

9M | 2016

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis 30. September 2016



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2016

		1.7. – 30.9. 2016	1.7. – 30.9. 2015	1.1. – 30.9. 2016	1.1. – 30.9. 2015	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN¹⁾						
Schiffe insgesamt (Stand: 30. September)		166	175	166	175	-9
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	953	946	953	946	+7
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.027	1.189	1.037	1.260	-223
Transportmenge	TTEU	1.947	1.861	5.650	5.579	+71
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.928	2.137	5.714	6.806	-1.092
EBITDA	Mio. EUR	184,6	197,3	381,3	690,6	-309,3
EBIT	Mio. EUR	65,6	80,9	25,9	348,6	-322,7
Konzernergebnis	Mio. EUR	8,2	3,2	-133,9	160,4	-294,3
Ergebnis je Aktie	EUR	0,07	0,02	-1,15	1,51	-2,66
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	25,2	160,4	228,3	484,5	-256,2
RENDITEKENNZAHLEN¹⁾						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	9,6	9,2	6,7	10,1	-3,4 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	3,4	3,8	0,5	5,1	-4,6 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ³⁾	%	3,1	3,6	0,2	5,4	-5,2 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER²⁾						
Bilanzsumme	Mio. EUR	10.593	11.079	10.593	11.079	-486
Eigenkapital	Mio. EUR	4.726	5.038	4.726	5.038	-312
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	44,6	45,5	44,6	45,5	-0,9 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	5.864	6.033	5.864	6.033	-169
Finanzschulden	Mio. EUR	3.906	3.907	3.906	3.907	-1,0
Liquide Mittel	Mio. EUR	492	574	492	574	-82

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

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

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

Wesentliche Entwicklungen 9M 2016:

- **Aktionäre beschließen auf der Hauptversammlung die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals zur Ausgabe von bis zu 50 Mio. neuen Aktien für die Umsetzung des Zusammenschlusses mit UASC**
- **Leichter Anstieg der Transportmenge trotz eines weiterhin verhaltenen globalen Wirtschaftswachstums**
- **Intensiver Wettbewerb belastet weiter die Entwicklung der Frachtraten; Rückgang um 17,7 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum**
- **Niedriger Bunkerverbrauch und Bunkerpreis sowie Realisierung von Kosteneinsparungen und Synergieprogrammen sorgen für Entlastung auf der Kostenseite**
- **Deutlich positives EBITDA in Höhe von 381,3 Mio. EUR in den ersten neun Monaten 2016**
- **Positives EBIT in den ersten neun Monaten 2016 von 25,9 Mio. EUR**
- **Liquiditätsreserve beträgt 559,2 Mio. EUR**

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 14. November 2016 veröffentlicht.

INHALT

4 Konzernzwischenlagebericht

- 4 Grundlagen des Konzerns
- 4 Geschäftstätigkeit
- 5 Konzern-Ziele und -Strategie
- 8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
- 9 Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
- 11 Wirtschaftsbericht
- 11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 12 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 15 Ertragslage des Konzerns
- 19 Finanzlage des Konzerns
- 21 Vermögenslage des Konzerns
- 23 Risiko- und Chancenbericht
- 24 Prognosebericht

26 Konzernzwischenabschluss

- 26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 28 Konzernbilanz
- 30 Konzernkapitalflussrechnung
- 31 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
- 32 Verkürzter Konzernanhang
- 32 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
- 35 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 35 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 40 Sonstige Erläuterungen
- 41 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

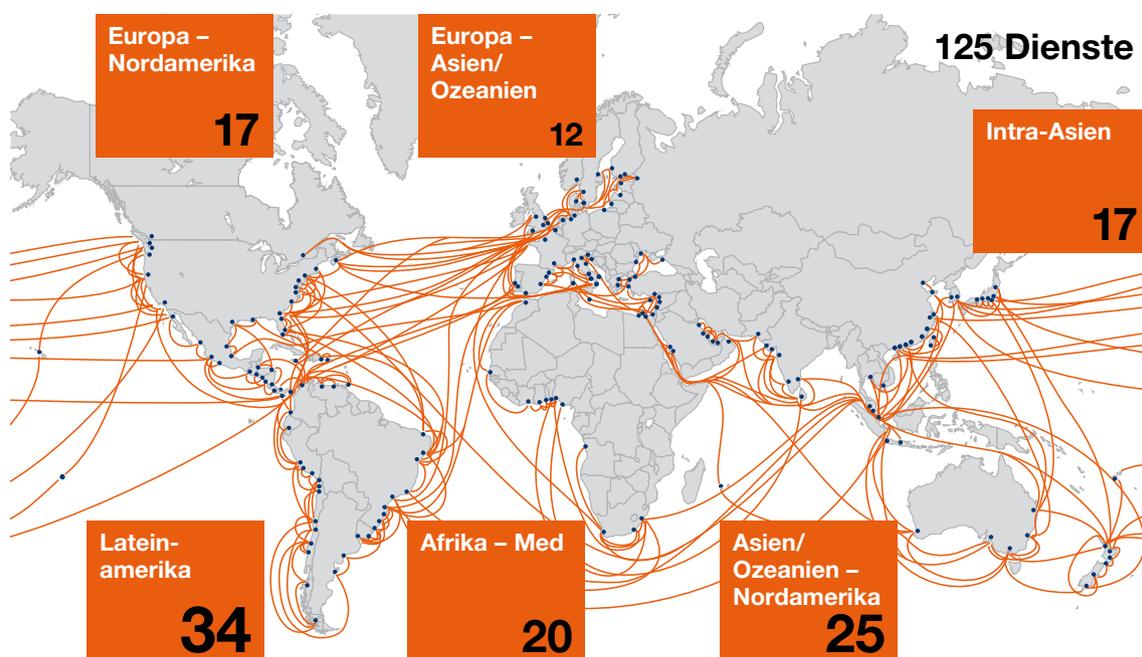
43 Finanzkalender, Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See. Dies kann auch den Transport von Haus zu Haus umfassen.



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 166 Containerschiffen (30. September 2016). Der Konzern verfügt derzeit über 366 Vertriebsstellen in 121 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 125 Diensten weltweit. In den ersten neun Monaten 2016 betreute Hapag-Lloyd global rd. 20.900 Kunden.

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

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Ein langfristiges profitables Wachstum ist das vorrangige Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns. Das Erreichen des Unternehmensziels wird an der Entwicklung der Transportmengen sowie der operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT gemessen. Hapag-Lloyd strebt neben der Nutzung der Marktchancen für ein organisches Wachstum auch die strategische Absicherung der führenden Wettbewerbsposition durch die Ausnutzung wertsteigernder Maßnahmen im Rahmen der Branchenkonsolidierung an. Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 18. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company (UASC) über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet.

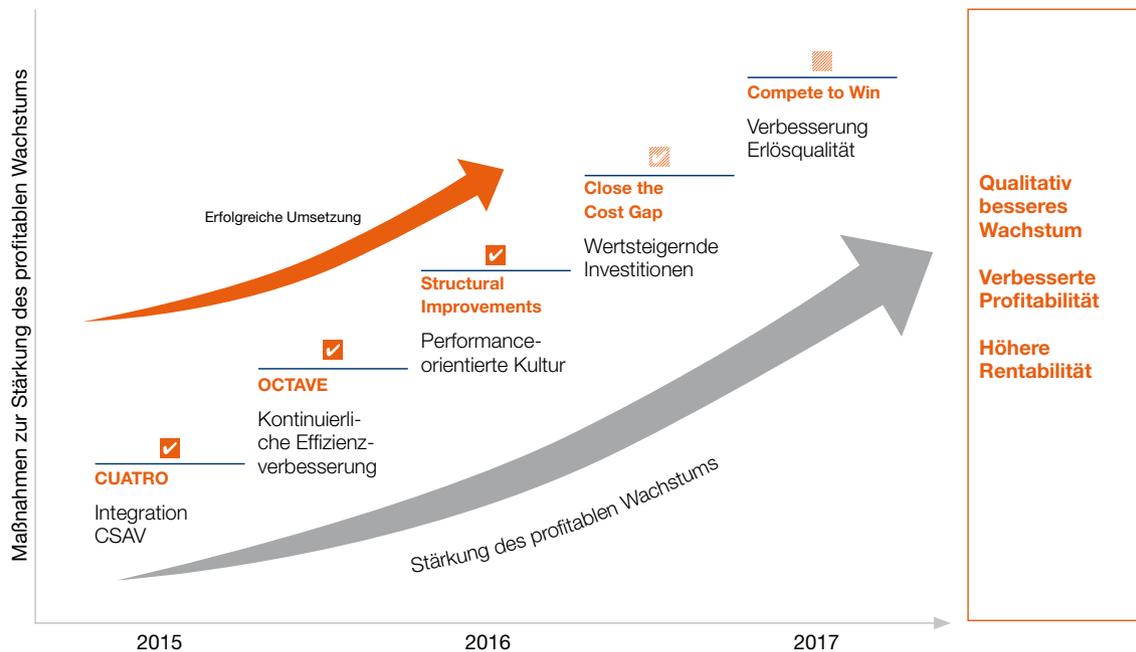
Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Für 2016 prognostiziert IHS Global Insight (Oktober 2016) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens in 2016 um 2,6 Prozent auf rd. 132,7 Mio. TEU, für 2017 ein weiteres Wachstum von 4,2 Prozent auf rd. 138,3 Mio. TEU. Hapag-Lloyd strebt ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

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

Aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen bis 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen von insgesamt 600,0 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert werden. Bereits im Geschäftsjahr 2015 wurden mehr als 70 Prozent der erwarteten Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen realisiert. Die aus den Projekten CUATRO und OCTAVE geplanten Effizienzverbesserungen werden, nach dem gegenwärtigen Stand, im Geschäftsjahr 2016 zu mehr als 90 Prozent realisiert.

Zur Erreichung der Rentabilitätsziele werden die folgenden Maßnahmen beitragen:

Unser Weg nach vorne: nachhaltiges profitables Wachstum



Im ersten Quartal 2016 wurde das Effizienzprojekt OCTAVE intensiviert und um zusätzliche Maßnahmen (OCTAVE II) erweitert. Hieraus sollen, zusätzlich zu den bereits erzielten Verbesserungen, weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen in einem hohen zweistelligen Millionenbereich (in USD) bis Ende 2017 erreicht werden. In den ersten neun Monaten 2016 trugen auch diese Effizienzprojekte bereits zu der Verbesserung der Kostenstrukturen bei.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäftes sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen (EBITDA), sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist auf der Seite 15 dargestellt. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cash-Flows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von rd. 56 Prozent (basierend auf den Stellplatzkapazitäten) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2016 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2016 verfügte der Hapag-Lloyd

Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 559,2 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 962,4 Mio. EUR; 30. September 2015: 917,7 Mio. EUR).

Strategische Schritte zur Stärkung der Marktposition und Erweiterung des Aktionärskreises

Am 18. Juli 2016 haben die Hapag-Lloyd AG und United Arab Shipping Company (UASC) eine Vereinbarung über den Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten (Business Combination Agreement) unterzeichnet. Die beabsichtigte Fusion mit der UASC unterliegt der Freigabe der jeweiligen Kartellbehörden. Der Zusammenschluss stärkt die Marktposition von Hapag-Lloyd. Nach der Übernahme der UASC-Containeraktivitäten könnte der Hapag-Lloyd Konzern (auf der Basis untestierter Zahlen) über eine Transportkapazität von rd. 1,5 Mio. TEU (MDS Transmodal Oktober 2016, eigene Daten), eine jährliche Transportleistung von rd. 10 Mio. TEU und einen Umsatz von rd. 12 Mrd. USD verfügen und damit die aktuelle Marktposition als eine der fünf größten Containerlinienreedereien der Welt mit einem deutlichen Abstand zu den nachfolgenden Reedereien (Transportkapazitäten: Evergreen 1,0 Mio. TEU, Hamburg Süd 0,6 Mio. TEU und OOCL 0,6 Mio. TEU) dauerhaft festigen. Die viertgrößte Reederei China COSCO Shipping Cooperation (China COSCO) verfügt ebenfalls über eine Transportkapazität von 1,5 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2016). Durch den geplanten Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten der Japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd., Mitsui O.S.K. Lines Ltd. und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, würde die weltweit sechstgrößte Containerschiffahrtsgesellschaft mit einer Transportkapazität von 1,4 Mio. TEU entstehen.

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

- Gestärkte Marktposition als Top 5 in einer weiter konsolidierenden Containerschiffahrtsbranche
- Verbesserte Marktpräsenz im attraktiven Fahrtgebiet Mittlerer Osten und solide Position in allen Fahrtgebieten
- Effiziente und junge Flotte mit niedrigem Investitionsbedarf
- Jährliche Synergien von 435 Mio. USD ab 2019
- Starker Partner in der THE Alliance

Am 26. August 2016 stimmten die Aktionäre der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft auf der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung der Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals mit der Möglichkeit des Bezugsrechtsausschlusses zur Ausgabe von bis zu 50 Mio. neuen Aktien zu. Das genehmigte Kapital soll genutzt werden, um die Einbringung der Aktien an UASC im Wege einer Sacheinlage in die Gesellschaft zu finanzieren.

Nach dem Abschluss der beabsichtigten Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen werden die derzeitigen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre mit 14,3 Prozent (QH) und 10,1 Prozent (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt sein. Die übrigen UASC-Aktionäre (Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain) werden zusammen 3,6 Prozent der Hapag-Lloyd Aktien besitzen. Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV, Stadt Hamburg) und Kühne Maritime GmbH verbleiben als Ankeraktionäre. Im Rahmen des Business Combination Agreements

wurde vereinbart, innerhalb von sechs Monaten nach dem erfolgten Zusammenschluss eine Barkapitalerhöhung von 400 Millionen USD durchzuführen. Bereits in den ersten neun Monaten 2016 sind Aufwendungen im Zusammenhang mit der Transaktion sowie der geplanten UASC-Integration angefallen. Nach dem derzeitigen Stand könnten die Aufwendungen für die Transaktion und die Integration der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten insgesamt rd. 150 Mio. USD betragen.

Mittelfristige Zielsetzung

Durch die vollständige Hebung der Synergien aus der CSAV- und der UASC-Integration, weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen, ein erwartetes Mengenwachstum und durch eine Verbesserung der Erlösqualität soll in den Jahren nach 2017 die Profitabilität von Hapag-Lloyd nachhaltig verbessert werden. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit UASC wird anteilig ab dem Jahr 2017 anfallen und soll ab dem Geschäftsjahr 2019 vollumfänglich 435 Mio. USD betragen. Das Geschäftsjahr 2017 wird ganz im Zeichen der Integration der UASC-Aktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern sowie der operativen Umsetzung der neuen THE Alliance stehen. Nach Abschluss der Integration wird Hapag-Lloyd einen Ausblick auf die mittelfristigen Ertragsziele geben.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA, EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Seit dem Geschäftsjahr 2016 wird die Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]) zusätzlich als Messgröße verwendet. Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten neun Monaten 2016 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

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

	Mio. EUR		Mio. USD	
	9M 2016	9M 2015	9M 2016	9M 2015
Langfristige Vermögenswerte	9.172	9.312	10.241	10.443
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	612	665	683	746
Sonstige Aktiva	317	289	354	324
Aktiva (ohne liquide Mittel)	10.101	10.266	11.278	11.513
Rückstellungen	594	636	664	713
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.151	1.345	1.285	1.509
Sonstige Verbindlichkeiten	213	207	238	232
Verbindlichkeiten	1.958	2.186	2.186	2.453
Invested Capital	8.143	8.078	9.092	9.060
EBIT	25,9	348,6	28,8	388,7
Steuern	14,8	19,1	16,4	21,3
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	11,1	329,5	12,4	367,4
ROIC (annualisiert)			0,2 %	5,4 %

Die Berechnung des Return on Invested Capital erfolgt in USD. Angaben gerundet.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Effiziente Flotte

Zum 30. September 2016 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 166 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug 952.802 TEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. September 2016 rd. 56 Prozent der Flotte in Eigenbesitz (9M 2015: rd. 55 Prozent). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 8,0 Jahre. Mit 5.740 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 5,0 Prozent über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 71 Prozent über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 938.399 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 1.531.074 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 30. September 2016 rd. 43 Prozent (9M 2015: rd. 40 Prozent).

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.9.2016	31.12.2015	30.9.2015
Anzahl der Schiffe	166	177	175
davon			
Eigene Schiffe	70	68	68
Geleaste Schiffe	3	3	3
Gecharterte Schiffe	93	106	104
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	953	966	946
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.531	1.564	1.613
Anzahl Dienste	125	121	122

Zusätzlich zu den in der obigen Tabelle aufgeführten Charterschiffen hatte Hapag-Lloyd zum 30. September 2016 ein Schiff hauptsächlich für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Das Schiff hat eine Kapazität von 6.900 TEU. Das Schiff wird nicht in einem Liniendienst eingesetzt und ist deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

2015 stellte Hapag-Lloyd fünf Neubauten mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU und im ersten Halbjahr 2016 zwei Containerschiffe mit einer Kapazität von jeweils 3.500 TEU in Dienst. Dies sollte die Effizienz der Hapag-Lloyd Flotte verbessern. In den ersten neun Monaten 2016 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 2,36 Mio. Tonnen (metric tons). (9M 2015: rd. 2,6 Mio. Tonnen). Davon entfielen rd. 9 Prozent (9M 2015: rd. 13 Prozent) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MDO). Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten in den ersten neun Monaten 2016 und berechnet auf Jahresbasis) betrug 3,28 (9M 2015: 3,48) metric tons.

Zum 30. September 2016 umfasste das Orderbuch von Hapag-Lloyd fünf Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 10.500 TEU und Stellplätzen für 2.100 Kühlcontainer. Ein Schiff wurde bereits im November 2016 in Dienst gestellt. Ein weiteres 10.500-TEU-Schiff wird im Dezember 2016 folgen. Die restlichen drei Schiffe werden bis April 2017 an Hapag-Lloyd ausgeliefert.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Bei einem erfolgreichen Abschluss der Übernahme der UASC-Containerschifffahrtsaktivitäten wird Hapag-Lloyd in den nächsten Jahren nicht weiter in neue Schiffssysteme investieren. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb könnten dann mit der gemeinsamen Flotte realisiert werden.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Ein globales Betreuungsteam pflegt die Beziehungen zu Großkunden. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 20.900 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 23.000) durch.

Mitarbeiter

Zum 30. September 2016 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 9.397 Mitarbeiter (31. Dezember 2015: 9.417). Davon entfielen 7.748 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2015: 7.771) und 1.422 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (31. Dezember 2015: 1.411). Zum 30. September 2016 beschäftigte Hapag-Lloyd 227 Auszubildende.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.9.2016	31.12.2015	30.9.2015
Seebereich	1.422	1.411	1.429
Landbereich	7.748	7.771	7.822
Auszubildende	227	235	249
Gesamt	9.397	9.417	9.500

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Trotz der prognostizierten Wachstumsabschwächung in den USA erwarten die Konjunkturoperenten des Internationalen Währungsunds (IWF) im laufenden Jahr unverändert ein globales Wirtschaftswachstum von 3,1 Prozent. Für 2017 erwartet der IWF eine Zunahme des globalen Wachstums um 3,4 Prozent (IMF, World Economic Outlook October 2016). Damit blieb die Wachstumsprognose für 2017 ebenfalls unverändert im Vergleich zu dem im Juli 2016 erwarteten Wert.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 2,3 Prozent zunehmen. Im Juli 2016 hatte der IWF noch einen Anstieg von 2,7 Prozent angenommen. Für 2017 wird von einem Anstieg um 3,8 Prozent ausgegangen.

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens in 2017 bis zu 4,2 Prozent erreichen. Somit dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2017 wieder gleich stark wie der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2018 bis 2021 erwartet der Branchendienst IHS Global Insight von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von rd. 5,0 Prozent.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

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

Quelle: IWF Oktober 2016; IHS Global Insight Oktober 2016

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2016 rd. 20,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2016). Die nominale Angebotskapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2016 um 1,3 Mio. TEU und 2017 um rd. 1,5 Mio. TEU zunehmen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe (ca. 3,5 Mio. TEU) liegt mit rd. 17 Prozent der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (21,2 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 Prozent. In den Monaten Januar bis September 2016 wurden Aufträge für den Bau von 63 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von 176.938 TEU (9M 2015: 196 Schiffe, 1,95 Mio. TEU Kapazität; MDS Transmodal Oktober 2016) vergeben.

ENTWICKLUNG DER KAPAZITÄT DER GLOBALEN CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

Mio. TEU	2017e	2016e	2015	2014	2013
Gesamte Kapazität (Jahresanfang)	22,2	20,9	19,3	18,3	17,4
Geplante Auslieferungen	1,5	1,3	1,6	1,0	0,9

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

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten neun Monaten 2016 insgesamt 99 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 712.175 TEU und damit deutlich weniger Schiffe neu in Dienst gestellt als im Vorjahr (9M 2015: 156 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,3 Mio. TEU). Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe sowie dem Einsatz von „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Clarksons Research (Oktober 2016) erreichte die Verschrottung von ineffizienten Schiffen in den ersten neun Monaten 2016 mit 446.000 TEU bereits mehr als im Gesamtjahr 2015 (193.000 TEU). Für 2016 erwartet Clarksons einen Anstieg der Verschrottungen auf rd. 611.000 TEU. Das bisherige Rekordniveau betrug in rd. 425.000 TEU (2013).

Angesichts des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten hat sich die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten Quartalen deutlich erhöht und erreichte im Oktober 2016 rd. 1,6 Mio. TEU (Alpha Liner Oktober 2016) bzw. rd. 7,3 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainerflotte. Damit lagen die „freien“ Kapazitäten über dem Stand Ende September 2015 in Höhe von rd. 935.000 TEU und über dem bisher in 2010 und 2016 erreichten Höchststand von 1,48 Million TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU. Hiervon entfallen eine große Anzahl auf ineffiziente Schiffe der Panamax-Klasse. In der beschäftigungslosen Flotte sind Schiffe der koreanischen Reederei Hanjin mit einer Transportkapazität von mehr als 150.000 TEU enthalten.

Neuordnung der Allianzen und Fusionen

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

Im Mai 2016 gründete Hapag-Lloyd mit den Partnerreedereien die „THE Alliance“. Die THE Alliance-Mitglieder, Hapag-Lloyd AG (Deutschland), Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming), haben am 8. November 2016 die Details ihrer geplanten Dienste bekannt gegeben, die im April 2017 starten sollen. Bei einem erfolgreichen Abschluss der UASC-Transaktion werden die UASC-Containerschiffe in der THE Alliance eingesetzt.

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

KAPAZITÄTSANTEILE NEUE ALLIANZEN

	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	36 %	18 %	44 %
Ocean Alliance	35 %	41 %	13 %
THE Alliance	23 %	28 %	33 %
Sonstige	6 %	13 %	10 %

Quelle: Alphaliner Oktober 2016

Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO). China COSCO verfügt über eine Flotte von 272 Containerschiffen mit einer gesamten Kapazität von rd. 1,5 Mio. TEU und ist damit die viertgrößte Containerreederei weltweit (Alphaliner Oktober 2016). Im Juli 2016 hat die französische Reederei CMA CGM die Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, abgeschlossen. CMA CGM bleibt weiterhin Nummer drei unter den globalen Containerreedereien. Die fusionierte Gruppe schließt aber mit insgesamt 458 Containerschiffen und einer gemeinsamen Transportkapazität von 2,2 Mio. TEU zur Nummer zwei, MSC, auf. Marktführer bleibt Maersk Line mit einer Kapazität von 3,0 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2016).

Am 31. Oktober 2016 haben die japanischen Schifffahrtsunternehmen, "K"-Line, MOL und NYK die Gründung einer neuen Joint-Venture-Gesellschaft angekündigt. In dieser sollen die Containerschiffahrtsaktivitäten sowie die weltweiten Terminalaktivitäten (außerhalb Japans) der drei Gesellschaften zusammengeführt werden. Vorbehaltlich der Zustimmung der relevanten Aufsichtsbehörden sowie der Aktionäre der Gesellschaften würde hierdurch die weltweit sechstgrößte Containerschiffahrtsgesellschaft mit einer Transportkapazität von 1,4 Million TEU entstehen. Das neue Unternehmen soll am 1. April 2018 seine operative Tätigkeit aufnehmen.

Insolvenz der siebtgrößten globalen Containerlinienreederei, Hanjin Shipping Co. Ltd.

Der starke Rückgang der Frachtraten verschärfte im ersten Halbjahr 2016 die unbefriedigende Ertrags-situation der meisten Containerreedereien. Mit Ausnahme der nur regional agierenden asiatischen Reederei Wan Hai mussten alle fünfzehn größten Containerschiffahrtsunternehmen für die ersten sechs Monate 2016 eine negative operative Marge (EBIT-Marge) ausweisen.

Am 31. August 2016 hat die koreanische Reederei Hanjin Shipping gemäß den Bestimmungen in Korea und den USA einen Insolvenzantrag gestellt. Hanjin betrieb 100 Containerschiffe und verfügte über eine Transportkapazität von rd. 617.000 TEU. Gemessen an der Transportkapazität war Hanjin die siebtgrößte globale Containerlinienreederei mit einem Marktanteil von rd. 3 Prozent. Hanjin war Mitglied der CKYHE Alliance. In den ersten sechs Monaten 2016 betrug das Transportvolumen von Hanjin rd. 2,3 Mio. TEU. Hanjin war vor allem auf den Fahrtgebieten Asien – Europa (Marktanteil ca. 4,9 Prozent) und Transpazifik (Marktanteil 6,7 Prozent) sowie Intra-Asien aktiv. Die Unterbrechung der Services von Hanjin hat insbesondere auf den Fahrtgebieten Fernost und Transpazifik zu einem zum Teil deutlichen Anstieg der Spot-Market-Frachtraten geführt. Die Insolvenz von Hanjin und der starke Anstieg der beschäftigungslosen Flotte hat zu einem starken Überangebot an Schiffen und einem deutlichen Rückgang der Marktwerte von Containerschiffen geführt. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Beleihungswertklauseln (Loan-to-Value) in Finanzierungsverträgen haben.

Eröffnung des erweiterten Panamakanals

Nach dem Suezkanal ist der Panamakanal die zweitwichtigste Wasserstraße der Welt. Am 26. Juni 2016 eröffnete der ausgebaut Panamakanal. Nunmehr können Schiffe mit einer Transportkapazität von bis zu 14.000 TEU die Kanalschleusen passieren. Dies dürfte erhebliche Auswirkungen auf die Services von Asien an die amerikanische Ostküste, die Ostküste Lateinamerikas und auch nach Europa haben. Die bisher für die Fahrt durch den Panamakanal genutzten speziellen Panamax-Schiffe sind nicht mehr wettbewerbsfähig.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNES

Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2016 waren für den Hapag-Lloyd Konzern weiterhin geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld und das verhaltene globale Wirtschaftswachstum. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschifffahrt bewirkte auch im Verlauf der ersten neun Monate 2016 einen weiteren deutlichen Rückgang der Frachtraten. Dagegen wirkten sich Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen sowie ein im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkener Bunkerpreis entlastend auf die Ertragslage aus. Diese Effekte konnten aber die deutlich gesunkene durchschnittliche Frachtrate nicht kompensieren. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,11 USD/EUR nahezu auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1,12 USD/EUR). Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd in den ersten neun Monaten 2016 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von –133,9 Mio. EUR.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Umsatzerlöse	1.928,3	2.137,0	5.713,8	6.806,0
Sonstige betriebliche Erträge	31,8	42,3	90,4	145,9
Transportaufwendungen	1.571,4	1.767,8	4.772,0	5.559,7
Personalaufwendungen	123,3	106,4	377,6	360,2
Abschreibungen	119,0	116,4	355,4	342,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	86,8	116,1	291,5	359,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	59,6	72,6	7,7	330,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,5	8,8	19,6	22,5
Übriges Finanzergebnis	–1,5	–0,5	–1,4	–4,3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	65,6	80,9	25,9	348,6
Zinsergebnis	–55,1	–69,9	–145,0	–169,1
Ertragsteuern	2,3	7,8	14,8	19,1
Konzernergebnis	8,2	3,2	–133,9	160,4
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	7,5	2,4	–136,4	158,7
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,7	0,8	2,5	1,7
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,07	0,02	–1,15	1,51
EBITDA	184,6	197,3	381,3	690,6
EBITDA-Marge (%)	9,6	9,2	6,7	10,1
EBIT	65,6	80,9	25,9	348,6
EBIT-Marge (%)	3,4	3,8	0,5	5,1

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.037 USD/TEU und lag damit um 223 USD/TEU (17,7 Prozent) unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.260 USD/TEU). Ursächlich hierfür war das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten sowie der im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkene Bunkerpreis. Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbs, bedingt durch die bestehenden Überkapazitäten und ein verhaltenes Nachfragewachstum auf allen Fahrtgebieten, konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht durchgesetzt werden.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET				
USD/TEU	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Atlantik	1.333	1.526	1.344	1.512
Transpazifik	1.147	1.548	1.237	1.647
Fernost	757	876	754	977
Lateinamerika	1.047	1.025	992	1.157
Intra-Asien	515	635	538	684
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.058	1.226	1.067	1.238
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.027	1.189	1.037	1.260

Die Transportmenge konnte im Vergleich zur Vorjahresperiode in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 von 5.579 TEU auf 5.650 TTEU um 1,3 Prozent gesteigert werden.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET				
TTEU	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Atlantik	385	398	1.159	1.173
Transpazifik	379	363	1.091	1.043
Fernost	319	320	927	976
Lateinamerika	586	550	1.673	1.698
Intra-Asien	178	140	492	420
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	100	90	308	269
Gesamt	1.947	1.861	5.650	5.579

Durch den deutlichen Ratenrückgang in nahezu allen Fahrtgebieten verminderten sich die Umsatzerlöse in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres um insgesamt 1.092,2 Mio. EUR auf 5.713,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.806,0 Mio. EUR).

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET				
Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Atlantik	460,7	545,8	1.399,0	1.590,6
Transpazifik	388,9	505,6	1.211,5	1.541,2
Fernost	216,7	251,8	627,5	855,4
Lateinamerika	549,4	508,0	1.490,6	1.761,8
Intra-Asien	81,9	79,8	237,7	257,7
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	94,4	98,7	295,0	298,6
Übrige	136,3	147,3	452,5	500,7
Gesamt	1.928,3	2.137,0	5.713,8	6.806,0

Die Transportaufwendungen verminderten sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 um 787,7 Mio. EUR auf 4.772,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.559,7 Mio. EUR). Dies entspricht einem Rückgang von 14,2 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere die um 373,2 Mio. EUR (–43,9 Prozent) gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 lag der durchschnittliche Bunkerpreis (MFO) mit 195 USD je Tonne um 138 USD unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gesunken und lagen trotz einer leicht gestiegenen Transportmenge um 414,5 Mio. EUR (–8,8 Prozent) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Ursächlich hierfür waren die Realisierung von Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie Kosteneinsparungen aus den Kostensenkungsmaßnahmen. Des Weiteren hat ein absinkendes Marktniveau dazu geführt, dass die Charraten deutlich rückläufig sind.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN*				
Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	190,4	262,7	477,1	850,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.381,0	1.505,1	4.294,9	4.709,4
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	671,8	683,8	1.984,0	2.060,5
Charter-, Leasing- und Containermieten	176,8	267,0	739,6	868,8
Containertransportkosten	476,7	519,3	1.408,1	1.661,3
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	55,7	35,0	163,2	118,8
Transportaufwendungen	1.571,4	1.767,8	4.772,0	5.559,7

*Für das dritte Quartal und die ersten 9 Monate 2016 erfolgte innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen eine Umgliederung zwischen den Hafen-, Kanal- und Terminalkosten und den Charter-, Leasing- und Containermieten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) betrug für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 16,5 Prozent (Vorjahreszeitraum: 18,3 Prozent).

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Rückgang der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 ein Kursverlust in Höhe von 13,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursgewinn 0,7 Mio. EUR).

Der Personalaufwand in Höhe von 377,6 Mio. EUR lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraumes (360,2 Mio. EUR). Im Vorjahr wirkte sich die Auflösung einer Rückstellung in Höhe von 20,9 Mio. EUR sowie ein positiver Währungseffekt aus der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 9,0 Mio. EUR entlastend auf den Personalaufwand aus. Zum 30. September 2016 führte der Währungseffekt aus der Bewertung der Pensionsrückstellungen zu einem Aufwand in Höhe von 3,0 Mio. EUR.

Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2016 betragen 355,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 342,0 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen auf zugegangene Schiffsneubauten und Container.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 25,9 Mio. EUR deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (348,6 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 auf 381,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 690,6 Mio. EUR). Für die ersten neun Monate 2016 ergab sich eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 0,2 Prozent (Vorjahreszeitraum: 5,4 Prozent). Das Ergebnis je Aktie betrug in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 –1,15 EUR (Vorjahreszeitraum: 1,51 EUR).

ERTRAGSKENNZAHLEN

Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Umsatz	1.928,3	2.137,0	5.713,8	6.806,0
EBIT	65,6	80,9	25,9	348,6
EBITDA	184,6	197,3	381,3	690,6
EBIT-Marge (%)	3,4	3,8	0,5	5,1
EBITDA-Marge (%)	9,6	9,2	6,7	10,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,07	0,02	–1,15	1,51
Return on Invested Capital* (ROIC annualisiert) (%)	3,1	3,6	0,2	5,4

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

Für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2016 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von –145,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –169,1 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist auf die erfolgte günstigere Refinanzierung aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus zurückzuführen. Im Zinsergebnis ist ein Ertrag in Höhe von 8,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –3,1 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung der eingebetteten Derivate der begebenen Anleihen enthalten.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 belief sich das Konzernergebnis auf –133,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 160,4 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	25,2	160,4	228,3	484,5
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	–31,7	–152,2	–205,1	–483,8
Free Cash-Flow	–6,5	8,2	23,2	0,7
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	26,4	–118,1	–91,2	–289,1
Veränderung des Finanzmittelbestandes	19,9	–109,9	–68,0	–288,4

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 wurde ein operativer Cash-Flow in Höhe von 228,3 Mio. EUR erwirtschaftet (Vorjahreszeitraum: 484,5 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 auf 205,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 483,8 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Seeschiffe und Container in Höhe von 229,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 582,2 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen Einzahlungen aus Dividenden in Höhe 28,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,9 Mio. EUR) aus.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 91,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 289,1 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 528,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 345,5 Mio. EUR) standen im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 613,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 616,6 Mio. EUR) gegenüber.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Bestand am Anfang der Periode	473,0	594,9	573,7	711,4
Wechselkursbedingte Veränderungen	-0,9	-1,0	-13,7	61,0
Zahlungswirksame Veränderungen	19,9	-109,9	-68,0	-288,4
Bestand am Ende der Periode	492,0	484,0	492,0	484,0

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 68,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von -13,7 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes am 30. September 2016 ein Finanzmittelbestand von 492,0 Mio. EUR (30. September 2015: 484,0 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 30. September 2016 nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 67,2 Mio. EUR.

Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2016 gegenüber dem Jahresende 2015 von 3.333,6 Mio. EUR auf 3.413,9 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war insbesondere der Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

FINANZIELLE SOLIDITÄT

Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Finanzschulden	3.905,9	3.907,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	492,0	573,7
Nettoverschuldung	3.413,9	3.333,6
EBITDA	381,3	831,0
Verschuldungsgrad (%) *	72,2	66,1
Frei verfügbare Kreditlinien	67,2	388,7
Eigenkapitalquote (%)	44,6	45,5

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	9.172,4	9.514,1
davon Anlagevermögen	9.107,9	9.457,3
Kurzfristige Vermögenswerte	1.420,7	1.565,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	492,0	573,7
Bilanzsumme	10.593,1	11.079,1
Passiva		
Eigenkapital	4.729,2	5.046,2
Fremdkapital	5.863,9	6.032,9
davon langfristige Schulden	3.471,4	3.633,8
davon kurzfristige Schulden	2.392,5	2.399,1
davon Finanzschulden	3.905,9	3.907,3
davon langfristige Finanzschulden	3.089,9	3.297,2
davon kurzfristige Finanzschulden	816,0	610,1
Bilanzsumme	10.593,1	11.079,1
Anlagendeckungsgrad I (%)	51,9	53,4
Anlagendeckungsgrad II (%)	90,0	91,8
Liquiditätsgrad I (%)	20,6	23,9
Nettoverschuldung	3.413,9	3.333,6
Eigenkapitalquote (%)	44,6	45,5

Zum 30. September 2016 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 10.593,1 Mio. EUR und lag um 486,0 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2015. Ursächlich für diesen Rückgang waren unter anderem stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des leicht schwächeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2016 bei 1,12 (31. Dezember 2015: 1,09).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte wirkten sich neben stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 220,2 Mio. EUR planmäßige Abschreibungen in Höhe von 355,4 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte des Anlagevermögens aus.

Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Stand zum Jahresende 2015 resultierte im Wesentlichen aus einem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 104,1 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse in Höhe von 68,0 Mio. EUR gesunken. Ebenfalls vermindern sich Wechselkurseffekte in Höhe von –13,7 Mio. EUR auf den Zahlungsmittelbestand aus. Zum 30. September 2016 betrug dieser 492,0 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 573,7 Mio. EUR).

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital des Konzerns um 317,0 Mio. EUR auf 4.729,2 Mio. EUR. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis in Höhe von 133,9 Mio. EUR sowie auf den Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von –110,6 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (–64,8 Mio. EUR) vermindern auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September 2016 44,6 Prozent (31. Dezember 2015: 45,5 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2015 um 169,0 Mio. EUR auf 5.863,9 Mio. EUR gesunken. Ursächlich hierfür war insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 um 142,9 Mio. EUR deutlich reduziert haben. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Aufwand infolge der Kosteneinsparungen sowie aus abrechnungsbedingten Veränderungen.

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2015. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

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

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

PROGNOSEBERICHT

Mit der erwarteten mittelfristig kontinuierlichen Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. Damit bleiben die mittelfristigen Wachstumsperspektiven der Containerschifffahrt weiter intakt. Die diesbezüglichen Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2015 haben weiterhin Gültigkeit.

Trotz der prognostizierten Wachstumsabschwächung in den USA erwarten die Konjunkturoperenten des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Jahr unverändert ein globales Wirtschaftswachstum von 3,1 Prozent. Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 2,3 Prozent zunehmen. Im Juli 2016 hatte der IWF noch einen Anstieg von 2,7 Prozent angenommen.

Der Branchendienst IHS Global Insight (November 2016) erwartet für 2016 eine Zunahme der Nachfrage nach globalen Containertransportdienstleistungen von 2,6 Prozent. Im April 2016 wurde noch ein Anstieg von 3,0 Prozent angenommen.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2016 rd. 20,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2016). Die Angebotskapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2016 um 1,3 Mio. TEU und damit um bis zu 6,2 Prozent zunehmen. Das bestehende Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage belastet die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten und erschwert auch zu Beginn der wichtigen „Peak Season“ die Erhöhung der Frachtraten. Diese wäre für eine nachhaltige Ergebnisverbesserung der Containerreedereien notwendig gewesen. Im dritten Quartal des Kalenderjahres erzielen die Containerreedereien in der Regel das höchste Transportvolumen und die höchsten Frachtraten. Das Konzernergebnis wird zudem durch Einmaleffekte im Zusammenhang mit der UASC-Transaktion belastet werden.

Die Entwicklung der Spot-Market-Frachtraten, ein wichtiger Indikator für die von den Reedereien erzielbaren Frachtraten, verlief im bisherigen Jahresverlauf sehr volatil. So betrug z. B. der als Marktreferenz wichtige Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) am 8. Januar 2016 932 Punkte, am 22. Juli 2016 713 Punkte und am 30. September 699 Punkte. Am 28. Oktober 2016 notierte der SCFI bei 958 Punkten.

Vor allem angesichts der nur unzureichenden generellen Ratenverbesserung zu Beginn der „Peak Season“ änderte Hapag-Lloyd am 18. Juli 2016 die Prognose für 2016 in folgenden Punkten:

	Bisherige Prognose (Stand Q1 2016)	Geänderte Prognose
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Moderat steigend	Deutlich rückläufig
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	Deutlich steigend	Deutlich rückläufig

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

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2016

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	+3,1 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	+2,3 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+2,6 %
Transportvolumen, Hapag-Lloyd	Geringfügig steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis, Hapag-Lloyd	Deutlich rückläufig
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich rückläufig
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen)	Deutlich rückläufig
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern)	Deutlich rückläufig

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

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld weitreichenden Risiken. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichtes im Geschäftsbericht 2015 (Seite 120 ff.) dargestellt.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

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

Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Umsatzerlöse	1.928,3	2.137,0	5.713,8	6.806,0
Sonstige betriebliche Erträge	31,8	42,3	90,4	145,9
Transportaufwendungen	1.571,4	1.767,8	4.772,0	5.559,7
Personalaufwendungen	123,3	106,4	377,6	360,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	119,0	116,4	355,4	342,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	86,8	116,1	291,5	359,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	59,6	72,6	7,7	330,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,5	8,8	19,6	22,5
Übriges Finanzergebnis	-1,5	-0,5	-1,4	-4,3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	65,6	80,9	25,9	348,6
Zinserträge	1,1	1,1	3,8	4,0
Zinsaufwendungen	56,2	71,0	148,8	173,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	10,5	11,0	-119,1	179,5
Ertragsteuern	2,3	7,8	14,8	19,1
Konzernergebnis	8,2	3,2	-133,9	160,4
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	7,5	2,4	-136,4	158,7
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,7	0,8	2,5	1,7
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,07	0,02	-1,15	1,51

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

Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Konzernergebnis	8,2	3,2	-133,9	160,4
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	-9,2	2,4	-64,8	23,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-9,2	2,4	-64,8	23,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-9,2	2,5	-64,7	22,9
Steuereffekt	-	-0,1	-0,1	0,2
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	-3,6	-14,8	-109,3	322,0
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-0,4	-0,4	1,4	-0,4
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	-0,6	3,0	12,6	1,8
Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	0,2	-3,4	-11,2	-2,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-3,2	-14,4	-110,7	322,4
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-12,8	-12,4	-174,1	345,1
Gesamtergebnis	-4,6	-9,2	-308,0	505,5
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-5,4	-9,9	-310,4	503,5
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,8	0,7	2,4	2,0

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. SEPTEMBER 2016		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.571,5	1.610,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.285,8	1.376,3
Sachanlagen	5.932,6	6.143,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	318,0	326,6
Sonstige Forderungen	20,5	22,5
Derivative Finanzinstrumente	19,2	10,7
Ertragsteuerforderungen	2,4	-
Aktive latente Ertragsteuern	22,4	23,6
Langfristige Vermögenswerte	9.172,4	9.514,1
Vorräte	108,2	94,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	612,0	716,1
Sonstige Forderungen	163,6	148,5
Derivative Finanzinstrumente	12,0	0,7
Ertragsteuerforderungen	32,9	31,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	492,0	573,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.420,7	1.565,0
Summe Aktiva	10.593,1	11.079,1

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 30. SEPTEMBER 2016		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	118,1	118,1
Kapitalrücklagen	1.263,2	1.263,2
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	2.913,5	3.052,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	430,8	604,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.725,6	5.038,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	3,6	7,8
Eigenkapital	4.729,2	5.046,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	256,0	186,2
Sonstige Rückstellungen	110,1	144,2
Finanzschulden	3.089,9	3.297,2
Sonstige Verbindlichkeiten	11,9	4,7
Derivative Finanzinstrumente	1,8	-
Passive latente Ertragsteuern	1,7	1,5
Langfristige Schulden	3.471,4	3.633,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,9	5,6
Sonstige Rückstellungen	222,3	285,9
Ertragsteuerschuld	18,1	22,9
Finanzschulden	816,0	610,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.150,9	1.293,8
Sonstige Verbindlichkeiten	167,8	158,5
Derivative Finanzinstrumente	11,5	22,3
Kurzfristige Schulden	2.392,5	2.399,1
Summe Passiva	10.593,1	11.079,1

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

Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Konzernergebnis	8,2	3,2	-133,9	160,4
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	2,3	7,8	14,8	19,1
Zinsergebnis	55,1	69,9	145,0	169,1
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	119,0	116,4	355,4	342,0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-) und Umgliederungen	9,0	3,7	8,6	-50,4
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	0,3	15,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	1,3	-1,2	0,1	-10,6
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezo- gen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-7,5	-8,9	-19,7	-22,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-6,5	31,9	-16,4	41,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	12,9	42,9	57,4	124,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-23,8	-49,7	-86,1	-202,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-136,0	-54,8	-80,2	-101,7
Ertragsteuerzahlungen	-9,1	-0,2	-17,8	-0,6
Zinseinzahlungen	0,3	-0,6	0,8	1,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	25,2	160,4	228,3	484,5
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	0,3	1,1	4,6	2,4
Einzahlungen aus Dividenden	0,2	0,3	28,6	33,9
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	3,5	-	74,5
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-32,2	-157,1	-238,3	-594,3
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-	-	-0,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-31,7	-152,2	-205,1	-483,8
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-	-	-0,3	-
Auszahlungen für Dividenden	-3,1	-	-5,4	-2,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	263,9	124,6	528,3	345,5
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-181,4	-182,0	-476,5	-456,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-53,1	-60,7	-137,1	-160,1
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	0,1	-	-0,2	-15,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	26,4	-118,1	-91,2	-289,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19,9	-109,9	-68,0	-288,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	473,0	594,9	573,7	711,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-0,9	-1,0	-13,7	61,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19,9	-109,9	-68,0	-288,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	492,0	484,0	492,0	484,0

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

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG						Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungs-rücklage			Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe
Stand 1.1.2015	104,9	1.651,9	2.286,1	-104,8	0,0	226,2	121,4	4.164,3	5,3	4.169,6
Gesamtergebnis	-	-	158,7	23,1	-0,4	322,1	344,8	503,5	2,0	505,5
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
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-2,1
Entkonsolidierung	-	-	-0,2	-	-	-	-	-0,2	-	-0,2
Stand 30.9.2015	104,9	1.651,9	2.444,6	-81,7	-0,4	548,3	466,2	4.667,6	5,2	4.672,8
Stand 1.1.2016	118,1	1.263,2	3.052,3	-75,2	1,2	678,8	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2
Gesamtergebnis	-	-	-136,4	-64,8	1,4	-110,6	-174,0	-310,4	2,4	-308,0
davon										
Konzernergebnis	-	-	-136,4	-	-	-	-	-136,4	2,5	-133,9
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-64,8	1,4	-110,6	-174,0	-174,0	-0,1	-174,1
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-6,6	-6,6
davon										
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern	-	-	-	-	-	-	-	-	-1,2	-1,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-5,4	-5,4
Entkonsolidierung	-	-	-2,4	-	-	-	-	-2,4	-	-2,4
Stand 30.9.2016	118,1	1.263,2	2.913,5	-140,0	2,6	568,2	430,8	4.725,6	3,6	4.729,2

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Die Hapag-Lloyd AG mit Sitz in Hamburg, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Aktiengesellschaft deutschen Rechts. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt. Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Containerlinienschiffahrtskonzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschiffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis 30. September 2016 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2016 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft. Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2016 in der EU maßgebenden Standards und Interpretationen angewendet. Der Zwischenabschluss zum 30. September 2016 wurde grundsätzlich unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die auch dem vorangegangenen Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 zugrunde lagen. Die erstmals ab 1. Januar 2016 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen hatten keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und aller wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraumes. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. September 2016 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1165 USD/EUR (31. Dezember 2015: 1,0893 USD/EUR). Für die ersten neun Monate 2016 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1138 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,1151 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2016 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 96 vollkonsolidierte sowie vier nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Seit dem 1. Januar 2016 sind sieben Gesellschaften durch Liquidation bzw. Verschmelzung aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Segmentberichterstattung

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

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarktes und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET				
TTEU	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Atlantik	385	398	1.159	1.173
Transpazifik	379	363	1.091	1.043
Fernost	319	320	927	976
Lateinamerika	586	550	1.673	1.698
Intra-Asien	178	140	492	420
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	100	90	308	269
Gesamt	1.947	1.861	5.650	5.579

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET				
USD/TEU	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Atlantik	1.333	1.526	1.344	1.512
Transpazifik	1.147	1.548	1.237	1.647
Fernost	757	876	754	977
Lateinamerika	1.047	1.025	992	1.157
Intra-Asien	515	635	538	684
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.058	1.226	1.067	1.238
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.027	1.189	1.037	1.260

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET				
Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Atlantik	460,7	545,8	1.399,0	1.590,6
Transpazifik	388,9	505,6	1.211,5	1.541,2
Fernost	216,7	251,8	627,5	855,4
Lateinamerika	549,4	508,0	1.490,6	1.761,8
Intra-Asien	81,9	79,8	237,7	257,7
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	94,4	98,7	295,0	298,6
Übrige	136,3	147,3	452,5	500,7
Gesamt	1.928,3	2.137,0	5.713,8	6.806,0

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) sowie das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprechen dem des Konzerns.

EBITDA				
Mio. EUR	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
EBIT	65,6	80,9	25,9	348,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	119,0	116,4	355,4	342,0
EBITDA	184,6	197,3	381,3	690,6
EBT	10,5	11,0	-119,1	179,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	7,5	8,8	19,6	22,5

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

ERGEBNIS JE AKTIE				
	Q3 2016	Q3 2015	9M 2016	9M 2015
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,07	0,02	-1,15	1,51
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	7,5	2,4	-136,4	158,7
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	118.110.917	104.882.240	118.110.917	104.882.240

Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten 2016 sowie in den entsprechenden Vorjahreszeiträumen bestanden keine verwässernden Instrumente und somit ergaben sich keine Verwässerungseffekte, sodass das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie entsprach.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Rückgang der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie der sonstigen immateriellen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2015 resultierte aus der Währungsumrechnung und aus den auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte entfallenden planmäßigen Abschreibungen.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Schiffe	4.617,7	4.832,5
Container	931,9	1.023,2
Übrige Anlagen	131,4	134,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	251,6	153,7
Gesamt	5.932,6	6.143,6

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkten sich vor allem planmäßige Abschreibungen mit einem Betrag von 297,0 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 147,3 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte der Sachanlagen aus. Investitionen und die geleisteten Anzahlungen für Seeschiffe mit einem Betrag von 207,9 Mio. EUR erhöhten dagegen im Wesentlichen das Anlagevermögen.

Im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen wurde ein Anlagevermögen von 177,2 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 188,4 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfielen 97,2 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 106,4 Mio. EUR) auf Schiffe und 80,0 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 82,0 Mio. EUR) auf Container.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Guthaben bei Kreditinstituten	486,9	568,4
Kassenbestand und Schecks	5,1	5,3
Gesamt	492,0	573,7

Bei einigen Bankkonten im Hapag-Lloyd Konzern stehen vorhandene Guthaben erst nach Begleichung der jeweils fälligen Tilgungs- und Zinsverbindlichkeit zur freien Verfügung. Zum 30. September 2016 belaufen sich diese Konten auf insgesamt 8,1 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 19,1 Mio. EUR), davon unterliegen 5,6 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 1,0 Mio. EUR) einer Fristigkeit von bis zu drei Monaten.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 3,2 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 13,2 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2016: –140,0 Mio. EUR; 31. Dezember 2015: –75,2 Mio. EUR) resultierte aus im sonstigen Ergebnis bilanzierten Aufwendungen und Erträgen aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, u. a. aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Planvermögen. Der Zinssatz für die in Deutschland bestehenden Pensionspläne war aufgrund der herrschenden Zinssituation zum 31. Dezember 2015 von 2,6 Prozent auf 1,2 Prozent zum 30. September 2016 zu reduzieren und führte im Wesentlichen zu der Veränderung von –64,8 Mio. EUR.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 30. September 2016 2,6 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 1,2 Mio. EUR).

Die zum 30. September 2016 erfassten Währungseffekte in Höhe von –110,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 322,1 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungsrücklage betrug zum Ende der ersten neun Monate 2016 568,2 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 678,8 Mio. EUR).

Finanzinstrumente

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

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

¹⁾ Teil der Finanzschulden lt. Bilanz

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	612,0	612,0	612,0
Sonstige Forderungen	184,1	84,0	84,0
Derivative Finanzinstrumente	31,2	31,2	31,2
Finanzmittel	492,0	492,0	492,0
Passiva			
Finanzschulden (ohne Finance Lease)	3.769,5	3.769,5	3.808,7
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹⁾	136,4	136,4	145,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.150,9	1.150,9	1.150,9
Derivative Finanzinstrumente	13,3	13,3	13,3
Sonstige Verbindlichkeiten	179,7	59,1	59,1

¹⁾ Teil der Finanzschulden lt. Bilanz

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

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus den Anleihen, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe eins der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 769,3 Mio. EUR auf. Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden, die derivativen Finanzinstrumente und die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease sind der Stufe zwei der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Bewertung auf Basis von Bewertungsverfahren erfolgt, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

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

In den ersten neun Monaten 2016 hat es keinen Transfer zwischen Stufe eins und Stufe zwei gegeben.

Finanzschulden

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

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.822,6	2.786,2
Anleihen	778,0	779,9
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	136,4	149,5
Sonstige Finanzschulden	168,9	191,7
Gesamt	3.905,9	3.907,3

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGEN		
Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.121,2	3.167,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	819,4	789,9
Zinsverbindlichkeiten	34,7	33,1
Transaktionskosten	-69,4	-82,7
Gesamt	3.905,9	3.907,3

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

Hapag-Lloyd hat in den ersten neun Monaten 2016 im Bestand befindliche Container im Rahmen eines sogenannten Japanese-Operating-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von sieben Jahren mit der Option zurückgemietet, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aus dieser Transaktion betragen zum Bilanzstichtag 48,7 Mio. USD (43,6 Mio. EUR).

Im dritten Quartal 2016 unterzeichnete die Hapag-Lloyd AG eine Vereinbarung zur Umfinanzierung und gleichzeitigen Erhöhung eines Immobilienkredites von derzeit rd. 55 Mio. EUR auf 85 Mio. EUR mit dem bisherigen Finanzierer.

Im dritten Quartal wurde die unbesicherte Kreditlinie, die Hapag Lloyd im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs in 2015 seitens der „Joint Global Coordinators“ zugesagt wurde, um weitere 75,0 Mio. USD (67,2 Mio. EUR) und somit vollständig in Höhe von 125,0 Mio. USD (112,0 Mio. EUR) beansprucht.

Die Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (120,9 Mio. EUR) wurde zum Bilanzstichtag vollständig in Anspruch genommen. Darüber hinaus wurde zur Stärkung der Konzernliquidität die bestehende Kreditlinie Revolving Credit Facility (RCF) mit 125,0 Mio. USD (112,0 Mio. EUR) im September 2016 beansprucht.

Zum 30. September 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 67,2 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 388,7 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Neben den im Konzernabschluss 2015 aufgeführten Rechtsstreitigkeiten haben sich in den ersten neun Monaten 2016 folgende Sachverhalte ergeben.

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

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 138,3 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 124,0 Mio. EUR).

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

Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Charterverträge für Schiffe werden ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Chatteraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

In den ersten neun Monaten 2016 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 785,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 914,3 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 322,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 480,7 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	30.9.2016	31.12.2015
Schiffe und Container	719,7	1.035,7
Verwaltungsgebäude	100,0	110,1
Sonstiges	114,1	155,0
Gesamt	933,8	1.300,8

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. September 2016 betrafen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 240,1 Mio. EUR (31. Dezember 2015: 350,1 Mio. EUR), das vollständig einer Laufzeit von bis zu einem Jahr unterlag (31. Dezember 2015: 208,3 Mio. EUR). Es bestanden keine sonstigen finanziellen Verpflichtungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden unverändert zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen zum 31. Dezember 2015 haben sich nicht ergeben. Auch die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2015 ab Seite 80 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 2. November 2016 hat Hapag-Lloyd das erste Schiff mit einer Transportkapazität von 10.500 TEU in Dienst gestellt. Die letzte Baurate in Höhe von 46,1 Mio. EUR (51,5 Mio. USD) wurde bei Ablieferung an die Werft gezahlt und zeitgleich wurde eine Kreditfazilität in Höhe von 66,7 Mio. EUR (74,5 Mio. USD) in Anspruch genommen. Ein weiteres Schiff wird am 7. Dezember 2016 in Dienst gestellt.

Ab Oktober 2016 kommen die im September 2016 bestellten neuen 5.750 Kühlcontainer (Reefer), darunter 5.000 x 40-Fuß- und 750 x 20-Fuß-Kühlcontainer, zur Auslieferung. Während 2.500 Kühlcontainer angemietet werden, gehen 3.250 Reefercontainer in den Eigenbesitz über. Diese werden durch eine Leasing-Vereinbarung finanziert. Die Leasing-Vereinbarung umfasst ein Volumen von 38,8 Mio. USD (34,8 Mio. EUR).

Das bestehende ABS-Programm wurde mit einer weiteren Ziehung in Höhe von 53,7 Mio. EUR (60 Mio. USD) am 31. Oktober 2016 in Anspruch genommen. Der Mittelzufluss kann für allgemeine Geschäftszwecke verwendet werden und erhöht die verfügbare Liquidität des Unternehmens.

Hamburg, 14. November 2016

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

Thorsten Haeser

FINANZKALENDER 2017

März 2017	Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2016
Mai 2017	Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2017
August 2017	Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2017
November 2017	Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht ersten neun Monate 2017

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

