



# 9M | 2015

KONZERNZWISCHENBERICHT

HAPAG-LLOYD AG

1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2015

 Hapag-Lloyd

## KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT 9M 2015

		1.7. – 30.9. 2015	1.7. – 30.9. 2014	1.1. – 30.9. 2015	1.1. – 30.9. 2014	Veränderung absolut
<b>OPERATIVE KENNZAHLEN<sup>1)</sup></b>						
Schiffe insgesamt (Stand: 30. September)		175	147	175	147	+28
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	946	760	946	760	+186
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.613	1.160	1.613	1.160	+453
Bunkerpreis (MFO, Durchschnittswerte)	USD/t	306	585	333	591	-258,0
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.189	1.448	1.260	1.432	-172,0
Transportmenge	TTEU	1.861	1.474	5.579	4.347	+1.232,0
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.137	1.681	6.806	4.894	+1.912,0
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.768	1.459	5.560	4.333	+1.227,0
EBITDA	Mio. EUR	197,3	111,4	690,6	178,6	+512,0
EBIT	Mio. EUR	80,9	23,6	348,6	-77,9	+426,5
EBIT bereinigt	Mio. EUR	67,6	33,1	308,2	-40,6	+348,8
Konzernergebnis	Mio. EUR	3,2	-50,7	160,4	-224,0	+384,4
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	160,4	89,9	484,5	163,2	+321,3
<b>RENDITEKENNZAHLEN<sup>1)</sup></b>						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	9,2	6,6	10,1	3,6	+6,5 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	3,8	1,4	5,1	-1,6	+6,7 ppt
EBIT-Marge bereinigt (EBIT bereinigt/Umsatzerlöse)	%	3,2	2,0	4,5	-0,8	+5,3 ppt
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER<sup>2)</sup></b>						
Bilanzsumme	Mio. EUR	10.750	10.108	10.750	10.108	+642
Eigenkapital	Mio. EUR	4.673	4.170	4.673	4.170	+503
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	43,5	41,2	43,5	41,2	+2,3 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	6.077	5.939	6.077	5.939	+138
<b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER<sup>2)</sup></b>						
Finanzschulden	Mio. EUR	3.889	3.717	3.889	3.717	+172
Liquide Mittel	Mio. EUR	484	711	484	711	-227
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	3.405	3.006	3.405	3.006	+399
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	72,9	72,1	72,9	72,1	+0,8 ppt
<b>MITARBEITERANZAHL ZUM 30. SEPTEMBER<sup>1)</sup></b>						
Mitarbeiter auf See		1.539	1.385	1.539	1.385	+154
Mitarbeiter an Land		7.961	5.661	7.961	5.661	+2.300
<b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>		<b>9.500</b>	<b>7.046</b>	<b>9.500</b>	<b>7.046</b>	<b>+2.454</b>

<sup>1)</sup> Vergleichsangaben beziehen sich auf den Vorjahreszeitraum 1.1.–30.9.2014.

<sup>2)</sup> Der Vergleich der Bilanz- und Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31.12.2014.

**Disclaimer:** Die Angaben für das dritte Quartal 2015 und die ersten neun Monate 2015 beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben für das dritte Quartal 2014 und die ersten neun Monate 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 11. November 2015 veröffentlicht.**

# INHALT

<b>4</b>	<b>Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt</b>
<b>7</b>	<b>Konzernzwischenlagebericht</b>
<b>7</b>	<b>Grundlagen des Konzerns</b>
7	Konzernstruktur und Aktionärskreis
9	Geschäftstätigkeit
10	Konzern-Ziele und -Strategie
11	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
11	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
<b>14</b>	<b>Wirtschaftsbericht</b>
14	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
15	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
17	Ertragslage des Konzerns
22	Finanzlage des Konzerns
24	Vermögenslage des Konzerns
26	Nachtragsbericht
27	Risiko- und Chancenbericht
28	Prognosebericht
<b>30</b>	<b>Konzernzwischenabschluss</b>
30	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
31	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
32	Konzernbilanz
34	Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung
35	Konzernkapitalflussrechnung
<b>36</b>	<b>Verkürzter Konzernanhang</b>
36	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
40	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
41	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
45	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung
46	Sonstige Erläuterungen
48	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
<b>50</b>	<b>Finanzkalender, Impressum</b>

# HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

## Zinsunsicherheiten und Wachstumsschwäche in China belasten Börsen

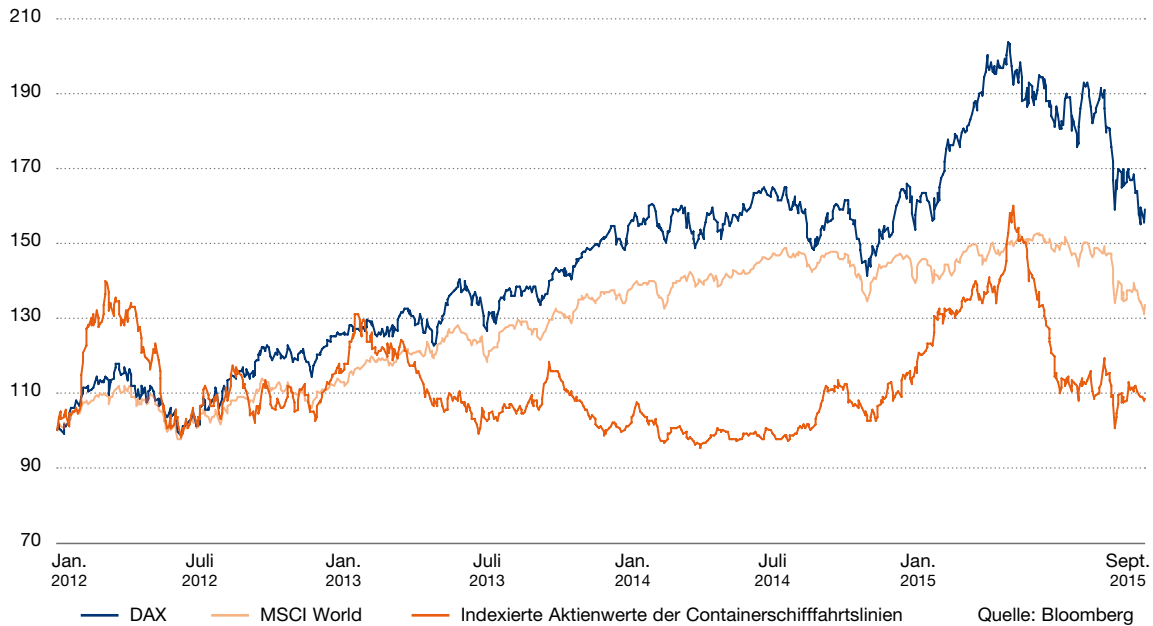
Unsicherheiten über eine erneute deutliche Abschwächung der weltweiten Konjunktorentwicklung, die überraschende Verschiebung der allgemein erwarteten Erhöhung der Leitzinsen in den USA durch die amerikanische Notenbank (FED) sowie eine weitere merkliche Abschwächung des Wirtschaftswachstums in China führten im dritten Quartal 2015 zu einer deutlich erhöhten Volatilität und zu umfangreichen Gewinnmitnahmen an den internationalen Aktienmärkten. Die wichtigsten internationalen Kursindizes erreichten zum Ende des dritten Quartals ihre Jahrestiefststände. Im Oktober konnten die internationalen Aktienmärkte einen Teil der Kursverluste aufholen. Die Aussichten auf eine unverändert lockere Geldpolitik der europäischen Notenbank und konjunkturstützende Maßnahmen durch die chinesische Regierung sorgten wieder für eine freundlichere Stimmung an den globalen Börsen.

### ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes*	30.9.2015	31.12.2014	30.9.2014	Veränderung (30.9.) 2015 vs. 2014
Dow Jones Industrial	16.285	17.823	17.043	-4,4 %
MSCI World	1.582	1.710	1.698	-6,8 %
EuroStoxx 50	3.101	3.146	3.226	-3,9 %
DAX Index	9.660	9.806	9.474	+2,0 %
Nikkei 225	17.388	17.451	16.173	+7,5 %

Quelle: Bloomberg; \*jeweils letzter Handelstag.

Der anhaltende Druck auf die Frachtraten insbesondere im Fahrtgebiet Fernost – Europa sowie der heftige Kursrückgang der chinesischen Containerlinienunternehmen führten bei börsennotierten Containerlinienunternehmen zu merklich niedrigeren Kursen im dritten Quartal 2015. Die Gewinnwarnung des Branchenführers Maersk am 23. Oktober 2015 verunsicherte zusätzlich die Anleger.

**Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2012 – September 2015)****Erfolgreicher Börsengang der Hapag-Lloyd AG**

Ungeachtet des ambitionierten Börsenumfeldes konnte die Hapag-Lloyd AG ihren Börsengang im vierten Quartal 2015 erfolgreich vollziehen. Zu einem Ausgabepreis von 20 Euro wurden 13,2 Mio. neue Namensaktien von einem internationalen Bankenkonsortium im Rahmen eines Book-Building-Verfahrens bei institutionellen und privaten Investoren platziert. Der Kurs am ersten Handelstag (6. November 2015) betrug 20,21 Euro.

**Stammdaten der Hapag-Lloyd Aktie**

Wertpapierkennnummer (WKN): HLAG47

International Securities Identification Number (ISIN): DE000HLAG475

Börsensegment: Regulierter Markt (Prime Standard) an der Wertpapierbörse Frankfurt und Notierung an der Wertpapierbörse Hamburg

Aktienanzahl (gesamt): 118,1 Mio. Namensaktien

Emissionspreis: 20 Euro

**Anleihen der Hapag-Lloyd AG****Insgesamt weiterhin hohes Emissionsvolumen bei Unternehmensanleihen**

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 in den ersten neun Monaten 2015 auf 77,2 Mrd. EUR, nachdem Unternehmen im vergleichbaren Vorjahreszeitraum 2014 Anleihen in einem Volumen von 96,2 Mrd. EUR emittierten.

### Hapag-Lloyd Anleihen mit stabilen Kursen und verbessertem Ratingausblick

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. September 2015 mit 102,50 Prozent (EUR-Anleihe 2018) und 104,13 Prozent (EUR-Anleihe 2019) bzw. 102,38 Prozent (USD-Anleihe 2017).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. September 2015 43,5 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit 72,9 Prozent vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. September 2015 auf 4,5 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 30. September 2015 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Moody's erhöhte in ihrem Ratingupdate vom 29. September 2015 den Ausblick von „Stabil“ auf „Positiv“. Das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG blieb mit B2 unverändert. Das Rating durch Standard & Poor's beträgt weiterhin B+ mit „stabilem“ Ausblick.

#### STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs (Erstmission)	Kurs am <b>30.9.2015</b>
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.**	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	102,50 %
EUR-Anleihe 2019	EUR 250 Mio.	15.10.2019	7,50 %	100,00 %	104,13 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	102,38 %

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 neun 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](http://www.hapag-lloyd.de/de/investor_relations/reports.html)

Eine detaillierte Darstellung der Aktien- und Anleihedaten sowie wichtiger Informationen für Investoren befindet sich auf [www.hapag-lloyd.com/de/investor\\_relations.html](http://www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations.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 Containerschiffahrtsaktivitäten des Konzerns umfassen die Aktivitäten von Hapag-Lloyd sowie die von der CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die von der CSAV übernommenen Containergeschäftsaktivitäten (nachfolgend auch als „CCS“, „CSAV-Geschäftsaktivitäten“ oder „CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten“ 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 alle Containerschiffahrtsaktivitäten direkt von der Hapag-Lloyd AG gehalten. Durch den Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten hat sich die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd als eine der führenden globalen 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. September 2015) 113 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie vier at-Equity bewertete Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG. Zu den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehört eine Beteiligung an einem Containerterminal in Hamburg.

### Börsengang der Hapag-Lloyd AG

Am 28. September 2015 hat die Hapag-Lloyd AG die Absicht eines Börsengangs bekannt gegeben. Das Angebot umfasste insgesamt 13,2 Mio. neue Namensaktien der Hapag-Lloyd AG aus einer Barkapitalerhöhung. Hinzu kamen weitere bis zu 1,98 Mio. Aktien aus dem Bestand der TUI AG für eine Mehrzuteilungsoption (Greenshoe-Option).

Nach Abschluss der Zeichnungsfrist wurde der Ausgabepreis für die neuen Aktien auf 20 Euro je Aktie festgesetzt. Die Aktien wurden insbesondere bei institutionellen Investoren aus Deutschland und aus dem europäischen Ausland platziert. Am 6. November 2015 erfolgte die Notierungsaufnahme der Aktie im regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter und der Hamburger Wertpapierbörse.

Der Emissionserlös aus der Platzierung der neuen Aktien betrug brutto rd. 265 Mio. Euro. (300 Mio. USD). Durch den Börsengang hat Hapag-Lloyd die Eigenkapitalbasis gestärkt und damit den finanziellen Handlungsspielraum für weitere Wachstumsinvestitionen in Schiffe und Container erweitert. Durch den Kapitalzufluss aus dem Börsengang erhöhte sich das Eigenkapital auf 4,9 Mrd. Euro.

Im Zuge des Börsengangs haben zwei Ankeraktionäre, die CSAV Germany Container Holding GmbH und die Kühne Maritime GmbH, jeweils weitere Aktien der Hapag-Lloyd AG erworben.

### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die CSAV Germany Container Holding GmbH und die Kühne Maritime GmbH sind zusammen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH die größten Einzelaktionäre der Hapag-Lloyd AG. Am 30. September 2015 hatten diese drei Ankeraktionäre zusammen einen Anteil von rd. 78 Prozent an dem Grundkapital der Hapag-Lloyd AG. Zudem haben die Ankeraktionäre (CSAV, HGV und Kühne Maritime) 51 Prozent der Stimmrechte an Hapag-Lloyd zusammengeführt und treffen wichtige Entscheidungen gemeinsam. Die Vereinbarung wurde für einen Zeitraum von 10 Jahren getroffen.

Nach dem Börsengang und der Ausübung der Mehrzuteilungsoption stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zum 10. November 2015 wie folgt dar:

Anteile in %	
CSAV Germany Container Holding GmbH	31,4 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,6 %
Klaus-Michael Kühne (inkl. Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH)	20,2 %
TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	10,6 %
Streubesitz*	17,2 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>

Prozentangaben gerundet. \*Der Streubesitz schließt institutionelle Anleger mit einem Anteil von weniger als 5 % ein.

### Veränderung im Hapag-Lloyd-Vorstand

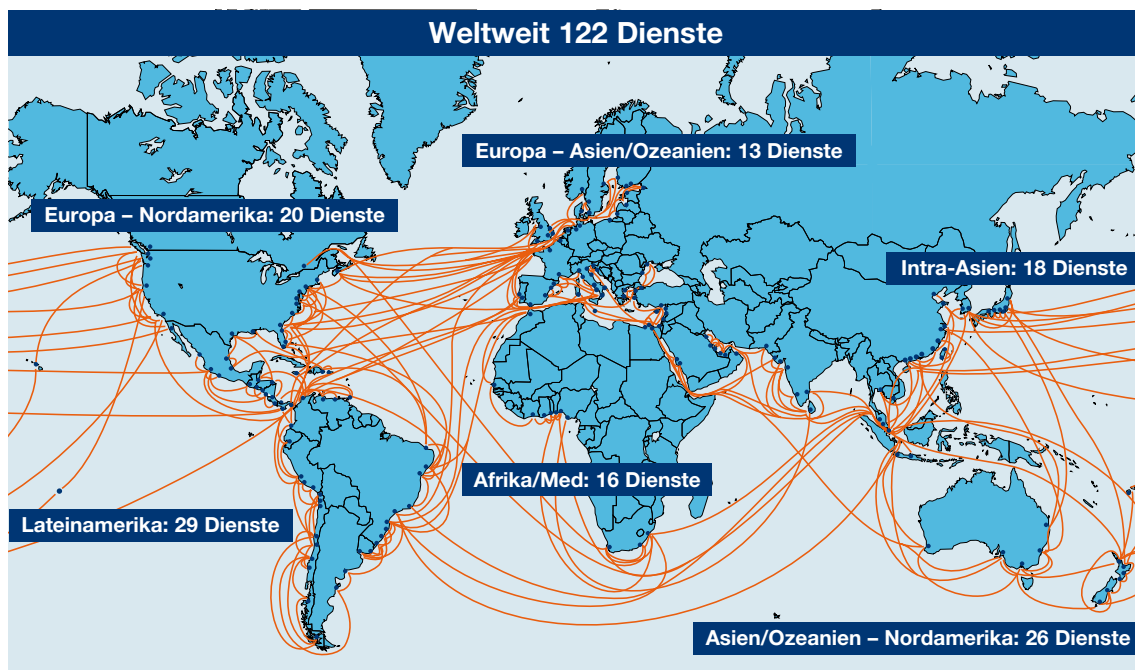
In seiner Sitzung am 26. März 2015 hat der Aufsichtsrat zwei neue Vorstandsmitglieder bestellt. Herr Nicolás Burr tritt als Finanzvorstand die Nachfolge von Herrn Peter Ganz an. Herr Peter Ganz ist mit dem 31. März 2015 aus dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG ausgeschieden.

Herr Thorsten Haeser hat am 1. Oktober 2015 seine Tätigkeit als Chief Commercial Officer (CCO) aufgenommen. Der Vorstand von Hapag-Lloyd besteht nunmehr 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.



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 175 Containerschiffen (30. September 2015). Der Konzern verfügt derzeit über 353 Vertriebsstellen in 117 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 122 Diensten weltweit. In den ersten drei Quartalen 2015 betreute Hapag-Lloyd global rd. 23.000 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 erfolgsneutral 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. Für das Geschäftsjahr 2016 strebt Hapag-Lloyd eine EBITDA-Marge von 11 bis 12 Prozent an. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight Oktober 2015) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2015 um 2,2 Prozent auf rd. 130,4 Mio. TEU ansteigen und in 2016 um weitere 4,6 Prozent auf 136,4 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 17 dargestellt. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cash-Flows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von rd. 55 Prozent (basierend auf den Stellplatzkapazitäten) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2015 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2015 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 917,7 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 921,9 Mio. EUR; 30. September 2014: 519,9 Mio. EUR).

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

Die Integration der CSAV Containerschiffsaktivitäten (Projekt CUATRO) in den Hapag-Lloyd Konzern wurde mit dem im zweiten Quartal 2015 erfolgten „Voyage Cut-Over“, dem Zusammenführen der Dienste und Schiffssysteme auf den verschiedenen Fahrtgebieten, bereits zum 30. Juni 2015 weitgehend abgeschlossen. Damit erfolgte die Integration schneller sowie mit einem geringeren Aufwand als ursprünglich erwartet. Im Rahmen

der Zusammenführung der Containerschiffsaktivitäten wurden zusätzliche Synergiepotenziale ermittelt und die notwendigen Prozesse zur Realisierung dieser bereits weitgehend implementiert. Damit werden sich die aus der Integration resultierenden Synergien auf insgesamt 400,0 Mio. USD erhöhen und damit deutlich über der ursprünglichen Planannahme von 300,0 Mio. USD liegen. Die vollständige Realisierung dieser Synergien ist bis 2017 und damit zwei Jahre früher als ursprünglich erwartet vorgesehen. Bereits 2015 sollen die aus der Integration resultierenden Synergien rd. 275,0 Mio. USD betragen. Im Rahmen des Projektes Octave sollen bis 2016 zusätzliche Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerungen realisiert werden. Das Volumen dieser Kosteneinsparungen beläuft sich nach derzeitigen Berechnungen auf 200,0 Mio. USD. In 2015 sollen sich die resultierenden Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen bereits auf 175,0 Mio. USD belaufen.

Ein Großteil der Synergien und Kosteneinsparungen aus beiden Projekten in Höhe von rd. 450,0 Mio. USD dürften bereits 2015 ergebniswirksam (Basis operatives Ergebnis) werden. Die Realisierung von Synergien und die Nutzung von Kosteneinsparungspotenzialen hat bereits in den ersten neun Monaten 2015 die Ertragslage der Hapag-Lloyd AG deutlich positiv beeinflusst.

#### **WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das Transportvolumen, die Frachtrate und das EBITDA sowie das EBIT (bereinigt). Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten neun Monaten 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. September 2015 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 175 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert sind und ein gültiges ISSC- (ISPS-) Zeugnis besitzen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug 946.015 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 938.080 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.613.082 TEU. Im Zuge der Optimierung der Servicestruktur vor allem im Fahrtgebiet Lateinamerika wurden im dritten Quartal 2015 im Saldo 13 gecharterte Containerschiffe an die Vercharterer zurückgegeben. Insgesamt verringerte sich die Transportkapazität der gecharterten Schiffe im dritten Quartal 2015 um 43.162 TEU.

## STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.9.2015*	31.12.2014*	30.9.2014
Anzahl der Schiffe	175	191	147
davon			
Eigene Schiffe	68	77	61
Geleaste Schiffe	3	5	5
Gecharterte Schiffe	104	109	81
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	946	1.009	760
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.613	1.619	1.160
Anzahl Dienste	122	119	102

\*Die Angaben zum 30.9.2015 und 31.12.2014 beziehen sich auf die Hapag-Lloyd inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben zum 30.9.2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

Zum 30. September 2015 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. Zur langfristigen Finanzierung der Schiffsinvestitionen hat Hapag-Lloyd am 30. September 2015 mit einem Bankenkonsortium einen Kreditvertrag über 332,1 Mio. EUR (372,4 Mio. USD) mit einer Laufzeit von 12 Jahren unterzeichnet.

### 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. Zu den „schwefelarmen“ Gebieten gehört seit Mitte des Jahres 2015 auch der Hafen von Hongkong.

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.

In den ersten neun Monaten 2015 betrug der Verbrauch an schwefelarmem Marine Diesel Oil (MDO) rd. 325.900 Tonnen (9M 2014, nur Hapag-Lloyd: rd. 74.000 Tonnen). Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für MDO betrug 561 USD/t (Vorjahr: 927 USD/t).

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte werden sich zukünftig durch die Erneuerung der Flotte weiter verbessern. In den ersten drei Quartalen 2015 betrug der Bunkerverbrauch pro Slot, d.h. Containerstellplatz, berechnet auf Jahresbasis, 3,48 t/slot (9M 2014: 3,91 t/slot). In den ersten neun Monaten 2015 ging der Bunkerverbrauch pro Slot um 11 Prozent zurück. Während sich der Bunkerverbrauch um 16,6 Prozent auf rd. 2,6 Mio. Tonnen erhöhte, stieg die durchschnittliche Slotkapazität in den ersten neun Monaten 2015 um 30,9 Prozent auf 977.413 TEU an. Der deutliche Rückgang des Bunkerverbrauchs pro Slot ist auf den Erfolg des Flottenerneuerungsprogramms zurückzuführen.

Die Reedereien Hapag-Lloyd und Maersk Line haben am 30. September 2015 eine Kooperation beschlossen, um die Sicherheit von Gefahrguttransporten weiter zu verbessern. Bereits 2011 hatte Hapag-Lloyd mit der Entwicklung einer eigenen Software zur frühzeitigen Erkennung von falsch deklariertem Gefahrgutladung begonnen. Im vergangenen Jahr wurden 2.620 Fälle von falsch deklariertem Gefahrgut entdeckt und die Verschiffung dieser Ladung verhindert.

### 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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 hat Hapag-Lloyd (inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten) Transportaufträge für rd. 23.000 Kunden (Vorjahreszeitraum nur Hapag-Lloyd: rd. 17.900) durchgeführt.

### Mitarbeiter

Zusammen mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern zum 30. September 2015 9.500 Mitarbeiter (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 7.046). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich betrug zum 30. September 2015 7.822 Personen (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 5.548 Personen). Im Seefahrtsbereich waren zum 30. September 2015 1.429 Personen beschäftigt (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 1.274). Zum 30. September 2015 beschäftigte Hapag-Lloyd 249 (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 224) Auszubildende.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.9.2015*	31.12.2014*	30.9.2014
Seebereich	1.429	1.408	1.274
Landbereich	7.822	8.901	5.548
Auszubildende	249	214	224
<b>Gesamt</b>	<b>9.500</b>	<b>10.523</b>	<b>7.046</b>

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

Die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) betrug zum 30. September 2015 9.304 Personen (30. September 2014: 6.892 Personen).

## 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.

Im Oktober 2015 haben die Konjunkturoperenten des Internationalen Währungsfonds (IWF) die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum in 2015 aufgrund der anhaltenden Wachstumsabschwächung in wichtigen Schwellenländern erneut um 0,2 Prozentpunkte auf 3,1 Prozent angepasst. In den Industrienationen haben sich die Wachstumsperspektiven insgesamt weiter verfestigt. Trotz einer gegenüber der im Juli 2015 abgegebenen Wachstumsprognose um 0,2 Prozentpunkte reduzierten Erwartung rechnet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Oktober 2015) für 2016 mit einer Zunahme des globalen Wachstums um 3,6 Prozent.

Ungeachtet 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 Unsicherheiten über die zukünftige Zinspolitik der amerikanischen Notenbank sind derzeit die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung im vierten Quartal 2015 und in 2016.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,2 Prozent, und damit deutlich schwächer als noch in der letzten IWF-Prognose (4,1 Prozent; Juli 2015) erwartet, zunehmen. Für 2016 wird von einem Anstieg um 4,1 Prozent ausgegangen. Damit übertrifft der prognostizierte Zuwachs im Welthandel in 2016 das prognostizierte Weltwirtschaftswachstum.

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

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

Quelle: IWF Oktober 2015

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Angesichts der bestehenden Unsicherheiten über die globale konjunkturelle Entwicklung divergieren die derzeitigen Erwartungen über die erwartete Zunahme des weltweiten Containertransportaufkommens. Für 2015 erwarten die drei führenden Branchendienste einen Zuwachs zwischen 1,7 und 4,3 Prozent.

ZUNAHME DES WELTWEITEN CONTAINERTRANSPORTAUFKOMMENS				
%	2016e	2015e	2014	2013
Clarksons Research	5,7	4,3	5,3	5,1
Drewry Maritime Research	3,3	1,7	5,6	3,6
IHS Global Insight	4,6	2,2	4,6	2,2

Quelle: Clarkson Research, Drewry Maritime Research, IHS Global Insight. Die Differenzen ergeben sich auch aus der Systematik der Erfassung des Transportvolumens.

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens im kommenden Jahr bis zu 5,7 Prozent erreichen. Dementsprechend würde die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2016 wieder stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2016 bis 2020 geht der Branchendienst IHS Global Insight von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens in Höhe von 5,2 Prozent aus.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal Oktober 2015) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 19,3 Mio. TEU (Jahresbeginn 2015) dürfte die Angebotskapazität in 2015 auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen um rd. 2,0 Mio. TEU und in 2016 um 1,2 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe (ca. 4,0 Mio. TEU) derzeit mit rd. 19 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität (20,7 Mio. TEU) 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	19,3	18,3	17,4	16,6
Geplante Auslieferungen	1,2	2,0	1,9	2,1	1,7

Quelle: MDS Transmodal, Drewry Maritime Research. \* 2016: erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobene Auslieferungen. Nur Schiffe > 399 TEU. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

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 Drewry Maritime Research Network (3Q 2015) sollte die Verschrottung von Containerschiffen in 2015 und 2016 jeweils rd. 0,2 Mio. TEU erreichen.

#### KAPAZITÄTSZUWACHS INKLUSIVE ERWARTETER VERSCHROTTUNGEN UND VERSCHOBENER AUSLIEFERUNGEN

Mio. TEU	2016e	2015e	2014	2013	2012
Verschobene Auslieferungen	0,2	0,3	0,5	0,7	0,6
Verschrottungen	0,2	0,2	0,4	0,5	0,3
Prognostizierter tatsächlicher Kapazitätszuwachs	0,8	1,5	1,0	0,9	0,8

Quelle: Drewry Maritime Research. Auf Basis der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobene Auslieferungen. Nur Schiffe > 399 TEU. Angaben gerundet.

Auf Basis der bestehenden Bestellungen, der Erwartungen für Verschrottungen und verschobene Auslieferungen würde der Kapazitätszuwachs der globalen Containerschiffsflotte in 2016 rd. 0,8 Mio. TEU erreichen. Damit würde der Anstieg der Transportkapazitäten in 2016 auf Basis der derzeit vorliegenden Daten und Prognosen ca. 4,0 Prozent betragen.

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 Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe bis Mitte Oktober 2015 deutlich erhöht. Mit rd. 935.000 TEU (Alphaliner Oktober 2015) erreichte die Transportkapazität der „beschäftigungslosen“ Flotte das höchste Niveau seit 2009 – 2010. Die „freien“ Kapazitäten entsprachen in den ersten Oktoberwochen 2015 rd. 4,5 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Damit lagen die „freien“ Kapazitäten erheblich über dem Stand Ende September 2014 in Höhe von rd. 212.000 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU. In den letzten drei Monaten ist die Kapazität der „idle fleet“ um rd. 600.000 TEU angestiegen (Alphaliner Oktober 2015).



## ERTRAGSLAGE DES KONZERNES

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 die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2014 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015 waren für den Hapag-Lloyd Konzern weiterhin geprägt durch die schwache konjunkturelle Entwicklung in Lateinamerika und China. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschiffahrt beeinflusste unverändert erheblich die Frachtratenentwicklung. Dagegen wirkten sich neben der Erzielung erster Synergieeffekte und realisierten Kosteneinsparungen auch ein im Vorjahresvergleich gegenüber dem Euro stärkerer US-Dollar sowie ein weiter 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 (1,36 USD/EUR). Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd sowohl für die ersten neun Monate 2015 als auch für das dritte Quartal 2015 ein gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich verbessertes Ergebnis.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Umsatzerlöse	2.137,0	1.680,7	6.806,0	4.894,4
Sonstige betriebliche Erträge	42,3	30,9	145,9	57,2
Transportaufwendungen	1.767,8	1.458,5	5.559,7	4.333,4
Personalaufwendungen	106,4	76,2	360,2	260,7
Abschreibungen	116,4	87,8	342,0	256,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	116,1	76,8	359,6	205,3
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>72,6</b>	<b>12,3</b>	<b>330,4</b>	<b>-104,3</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,8	9,2	22,5	26,6
Übriges Finanzergebnis	-0,5	2,1	-4,3	-0,2
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>80,9</b>	<b>23,6</b>	<b>348,6</b>	<b>-77,9</b>
Zinsergebnis	-69,9	-73,3	-169,1	-142,1
Ertragsteuern	7,8	1,0	19,1	4,0
<b>Konzernergebnis</b>	<b>3,2</b>	<b>-50,7</b>	<b>160,4</b>	<b>-224,0</b>
<b>EBITDA</b>	<b>197,3</b>	<b>111,4</b>	<b>690,6</b>	<b>178,6</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>9,2</b>	<b>6,6</b>	<b>10,1</b>	<b>3,6</b>
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>67,6</b>	<b>33,1</b>	<b>308,2</b>	<b>-40,6</b>
<b>EBIT-Marge bereinigt (%)</b>	<b>3,2</b>	<b>2,0</b>	<b>4,5</b>	<b>-0,8</b>
<b>EBIT</b>	<b>80,9</b>	<b>23,6</b>	<b>348,6</b>	<b>-77,9</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>3,8</b>	<b>1,4</b>	<b>5,1</b>	<b>-1,6</b>

Die Angaben für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 betrug die durchschnittliche Frachtrate unter Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten 1.260 USD/TEU und lag damit um 172 USD/TEU unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.432 USD/TEU). Ursächlich hierfür war neben der erstmaligen Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, die insgesamt ein niedrigeres Frachtrateniveau aufwiesen, das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten auch im dritten Quartal 2015. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für die ersten neun Monate 2014) hätte die durchschnittliche Frachtrate 1.369 USD/TEU betragen. Hieraus hätte sich ein Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 109 USD/TEU bzw. 8,0 Prozent ergeben.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET*				
USD/TEU	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Atlantik	1.526	1.597	1.512	1.580
Transpazifik	1.548	1.791	1.647	1.760
Fernost	876	1.210	977	1.195
Lateinamerika	1.025	1.378	1.157	1.363
Intra-Asien	635	829	684	798
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.226	1.452	1.238	1.425
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.189</b>	<b>1.448</b>	<b>1.260</b>	<b>1.432</b>

\* 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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 von 4.347 TTEU auf 5.579 TTEU, was einem prozentualen Anstieg um 28,3 Prozent entspricht. Der Anstieg resultierte aus der Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Insgesamt blieb die Entwicklung der Transportmengen insbesondere aufgrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung in Lateinamerika und China damit aber unter den Erwartungen. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für die ersten neun Monate 2014) hätte sich das Transportvolumen auf insgesamt 5.803 TTEU belaufen, sodass sich ein leichter Rückgang im Transportvolumen um 3,9 Prozent ergeben hätte.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET*				
TTEU	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Atlantik	398	367	1.173	1.089
Transpazifik	363	332	1.043	994
Fernost	320	290	976	856
Lateinamerika	550	271	1.698	779
Intra-Asien	140	131	420	362
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	90	83	269	267
<b>Gesamt</b>	<b>1.861</b>	<b>1.474</b>	<b>5.579</b>	<b>4.347</b>

\* 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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 stiegen die Umsatzerlöse gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 4.894,4 Mio. EUR um 1.911,6 Mio. EUR auf 6.806,0 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	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Atlantik	545,8	442,2	1.590,6	1.269,6
Transpazifik	505,6	447,8	1.541,2	1.291,1
Fernost	251,8	263,5	855,4	754,4
Lateinamerika	508,0	281,2	1.761,8	783,6
Intra-Asien	79,8	81,8	257,7	213,3
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	98,7	91,4	298,6	281,0
Übrige	147,3	72,8	500,7	301,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.137,0</b>	<b>1.680,7</b>	<b>6.806,0</b>	<b>4.894,4</b>

\* 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 in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 um 1.226,2 Mio. EUR auf 5.559,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.333,4 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren 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 (+28,3 Prozent) in den ersten neun Monaten 2015 jedoch unterproportional zum Umsatzzanstieg (+39,0 Prozent). Ausschlaggebend hierfür war neben den gesunkenen Bunkerpreisen die Realisierung von Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Darüber hinaus trugen die im Vorjahr initiierten Kostensenkungsmaßnahmen bereits in den ersten neun Monaten zur kontinuierlichen Senkung der Kosten bei. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode trotz des Einbezugs der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten um 170,3 Mio. EUR gesunken. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um rd. 44 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen sowie der Erzielung von Kosteneinsparungen aufgrund erhöhter Bunkereffizienz. In den ersten neun Monaten des aktuellen Geschäftsjahres lag der durchschnittliche Bunkerpreis (MFO) mit 333 USD je Tonne um 258 USD je Tonne unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (591 USD je Tonne).

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	262,7	344,6	850,3	1.020,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.505,1	1.113,9	4.709,4	3.312,9
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	699,5	500,1	2.126,7	1.463,3
Charter-, Leasing- und Containermieten	251,3	132,2	802,6	433,7
Containertransportkosten	519,3	460,6	1.661,3	1.324,4
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	35,0	21,0	118,8	91,5
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>1.767,8</b>	<b>1.458,5</b>	<b>5.559,7</b>	<b>4.333,4</b>

Die Angaben für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Der Aufritt der Aufwendungen für bezogene Leistungen innerhalb der Transportaufwendungen ist ab dem zweiten Quartal und dem 1. 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 6,8 Prozentpunkte gesteigert werden und betrug in den ersten neun Monaten 2015 18,3 Prozent (Vorjahreszeitraum: 11,5 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 in den ersten neun Monaten 2015 ein Kursgewinn in Höhe von 0,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust 0,3 Mio. EUR).

Der Personalaufwand stieg in den ersten neun Monaten 2015 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 99,5 Mio. EUR auf 360,2 Mio. EUR an. Ursächlich für diesen Anstieg waren die erstmalige Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in den Konzernabschluss und die damit verbundene erhöhte Mitarbeiteranzahl. Der erhöhte Personalaufwand wurde zum Teil durch die Auflösung der im Vorjahr gebildeten Restrukturierungsrückstellung für Personalmaßnahmen kompensiert.

Die Abschreibungen für die ersten neun Monate 2015 betrugen 342,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 256,5 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 CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten fielen in den ersten neun Monaten 2015 Aufwendungen für Training, Reisen und Umzüge an. Gleichzeitig waren in diesem Zeitraum 42,4 Mio. EUR der Restrukturierungsrückstellung aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnte. Die Auflösung erfolgte in den sonstigen betrieblichen Erträgen und soweit es sich um Rückstellungen für Personalmaßnahmen handelte im Personalaufwand.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 348,6 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (–77,9 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 690,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 178,6 Mio. EUR).

Das für die interne Steuerung maßgebende, um Sondereffekte (in den ersten neun Monaten 2015 nur Kaufpreisallokation) in Höhe von insgesamt –40,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 37,3 Mio. EUR) bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) betrug in den ersten neun Monaten 308,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –40,6 Mio. EUR).

#### ERTRAGSKENNZAHLEN

Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Umsatz	2.137,0	1.680,7	6.806,0	4.894,4
EBIT	80,9	23,6	348,6	–77,9
Kaufpreisallokation	–13,3	4,3	–40,4	17,0
Transaktions- und Restrukturierungskosten	-	5,2	-	20,3
EBIT bereinigt	67,6	33,1	308,2	–40,6
EBITDA	197,3	111,4	690,6	178,6
EBIT-Marge (%)	3,8	1,4	5,1	–1,6
EBIT-Marge bereinigt (%)	3,2	2,0	4,5	–0,8
EBITDA-Marge (%)	9,2	6,6	10,1	3,6

Das Zinsergebnis für die ersten neun Monate 2015 betrug –169,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –142,1 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 3,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwand von 5,9 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung des eingebetteten Derivates der begebenen Anleihen enthalten.

In den ersten neun Monaten 2015 belief sich das Konzernergebnis auf 160,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –224,0 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 die ersten neun Monate 2014 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	160,4	89,9	484,5	163,2
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-152,2	-89,5	-483,8	-194,1
<b>Free Cash-Flow</b>	<b>8,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-30,9</b>
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-118,1	-18,3	-289,1	-22,0
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>-109,9</b>	<b>-17,9</b>	<b>-288,4</b>	<b>-52,9</b>

### Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 wurde ein gegenüber dem Vorjahr erheblich verbesserter operativer Cash-Flow in Höhe von 484,5 Mio. EUR erwirtschaftet (Vorjahreszeitraum: 163,2 Mio. EUR).

### Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 auf 483,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 194,1 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffsneubauten und Container in Höhe von 582,2 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus dem Verkauf eines Portfolios von außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) in Höhe von 74,5 Mio. EUR sowie erhaltene Dividendenzahlungen. Daneben wurden nicht zahlungswirksame Investitionen in Höhe von insgesamt 131,9 Mio. EUR für Container getätigt. Hiervon entfielen 29,0 Mio. EUR (32,4 Mio. USD) auf bestehende Operating-Lease-Verträge, bei denen Hapag-Lloyd die Verpflichtung eingegangen ist, die darin enthaltene Kaufoption auszuüben. Die entsprechenden Containermietverträge wurden somit als Finance-Lease-Verträge bilanziert. Der Zahlungsmittelabfluss dieser Investitionen wird überwiegend im vierten Quartal erfolgen.

### Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 289,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,0 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 345,5 Mio. EUR standen im Wesentlichen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 616,6 Mio. EUR gegenüber. Die zugeflossenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Auszahlungen von Finanzierungen für in Dienst gestellte Schiffsneubauten und von Containerfinanzierungen.

#### ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>594,9</b>	<b>427,6</b>	<b>711,4</b>	<b>464,8</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-1,0	34,8	61,0	32,6
Zahlungswirksame Veränderungen	-109,9	-17,9	-288,4	-52,9
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>484,0</b>	<b>444,5</b>	<b>484,0</b>	<b>444,5</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten 2015 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 288,4 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von 61,0 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes (30. September 2015) ein Finanzmittelbestand von 484,0 Mio. EUR (Vorjahr: 444,5 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 30. September 2015 nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 433,7 Mio. EUR.

### Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2015 gegenüber dem Jahresende 2014 von 3.005,7 Mio. EUR auf 3.405,4 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere Stichtagskurseffekte in Höhe von 185,2 Mio. EUR aufgrund der Veränderung des USD/EUR Kurses von 1,22 USD auf 1,12 USD.

#### FINANZIELLE SOLIDITÄT

Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	484,0	711,4
Finanzschulden	3.889,4	3.717,1
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>3.405,4</b>	<b>3.005,7</b>
EBITDA	690,6	98,9
<b>Verschuldungsgrad (%) *</b>	<b>72,9</b>	<b>72,1</b>
Frei verfügbare Kreditlinien	433,7	210,5
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>43,5</b>	<b>41,2</b>

\* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	9.311,4	8.303,0
davon Anlagevermögen	9.256,3	8.246,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.438,3	1.805,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	484,0	711,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>10.749,7</b>	<b>10.108,4</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	4.672,8	4.169,6
Fremdkapital	6.076,9	5.938,8
davon langfristige Schulden	3.811,9	3.733,2
davon kurzfristige Schulden	2.265,0	2.205,6
davon Finanzschulden	3.889,4	3.717,1
davon langfristige Finanzschulden	3.439,7	3.309,1
davon kurzfristige Finanzschulden	449,7	408,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>10.749,7</b>	<b>10.108,4</b>
Anlagendeckungsgrad I (%)	50,5	50,6
Anlagendeckungsgrad II (%)	91,7	95,8
Liquiditätsgrad I (%)	21,4	32,3
Nettoverschuldung	3.405,4	3.005,7
Eigenkapitalquote (%)	43,5	41,2

Zum 30. September 2015 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 10.749,7 Mio. EUR und lag um 641,3 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2014. Ursächlich für diesen Anstieg waren neben den getätigten Investitionen vor allem stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des stärkeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2015 bei 1,12 (31. Dezember 2014: 1,22).

Während sich die langfristigen Vermögenswerte um 1.008,4 Mio. EUR erhöhten, verminderten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 367,1 Mio. EUR.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Buchwerte des Anlagevermögens aufgrund von getätigten Investitionen in Seeschiffe und Container in Höhe von insgesamt 699,4 Mio. EUR. Daneben wirkten sich stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 653,5 Mio. EUR aus. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 342,0 Mio. EUR minderten hingegen den Buchwert des Anlagevermögens.



Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte resultierte unter anderem aus dem bis Mitte des Jahres 2015 erfolgten Verkauf eines Portfolios von Seeschiffen, die zum 31. Dezember 2014 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen waren.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse in Höhe von 288,4 Mio. EUR gesunken. Gegenläufig wirkten sich Wechselkurseffekte in Höhe von 61,0 Mio. EUR erhöhend auf den Zahlungsmittelbestand aus. Zum 30. September 2015 betrug dieser 484,0 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 711,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital des Konzerns um 503,2 Mio. EUR auf 4.672,8 Mio. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen aus dem Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 322,1 Mio. EUR sowie auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 160,4 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (23,1 Mio. EUR) erhöhend auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich zum 30. September 2015 auf rd. 44 Prozent (31. Dezember 2014: rd. 41 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Jahresabschluss 2014 um 138,1 Mio. EUR auf 6.076,9 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten war ein Anstieg der Finanzschulden um insgesamt 172,3 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf stichtagsbedingten Währungskurseffekten in Höhe von 246,2 Mio. EUR sowie Darlehensaufnahmen für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 345,5 Mio. EUR beruht. Gegenläufig wirkten Tilgungsleistungen in Höhe von 456,5 Mio. EUR.

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

## NACHTRAGSBERICHT

Ungeachtet des ambitionierten Börsenumfeldes konnte die Hapag-Lloyd AG ihren Börsengang im vierten Quartal 2015 erfolgreich vollziehen. Der Bruttoemissionserlös aus der Platzierung von insgesamt 13.228.677 neuer Aktien aus einer Kapitalerhöhung betrug rd. 265,0 Mio. EUR (300,0 Mio. USD). Nach der erfolgten Kapitalerhöhung beträgt die gesamte Anzahl der Aktien der Hapag-Lloyd AG 118.110.917 Namensaktien. Zur weiteren Stärkung der Liquiditätsreserve wurde im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs seitens der Joint Global Coordinators eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (111,6 Mio. EUR) zum 14. Oktober 2015 gewährt.

Am 20. Oktober 2015 hat Hapag-Lloyd einen weiteren sog. Japanese-Operating-Lease im Umfang von 42,3 Mio. USD zur Finanzierung der Anschaffungskosten von 3.000 bereits erworbenen Kühlcontainern abgeschlossen, der am 23. Oktober 2015 ausgezahlt wurde. Am 6. Oktober 2015 wurden zudem 44,0 Mio. USD aus dem bestehenden Container RCF 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 Wachstumsabschwächung in China beeinträchtigen gegenwärtig die Entwicklung der Transportmenge in wichtigen Fahrtgebieten. Auch die Zusammenführung der Dienste von Hapag-Lloyd und den von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten haben in den ersten neun Monaten 2015 zu einer unter den Erwartungen liegenden Transportmenge geführt. Derzeit ist angesichts der weiteren Wachstumsabschwächung in China ungewiss, ob dieser Mengenrückgang im Jahresverlauf vollständig ausgeglichen werden kann. Zudem ist der Rückgang der Frachtraten in den ersten neun Monaten 2015 stärker als erwartet. Nach einem Rückgang um 5 Prozent in den ersten sechs Monaten 2015 betrug der Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate auf einer vergleichbaren Basis (unter Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für die ersten neun Monate 2014) in den ersten neun Monaten 2015 insgesamt 8,0 Prozent.

Weitere Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

Die internationale Ratingagentur Moody's erhöhte in ihrem Ratingupdate vom 29. September 2015 den Ausblick von „Stabil“ auf „Positiv“. Das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG blieb mit B2 unverändert. Das Rating durch Standard & Poor's beträgt weiterhin B+ mit „stabilem“ Ausblick.

Durch den erfolgreichen Börsengang im vierten Quartal 2015 hat sich Hapag-Lloyd einen erweiterten Zugang zum Kapitalmarkt geschaffen. Dies beinhaltet die Möglichkeit, für die Finanzierung zukünftiger Investitionen weiteres Eigenkapital einzuwerben.

## 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 auf einer Pro-forma-Basis – 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. Auf einer Pro-forma-Basis, d.h. unter Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten für die gesamten 12 Monate 2014, hätte die Transportmenge für das Geschäftsjahr 2014 7.681 TTEU und die Frachtrate 1.369 USD/TEU betragen.

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 (Oktober 2015) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,1 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2015 etwas 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 3,2 Prozent (2014: +3,3 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight (Oktober 2015) erwartet für 2015 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 2,2 Prozent (2014: +4,6 Prozent) auf rd. 130,4 Mio. TEU.

Auch in 2015 dürfte das Kapazitätswachstum der Weltcontainerschiffsflotte insbesondere durch die Indienstellung 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 ca. 10 Prozent auf bis zu 21,3 Mio. TEU. Das weitere Kapazitätswachstum könnte auch im vierten Quartal 2015 die Durchsetzung von Frachtraterhöhungen erschweren.

Für das Gesamtjahr 2015 plant Hapag-Lloyd unter Berücksichtigung eines auch weiterhin schwierigen Branchenumfeldes mit einem verstärkten Druck auf die Frachtraten im zweiten Halbjahr 2015 eine deutliche Verbesserung des operativen Ergebnisses gemessen am EBITDA und EBIT (bereinigt). Hierzu sollten neben vorteilhaften exogenen Faktoren (insbesondere Bunkerpreis, Währungskurs) vor allem die in 2015 realisierbaren Synergieeffekte und weitere Kosteneinsparungen beitragen. Aufgrund der angestrebten umfassenden Kostenoptimierung wird in 2015 wieder ein deutlich positives operatives Ergebnis gemessen am EBITDA und EBIT (bereinigt) erzielt werden. Das in 2014 positive Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) wird sich deutlich erhöhen. Auf Basis der erreichten Ergebnisverbesserung in den ersten neun Monaten 2015 erwartet Hapag-Lloyd eine EBITDA-Marge im hohen einstelligen Bereich. Für das Gesamtjahr 2015 wird ebenfalls ein positives Ergebnis nach Zinsen und Steuern (EAT) erwartet.

#### WICHTIGE ECKWERTE FÜR DIE PROGNOSE 2015 IM VERGLEICH MIT 2014

Wachstum Weltwirtschaft	+3,1 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+3,2 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+2,2 %
Transportvolumen Hapag-Lloyd Konzern	weitgehend unverändert
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd Konzern	deutlich rückläufig
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	deutlich steigend
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt)	deutlich positiv

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 weitere 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 im vierten Quartal 2015 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd für das Gesamtjahr 2015 nehmen.

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2015				
Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014*	9M 2015	9M 2014*
Umsatzerlöse	2.137,0	1.680,7	6.806,0	4.894,4
Sonstige betriebliche Erträge	42,3	30,9	145,9	57,2
Transportaufwendungen	1.767,8	1.458,5	5.559,7	4.333,4
Personalaufwendungen	106,4	76,2	360,2	260,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	116,4	87,8	342,0	256,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	116,1	76,8	359,6	205,3
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>72,6</b>	<b>12,3</b>	<b>330,4</b>	<b>-104,3</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,8	9,2	22,5	26,6
Übriges Finanzergebnis	-0,5	2,1	-4,3	-0,2
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>80,9</b>	<b>23,6</b>	<b>348,6</b>	<b>-77,9</b>
Zinserträge	1,1	2,1	4,0	5,1
Zinsaufwendungen	71,0	75,4	173,1	147,2
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>11,0</b>	<b>-49,7</b>	<b>179,5</b>	<b>-220,0</b>
Ertragsteuern	7,8	1,0	19,1	4,0
<b>Konzernergebnis</b>	<b>3,2</b>	<b>-50,7</b>	<b>160,4</b>	<b>-224,0</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2,4	-51,0	158,7	-224,9
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,8	0,3	1,7	0,9
<b>„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>0,02</b>	<b>-0,77</b>	<b>1,51</b>	<b>-3,40</b>

\* Die Angaben für das dritte Quartal und für die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

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

Mio. EUR	<b>Q3 2015</b>	Q3 2014*	<b>9M 2015</b>	9M 2014*
<b>Konzernergebnis</b>	<b>3,2</b>	<b>-50,7</b>	<b>160,4</b>	<b>-224,0</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>	<b>2,4</b>	<b>-13,8</b>	<b>23,1</b>	<b>-36,5</b>
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	2,4	-13,8	23,1	-36,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	2,5	-13,9	22,9	-36,7
Steuereffekt	-0,1	0,1	0,2	0,2
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>	<b>-14,8</b>	<b>201,9</b>	<b>322,0</b>	<b>218,3</b>
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-0,4	-2,0	-0,4	-7,1
Im übrigen Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	3,0	-26,4	1,8	-8,5
Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-3,4	24,4	-2,2	1,4
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-14,4	203,9	322,4	225,4
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-12,4</b>	<b>188,1</b>	<b>345,1</b>	<b>181,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-9,2</b>	<b>137,4</b>	<b>505,5</b>	<b>-42,2</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-9,9	137,1	503,5	-43,1
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,7	0,3	2,0	0,9

\* Die Angaben für das dritte Quartal und für die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

**KONZERNBILANZ**

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. SEPTEMBER 2015		
Mio. EUR	<b>30.9.2015</b>	31.12.2014
<b>Aktiva</b>		
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.490,9	1.375,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.356,2	1.309,7
Sachanlagen	6.030,9	5.176,0
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	378,3	384,9
Sonstige Forderungen	15,5	13,1
Derivative Finanzinstrumente	15,3	15,8
Aktive latente Ertragsteuern	24,3	27,9
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>9.311,4</b>	<b>8.303,0</b>
Vorräte	124,2	152,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	665,0	716,0
Sonstige Forderungen	126,8	134,3
Derivative Finanzinstrumente	3,2	3,8
Ertragsteuerforderungen	35,1	28,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	484,0	711,4
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	59,2
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.438,3</b>	<b>1.805,4</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>10.749,7</b>	<b>10.108,4</b>



KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. SEPTEMBER 2015		
Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	104,9	104,9
Kapitalrücklagen	1.651,9	1.651,9
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	2.444,6	2.286,1
Kumuliertes übriges Eigenkapital	466,2	121,4
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>4.667,6</b>	<b>4.164,3</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	5,2	5,3
<b>Eigenkapital</b>	<b>4.672,8</b>	<b>4.169,6</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	192,4	208,4
Sonstige Rückstellungen	169,3	207,0
Finanzschulden	3.439,7	3.309,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,4	0,5
Sonstige Verbindlichkeiten	5,9	6,7
Passive latente Ertragsteuern	4,2	1,5
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>3.811,9</b>	<b>3.733,2</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,0	6,5
Sonstige Rückstellungen	269,1	385,4
Ertragsteuerschuld	13,7	18,3
Finanzschulden	449,7	408,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.344,8	1.232,3
Sonstige Verbindlichkeiten	145,9	131,3
Derivative Finanzinstrumente	36,8	23,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>2.265,0</b>	<b>2.205,6</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>10.749,7</b>	<b>10.108,4</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 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- schaffetes Konzern- eigenkapital	Neubewer- tungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungs- rücklage				
<b>Stand 1.1.2014</b>	<b>66,1</b>	<b>935,3</b>	<b>2.045,8</b>	<b>-46,6</b>	<b>6,4</b>	<b>-94,6</b>	<b>-134,8</b>	<b>2.912,4</b>	<b>2,7</b>	<b>2.915,1</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>-224,9</b>	<b>-36,5</b>	<b>-7,1</b>	<b>225,4</b>	<b>181,8</b>	<b>-43,1</b>	<b>0,9</b>	<b>-42,2</b>
davon										
Konzernergebnis	-	-	-224,9	-	-	-	-	-224,9	0,9	-224,0
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-36,5	-7,1	225,4	181,8	181,8	-	181,8
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-0,8</b>	<b>-0,8</b>
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,8	-0,8
<b>Stand 30.9.2014*</b>	<b>66,1</b>	<b>935,3</b>	<b>1.820,9</b>	<b>-83,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>130,8</b>	<b>47,0</b>	<b>2.869,3</b>	<b>2,8</b>	<b>2.872,1</b>
<b>Stand 1.1.2015</b>	<b>104,9</b>	<b>1.651,9</b>	<b>2.286,1</b>	<b>-104,8</b>	<b>0,0</b>	<b>226,2</b>	<b>121,4</b>	<b>4.164,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4.169,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>158,7</b>	<b>23,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>322,1</b>	<b>344,8</b>	<b>503,5</b>	<b>2,0</b>	<b>505,6</b>
davon										
Konzernergebnis	-	-	158,7	-	-	-	-	158,7	1,7	160,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	23,1	-0,4	322,1	344,8	344,8	0,3	345,1
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-2,1</b>	<b>-2,1</b>
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
<b>Entkonsolidierung</b>	-	-	<b>-0,2</b>	-	-	-	-	<b>-0,2</b>	-	<b>-0,2</b>
<b>Stand 30.9.2015</b>	<b>104,9</b>	<b>1.651,9</b>	<b>2.444,6</b>	<b>-81,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>548,3</b>	<b>466,2</b>	<b>4.667,6</b>	<b>5,2</b>	<b>4.672,8</b>

\* Die Angaben für die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffverkehrsaktivitäten.

## KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2015				
Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014*	9M 2015	9M 2014*
Konzernergebnis	3,2	-50,7	160,4	-224,0
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)	116,4	87,8	342,0	256,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-) und Umgliederungen	3,7	-16,2	-50,4	-2,8
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)	68,9	72,9	166,7	140,0
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	15,9	-
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-1,2	0,1	-10,6	0,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezo- gen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-8,9	-9,2	-22,6	-26,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	31,9	22,6	41,0	14,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	42,1	27,5	124,3	-40,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-48,5	-4,1	-198,9	-8,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-47,2	-40,8	-83,3	54,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>160,4</b>	<b>89,9</b>	<b>484,5</b>	<b>163,2</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1,1	0,8	2,4	4,5
Einzahlungen aus Dividenden	0,3	-	33,9	34,0
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	3,5	-	74,5	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-157,1	-90,3	-594,3	-232,6
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-	-	-0,3	-
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-152,2</b>	<b>-89,5</b>	<b>-483,8</b>	<b>-194,1</b>
Auszahlungen für Dividenden	-	-	-2,1	-0,9
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	124,6	129,7	345,5	461,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-182,0	-106,9	-456,5	-367,7
Auszahlungen für Zinsen	-60,7	-41,1	-160,1	-114,6
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-15,9	-
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-118,1</b>	<b>-18,3</b>	<b>-289,1</b>	<b>-22,0</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-109,9</b>	<b>-17,9</b>	<b>-288,4</b>	<b>-52,9</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>594,9</b>	<b>427,6</b>	<b>711,4</b>	<b>464,8</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1,0	34,8	61,0	32,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-109,9	-17,9	-288,4	-52,9
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>484,0</b>	<b>444,5</b>	<b>484,0</b>	<b>444,5</b>

\*Die Angaben für das dritte Quartal und für die ersten neun Monate 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 verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurde weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 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 Umrechnung der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraumes. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. September 2015 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1215 USD/EUR (31. Dezember 2014 1,2155 USD/EUR). Aus dem im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stärkeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für die ersten neun Monate 2015 von 1,1151 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,3555 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 die ersten neun Monate 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*				
TTEU	Q3 2015	Q3 2014**	9M 2015	9M 2014**
Atlantik	398	367	1.173	1.089
Transpazifik	363	332	1.043	994
Fernost	320	290	976	856
Lateinamerika	550	271	1.698	779
Intra-Asien	140	131	420	362
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	90	83	269	267
<b>Gesamt</b>	<b>1.861</b>	<b>1.474</b>	<b>5.579</b>	<b>4.347</b>

\* 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 dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET*				
USD/TEU	Q3 2015	Q3 2014**	9M 2015	9M 2014**
Atlantik	1.526	1.597	1.512	1.580
Transpazifik	1.548	1.791	1.647	1.760
Fernost	876	1.210	977	1.195
Lateinamerika	1.025	1.378	1.157	1.363
Intra-Asien	635	829	684	798
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.226	1.452	1.238	1.425
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.189</b>	<b>1.448</b>	<b>1.260</b>	<b>1.432</b>

\* 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 dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET*				
Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014**	9M 2015	9M 2014**
Atlantik	545,8	442,2	1.590,6	1.269,6
Transpazifik	505,6	447,8	1.541,2	1.291,1
Fernost	251,8	263,5	855,4	754,4
Lateinamerika	508,0	281,2	1.761,8	783,6
Intra-Asien	79,8	81,8	257,7	213,3
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	98,7	91,4	298,6	281,0
Übrige	147,3	72,8	500,7	301,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.137,0</b>	<b>1.680,7</b>	<b>6.806,0</b>	<b>4.894,4</b>

\* 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 dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

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

Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014*	9M 2015	9M 2014*
EBIT	80,9	23,6	348,6	-77,9
Kaufpreisallokation	-13,3	4,3	-40,4	17,0
Transaktions- und Restrukturierungskosten	-	5,2	-	20,3
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>67,6</b>	<b>33,1</b>	<b>308,2</b>	<b>-40,6</b>

\* Die Angaben für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

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

Mio. EUR	Q3 2015	Q3 2014*	9M 2015	9M 2014*
EBIT	80,9	23,6	348,6	-77,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	116,4	87,8	342,0	256,5
<b>EBITDA</b>	<b>197,3</b>	<b>111,4</b>	<b>690,6</b>	<b>178,6</b>

\* Die Angaben für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

### 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.

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.

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 in den ersten neun Monaten 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. September 2015 wurden neben der Hapag-Lloyd AG 113 Unternehmen vollkonsolidiert sowie vier Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Zwei Gesellschaften sind durch Liquidation aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Fünf weitere Gesellschaften wurden auf andere Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern verschmolzen.

### **Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten**

Im dritten Quartal wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Es ergab sich kein Anhaltspunkt für einen Wertminderungsbedarf aufgrund der unveränderten langfristigen Wachstumsprognose der Containerschiffahrt.

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

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

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

Das Zinsergebnis von –169,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –142,1 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 größtenteils aus der Währungsumrechnung.

### Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
Schiffe	4.755,3	4.185,7
Container, Containersattelaufleger	993,2	784,7
Übrige Anlagen	131,8	127,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	150,6	78,2
<b>Gesamt</b>	<b>6.030,9</b>	<b>5.176,0</b>

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens resultierten vor allem aus dem Zugang von Seeschiffen und Containern in Höhe von insgesamt 543,4 Mio. EUR, geleisteten Anzahlungen auf Schiffsneubauten in Höhe von 156,0 Mio. EUR sowie Währungskurseffekten in Höhe von 423,4 Mio. EUR. Gegenläufig minderten planmäßige Abschreibungen in Höhe von 282,1 Mio. EUR den Buchwert des Sachanlagevermögens.

Die im Rahmen von bestehenden Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 30. September 2015 einen Nettobuchwert von insgesamt 105,6 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 179,5 Mio. EUR). Die Finance-Lease-Container sind zum 30. September 2015 mit insgesamt 92,8 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 66,5 Mio. EUR) bilanziert.

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

In den ersten neun Monaten 2015 sind 16 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 ein Gewinn in Höhe von insgesamt 10,0 Mio. EUR. In diesem Zusammenhang wurden Sondertilgungen in Höhe von 59,7 Mio. EUR (66,6 Mio. USD) auf zugehörige Kreditfinanzierungen geleistet.

### 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. September 2015: –81,7 Mio. EUR; 31. Dezember 2014: –104,8 Mio. EUR) resultiert aus im sonstigen Ergebnis erfassten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen und aus der Neubewertung des Fondsvermögens.

Die in den ersten neun Monaten 2015 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 322,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 225,4 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen in ausländischer Währung. Die Währungsrücklage betrug zum 30. September 2015 548,3 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 226,2 Mio. EUR).

### Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE					
		Q3 2015	Q3 2014	9M 2015	9M 2014
<b>„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	EUR*	<b>0,02</b>	<b>-0,77</b>	<b>1,51</b>	<b>-3,40</b>
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	Mio. EUR	2,4	-51,0	158,7	-224,9
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		104.882.240	66.065.678	104.882.240	66.065.678

\*Ergebnis ohne Minderheitenanteile

Das Ergebnis je Aktie wird unter Berücksichtigung der gewichteten Anzahl durchschnittlich ausstehender Aktien ermittelt. Im dritten Quartal 2015 und im Zeitraum Januar bis September 2015 sowie in den entsprechenden Vorjahreszeiträumen ergaben sich keine Verwässerungseffekte, so dass das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie entspricht.

### 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. September 2015 29,8 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 88,2 Mio. EUR) beträgt. In den ersten neun Monaten 2015 waren 42,4 Mio. EUR der Restrukturierungsrückstellung aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnten.

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

### Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.643,7	2.489,1
Anleihen	892,1	869,3
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	161,5	206,3
Sonstige Finanzschulden	192,1	152,4
<b>Gesamt</b>	<b>3.889,4</b>	<b>3.717,1</b>

## FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE

Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.130,3	2.970,1
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	805,3	786,5
Auf CLP lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	-	12,2
Zinsverbindlichkeiten	37,4	29,8
Transaktionskosten	-83,6	-81,5
<b>Gesamt</b>	<b>3.889,4</b>	<b>3.717,1</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch die Ziehung von Krediten im Zusammenhang mit der Ablieferung von fünf Schiffsneubauten (zum 30. September 2015 insgesamt 214,4 Mio. EUR bzw. 240,4 Mio. USD).

Für zwei Schiffe wurden in den ersten neun Monaten 2015 die Finance-Lease-Verträge beendet und die Schiffe ins Eigentum übernommen. In diesem Zusammenhang wurden zwei neue Schiffsfinanzierungen in ähnlicher Höhe wie die zuvor bestehenden Finance-Lease-Verbindlichkeiten ausgezahlt.

Zur langfristigen Finanzierung weiterer Schiffsinvestitionen hat Hapag-Lloyd am 30. September 2015 mit einem Bankenkonsortium einen Kreditvertrag über 332,1 Mio. EUR (372,4 Mio. USD) mit einer Laufzeit von 12 Jahren unterzeichnet.

Für Investitionen in neue Container wurden mit einer internationalen Leasinggesellschaft Leasingverträge mit Rückkaufvereinbarungen abgeschlossen, die gem. SIC-27 als Darlehensvertrag zu klassifizieren sind. Aufgrund dieser Transaktionen erhöhten sich die Finanzschulden zum 30. September 2015 um insgesamt 40,6 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. Der rechtliche Eigentumsübergang erfolgt bei Erwerb der Container durch Hapag-Lloyd. Die aus der Transaktion resultierenden Verbindlichkeiten betragen zum 30. September 2015 27,1 Mio. EUR.

Zur Stärkung der Liquiditätsreserve wurde die bestehende Revolving Credit Facility (RCF) von derzeit 95,0 Mio. USD auf 200,0 Mio. USD erhöht.

Weiterhin wurde im August 2015 ein Kreditvertrag in Form einer Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (120,4 Mio. EUR) abgeschlossen, die zum 30. September 2015 nicht in Anspruch genommen wurde.

## 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
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,0	716,0	716,0
Sonstige Forderungen	147,6	59,1	59,1
Derivative Finanzinstrumente	19,6	19,6	19,6
Finanzmittel	711,4	711,4	711,4
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.510,8	3.510,8	3.796,4
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1)</sup>	206,3	206,3	216,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.232,8	1.232,8	1.232,8
Derivative Finanzinstrumente	23,8	23,8	23,8
Sonstige Verbindlichkeiten	138,0	38,0	38,0

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

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	665,0	665,0	665,0
Sonstige Forderungen	142,3	69,5	69,5
Derivative Finanzinstrumente	18,5	18,5	18,5
Finanzmittel	484,0	484,0	484,0
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.727,9	3.727,9	3.784,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1)</sup>	161,5	161,5	169,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.345,2	1.345,2	1.345,2
Derivative Finanzinstrumente	36,8	36,8	36,8
Sonstige Verbindlichkeiten	151,8	29,9	29,9

<sup>1)</sup> 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 Terminkurse 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 in den ersten neun Monaten 2015 484,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 163,2 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten 2015 auf insgesamt 483,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 194,1 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und finanzielle Vermögenswerte sind insgesamt 594,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 232,6 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung von fünf Schiffsneubauten, Anzahlungen auf weitere Schiffsneubauten sowie Auszahlungen für die Anschaffung neuer Container. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen Einzahlungen aus dem Verkauf von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (74,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie erhaltene Dividenden (33,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 34,0 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit in den ersten neun Monaten 2015 in Höhe von insgesamt 289,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,0 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus Zins- und Tilgungszahlungen (616,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 482,3 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 345,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 461,2 Mio. EUR) aus der Finanzierung der ausgelieferten Schiffsneubauten sowie aus Finanzierungen von Containern aus. Der erzielte Bruttoemissionserlös in Höhe von rd. 265 Mio. EUR aus der am 6. November 2015 erfolgten Börsennotierung der Hapag-Lloyd AG an der Börse in Frankfurt und Hamburg wird im vierten Quartal 2015 erfasst. Die Kosten, die im Zusammenhang mit dem Börsengang stehen, werden ebenfalls im vierten Quartal 2015 erfasst.

## 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 Restlaufzeiten zwischen einem und 15 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 Chatteraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

In den ersten neun Monaten 2015 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 848,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 467,0 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 414,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 233,9 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	30.9.2015	31.12.2014
Schiffe und Container	994,9	1.082,1
Verwaltungsgebäude	102,5	104,9
Sonstiges	159,6	177,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.257,0</b>	<b>1.364,9</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>1.233,6</b>	<b>1.340,1</b>

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 0,83 Prozent p. a. (31. Dezember 2014: 0,67 Prozent p. a.).

#### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. September 2015 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 329,9 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 276,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 100,3 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.

In den ersten neun Monaten 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

Ungeachtet des ambitionierten Börsenumfeldes konnte die Hapag-Lloyd AG ihren Börsengang im vierten Quartal 2015 erfolgreich vollziehen. Der Bruttoemissionserlös aus der Platzierung von insgesamt 13.228.677 neuer Aktien aus einer Kapitalerhöhung betrug rd. 265,0 Mio. EUR (300,0 Mio. USD). Nach der erfolgten Kapitalerhöhung beträgt die gesamte Anzahl der Aktien der Hapag-Lloyd AG 118.110.917 Namensaktien. Zur weiteren Stärkung der Liquiditätsreserve wurde im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs seitens der Joint Global Coordinators eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (111,6 Mio. EUR) zum 14. Oktober 2015 gewährt.

Am 20. Oktober 2015 hat Hapag-Lloyd einen weiteren sog. Japanese-Operating-Lease im Umfang von 42,3 Mio. USD zur Finanzierung der Anschaffungskosten von 3.000 bereits erworbenen Kühlcontainern abgeschlossen, der am 23. Oktober 2015 ausgezahlt wurde. Am 6. Oktober 2015 wurden zudem 44,0 Mio. USD aus dem bestehenden Container RCF in Anspruch genommen.



Hamburg, den 11. November 2015

Hapag-Lloyd AG  
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

Thorsten Haeser

# FINANZKALENDER 2016

- März 2016** Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2015
- Mai 2016** Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2016
- August 2016** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2016
- November 2016** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2016

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

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

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

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



