und lag um 716,0 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2014. Wesentlich hierfür waren insbesondere Wechselkurseffekte. Während sich die langfristigen Vermögenswerte um 896,8 Mio. EUR erhöhten, verminderten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 180,8 Mio. EUR.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Buchwerte des Sachanlagevermögens aufgrund von getätigten Investitionen in Seeschiffe in Höhe von 251,3 Mio. EUR, geleisteten Anzahlungen für im Bau befindliche Schiffe in Höhe von 83,6 Mio. EUR sowie Investitionen in Container in Höhe von 108,1 Mio. EUR, die im Rahmen der planmäßigen Erneuerung der Containerbestände getätigt wurden. Deutlich erhöhend auf das Sachanlagevermögen wirkten sich stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 443,0 Mio. EUR aus. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2015 bei 1,12 (Vorjahresstichtagskurs: 1,22). Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 185,7 Mio. EUR minderten hingegen den Buchwert des Sachanlagevermögens.

Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte resultierte im Wesentlichen aus dem im ersten Halbjahr 2015 erfolgten Verkauf eines Portfolio von Seeschiffen, die zum 31.12.2014 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen waren.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse in Höhe von 178,5 Mio. EUR insbesondere für getätigte Investitionen sowie Zins- und Tilgungsleistungen gesunken. Gegenläufig wirkten sich Wechselkurseffekte in Höhe von 62,0 Mio. EUR erhöhend auf den Zahlungsmittelbestand aus. Er betrug zum 30. Juni 2015 594,9 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 711,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital des Konzerns um 512,3 Mio. EUR auf 4.681,9 Mio. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 336,4 Mio. EUR sowie auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 157,2 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (20,7 Mio. EUR) erhöhend auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2015 rd. 43 Prozent (31. Dezember 2014: rd. 41 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Jahresabschluss 2014 um 203,7 Mio. EUR auf 6.142,5 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten war ein Anstieg der Finanzschulden um insgesamt 236,6 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf stichtagsbedingten Währungskurseffekten in Höhe von 255,6 Mio. EUR beruht. Des Weiteren wirkten sich im ersten Halbjahr 2015 Tilgungsleistungen in Höhe von 274,5 Mio. EUR sowie Darlehensaufnahmen für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 220,9 Mio. EUR auf die Höhe der Finanzschulden aus. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang der langfristigen Verbindlichkeiten, insbesondere für Pensionen aus.

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten und zum Umfang der Investitionsverpflichtungen finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im verkürzten Konzernanhang.

NACHTRAGSBERICHT

Im Juli 2015 wurde das letzte von insgesamt sieben neuen Schiffen mit einer Kapazität von jeweils 9.300 TEU in die Flotte übernommen. Zudem wurde das letzte der 16 zur Ausmusterung aus der Flotte der vorgesehenen Schiffe außer Dienst („Old Ladies“) gestellt.

Derzeit werden Vereinbarungen bezüglich der langfristigen Finanzierung der getätigten Investitionen in fünf Schiffsneubauten mit einer Kapazität von jeweils 10.500 TEU sowie bezüglich der Erhöhung der bestehenden Revolving Credit Facility (RCF) von derzeit 95,0 Mio. USD auf 200,0 Mio. USD zur Stärkung der Liquiditätsreserve mit internationalen Bankenkonsortien getroffen. Die Unterzeichnung der betreffenden Kreditverträge ist für September 2015 geplant, Kreditzusagen seitens der Banken in Form von sogenannten Commitment Letters liegen jeweils bereits vor. Darüber hinaus wurde Anfang August ein Kreditvertrag in Form einer Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD abgeschlossen. Diese Kreditlinie wurde bislang nicht in Anspruch genommen.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2014. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

Das derzeitige schwache Wirtschaftswachstum in Lateinamerika und die deutliche Wachstumsabschwächung in China beeinträchtigen gegenwärtig die Entwicklung der Transportmenge in wichtigen Teilfahrtgebieten. Auch die Zusammenführung der Dienste von Hapag-Lloyd und den von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten haben in den ersten sechs Monaten 2015 zu einer unter den Erwartungen liegenden Transportmenge geführt. Derzeit ist angesichts der bestehenden Wachstumsunsicherheiten in China ungewiss, ob dieser Mengenrückgang im Jahresverlauf vollständig ausgeglichen werden kann.

Weitere Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

Die internationale Ratingagentur Moody's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 17. Juni 2015 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B2 und stufte den Ausblick von „Negativ“ auf „Stabil“ herauf. Wie bereits im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2014 beschrieben, könnte eine Herabstufung des Ratings der Hapag-Lloyd AG und der begebenen Anleihen möglicherweise zu ungünstigeren Bedingungen bei der Aufnahme neuer Finanzmittel führen und den Kurs sowie die Handelbarkeit der Titel beeinträchtigen.

PROGNOSEBERICHT

Die nachfolgende Prognose für die erwartete Unternehmensentwicklung schließt die von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten mit ein. Die angegebene Prognose bezieht sich somit auf den – um die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten – erweiterten Konzern und ist damit hinsichtlich der Systematik der in den Konzernzwischenberichten des Jahres 2014 enthaltenen Prognose nicht vergleichbar. Einmalige Transportmengen- und Frachtrateneffekte dieser Einbeziehung werden daher bei der Prognose nicht berücksichtigt. In 2014 beförderten die CSAV-Containerschiffe eine Transportmenge von 1.924 TTEU. Im Jahresdurchschnitt 2014 betrug die durchschnittliche Frachtrate der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten 1.174 USD/TEU. Im Konzernabschluss 2014 sind die CSAV-Schiffahrtsaktivitäten nur ab dem Konsolidierungszeitpunkt (2. Dezember 2014) und damit zeitanteilig für den Monat Dezember 2014 einbezogen.

Grundsätzlich haben die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2014 hinsichtlich der mittelfristigen Wachstumsperspektiven in der Containerschiffahrt weiterhin Gültigkeit. Mit der erwarteten mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen.

Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Juli 2015) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,3 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2015 geringfügig schwächer als im Vorjahr (+3,4 Prozent) wachsen.

Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschiffahrt wichtige Welthandelsvolumen soll nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,1 Prozent (2014: +3,2 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight (Juli 2015) erwartet für 2015 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,5 Prozent (2014: +4,6 Prozent) auf rd. 132 Mio. TEU.

Auch in 2015 dürfte das Kapazitätswachstum der Weltcontainerschiffsflotte insbesondere durch die Indienststellung sehr großer Containerschiffe in den asienbezogenen Verkehren stärker als die Nachfrage nach Containertransportleistungen ausfallen. So rechnen die Branchenexperten von MDS Transmodal auf Basis der bestehenden Aufträge für Containerschiffe und der geplanten Auslieferungen für das laufende Jahr mit einer Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu 10 Prozent auf rd. 21,3 Mio. TEU. Das weitere Kapazitätswachstum sowie der derzeit relativ niedrige Stand der „beschäftigungslosen Flotte“ könnten auch in 2015 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren.

Für das Gesamtjahr 2015 plant Hapag-Lloyd unter Berücksichtigung eines auch weiterhin schwierigen Branchenumfeldes eine deutliche Verbesserung des operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt). Hierzu sollten neben vorteilhaften exogenen Faktoren (insbesondere Bunkerpreis, Währungskurse) vor allem die in 2015 realisierbaren Synergieeffekte (Projekt Cuatro) und weitere Kosteneinsparungen (Projekt Octave) beitragen. Aufgrund der angestrebten umfassenden Kostenoptimierung sollte in 2015 wieder ein deutlich positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) erreichbar sein. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sollte sich ebenfalls deutlich erhöhen.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2015

Wachstum Weltwirtschaft	+3,3 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+4,1 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+3,5 %
Transportvolumen Hapag-Lloyd Konzern	weitgehend unverändert
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd Konzern	moderat rückläufig
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	deutlich steigend
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt)	deutlich positiv

Aufgrund des derzeit unverändert schwierigen Marktumfeldes, insbesondere hinsichtlich des Verlaufs der wichtigen „Peak Season“ 2015, ist die Prognose hinsichtlich der Entwicklung der Transportmenge und der durchschnittlichen Frachtrate mit Unsicherheiten behaftet. Aufgrund eines unter den Erwartungen liegenden Mengenwachstums in den ersten sechs Monaten 2015 und der derzeitigen unsicheren Wachstumsaussichten vor allem in Asien plant Hapag-Lloyd mit einer weitgehend unveränderten Transportmenge für das Gesamtjahr 2015.

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichtes im Geschäftsbericht 2014 (Seite 82 ff.) dargestellt. Die maßgeblichen Risiken sind insbesondere eine erneute mögliche Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise (MFO) über das Durchschnittsniveau 2014 sowie ein weiterer deutlicher Rückgang der Frachtraten. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2015 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2015				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014*	H1 2015	H1 2014*
Umsatzerlöse	2.366,7	1.659,7	4.669,0	3.213,7
Sonstige betriebliche Erträge	4,1	13,8	103,6	26,3
Transportaufwendungen	1.952,4	1.471,4	3.791,9	2.874,9
Personalaufwendungen	134,6	87,8	253,8	184,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	116,3	85,2	225,6	168,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	79,7	59,7	243,5	128,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	87,8	-30,6	257,8	-116,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,5	9,7	13,7	17,4
Übriges Finanzergebnis	0,1	0,0	-3,8	-2,3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	93,4	-20,9	267,7	-101,5
Zinserträge	1,5	1,5	2,9	3,0
Zinsaufwendungen	62,4	32,7	102,1	71,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	32,5	-52,1	168,5	-170,3
Ertragsteuern	3,5	2,1	11,3	3,0
Konzernergebnis	29,0	-54,2	157,2	-173,3
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	28,4	-54,6	156,3	-173,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,6	0,4	0,9	0,6

*Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2015**

Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014*	H1 2015	H1 2014*
Konzernergebnis	29,0	-54,2	157,2	-173,3
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	54,8	-13,1	20,7	-22,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	54,8	-13,1	20,7	-22,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	55,1	-13,2	20,4	-22,8
Steuereffekt	-0,3	0,1	0,3	0,1
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	-181,0	25,9	336,8	16,4
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	0,0	-0,6	0,0	-5,1
Im übrigen Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1,2	-1,1	1,2	17,9
Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-1,2	0,5	-1,2	-23,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-181,0	26,5	336,8	21,5
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-126,2	12,8	357,5	-6,3
Gesamtergebnis	-97,2	-41,4	514,7	-179,6
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-97,7	-41,8	513,4	-180,2
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,5	0,4	1,3	0,6

*Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten.

KONZERNBILANZ

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. JUNI 2015		
Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.495,6	1.375,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.385,9	1.309,7
Sachanlagen	5.882,0	5.176,0
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	370,1	384,9
Sonstige Forderungen	12,2	13,1
Derivative Finanzinstrumente	27,2	15,8
Aktive latente Ertragsteuern	26,8	27,9
Langfristige Vermögenswerte	9.199,8	8.303,0
Vorräte	156,3	152,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	704,3	716,0
Sonstige Forderungen	129,4	134,3
Derivative Finanzinstrumente	0,4	3,8
Ertragsteuerforderungen	36,9	28,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	594,9	711,4
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	2,4	59,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.624,6	1.805,4
Summe Aktiva	10.824,4	10.108,4

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. JUNI 2015

Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	104,9	104,9
Kapitalrücklagen	1.651,9	1.651,9
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	2.442,1	2.286,1
Kumuliertes übriges Eigenkapital	478,5	121,4
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.677,4	4.164,3
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	4,5	5,3
Eigenkapital	4.681,9	4.169,6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	192,7	208,4
Sonstige Rückstellungen	193,2	207,0
Ertragsteuerschulden	0,2	0,0
Finanzschulden	3.478,4	3.309,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,3	0,5
Sonstige Verbindlichkeiten	5,6	6,7
Passive latente Ertragsteuern	3,6	1,5
Langfristige Schulden	3.874,0	3.733,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,2	6,5
Sonstige Rückstellungen	301,3	385,4
Ertragsteuerschuld	12,9	18,3
Finanzschulden	475,3	408,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.292,5	1.232,3
Sonstige Verbindlichkeiten	143,9	131,3
Derivative Finanzinstrumente	37,4	23,8
Kurzfristige Schulden	2.268,5	2.205,6
Summe Passiva	10.824,4	10.108,4

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2015									
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG					Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesell- schafter	Summe Eigen- kapital
	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schafftes Konzern- eigenkapital	Neubewer- tungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges				
Stand 1.1.2014	66,1	935,3	2.045,8	-46,6	6,4	-94,6	2.912,4	2,7	2.915,1
Gesamtergebnis	-	-	-173,9	-22,7	-5,1	21,5	-180,2	0,6	-179,6
davon									
Konzernergebnis	-	-	-173,9	-	-	-	-173,9	0,6	-173,3
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-22,7	-5,1	21,5	-6,3	-	-6,3
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-0,9	-0,9
davon									
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-0,9	-0,9
Stand 30.6.2014*	66,1	935,3	1.871,9	-69,3	1,3	-73,1	2.732,2	2,4	2.734,6
Stand 1.1.2015	104,9	1.651,9	2.286,1	-104,8	-	226,2	4.164,3	5,3	4.169,6
Gesamtergebnis	-	-	156,3	20,7	0,0	336,4	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	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	4.677,4	4,5	4.681,9

* Die Angaben für das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2015				
Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014*	H1 2015	H1 2014*
Konzernergebnis	29,0	-54,2	157,2	-173,3
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)	116,3	85,2	225,6	168,7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-) und Umgliederungen	4,6	3,9	-54,1	13,4
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)	60,2	30,3	97,8	67,1
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	15,9	0,0	15,9	0,0
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-8,2	-0,1	-9,4	-0,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezo- gen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-5,4	-9,8	-13,7	-17,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-9,9	-3,7	9,1	-7,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	19,1	-55,7	82,2	-67,8
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-103,3	-19,4	-150,4	-4,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	10,5	32,4	-36,1	95,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	128,8	8,9	324,1	73,3
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1,0	3,5	1,3	3,7
Einzahlungen aus Dividenden	33,5	33,9	33,6	34,0
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	30,9	0,0	71,0	0,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-217,5	-68,2	-437,2	-142,3
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-0,3	0,0	-0,3	0,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-152,4	-30,8	-331,6	-104,6
Auszahlungen für Dividenden	-1,8	-0,9	-2,1	-0,9
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden	66,9	172,4	220,9	331,5
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-129,0	-144,8	-274,5	-260,8
Auszahlungen für Zinsen	-46,7	-42,3	-99,4	-73,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-15,9	0,0	-15,9	0,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-126,5	-15,6	-171,0	-3,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-150,1	-37,5	-178,5	-35,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	774,9	466,2	711,4	464,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-29,9	-1,1	62,0	-2,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-150,1	-37,5	-178,5	-35,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	594,9	427,6	594,9	427,6

*Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften, im Nachfolgenden Hapag-Lloyd Konzern genannt, wurde im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den diesbezüglichen Interpretationen des International Accounting Standards Board (IASB) für die Zwischenberichterstattung erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Demzufolge enthält dieser Abschluss zum Zwischenbericht gem. IAS 34 nicht sämtliche Informationen und Anhangangaben, die gemäß IFRS für einen vollumfänglichen Konzernabschluss zum Ende des Geschäftsjahres notwendig sind.

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2015. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen bis auf die erforderlichen Änderungen infolge neu anzuwendender Standards ab dem 1. Januar 2015 denen des letzten Konzernabschlusses zum Ende des Geschäftsjahres.

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

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. Für Zwecke der Einbeziehung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in den Hapag-Lloyd Konzern werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. Juni 2015 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1180 USD/EUR (31. Dezember 2014 1,2155 USD/EUR). Durch den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stärkeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für das erste Halbjahr 2015 von 1,1166 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,3709 USD/EUR).

Durch die Einbringung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern am 2. Dezember 2014 sind die Angaben in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung sowie der Konzernkapitalflussrechnung für das erste Halbjahr 2015 nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

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 bereinigte EBIT und das EBITDA aus Gesamtkonzernsicht. Über die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) wird basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über ein gesamtes Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass für die interne Berichterstattung kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das bereinigte 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*				
USD/TEU	Q2 2015	Q2 2014**	H1 2015	H1 2014**
Atlantik	408	375	775	722
Transpazifik	365	334	680	662
Fernost	323	288	656	566
Lateinamerika	606	259	1.148	508
Intra Asien	150	125	280	231
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	93	93	180	184
Gesamt	1.945	1.474	3.719	2.873

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET*				
USD/TEU	Q2 2015	Q2 2014**	H1 2015	H1 2014**
Atlantik	1.500	1.569	1.505	1.572
Transpazifik	1.651	1.770	1.700	1.745
Fernost	966	1.176	1.027	1.188
Lateinamerika	1.185	1.354	1.220	1.356
Intra Asien	678	802	709	781
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.219	1.425	1.244	1.413
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.264	1.426	1.296	1.424

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET*				
USD/TEU	Q2 2015	Q2 2014**	H1 2015	H1 2014**
Atlantik	552,7	428,8	1.044,8	827,4
Transpazifik	543,6	432,3	1.035,6	843,3
Fernost	282,4	247,8	603,6	490,9
Lateinamerika	647,6	256,0	1.253,8	502,4
Intra Asien	92,2	72,8	177,9	131,5
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	101,7	95,9	199,9	189,6
Übrige	146,5	126,1	353,4	228,6
Gesamt	2.366,7	1.659,7	4.669,0	3.213,7

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

Das bereinigte EBIT (das um Sondereffekte bereinigtes operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern) ergibt sich folgendermaßen aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern:

Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014**	H1 2015	H1 2014**
EBIT	93,4	-20,9	267,7	-101,5
Kaufpreisallokation	-13,3	5,5	-27,1	12,7
Transaktions- und Restrukturierungskosten	-	4,9	-	15,1
EBIT bereinigt	80,1	-10,5	240,6	-73,7

** Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

Das EBITDA (das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) ergibt sich folgendermaßen aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern:

Mio. EUR	Q2 2015	Q2 2014**	H1 2015	H1 2014**
EBIT	93,4	-20,9	267,7	-101,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	116,3	85,2	225,6	168,7
EBITDA	209,7	64,3	493,3	67,2

** Die Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im Geschäftsjahr 2015 erstmals anzuwenden; wesentliche Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergaben sich, soweit nicht anders angegeben, aus der erstmaligen Anwendung nicht:

- Änderung des IAS 19: Arbeitnehmerbeiträge
- IFRIC 21: Abgaben
- Diverse: *Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2010–2012)*
- Diverse: *Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2011–2013)*

Die Änderung zu IAS 19 *Arbeitnehmerbeiträge* stellt klar, dass Beiträge, die die Mitarbeiter (oder dritte Parteien) selbst entrichten, durch das zusagende Unternehmen vereinfachend so erfasst werden können, dass der Nominalbetrag der Mitarbeiterbeiträge in der Periode vom Dienstzeitaufwand abgezogen wird, in der die entsprechende Dienstzeit erbracht wurde. Bedingung hierfür ist die Unabhängigkeit der Beiträge von der Anzahl der Dienstjahre, z. B. Beiträge, die als fixer Prozentsatz vom Jahresgehalt festgelegt werden. Durch die Änderung ergibt sich keine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Die Interpretation IFRIC 21 *Abgaben* stellt für Abgaben, die durch eine Regierungsinstanz erhoben werden und die nicht in den Anwendungsbereich eines anderen IFRS fallen, klar, wie und wann solche Verpflichtungen nach IAS 37 *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen* zu passivieren sind. Nach der vorliegenden Interpretation ist eine Verpflichtung im Abschluss zu erfassen, sobald das verpflichtende Ereignis („obligating event“), das die Zahlungspflicht nach der der Abgabe zugrundeliegenden gesetzlichen Vorschrift auslöst, eintritt. Aus der Interpretation ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Rahmen des *Annual Improvement Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2010–2012)* wurden Änderungen an sieben Standards vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Daneben gibt es Änderungen mit Auswirkungen auf Anhangangaben. Betroffen sind die Standards IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16, IAS 24 und IAS 38.

Im Rahmen des *Annual Improvement Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2011–2013)* wurden Änderungen an vier Standards vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll ebenfalls eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Betroffen sind die Standards IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13 und IAS 40.

Bezüglich der neuen durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen, die im ersten Halbjahr 2015 noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, verweisen wir auf den Konzernanhang zum 31. Dezember 2014.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 30. Juni 2015 wurden neben der Hapag-Lloyd AG 117 Unternehmen vollkonsolidiert sowie vier Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Eine Gesellschaft ist durch Liquidation aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten

Vor dem Hintergrund der unveränderten langfristigen Wachstumsprognose der Containerschifffahrt ergab sich kein Anhaltspunkt für eine Wertminderung.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

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

Das Zinsergebnis von –99,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –68,8 Mio. EUR) setzt sich im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen für Bankdarlehen und Anleihen, Avalprovisionen sowie Zinsen aus Finanzierungsleasing zusammen.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Anstieg der Geschäfts- oder Firmenwerte und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2014 resultiert im Wesentlichen aus der Translation.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Schiffe	4.746,7	4.185,7
Container, Containersattelaufleger	911,4	784,7
Übrige Anlagen	132,1	127,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	91,8	78,2
Gesamt	5.882,0	5.176,0

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens resultierten im Wesentlichen aus dem Zugang von Seeschiffen und Containern in Höhe von insgesamt 359,3 Mio. EUR sowie Währungskurseffekten in Höhe von 443,0 Mio. EUR. Gegenläufig minderten planmäßige Abschreibungen in Höhe von 185,7 Mio. EUR den Buchwert des Sachanlagevermögens.

Die im Rahmen von bestehenden Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 30. Juni 2015 einen Nettobuchwert von insgesamt 187,7 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 179,5 Mio. EUR). Die Finance-Lease-Container sind zum 30. Juni 2015 mit insgesamt 96,4 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 66,5 Mio. EUR) bilanziert.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im ersten Halbjahr 2015 sind 15 Schiffe verkauft worden, die zum 31. Dezember 2014 aufgrund bestehender Verkaufsabsichten nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen wurden. Aus dem Abgang resultierte saldiert insgesamt ein Gewinn in Höhe von 9,0 Mio. EUR. In diesem Zusammenhang wurden Sondertilgungen in Höhe von 59,6 Mio. EUR (66,6 Mio. USD) auf zugehörige Kreditfinanzierungen geleistet.

Der Buchwert des verbleibenden Schiffes, das im Juli 2015 veräußert wurde, beträgt 2,4 Mio. EUR.

Eigenkapital

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

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (30. Juni 2015: –84,1 Mio. EUR; 31. Dezember 2014: –104,8 Mio. EUR) resultiert aus im sonstigen Ergebnis bilanzierten Erträgen und Aufwendungen aus der Neubildung der Pensionsverpflichtungen bzw. des Fondsvermögens.

Die im ersten Halbjahr 2015 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 336,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 21,5 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen in ausländischer Währung. Die Währungsrücklage betrug zum 30. Juni 2015 562,6 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 226,2 Mio. EUR).

Sonstige Rückstellungen

Im Rahmen der Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 2. Dezember 2014 sowie zur Umsetzung der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns hatte der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zum Ende des Jahres 2014 einen umfassenden Restrukturierungsplan beschlossen. Nach der Ankündigung des Plans erfasste der Konzern eine Rückstellung für erwartete Restrukturierungskosten einschließlich geschätzter Kosten für die Schließung und Zusammenlegung von Büros, IT-Anpassungen, die Schließung und den Umbau von Diensten, Agentenkündigungen, Beratungskosten sowie Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die zum 30. Juni 2015 59,0 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 88,2 Mio. EUR) beträgt. Im ersten Halbjahr 2015 waren 20,4 Mio. EUR der Restrukturierungsrückstellung aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnte.

Der Abschluss der Restrukturierungsmaßnahmen wird überwiegend bis zum Ende des Jahres 2015 erwartet.

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.624,8	2.489,1
Anleihen	890,1	869,3
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	240,3	206,3
Sonstige Finanzschulden	198,5	152,4
Gesamt	3.953,7	3.717,1

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.213,5	2.970,1
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	785,7	786,5
Auf CLP lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	-	12,2
Zinsverbindlichkeiten	38,2	29,8
Transaktionskosten	-83,7	-81,5
Gesamt	3.953,7	3.717,1

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch die Ziehung von Krediten in Höhe von insgesamt 177,4 Mio. EUR (198,3 Mio. USD) im Zusammenhang mit der Ablieferung von vier Schiffsneubauten im ersten Halbjahr 2015.

Für Investitionen in neue Container wurden mit verschiedenen internationalen Leasinggesellschaften Leasingverträge mit Rückkaufvereinbarungen abgeschlossen, die gem. SIC-27 als Darlehensvertrag zu klassifizieren sind. Aufgrund dieser Transaktionen erhöhten sich die Finanzschulden zum 30. Juni 2015 um insgesamt 41,9 Mio. EUR.

Hapag-Lloyd ist bei bestehenden Operating-Lease-Verträgen für Container die Verpflichtung eingegangen, die gemieteten Container zum Ende des Geschäftsjahres bzw. bis März und Juni 2017 zu erwerben. Die Verträge werden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Die Container wurden mit Buchwerten von insgesamt 29,0 Mio. EUR (32,4 Mio. USD) aktiviert. Der rechtliche Eigentumsübergang erfolgt bei Erwerb der Container durch Hapag-Lloyd. Die aus der Transaktion resultierenden Verbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2015 28,6 Mio. EUR.

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2014 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,0	716,0	716,0
Sonstige Forderungen	147,6	59,1	59,1
Derivative finanzielle Vermögenswerte	19,6	19,6	19,6
Finanzmittel	711,4	711,4	711,4
Passiva			
Finanzschulden	3.510,8	3.510,8	3.796,4
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹⁾	206,3	206,3	216,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.232,8	1.232,8	1.232,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	23,8	23,8	23,8
Sonstige Verbindlichkeiten	138,0	38,0	38,0

¹⁾ Teil der Finanzschulden

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2015 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	704,3	704,3	704,3
Sonstige Forderungen	141,6	63,9	63,9
Derivative finanzielle Vermögenswerte	27,6	27,6	27,6
Finanzmittel	594,9	594,9	594,9
Passiva			
Finanzschulden	3.713,4	3.713,4	3.786,6
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹⁾	240,3	240,3	249,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.292,8	1.292,8	1.292,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	37,4	37,4	37,4
Sonstige Verbindlichkeiten	149,5	39,7	39,7

¹⁾ Teil der Finanzschulden laut 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 werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

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

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

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

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

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im ersten Halbjahr 2015 324,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 73,3 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr 2015 auf insgesamt 331,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,6 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und finanzielle Vermögenswerte sind insgesamt 437,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 142,3 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung von vier Schiffsneubauten sowie Auszahlungen für die Anschaffung neuer Container. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen Einzahlungen aus dem Verkauf von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (71,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie erhaltene Dividenden (33,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 34,0 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Halbjahr 2015 in Höhe von insgesamt 171,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,7 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus Zins- und Tilgungszahlungen (373,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 334,3 Mio. EUR) und an nicht beherrschende Gesellschafter von Tochtergesellschaften gezahlte Dividenden (2,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 0,9 Mio. EUR). Weiterhin ergaben sich Auszahlungen aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden in Höhe von 15,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich Mittelzuflüsse in Höhe von 220,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 331,5 Mio. EUR) aus der Finanzierung der ausgelieferten Schiffsneubauten sowie aus Finanzierungen von Containern aus.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2014 haben sich keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 16 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland vor.

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 Chatterraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im ersten Halbjahr 2015 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 581,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 323,9 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 342,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 163,5 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	30.6.2015	31.12.2014
Schiffe und Container	1.064,7	1.082,1
Verwaltungsgebäude	112,1	104,9
Sonstiges	168,4	177,9
Gesamt	1.345,2	1.364,9
Beizulegender Zeitwert	1.321,2	1.340,1

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 0,77 Prozent p. a. (31. Dezember 2014: 0,67 Prozent p. a.).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. Juni 2015 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 450,8 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 276,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 202,1 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 276,1 Mio. EUR). Es bestehen 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 steht der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Weitergehende Informationen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang 2014 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

Im ersten Halbjahr 2015 wurden an Vorstandsmitglieder Leistungen aus Anlass der Beendigung von Arbeitsverhältnissen von 1,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,9 Mio. EUR) gewährt. Im gleichen Zusammenhang führten Änderungen der versicherungsmathematischen Annahmen zu einer zusätzlichen Zuführung zu den Pensionsrückstellungen von 1,9 Mio. EUR.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Im Juli 2015 wurde das letzte von insgesamt sieben neuen Schiffen mit einer Kapazität von jeweils 9.300 TEU in die Flotte übernommen. Zudem wurde das letzte der 16 zur Ausmusterung aus der Flotte der vorgesehenen Schiffe außer Dienst („Old Ladies“) gestellt.

Derzeit werden Vereinbarungen bezüglich der langfristigen Finanzierung der getätigten Investitionen in fünf Schiffsneubauten mit einer Kapazität von jeweils 10.500 TEU sowie bezüglich der Erhöhung der bestehenden Revolving Credit Facility (RCF) von derzeit 95,0 Mio. USD auf 200,0 Mio. USD zur Stärkung der Liquiditätsreserve mit internationalen Bankenkonsortien getroffen. Die Unterzeichnung der betreffenden Kreditverträge ist für September 2015 geplant, Kreditzusagen seitens der Banken in Form von sogenannten Commitment Letters liegen jeweils bereits vor. Darüber hinaus wurde Anfang August ein Kreditvertrag in Form einer Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD abgeschlossen. Diese Kreditlinie wurde bislang nicht in Anspruch genommen.

Hamburg, den 26. August 2015

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

FINANZKALENDER 2015

11. November 2015 Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2015

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

