



# Q1 | 2015

KONZERNZWISCHENBERICHT

HAPAG-LLOYD AG  
1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2015



## KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT Q1 2015

		1.1. – 31.3. 2015	1.1. – 31.3. 2014	Veränderung absolut
<b>OPERATIVE KENNZAHLEN<sup>1)</sup></b>				
Schiffe insgesamt		190	153	+37
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.005	749	+256
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.638	1.086	+552
Bunkerpreis (MFO, Quartalsdurchschnitt)	USD/t	377	595	-218
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.331	1.422	-91
Transportmenge	TTEU	1.774	1.399	+375
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.302	1.554	+748
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.840	1.404	+436
EBITDA	Mio. EUR	283,6	2,9	+280,7
EBIT	Mio. EUR	174,3	-80,6	+254,9
EBIT bereinigt	Mio. EUR	160,5	-63,2	+223,7
Konzernergebnis	Mio. EUR	128,2	-119,1	+247,3
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	195,3	64,4	+130,9
<b>RENDITEKENNZAHLEN<sup>1)</sup></b>				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	12,3	0,2	+12,1 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	7,6	-5,2	+12,8 ppt
EBIT-Marge bereinigt (EBIT bereinigt/Umsatzerlöse)	%	7,0	-4,1	+11,1 ppt
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ<sup>2)</sup></b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	11.429	10.108	+1.321
Eigenkapital	Mio. EUR	4.781	4.170	+611
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	41,8	41,2	+0,6 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	6.647	5.939	+708
<b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ<sup>2)</sup></b>				
Finanzschulden	Mio. EUR	4.124	3.717	+407
Liquide Mittel	Mio. EUR	775	711	+64
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	3.349	3.006	+343
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	70,0	72,1	-2,1 ppt
<b>MITARBEITERANZAHL ZUM 31. MÄRZ<sup>1)</sup></b>				
Mitarbeiter auf See		1.512	1.380	+132
Mitarbeiter an Land		9.079	5.636	+3.443
<b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>		<b>10.591</b>	<b>7.016</b>	<b>+3.575</b>

<sup>1)</sup> Operative Kennzahlen beziehen sich auf den Vorjahreszeitraum 1.1.–31.3.2014.

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

**Disclaimer:** Die Angaben für das erste Quartal 2015 beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben für das erste Quartal 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd. Die Angaben sind daher nur eingeschränkt vergleichbar. Der vorliegende Quartalsbericht 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 13. Mai 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
10	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
11	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
<b>13</b>	<b>Wirtschaftsbericht</b>
13	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
13	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
15	Ertragslage des Konzerns
19	Finanzlage des Konzerns
21	Vermögenslage des Konzerns
23	Nachtragsbericht
23	Risiko- und Chancenbericht
24	Prognosebericht
<b>26</b>	<b>Konzernzwischenabschluss</b>
26	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
27	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
28	Konzernbilanz
30	Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung
31	Konzernkapitalflussrechnung
<b>32</b>	<b>Verkürzter Konzernanhang</b>
32	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
35	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
36	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
41	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung
41	Sonstige Erläuterungen
43	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
<b>46</b>	<b>Finanzkalender, Impressum</b>

# HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

## Deutliche Kursgewinne an den Börsen

Im ersten Quartal 2015 erzielten vor allem die asiatischen und die europäischen Aktienmärkte deutliche Kursgewinne. Die Erwartung weiterhin niedriger Zinsen und konjunkturunterstützende Maßnahmen der jeweiligen Notenbanken führten zu umfangreichen Käufen institutioneller Anleger. Die Aussicht auf eine erste vorsichtige Zinsanhebung durch die amerikanische Notenbank frühestens während der Sommermonate dämpfte die Kauflaune an der weltweiten Leitbörse. Dennoch konnte auch der Dow Jones Industrial zum 31. März 2015 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresniveau um nahezu 10 Prozent zulegen. Die Schwäche des Euros gegenüber wichtigen Währungen und die verhaltene konjunkturelle Entwicklung in China, der weltweit zweitgrößten Wirtschaftsnation, konnten den Aufwärtstrend der Aktienkurse nur temporär beeinflussen.

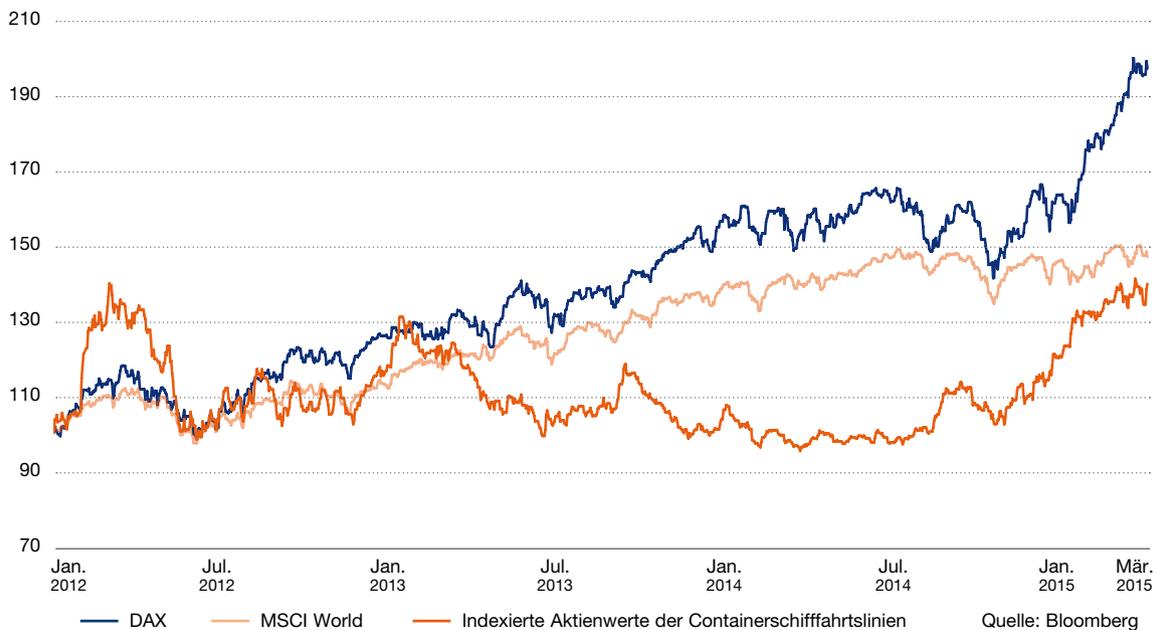
### ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes*	31.3.2015	31.12.2014	31.3.2014	Veränderung (31.3.) 2015 vs. 2014
Dow Jones Industrial	17.776	17.823	16.458	+8,0 %
MSCI World	1.741	1.710	1.674	+4,0 %
EuroStoxx 50	3.697	3.146	3.162	+16,9 %
DAX Index	11.966	9.806	9.556	+25,2 %
Nikkei 225	19.207	17.451	14.828	+29,5 %

Quelle: Bloomberg; \*jeweils letzter Handelstag.

Aufgrund des weiterhin niedrigen Ölpreises sowie einer überwiegend erheblich verbesserten Ertragslage für das Geschäftsjahr 2014 konnten die Aktien der börsennotierten Containerreedereien im ersten Quartal 2015 deutliche Kursgewinne erzielen. Die Aktien der chinesischen Reederei China Shipping Container Lines stiegen im ersten Quartal 2015 besonders stark. Im Rahmen eines „Chinese Stock-Connect-Programms“ erlaubt die chinesische Regierung seit Jahresanfang chinesischen Investoren die Kapitalanlage an der Börse Hongkong. Dies hat zu einer deutlichen Korrektur des bisher bestehenden Bewertungsabschlages der dort notierten chinesischen Aktien geführt.

### Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2012 – März 2015)



#### Emissionsvolumen deutlich gestiegen

Für hochverzinsliche Unternehmensanleihen bestand bei institutionellen und privaten Anlegern weiterhin ein reges Interesse. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen im ersten Quartal 2015 auf 35,3 Mrd. EUR, nachdem Unternehmen im ersten Quartal 2014 Anleihen in einem Volumen von 25,0 Mrd. EUR emittierten.

#### Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. März 2015 mit 104,50 Prozent (EUR-Anleihe 2018) und 104,75 Prozent (EUR-Anleihe 2019) bzw. 103,25 Prozent (USD-Anleihe 2017).

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 31. März 2015 rd. 42 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 70 Prozent vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. März 2015 auf rd. 7 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden erwartungsgemäß auch zum 31. März 2015 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 11. Mai 2015 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“).

STAMMDATEN ANLEIHEN					
	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs (Erstmission)	Kurs am <b>31.3.2015</b>
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.**	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	104,50 %
EUR-Anleihe 2019	EUR 250 Mio.	15.10.2019	7,50 %	100,00 %	104,75 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	103,25 %

Kursdaten: 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 Monaten 2015 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
15. Januar	London	11 <sup>th</sup> Annual High Yield & Leveraged Finance Conference	BNP Paribas
11. März	London	8th Annual Global High Yield Conference	Crédit Agricole
22. April	Düsseldorf	German Credit Conference	IKB

Zudem wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Einzelgespräche geführt.

Am 27. März 2015 präsentierte Hapag-Lloyd den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 auf der Bilanz-Press-Konferenz in Hamburg. Analysten und Investoren wurden im Rahmen einer Telefonkonferenz informiert.

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 Anleihedaten befindet sich auf [www.hapag-lloyd.com/de/investor\\_relations/bonds.html](http://www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/bonds.html)

# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GRUNDLAGEN DES KONZERNS

### KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

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

Die Containerschifffahrtsaktivitäten des Konzerns umfassen nun die Aktivitäten von Hapag-Lloyd sowie die von der CSAV übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten. Die von der CSAV übernommenen Containergeschäftsaktivitäten (nachfolgend auch als „CCS“, „CSAV-Geschäftsaktivitäten“ oder „CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten“ bezeichnet) werden von der CSAV Germany Container GmbH (CC Co) gehalten. Durch den Zusammenschluss hat sich die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd als eine der führenden Containerlinienreedereien deutlich verbessert. Hapag-Lloyd verfügt über eine deutlich verbesserte Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen.

Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag (31. März 2015) 119 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie vier at-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG. Zu den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehört eine Beteiligung an einem Containerterminal in Hamburg.

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

An dem Grundkapital der Hapag-Lloyd AG halten die drei Ankeraktionäre zusammen einen Anteil von 78 Prozent. Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren zum 31. März 2015:

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

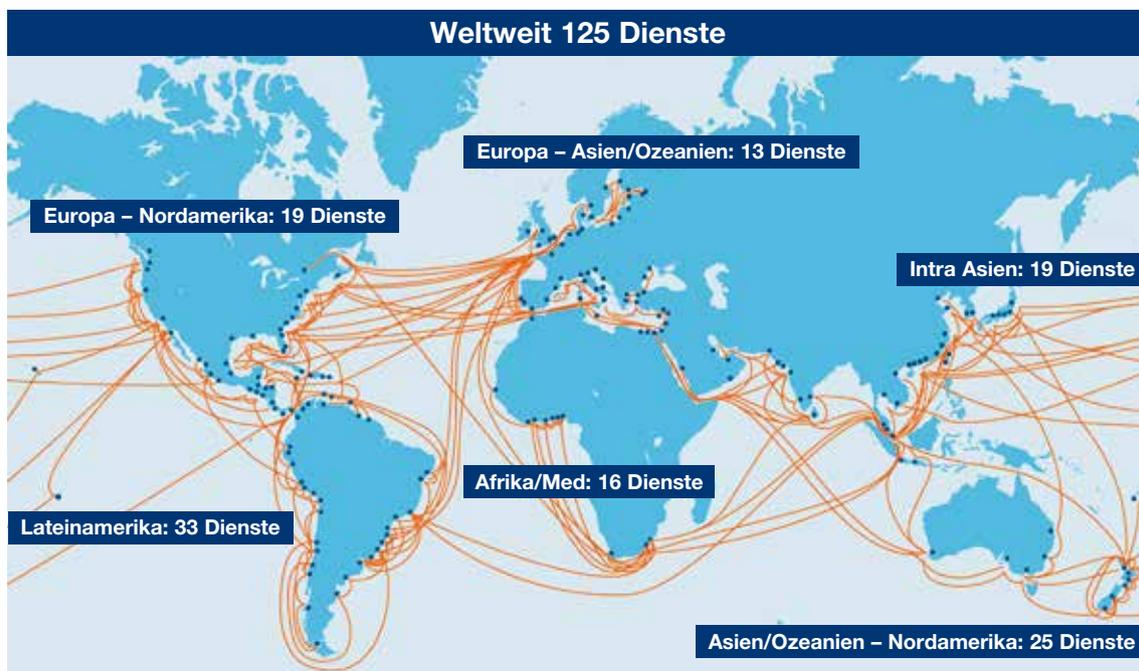
#### **Veränderung im Hapag-Lloyd-Vorstand**

Herr Nicolás Burr wurde in der Aufsichtsratssitzung vom 26. März 2015 zum Vorstand der Hapag-Lloyd AG 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.

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 190 Containerschiffen (31. März 2015). Der Konzern verfügt derzeit über rd. 600 Vertriebsstellen in 113 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 125 Diensten weltweit. Im ersten Quartal 2015 betreute Hapag-Lloyd global rd. 15.500 Kunden.

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

## KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT bereinigt. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight April 2015) dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2015 um 4,4 Prozent auf rd. 133 Mio. TEU ansteigen und in 2016 um weitere 5,1 Prozent zunehmen.

Die zentralen Steuerungsgrößen für die interne Steuerung 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). 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. 50 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 31. März 2015 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.021,7 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 921,9 Mio. EUR; 31. März 2014, nur Hapag-Lloyd: 535,1 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.

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT (bereinigt), das Transportvolumen und die Frachtrate. Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren im ersten Quartal 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 31. März 2015 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 190 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 gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug 1.004.756 TEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 1.018.809 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1.637.643 TEU.

#### STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	31.3.2015*	31.12.2014*	31.3.2014
Anzahl der Schiffe	190	191	153
davon			
Eigene Schiffe	72	77	59
Geleaste Schiffe	5	5	6
Gecharterte Schiffe	113	109	88
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.005	1.009	749
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.638	1.619	1.086
Anzahl Dienste	125	119	95

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

Zum 31. März 2015 umfasste das Orderbuch von Hapag-Lloyd zwei Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 9.300 TEU. Diese Schiffe wurden bereits vor dem Zusammenschluss von CSAV bestellt und werden bis Ende Juli 2015 in Dienst gestellt. Hapag-Lloyd hat am 20. April 2015 bei der südkoreanischen Werft Hyundai Samho Heavy Industries fünf Containerschiffe mit einer Kapazität von je 10.500 TEU bestellt. Die neuen Hapag-Lloyd Schiffe werden jeweils über 2.100 Stellplätze für Kühlcontainer verfügen. Die Schiffe sollen zwischen Oktober 2016 und Mai 2017 ausgeliefert werden.

### Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement

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

Im ersten Quartal 2015 betrug der Verbrauch an schwefelarmem Marine Diesel Oil (MDO) rd. 108.000 Tonnen (Q1 2014, nur Hapag-Lloyd: 24.000 Tonnen). Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für MDO betrug 588 USD/t für MDO (Vorjahr: 942 USD/t).

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte wird durch die Erneuerung der Flotte weiter verbessert. In den ersten drei Monaten betrug der Bunkerverbrauch pro Slot, d.h. Containerstellplatz, berechnet auf Jahresbasis, 3,24 t/slot (Q1 2014, nur Hapag-Lloyd: 3,96 t/slot).

### 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 drei Monaten des Geschäftsjahres 2015 hat Hapag-Lloyd (inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten) Transportaufträge für rd. 15.500 Kunden (Vorjahreszeitraum nur Hapag-Lloyd: rd. 12.200) durchgeführt.

### Mitarbeiter

Zusammen mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern zum 31. März 2015 10.591 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich betrug zum 31. März 2015 8.973 Personen (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 5.549 Personen). Im Seefahrtsbereich waren zum 31. März 2015 1.417 Personen beschäftigt (Vorjahr nur Hapag-Lloyd: 1.298). Zum 31. März 2015 beschäftigte Hapag-Lloyd 201 Auszubildende.

ANZAHL MITARBEITER *			
	31.3.2015	31.12.2014	31.3.2014
Seebereich	1.417	1.408	1.298
Landbereich	8.973	8.901	5.549
Auszubildende	201	214	169
<b>Gesamt</b>	<b>10.591</b>	<b>10.523</b>	<b>7.016</b>

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

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Nach Ansicht der Konjunkturopernten des Internationalen Währungsfonds (IWF) haben sich die Wachstumsperspektiven für Europa und die USA für 2015 und 2016 weiter verfestigt. Die Wachstumsaussichten für die Entwicklungs- und Schwellenländer haben sich hingegen weiter abgeschwächt. Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2015) für 2015 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 Prozent (2014: 3,4 Prozent) und für 2016 eine Zunahme des globalen Wachstums um 3,8 Prozent.

Trotz einer abgeschwächten Wachstumsdynamik in den aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas übertrifft das dortige Wirtschaftswachstum auch in 2015 und 2016 die Zuwachsraten in den etablierten Industrienationen deutlich. Die weitere deutliche Wachstumsabschwächung in China (die zweitgrößte globale Volkswirtschaft ist im ersten Quartal 2015 nur um 7,0 Prozent gewachsen), das unverändert sehr verhaltene Wachstum in Lateinamerika sowie die mögliche Zahlungsunfähigkeit Griechenlands sind derzeit die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2015.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,7 Prozent zunehmen und in 2016 um 4,7 Prozent ansteigen.

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

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

Quelle: IWF April 2015

### BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Das Wachstum des globalen Containertransportaufkommens dürfte auch in 2015 weiter zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet in seiner aktuellen Prognose einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 4,4 Prozent auf 133 Mio. TEU. Der Zuwachs des globalen Ladungsaufkommens könnte im kommenden Jahr 5,4 Prozent erreichen. Somit dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschiffahrt in 2015 und 2016 etwas stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2015 bis 2019 wird mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von 5,1 Prozent gerechnet.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal April 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 um insgesamt 2,0 Mio. TEU und in 2016 um 0,9 Mio. TEU zunehmen. Aufgrund der stark gesunkenen Anzahl von Neubaufaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit rd. 16 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität auf dem niedrigsten Stand seit dem vierten Quartal 2002 und weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 Prozent.

#### ENTWICKLUNG DER KAPAZITÄT DER GLOBALEN CONTAINERSCHIFFSFLOTTE

Mio. TEU	2016e	2015e	2014	2013	2012
Gesamte Kapazität (Jahresanfang)	21,3	19,3	18,3	17,4	16,6
Geplante Auslieferungen	0,9	2,0	1,9	2,1	1,7
Verschobene Auslieferungen	k.A.	k.A.	0,5	0,7	0,6
Verschrottungen	k.A.	k.A.	0,4	0,5	0,3
Tatsächlicher Kapazitätswachstum	k.A.	k.A.	1,0	0,9	0,8

Quelle: MDS Transmodal, Drewry Maritime Research. Auf Basis der bestehenden Bestellungen. Nur Schiffe > 399 TEU

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

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 konnten notwendige Erhöhungen der Frachtraten nur in begrenztem Umfang vorgenommen werden. Auch in 2015 dürften die Frachtraten in den jeweiligen Fahrtgebieten weiter zum Teil starke Schwankungen verzeichnen.

Der anhaltende Druck auf die Frachtraten resultiert auch aus einem vergleichsweise niedrigen Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Mit rd. 290.800 TEU (Alphaliner April 2015) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende März 2015 lediglich rd. 1,5 Prozent der Gesamtkapazität der Weltcontainer-

flotte und lagen erheblich unter dem Stand des ersten Quartals 2014 in Höhe von rd. 637.000 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 3.000 TEU.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

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

Die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2015 gingen einher mit einer Abschwächung des Wirtschaftswachstums in China sowie mit einem weiterhin stagnierenden Wirtschaftswachstum in Lateinamerika. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschiffahrt beeinflusste darüber hinaus erheblich die Frachtratenentwicklung. Demgegenüber wirkten sich neben der Erzielung erster Synergieeffekte und realisierten Kosteneinsparungen auch ein im Vergleich zum Euro starker US-Dollar sowie ein gesunkener Bunkerpreis positiv auf die Ertragslage des Konzerns aus.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
Umsatzerlöse	2.302,3	1.554,0
Sonstige betriebliche Erträge	99,5	12,5
Transportaufwendungen	1.839,5	1.403,5
Personalaufwendungen	119,2	96,7
Abschreibungen	109,3	83,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	163,8	68,8
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>170,0</b>	<b>-86,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,2	7,7
Übriges Finanzergebnis	-3,9	-2,3
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>174,3</b>	<b>-80,6</b>
Zinsergebnis	-38,3	-37,6
Ertragsteuern	7,8	0,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>128,2</b>	<b>-119,1</b>
<b>EBITDA</b>	<b>283,6</b>	<b>2,9</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>12,3</b>	<b>0,2</b>
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>160,5</b>	<b>-63,2</b>
<b>EBIT-Marge bereinigt (%)</b>	<b>7,0</b>	<b>-4,1</b>
<b>EBIT</b>	<b>174,3</b>	<b>-80,6</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>7,6</b>	<b>-5,2</b>

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

Im ersten Quartal 2015 betrug die durchschnittliche Frachtrate unter Berücksichtigung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten 1.331 USD/TEU. Bereinigt um das insgesamt niedrigere durchschnittliche Frachtrateniveau der neu hinzugekommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten lag die durchschnittliche Frachtrate mit 1.395 USD/TEU um 1,9 Prozent unter dem entsprechenden Wert des Vorjahresquartals (1.422 USD/TEU).

**FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET\***

USD/TEU	Q1 2015	Q1 2014
Atlantik	1.512	1.575
Transpazifik	1.757	1.720
Fernost	1.086	1.201
Lateinamerika	1.259	1.358
Intra Asien	745	756
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.272	1.401
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.331</b>	<b>1.422</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 konjunkturelle Entwicklung in Lateinamerika und China hat zu einer insgesamt unter den Erwartungen liegenden Transportmenge geführt. Insgesamt stieg die Transportmenge inklusive der Transportmenge der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten von 1.339 TTEU auf 1.774 TTEU.

**TRANSPORTMENGE PRO FAHRTGEBIET\***

TTEU	Q1 2015	Q1 2014
Atlantik	367	347
Transpazifik	315	328
Fernost	333	278
Lateinamerika	542	249
Intra Asien	130	106
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	87	91
<b>Gesamt</b>	<b>1.774</b>	<b>1.399</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 drei Monaten des Geschäftsjahres 2015 stiegen die Umsatzerlöse gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 1.554,0 Mio. EUR um 748,3 Mio. EUR auf 2.302,3 Mio. EUR an. Ursächlich hierfür waren die durch die Einbringung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten um 511,2 Mio. EUR gestiegenen Umsatzerlöse sowie die deutliche Stärkung des US-Dollars. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,13 USD/EUR deutlich stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,37 USD/EUR).

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET*		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
Atlantik	492,1	398,6
Transpazifik	492,0	411,0
Fernost	321,2	243,1
Lateinamerika	606,2	246,4
Intra Asien	85,7	58,7
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	98,2	93,7
Übrige	206,9	102,5
<b>Gesamt</b>	<b>2.302,3</b>	<b>1.554,0</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 im ersten Quartal 2015 um 436,0 Mio. EUR auf 1.839,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.403,5 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren vor allem die infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestiegenen Transportvolumina, die vor allem zu einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen führten. Insgesamt erhöhten sich die Transportaufwendungen im ersten Quartal 2015 unterproportional zum Umsatzanstieg. Ausschlaggebend hierfür war neben den gesunkenen Bunkerpreisen die Realisierung von ersten Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Weiterhin trugen die im Vorjahr initiierten Kostensenkungsmaßnahmen bereits im ersten Quartal zur Senkung der Kosten bei. Gegenläufig wirkten sich die unverändert ungewöhnlich hohen Verladungskosten durch zeitliche Verzögerungen in den einzelnen Terminals an der amerikanischen Westküste infolge von lang andauernden Arbeitskämpfen aus. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode trotz des Einbezugs der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten um 55,9 Mio. EUR gesunken. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um rd. 37 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen sowie der Erzielung von Kosteneinsparungen aufgrund erhöhter Bunkereffizienz. In den ersten drei Monaten des aktuellen Geschäftsjahres lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 377 USD je Tonne um 218 USD je Tonne unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (595 USD je Tonne).

TRANSPORTAUFWENDUNGEN		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	277,3	333,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.562,2	1.070,3
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	664,8	473,0
Charter-, Leasing- und Containermieten	228,6	147,5
Containertransportkosten	637,0	415,9
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	31,8	33,9
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>1.839,5</b>	<b>1.403,5</b>

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

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) konnte durch Kostenverbesserungen im ersten Quartal 2015 um 10,4 Prozentpunkte gesteigert werden und betrug zum 31. März 2015 20,1 Prozent (31. März 2014: 9,7 Prozent).

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Anstieg der zeitraumbezogenen Kursgewinne und Kursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus im ersten Quartal 2015 ein Kursgewinn in Höhe von 16,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust 2,9 Mio. EUR).

Im ersten Quartal 2015 betragen die Abschreibungen 109,3 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.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 174,3 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (-80,6 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 283,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,9 Mio. EUR).

Das für die interne Steuerung maßgebende, um Sondereffekte in Höhe von insgesamt -13,8 Mio. EUR bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) betrug im ersten Quartal 2015 160,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -63,2 Mio. EUR).

ERTRAGSKENNZAHLEN		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
Umsatz	2.302,3	1.554,0
EBIT	174,3	-80,6
Kaufpreisallokation	-13,8	7,2
Transaktions- und Restrukturierungskosten	0,0	10,2
EBIT bereinigt	160,5	-63,2
EBITDA	283,6	2,9
EBIT-Marge	7,6	-5,2
EBIT-Marge bereinigt	7,0	-4,1
EBITDA-Marge	12,3	0,2

Für das erste Quartal 2015 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von -38,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -37,6 Mio. EUR).

In den ersten drei Monaten 2015 belief sich das Konzernergebnis auf 128,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -119,1 Mio. EUR).

## FINANZLAGE DES KONZERNS

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

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	195,3	64,4
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-179,2	-73,8
<b>Free Cash-Flow</b>	<b>16,1</b>	<b>-9,4</b>
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-44,5	11,9
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>-28,4</b>	<b>2,5</b>

### Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2015 konnte ein positiver operativer Cash-Flow in Höhe von 195,3 Mio. EUR erwirtschaftet werden (Vorjahreszeitraum: 64,4 Mio. EUR).

### Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2015 auf 179,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 73,8 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffsneubauten und Container. Für einen bestehenden Operating-Lease-Vertrag für Container wurde die Verpflichtung eingegangen, die darin enthaltene Kaufoption zum Ende des Geschäftsjahres auszuüben. Der entsprechende Containermietvertrag ist als Finance-Lease-Vertrag bilanziert. Weiterhin wurden noch nicht zahlungswirksame Investitionen in Container in Höhe von 68,4 Mio. EUR getätigt, für die der Zahlungsmittelabfluss im zweiten Quartal 2015 erfolgen wird.

### Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 44,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 11,9 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 154,0 Mio. EUR standen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 198,2 Mio. EUR gegenüber. Die neu aufgenommenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Auszahlungen von Finanzierungen für in Dienst gestellte Schiffsneubauten und von Containerfinanzierungen.

#### ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>711,4</b>	<b>464,8</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	91,9	-1,1
Zahlungswirksame Veränderungen	-28,4	2,5
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>774,9</b>	<b>466,2</b>

Insgesamt ergab sich im ersten Quartal 2015 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 28,4 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von 91,9 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes ein Finanzmittelbestand von 774,9 Mio. EUR (Vorjahr: 466,2 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen bis heute nicht in Anspruch genommene Kreditlinien in Höhe von 246,8 Mio. EUR.

### Nettoverschuldung

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2015 gegenüber dem Jahresende 2014 von 3.005,7 Mio. EUR auf 3.349,2 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere Kurseffekte aufgrund des gestiegenen USD/EUR-Kurses von 1,22 USD auf 1,07 USD sowie Auszahlungen von Darlehen für getätigte Schiffs- und Containerinvestitionen.

FINANZIELLE SOLIDITÄT		
Mio. EUR	31.3.2015	31.12.2014
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	774,9	711,4
Finanzschulden	4.124,1	3.717,1
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>3.349,2</b>	<b>3.005,7</b>
EBITDA	283,6	98,9
<b>Verschuldungsgrad (%)</b>	<b>70,0</b>	<b>72,1</b>
Frei verfügbare Kreditlinien	246,8	210,5
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>41,8</b>	<b>41,2</b>

## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
Mio. EUR	31.3.2015	31.12.2014
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	9.553,3	8.303,0
davon Anlagevermögen	9.467,8	8.246,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.875,2	1.805,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	774,9	711,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>11.428,5</b>	<b>10.108,4</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	4.781,2	4.169,6
Fremdkapital	6.647,3	5.938,8
davon langfristige Schulden	4.118,8	3.733,2
davon kurzfristige Schulden	2.528,5	2.205,6
davon Finanzschulden	4.124,1	3.717,1
davon langfristige Finanzschulden	3.631,0	3.309,1
davon kurzfristige Finanzschulden	493,1	408,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>11.428,5</b>	<b>10.108,4</b>
Anlagendeckungsgrad I (%)	50,5	50,6
Anlagendeckungsgrad II (%)	94,0	95,8
Liquiditätsgrad I (%)	30,6	32,3
Nettoverschuldung	3.349,2	3.005,7
Eigenkapitalquote (%)	41,8	41,2

Zum 31. März 2015 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 11.428,5 Mio. EUR und lag um 1.320,1 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2014. Ursächlich für diesen Anstieg war im Wesentlichen die Stärkung des US-Dollars. Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte betrug 1.250,3 Mio. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 69,8 Mio. EUR stiegen.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.221,6 Mio. EUR auf 9.467,8 Mio. EUR. Deutlich erhöhend auf das Anlagevermögen wirkten sich stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 1.038,1 Mio. EUR aus. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2015 bei 1,07 (Vorjahresstichtagskurs: 1,22). Die im ersten Quartal 2015 getätigten Investitionen in das Anlagevermögen in Höhe von 284,7 Mio. EUR betrafen insbesondere Seeschiffe in Höhe von 189,4 Mio. EUR sowie Zugänge von Containern in Höhe von 84,9 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 109,3 Mio. EUR minderten dagegen den Wert des Anlagevermögens.

Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem Stand zum Jahresende 2014 resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 35,4 Mio. EUR. Darüber hinaus wurde ein Portfolio von Seeschiffen, die zum 31. Dezember 2014 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen waren, im ersten Quartal 2015 zum Teil verkauft.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse in Höhe von 28,4 Mio. EUR insbesondere für getätigte Investitionen sowie Zins- und Tilgungsleistungen gesunken. Gegenläufig wirkten sich Wechselkurseffekte in Höhe von 91,9 Mio. EUR erhöhend auf den Zahlungsmittelbestand aus. Er betrug zum 31. März 2015 774,9 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 711,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigen- und Fremdkapital des Konzerns im Wesentlichen durch Wechselkurseffekte um 611,6 Mio. EUR auf 4.781,2 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 517,3 Mio. EUR sowie auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 128,2 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (-34,1 Mio. EUR) aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März 2015 rd. 42 Prozent (31. Dezember 2014: rd. 41 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Jahresabschluss 2014 um 708,5 Mio. EUR auf 6.647,3 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten war ein Anstieg der Finanzschulden um insgesamt 407,0 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf stichtagsbedingten Währungskurseffekten in Höhe von 386,5 Mio. EUR beruht. Weiterhin standen im ersten Quartal 2015 einem Abbau der Finanzschulden durch Tilgungen in Höhe von 145,5 Mio. EUR Aufnahmen für im Wesentlichen Schiffsfinanzierungen in Höhe von 154,0 Mio. EUR gegenüber. Ein weiterer Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten resultierte aus der Erhöhung der Rückstellungen, insbesondere für Pensionen. Der Anstieg der kurzfristigen Schulden resultierte neben einem abrechnungsbedingten Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ebenfalls aus stichtagsbedingten Kurseffekten. Die Stärkung des US-Dollars führte ebenfalls zu einer Erhöhung der negativen Marktwerte aus kurzfristigen derivativen Finanzinstrumenten um 44,3 Mio. EUR auf 68,1 Mio. EUR.

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

## NACHTRAGSBERICHT

Aus dem verbliebenen Portfolio von acht (Stand 31. März 2015) außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) wurde im zweiten Quartal 2015 ein Schiff an eine zertifizierte Entsorgungswerft abgegeben sowie ein weiteres Schiff an eine Reederei veräußert. Die verbleibenden sechs Schiffe sollen bis Ende Juli außer Dienst gestellt werden.

Hapag-Lloyd hat am 20. April 2015 bei der südkoreanischen Werft Hyundai Samho Heavy Industries fünf Containerschiffe mit einer Kapazität von je 10.500 TEU bestellt. Die neuen Hapag-Lloyd Schiffe werden jeweils über 2.100 Stellplätze für Kühlcontainer verfügen. Die Schiffe sollen zwischen Oktober 2016 und Mai 2017 ausgeliefert werden.

Die ordentliche Hauptversammlung der Hapag-Lloyd AG hat am 8. Mai 2015 die rückwirkende Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH auf die Hapag-Lloyd AG beschlossen.

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

Das derzeitige schwache Wirtschaftswachstum in Lateinamerika und die deutliche Wachstumsabschwächung in China sowie die Nachwirkungen des Streiks in wichtigen Häfen an der US-Westküste beeinträchtigen gegenwärtig die Entwicklung der Transportmenge in wichtigen Teilfahrtgebieten. Auch die Vorbereitung der Zusammenführung der Dienste von Hapag-Lloyd und den von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten haben in den ersten drei Monaten 2015 zu einer unter den Erwartungen liegenden Transportmenge geführt. Derzeit ist ungewiss, ob dieser Mengenrückgang im Jahresverlauf ausgeglichen werden kann.

Weitere Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 11. Mai 2015 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“).

Wie bereits im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2014 beschrieben, könnte eine Herabstufung des Ratings der Hapag-Lloyd AG und der begebenen Anleihen möglicherweise zu ungünstigeren Bedingungen bei der Aufnahme neuer Finanzmittel führen und den Kurs sowie die Handelbarkeit der Titel beeinträchtigen.

## PROGNOSEBERICHT

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

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

Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2015) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,5 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2015 etwas stärker 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 3,7 Prozent (2014: +3,4 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight (April 2015) erwartet für 2015 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,4 Prozent (2014: +4,2 Prozent) auf rd. 133 Mio. TEU.

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

Für das Gesamtjahr 2015 plant Hapag-Lloyd unter Berücksichtigung eines auch weiterhin schwierigen Branchenumfeldes sowie der Belastungen aus der Integration der von der CSAV übernommenen Geschäftsaktivitäten eine deutliche Verbesserung des operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt). Hierzu sollten vor allem die in 2015 realisierbaren Synergieeffekte, weitere Kosteneinsparungen sowie die beabsichtigte Verbesserung der Erlösqualität beitragen. Vorbehaltlich einer besseren „Peak Season“ 2015 als in 2014 und der Realisierung erster Ergebniseffekte aus der angestrebten umfassenden Kostenoptimierung sollte in 2015 wieder ein deutlich positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) erreichbar sein. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sollte sich ebenfalls deutlich erhöhen.

#### Wichtige Eckwerte für die Prognose 2015

Wachstum Weltwirtschaft	+3,5 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+3,7 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+4,4 %
Transportvolumen Hapag-Lloyd Konzern	weitgehend unverändert
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd Konzern	moderat rückläufig
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	deutlich steigend
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt)	deutlich positiv

Aufgrund der großen Bedeutung der raschen Integration der CSAV-Geschäftsaktivitäten sowie des erheblichen Ergebnisbeitrages des dritten Quartals, der „Peak Season“, für die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd ist eine Konkretisierung der Prognose erst im Jahresverlauf und nach dem Vorliegen hinreichender Erkenntnisse über den Verlauf – vor allem über die Entwicklung der Transportmenge und der durchschnittlichen Frachtrate – der „Peak Season“ möglich. Aufgrund eines unter den Erwartungen liegenden Mengenwachstums in den ersten drei Monaten 2015 und der unsicheren Wachstumsaussichten vor allem in Asien plant Hapag-Lloyd derzeit für 2015 nur noch mit einer weitgehend unveränderten Transportmenge für das Gesamtjahr 2015.

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

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2015		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014*
Umsatzerlöse	2.302,3	1.554,0
Sonstige betriebliche Erträge	99,5	12,5
Transportaufwendungen	1.839,5	1.403,5
Personalaufwendungen	119,2	96,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	109,3	83,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	163,8	68,8
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>170,0</b>	<b>-86,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,2	7,7
Übriges Finanzergebnis	-3,9	-2,3
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>174,3</b>	<b>-80,6</b>
Zinserträge	1,4	1,5
Zinsaufwendungen	39,7	39,1
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>136,0</b>	<b>-118,2</b>
Ertragsteuern	7,8	0,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>128,2</b>	<b>-119,1</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	127,9	-119,3
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,3	0,2

\*Die Angaben für das erste Quartal 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 31. MÄRZ 2015**

Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014*
<b>Konzernergebnis</b>	<b>128,2</b>	<b>-119,1</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>	<b>-34,1</b>	<b>-9,6</b>
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-34,1	-9,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-34,7	-9,6
Steuereffekt	0,6	-
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>	<b>517,8</b>	<b>-9,5</b>
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-	-4,5
Zuführungen zum kumulierten übrigen Eigenkapital	-	19,0
Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-	-23,5
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	517,8	-5,0
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>483,7</b>	<b>-19,1</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>611,9</b>	<b>-138,2</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	611,1	-138,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,8	0,2

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

**KONZERNBILANZ**

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 31. MÄRZ 2015		
Mio. EUR	<b>31.3.2015</b>	31.12.2014
<b>Aktiva</b>		
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.556,6	1.375,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.462,5	1.309,7
Sachanlagen	6.047,9	5.176,0
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	400,8	384,9
Sonstige Forderungen	19,8	13,1
Derivative Finanzinstrumente	33,5	15,8
Aktive latente Ertragsteuern	32,2	27,9
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>9.553,3</b>	<b>8.303,0</b>
Vorräte	152,2	152,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	751,4	716,0
Sonstige Forderungen	139,9	134,3
Derivative Finanzinstrumente	0,6	3,8
Ertragsteuerforderungen	30,2	28,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	774,9	711,4
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	26,0	59,2
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.875,2</b>	<b>1.805,4</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>11.428,5</b>	<b>10.108,4</b>

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG ZUM 31. MÄRZ 2015		
Mio. EUR	31.3.2015	31.12.2014
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	104,9	104,9
Kapitalrücklagen	1.651,9	1.651,9
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	2.414,0	2.286,1
Kumuliertes übriges Eigenkapital	604,6	121,4
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>4.775,4</b>	<b>4.164,3</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	5,8	5,3
<b>Eigenkapital</b>	<b>4.781,2</b>	<b>4.169,6</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	246,4	208,4
Sonstige Rückstellungen	228,7	207,0
Finanzschulden	3.631,0	3.309,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1,7	0,5
Sonstige Verbindlichkeiten	5,4	6,7
Passive latente Ertragsteuern	5,6	1,5
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>4.118,8</b>	<b>3.733,2</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4,9	6,5
Sonstige Rückstellungen	392,3	385,4
Ertragsteuerschuld	17,1	18,3
Finanzschulden	493,1	408,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.405,8	1.232,3
Sonstige Verbindlichkeiten	147,2	131,3
Derivative Finanzinstrumente	68,1	23,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>2.528,5</b>	<b>2.205,6</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>11.428,5</b>	<b>10.108,4</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2015										
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG					Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftertes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges				Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital
<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>-119,3</b>	<b>-9,6</b>	<b>-4,5</b>	<b>-5,0</b>	<b>-19,1</b>	<b>-138,4</b>	<b>0,2</b>	<b>-138,2</b>
davon										
Konzernergebnis	-	-	-119,3	-	-	-	-	-119,3	0,2	-119,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-9,6	-4,5	-5,0	-19,1	-19,1	-	-19,1
<b>Stand 31.3.2014*</b>	<b>66,1</b>	<b>935,3</b>	<b>1.926,5</b>	<b>-56,2</b>	<b>1,9</b>	<b>-99,6</b>	<b>-153,9</b>	<b>2.774,0</b>	<b>2,9</b>	<b>2.776,9</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>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>127,9</b>	<b>-34,1</b>	-	<b>517,3</b>	<b>483,2</b>	<b>611,1</b>	<b>0,8</b>	<b>611,9</b>
davon										
Konzernergebnis	-	-	127,9	-	-	-	-	127,9	0,3	128,2
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-34,1	-	517,3	483,2	483,2	0,5	483,7
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>
davon										
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
<b>Stand 31.3.2015</b>	<b>104,9</b>	<b>1.651,9</b>	<b>2.414,0</b>	<b>-138,9</b>	-	<b>743,5</b>	<b>604,6</b>	<b>4.775,4</b>	<b>5,8</b>	<b>4.781,2</b>

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

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2015**

Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014*
Konzernergebnis	128,2	-119,1
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)	109,3	83,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-) und Umgliederungen	-58,7	9,5
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)	37,6	36,8
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-1,2	0,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-8,3	-7,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	19,0	-4,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	63,1	-12,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-47,1	14,8
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-46,6	62,7
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>195,3</b>	<b>64,4</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	0,3	0,2
Einzahlungen aus Dividenden	0,1	0,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	40,1	0,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-219,7	-74,1
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-179,2</b>	<b>-73,8</b>
Auszahlungen für Dividenden	-0,3	0,0
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden	154,0	159,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-145,5	-116,0
Auszahlungen für Zinsen	-52,7	-31,2
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-44,5</b>	<b>11,9</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-28,4</b>	<b>2,5</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>711,4</b>	<b>464,8</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	91,9	-1,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-28,4	2,5
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>774,9</b>	<b>466,2</b>

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

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

### Allgemeine Erläuterungen

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

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 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.

Der Konzernzwischenabschluss wird in Euro (EUR) aufgestellt. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

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

Zum 31. März 2015 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,0742 USD/EUR (31. Dezember 2014 1,2155 USD/EUR). Durch den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stärkeren US-Dollar resultierte ein USD/EUR-Durchschnittskurs für das erste Quartal 2015 von 1,1263 USD/EUR (Vorjahreszeitraum 1,3705 USD/EUR).

### Segmentberichterstattung

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge (= Umsatzerlöse) nach geografischen Regionen sowie das bereinigte EBIT 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 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	Q1 2015	Q1 2014**
Atlantik	367	347
Transpazifik	315	328
Fernost	333	278
Lateinamerika	542	249
Intra Asien	130	106
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	87	91
<b>Gesamt</b>	<b>1.774</b>	<b>1.399</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 erste Quartal 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

FRACHTRATEN PRO FAHRTGEBIET *		
USD/TEU	Q1 2015	Q1 2014**
Atlantik	1.512	1.575
Transpazifik	1.757	1.720
Fernost	1.086	1.201
Lateinamerika	1.259	1.358
Intra Asien	745	756
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.272	1.401
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.331</b>	<b>1.422</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 erste Quartal 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

UMSATZERLÖSE PRO FAHRTGEBIET*		
Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014**
Atlantik	492,1	398,6
Transpazifik	492,0	411,0
Fernost	321,2	243,1
Lateinamerika	606,2	246,4
Intra Asien	85,7	58,7
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	98,2	93,7
Übrige	206,9	102,5
<b>Gesamt</b>	<b>2.302,3</b>	<b>1.554,0</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 erste Quartal 2014 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd.

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

Mio. EUR	Q1 2015	Q1 2014
EBIT	174,3	-80,6
Kaufpreisallokationen	-13,8	7,2
Transaktions- und Restrukturierungskosten	0,0	10,2
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>160,5</b>	<b>-63,2</b>

### Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

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

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

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

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

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

### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 31. März 2015 wurden neben der Hapag-Lloyd AG 119 Unternehmen vollkonsolidiert sowie vier Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Eine Gesellschaft ist durch Liquidation aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

### **Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten**

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

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

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

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

Das Zinsergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen für Bankdarlehen und Anleihen, Avalprovisionen sowie Zinsen aus Finanzierungsleasing zusammen.

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

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

### Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	31.3.2015	31.12.2014
Schiffe	4.913,7	4.185,7
Container, Containersattelaufleger	952,8	784,7
Übrige Anlagen	133,1	127,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	48,3	78,2
<b>Gesamt</b>	<b>6.047,9</b>	<b>5.176,0</b>

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens resultieren neben planmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen aus dem Zugang von drei neuen Seeschiffen, dem Zugang von Containern sowie Währungskurseffekten in Höhe von 678,1 Mio. EUR.

Weiterhin wurde ein bestehender Operating-Lease-Vertrag für Container dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd die Verpflichtung eingegangen ist, die gemieteten Container zum Ende des Geschäftsjahres zu erwerben. Der Vertrag wurde daher als Finance-Lease-Vertrag fortgeführt und die Container mit Buchwerten von insgesamt 11,8 Mio. EUR (12,7 Mio. USD) aktiviert. Der rechtliche Eigentumsübergang erfolgt bei Erwerb der Container durch Hapag-Lloyd.

Die im Rahmen von bestehenden Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 31. März 2015 einen Nettobuchwert von insgesamt 199,2 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 179,5 Mio. EUR). Die Finance-Lease-Container sind zum 31. März 2015 mit insgesamt 84,8 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 66,5 Mio. EUR) bilanziert.

#### **Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte**

Acht Schiffe, die zum 31. Dezember 2014 aufgrund bestehender Verkaufsabsichten nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen wurden, sind im ersten Quartal 2015 verkauft worden. Aus dem Abgang resultierten Erträge in Höhe von 2,6 Mio. EUR und Verluste in Höhe von 1,6 Mio. EUR. In diesem Zusammenhang wurden Sondertilgungen in Höhe von 26,9 Mio. EUR (28,9 Mio. USD) auf zugehörige Kreditfinanzierungen geleistet.

Der Buchwert der acht verbleibenden Schiffe, deren Veräußerung im Geschäftsjahr 2015 geplant ist, beträgt 26,0 Mio. EUR.

#### **Eigenkapital**

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

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (31. März 2015: –138,9 Mio. EUR; 31. Dezember 2014: –104,8 Mio. EUR) resultiert aus im sonstigen Ergebnis bilanzierten Erträgen und Aufwendungen aus der Neubildung der Pensionsverpflichtungen bzw. des Fondsvermögens.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus optionalen Sicherungsgeschäften. Aufgrund des starken US-Dollars betrug die Rücklage zum 31. März 2015 unverändert zum Ende des Geschäftsjahres 2014 0,0 Mio. EUR.

Die im ersten Quartal 2015 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 517,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –5,0 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten und übrigen Posten aus der Kaufpreisallokation. Die Währungsrücklage betrug zum 31. März 2015 743,5 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 226,2 Mio. EUR).

**Finanzschulden**

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	31.3.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.796,4	2.489,1
Anleihen	899,0	869,3
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	238,8	206,3
Sonstige Finanzschulden	189,9	152,4
<b>Gesamt</b>	<b>4.124,1</b>	<b>3.717,1</b>

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	31.3.2015	31.12.2014
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.390,0	2.970,1
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	786,1	786,5
Auf CLP lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	0,0	12,2
Zinsverbindlichkeiten	35,0	29,8
Transaktionskosten	-87,0	-81,5
<b>Gesamt</b>	<b>4.124,1</b>	<b>3.717,1</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich im Wesentlichen durch die Ziehung von Krediten in Höhe von insgesamt 148,7 Mio. USD (138,4 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der Ablieferung von drei Schiffsneubauten im ersten Quartal 2015.

Für eine Investition in neue Container wurde mit einer internationalen Leasinggesellschaft ein Leasingvertrag mit Rückkaufvereinbarung abgeschlossen, der gem. SIC-27 zu klassifizieren ist. Aufgrund dieser Transaktion erhöhten sich die Finanzschulden zum 31. März 2015 um insgesamt 21,5 Mio. EUR.

Hapag-Lloyd ist bei einem bestehenden Operating-Lease-Vertrag für Container die Verpflichtung eingegangen, die gemieteten Container zum Ende des Geschäftsjahres zu erwerben. Die Verträge werden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Die daraus resultierenden Verbindlichkeiten betragen zum 31. März 2015 11,8 Mio. EUR.

## Finanzinstrumente

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,0	716,0	716,0
Sonstige Forderungen	147,6	59,1	59,1
Derivative finanzielle Vermögenswerte	19,6	19,6	19,6
Finanzmittel	711,4	711,4	711,4
<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 finanzielle Verbindlichkeiten	23,8	23,8	23,8
Sonstige Verbindlichkeiten	138,0	38,0	38,0

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

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	751,4	751,4	751,4
Sonstige Forderungen	159,7	64,5	64,5
Derivative finanzielle Vermögenswerte	34,1	34,1	34,1
Finanzmittel	774,9	774,9	774,9
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.885,3	3.885,3	4.059,0
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1)</sup>	238,8	238,8	250,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.407,5	1.407,5	1.407,5
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	68,1	68,1	68,1
Sonstige Verbindlichkeiten	152,6	42,9	42,9

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

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 Commodityoptionsgeschäfte 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 Zeitwertes der eingebetteten Derivate erfolgt mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten.

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

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

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im ersten Quartal 2015 195,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 64,4 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Quartal 2015 auf insgesamt 179,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 73,8 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte sind insgesamt 219,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 74,1 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Zusammenhang mit der Auslieferung von drei Schiffsneubauten sowie Auszahlungen für die Anschaffung neuer Container. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 40,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,3 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Quartal 2015 in Höhe von insgesamt 44,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Zufluss von 11,9 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus Mittelzuflüssen in Höhe von 154,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 159,1 Mio. EUR) sowie gegenläufigen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 198,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 147,2 Mio. EUR) und an nicht beherrschende Gesellschafter von Tochtergesellschaften gezahlte Dividenden in Höhe von 0,3 Mio. EUR. Die Mittelzuflüsse im ersten Quartal 2015 resultierten im Wesentlichen aus der Finanzierung der ausgelieferten Schiffsneubauten sowie aus Finanzierungen von Containern.

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

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

### Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

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

Die Charterverträge für Schiffe werden ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d.h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im ersten Quartal 2015 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 243,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 159,0 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 137,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 79,8 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	<b>31.3.2015</b>	31.12.2014
Schiffe und Container	1.157,3	1.082,1
Verwaltungsgebäude	111,4	104,9
Sonstiges	176,9	177,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.445,7</b>	<b>1.364,9</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>1.429,3</b>	<b>1.340,1</b>

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 0,45 Prozent p.a. (31. Dezember 2014: 0,67 Prozent p.a.).

### **Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. März 2015 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 123,4 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 276,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 123,4 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 276,1 Mio. EUR).

### **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.

**Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag**

Aus dem verbliebenen Portfolio von acht (Stand 31. März 2015) außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) wurde im zweiten Quartal 2015 ein Schiff an eine zertifizierte Entsorgungswerft abgegeben sowie ein weiteres Schiff an eine Reederei veräußert. Die verbleibenden sechs Schiffe sollen bis Ende Juli außer Dienst gestellt werden.

Hapag-Lloyd hat am 20. April 2015 bei der südkoreanischen Werft Hyundai Samho Heavy Industries fünf Containerschiffe mit einer Kapazität von je 10.500 TEU bestellt. Die neuen Hapag-Lloyd Schiffe werden jeweils über 2.100 Stellplätze für Kühlcontainer verfügen. Die Schiffe sollen zwischen Oktober 2016 und Mai 2017 ausgeliefert werden.

Die ordentliche Hauptversammlung der Hapag-Lloyd AG hat am 8. Mai 2015 die rückwirkende Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH auf die Hapag-Lloyd AG beschlossen.



Hamburg, den 13. Mai 2015

Hapag-Lloyd AG  
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

# FINANZKALENDER 2015

**26. August 2015** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2015

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

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

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

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

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



