

9M | 2018

Hapag-Lloyd AG

# Quartals- finanz- bericht

1. Januar bis  
30. September 2018



# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2018

		1.7.– 30.9. 2018	1.7.– 30.9. 2017	1.1.– 30.9. 2018	1.1.– 30.9. 2017	Ver- änderung absolut
<b>Operative Kennzahlen<sup>1</sup></b>						
Schiffe insgesamt		222	215	222	215	7
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.596	1.559	1.596	1.559	37
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.553	2.336	2.553	2.336	217
Frachtrate (Durchschnittswerte) <sup>2</sup>	USD/TEU	1.055	1.073	1.032	1.068	-36
Transportmenge	TTEU	3.052	2.808	8.900	7.029	1.871
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.036	2.796	8.428	7.314	1.114
EBITDA <sup>3</sup>	Mio. EUR	388,5	359,0	813,7	722,8	90,9
EBIT <sup>3</sup>	Mio. EUR	212,1	178,1	300,8	268,8	32,0
Konzernergebnis <sup>3</sup>	Mio. EUR	113,4	51,8	12,5	9,1	3,4
Ergebnis je Aktie <sup>3</sup>	EUR	0,64	0,31	0,03	0,05	-0,02
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	318,4	366,5	729,5	673,0	56,5
<b>Renditekennzahlen<sup>1</sup></b>						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse) <sup>2</sup>	%	12,8	12,8	9,7	9,9	-0,2 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse) <sup>2</sup>	%	7,0	6,4	3,6	3,7	-0,1 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>4</sup>	%	6,9	5,4	3,2	2,6	0,6 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 30. September<sup>1</sup></b>						
Bilanzsumme	Mio. EUR	15.099	14.828	15.099	14.828	271
Eigenkapital <sup>3</sup>	Mio. EUR	6.192	6.058	6.192	6.058	134
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) <sup>3</sup>	%	41,0	40,9	41,0	40,9	0,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	8.907	8.770	8.907	8.770	137
Finanzschulden	Mio. EUR	6.279	6.336	6.279	6.336	-57
Liquide Mittel	Mio. EUR	600	605	600	605	-5

Die United Arab Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S.A.G.) und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC oder UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Der Kreis der neben der Hapag-Lloyd AG konsolidierten Gesellschaften umfasst zum 30. September 2018 insgesamt 157 Gesellschaften (31. Dezember 2017: 164 Gesellschaften). Durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2018 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Die Ergebnisentwicklung der Geschäftsjahre 2017 und 2018 ist durch Einmaleffekte infolge der bilanziellen Abbildung der Transaktion und der Integration beeinflusst.

<sup>1</sup> Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode bzw. den jeweiligen Stichtag. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2017.

<sup>2</sup> Für das Geschäftsjahr 2018 wurden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtraten einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

<sup>3</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verbesserte sich das Konzernergebnis für die ersten 9 Monate des Jahres 2017 um 0,9 Mio. EUR. Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich um 1,0 Mio. EUR und das kumulierte übrige Eigenkapital verringerte sich um 1,0 Mio. EUR. Das Eigenkapital blieb in Summe unverändert.

<sup>4</sup> 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 US-Dollar berechnet.

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2018

- Unvermindert gutes Volumenwachstum: Transportmenge steigt insbesondere durch Einbeziehung von UASC in den ersten 9 Monaten des Jahres um 26,6% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Auf einer Pro-forma-Basis<sup>1</sup> wäre das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 % gestiegen
- Die Frachtrate liegt mit 1.032 USD/TEU unterhalb des Vorjahresniveaus (9M 2017: 1.068 USD/TEU<sup>2</sup>), was zum einen auf den unverändert intensiven Wettbewerb und zum anderen auf die Integration von UASC zurückzuführen ist. Auf einer Pro-forma-Basis<sup>1</sup> wäre die durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 % gestiegen
- Ein erheblicher Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise<sup>3</sup> um 95 USD pro Tonne trug wesentlich zu einem Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (RHB) um 40,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei
- Sowohl die Frachraten- als auch die Bunkerpreisentwicklung verzeichneten einen gegenüber der Erwartung zu Jahresbeginn negativen Verlauf, befanden sich aber im Einklang mit der geänderten Prognose vom 29. Juni 2018
- Transportaufwendungen (exkl. RHB)<sup>4</sup> erhöhen sich mit 12,7 % weniger stark im Vergleich zum Anstieg der Transportmenge
- Synergiehochlauf aus der Integration mit UASC verläuft weiterhin planmäßig
- Positives EBITDA in Höhe von 813,7 Mio. EUR in den ersten 9 Monaten 2018 (9M 2017: 722,8 Mio. EUR). EBITDA-Marge liegt in den ersten 9 Monaten des Jahres 2018 bei 9,7 % (9M 2017: 9,9%)
- Das EBIT liegt mit 300,8 Mio. EUR über Vorjahresniveau (9M 2017: 268,8 Mio. EUR)
- Guter operativer Cashflow in Höhe von 729,5 Mio. EUR (9M 2017: 673,0 Mio. EUR) und solide Liquiditätsreserve von 1.005,3 Mio. EUR zum 30. September 2018

<sup>1</sup> Die Pro-forma-Basis unterstellt den Zusammenschluss mit der UASC bereits zum 1. Januar 2017 und dient der besseren Vergleichbarkeit der Unternehmensentwicklung.

<sup>2</sup> Für das Geschäftsjahr 2018 wurden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtraten einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

<sup>3</sup> Gewichteter Durchschnitt MFO und MDO

<sup>4</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verminderten sich die Transportaufwendungen in den ersten 9 Monaten des Jahres 2017 um 0,9 Mio. EUR.

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 Umfelds 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 Berichts anzupassen. Die United Arab Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S.A.G.) und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC oder UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend beinhalten die dargestellten Kennzahlen Effekte aus der Transaktion sowie der Integration der UASC-Gruppe ab dem Erwerbszeitpunkt und sind daher nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

**Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 8. November 2018 veröffentlicht.**

# INHALT

## **5 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

- 5 Geschäftstätigkeit**
- 6 Konzernziele und -Strategie**
- 10 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**
- 11 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**
- 13 Wirtschaftsbericht**
  - 13 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
  - 14 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 17 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns**
  - 17 Ertragslage des Konzerns
  - 23 Finanzlage des Konzerns
  - 25 Vermögenslage des Konzerns
  - 27 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung
- 27 Risiko- und Chancenbericht**
- 28 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen**
- 28 Prognoseänderungsbericht**

## **32 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

- 32 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**
- 33 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**
- 34 Konzernbilanz**
- 36 Konzernkapitalflussrechnung**
- 39 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**
- 40 Verkürzter Konzernanhang**
  
- 68 Vorläufiger Finanzkalender 2019
- 69 Impressum

# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

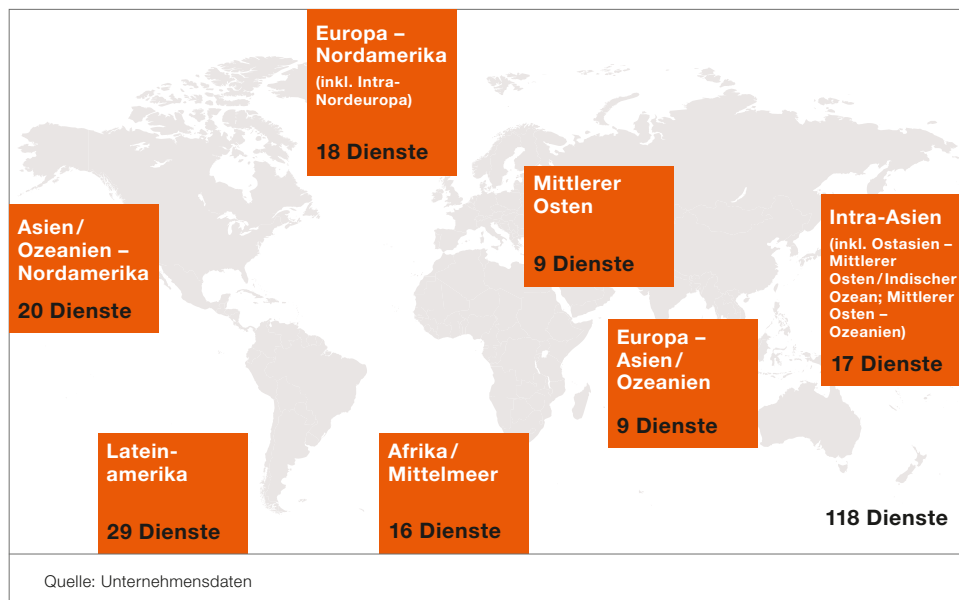
## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen der Hapag-Lloyd AG und United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) erfolgte am 24. Mai 2017. Ab diesem Zeitpunkt werden die UASC und ihre Tochtergesellschaften in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Aufgrund der erstmaligen Konsolidierung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 sind die Vorjahreszahlen nur eingeschränkt vergleichbar mit den Werten zum 30. September 2018.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Tür zu Tür.

Die Flotte von Hapag-Lloyd (inklusive der Containerschiffe der UASC) bestand zum 30. September 2018 aus 222 Containerschiffen (31. Dezember 2017: 219). Der Konzern verfügte über 394 Vertriebsstellen in 127 Ländern und bot seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 118 Diensten weltweit. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2018 betreute Hapag-Lloyd global rd. 27.100 Kunden.

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd zusammen mit 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) die „THE Alliance“. Die japanischen Allianzpartner fusionierten ihre Containerschiffahrtsaktivitäten zum 1. April 2018 und firmieren seitdem als Ocean Network Express (ONE).

Zum 30. September 2018 deckte die THE Alliance mit rd. 257 Containerschiffen alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschiffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge hauptsächlich 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 daher 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 Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

## KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristiges profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT.

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Für 2018 prognostiziert IHS Global Insight (Oktober 2018) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens um 4,0 % auf rd. 146 Mio. TEU und für 2019 ein weiteres Wachstum von 4,9 % auf rd. 153 Mio. TEU. Hapag-Lloyd strebt ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäfts sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist im Abschnitt „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cashflows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2018 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2018 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.005,3 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 1.059,5 Mio. EUR).

### **Strategische Schritte zur Stärkung der Marktposition und Erweiterung des Aktionärskreises**

Die Fusion mit der UASC gilt als ein wesentlicher strategischer Schritt zur Stärkung der Marktposition und der Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC soll ab dem Geschäftsjahr 2019 rd. 435 Mio. USD pro Jahr betragen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG geht davon aus, dass bis zu 90 % der Synergien bereits im Jahr 2018 realisiert werden können. Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration sind in den ersten 9 Monaten des Jahres 2018 Einmalaufwendungen von rd. 5 Mio. USD angefallen. Weitere wesentliche Aufwendungen für die Integration der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten werden nicht erwartet.

Der Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten von Hapag-Lloyd und der UASC bringt aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG folgende Vorteile:

- Gestärkte Marktposition als eine der 5 größten Containerlinienreedereien (gemessen an der Containertransportkapazität der Schiffsflotte) in einer sich weiter konsolidierenden Containerschiffahrtsbranche
- Verbesserte Marktpräsenz im attraktiven Fahrtgebiet Mittlerer Osten sowie im Fahrtgebiet Fernost und solide Position in allen Fahrtgebieten
- Effiziente und junge Flotte mit niedrigem Investitionsbedarf
- Jährliche Synergien von rd. 435 Mio. USD ab 2019
- Starker Partner in der THE Alliance

Die operative Integration der UASC-Gruppe konnte nach dem Zusammenschluss am 24. Mai 2017 bereits im Oktober 2017 erfolgreich abgeschlossen werden. Ein wesentlicher Schritt der operativen Integration war die Eingliederung sämtlicher UASC-Dienste in das bestehende IT-System von Hapag-Lloyd (der sog. Voyage Cut-Over) sowie die umfassende Schulung der neuen Mitarbeiter. Darüber hinaus wurden Standortoptimierungen durchgeführt, die mit dem Ende des ersten Halbjahres 2018 weitestgehend abgeschlossen wurden.

Nach dem Vollzug der Übernahme der UASC in Form einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen waren die ehemaligen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre zunächst mit 14,4 % (QIA) und 10,1 % (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Der Anteilsbesitz der übrigen ehemaligen UASC-Aktionäre Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain in Höhe von rd. 3,4 % der Hapag-Lloyd Aktien zählt zum Streubesitz. Die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) verblieben auch weiterhin als Ankeraktionäre. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2018 erhöhte Kühne seinen Anteil an Hapag-Lloyd von 21,4 % auf insgesamt 25,0 %.

Die 5 Großaktionäre hielten zum 30. September 2018 zusammen 89,4 % des Grundkapitals der Hapag-Lloyd AG. Zudem haben sich die CSAV, die HGV und die Kühne Maritime GmbH in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Zum 30. September 2018 stellte sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

#### Stimmrechtsanteile zum 30. September 2018

Anteile in %

CSAV Germany Container Holding GmbH	25,8
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	25,0
Qatar Holding Germany GmbH	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	10,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>



**Kurz- und mittelfristige Zielsetzung**

Aufgrund des anhaltend herausfordernden Marktumfelds – insbesondere vor dem Hintergrund steigender Treibstoffpreise – strebt Hapag-Lloyd kontinuierliche Effizienzverbesserungen an. Zu diesem Zweck hat der Konzern ab dem zweiten Quartal des Jahres 2018 bereits Maßnahmen eingeleitet, um dieser erhöhten Kostenbasis zu begegnen. Diese umfassen beispielsweise weitere Netzwerkoptimierungen und die Senkung administrativer Kosten.

Neben einer optimierten Kostenstruktur und einem besseren Umsatzmanagement arbeitet Hapag-Lloyd an weiteren strategischen mittel- und langfristigen Themen und Herausforderungen. Diese umfassen beispielsweise die Nutzung der Chancen aus einer voranschreitenden Digitalisierung, die aktive Gestaltung der Treibstoffstrategie vor dem Hintergrund des ökologischen Wandels in der Schifffahrt sowie eine weitere Differenzierung gegenüber Wettbewerbern durch Steigerung der Servicequalität entlang der gesamten Lieferkette.

Im dritten Quartal 2018 hat Hapag-Lloyd die Online-Quotierungsplattform „Quick Quotes“ gestartet und damit den Angebotsprozess digitalisiert. Durch die Service-Plattform erhalten Kunden verbindliche Online-Angebote und Preistransparenz für Containersendungen, sowohl über die Hapag-Lloyd Website als auch über die Mobile-App.

Vor dem Hintergrund der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes hat Hapag-Lloyd im Oktober 2018 angekündigt, sämtliche Zuschläge für Treibstoffpreisschwankungen ab dem 1. Januar 2019 einheitlich nach dem gleichen Mechanismus zu berechnen. Der sog. Marine Fuel Recovery (MFR) Mechanismus errechnet die Zuschläge verursachungsgerecht anhand von Marktdaten und soll damit die Transparenz für Kunden erhöhen.

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA, das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Seit dem Geschäftsjahr 2015 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 9 Monaten 2018 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem Invested Capital zum Stichtag. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

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

	Mio. EUR		Mio. USD	
	9M 2018	9M 2017	9M 2018	9M 2017
Langfristige Vermögenswerte	12.757,3	12.977,1	14.775,6	15.331,2
Vorräte	269,5	175,6	312,1	207,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	721,9	1.058,6	836,1	1.250,6
Sonstige Aktiva	750,5	384,8	869,2	454,6
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>14.499,2</b>	<b>14.596,1</b>	<b>16.793,0</b>	<b>17.243,8</b>
Rückstellungen	573,3	663,0	664,1	783,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.718,2	1.686,8	1.990,0	1.992,8
Sonstige Verbindlichkeiten	336,6	265,4	389,9	313,5
<b>Summe Schulden</b>	<b>2.628,1</b>	<b>2.615,2</b>	<b>3.044,0</b>	<b>3.089,5</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>11.871,1</b>	<b>11.980,9</b>	<b>13.749,0</b>	<b>14.154,3</b>
EBIT	300,8	268,8	359,4	300,0
Steuern	28,3	17,9	33,8	20,0
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>272,5</b>	<b>250,9</b>	<b>325,6</b>	<b>280,0</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC)<sup>1</sup></b>			<b>3,2%</b>	<b>2,6%</b>

<sup>1</sup> Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet. Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verbesserte sich das Jahresergebnis nach Steuern für die ersten 9 Monate des Jahres 2017 um 0,9 Mio. EUR. Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich um 1,0 Mio. EUR und das kumulierte übrige Eigenkapital verringerte sich um 1,0 Mio. EUR. Das Eigenkapital blieb in Summe unverändert.

## WICHTIGE NICHTFINANZIELLE 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.

### **Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung**

Zum 30. September 2018 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 222 Containerschiffen (31. Dezember 2017: 219 Schiffe). 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 zum 30. September 2018 1.596.208 TEU und hat sich somit gegenüber dem 31. Dezember 2017 (1.573.377 TEU) leicht erhöht. Der Anteil der im wirtschaftlichen Eigentum von Hapag-Lloyd stehenden Schiffe betrug zum 30. September 2018 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 66% (31. Dezember 2017: rd. 68%).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. September 2018 (kapazitätsgewichtet) 7,5 Jahre. Mit 7.190 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 22% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 größten Containerlinienreedereien (30. September 2018: 5.905 TEU) und um rd. 74% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. September 2018: 4.143 TEU).

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. September 2018 über 1.553.963 (31. Dezember 2017: 1.435.345) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.553.396 TEU (31. Dezember 2017: 2.348.602 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container im wirtschaftlichen Eigentum betrug zum 30. September 2018 rd. 51% und verringerte sich damit leicht gegenüber dem 31. Dezember 2017 (54%).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst 118 Dienste (31. Dezember 2017: 120 Dienste).

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2018	31.12.2017	30.9.2017
Anzahl der Schiffe	222	219	215
davon			
Eigene Schiffe	95	102	105
Geleaste Schiffe	17	14	14
Gecharterte Schiffe	110	103	96
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.596	1.573	1.559
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	2.553	2.349	2.336
Anzahl Dienste	118	120	125

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

In den ersten 9 Monaten 2018 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 3,3 Mio. Tonnen (9M 2017: 2,8 Mio. Tonnen). Davon entfielen rd. 12 % (9M 2017: rd. 13 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphure, MDO). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,8 Tonnen (9M 2017: 3,0 Tonnen). Pro transportierten TEU betrug der Bunkerverbrauch 0,37 Tonnen (9M 2017: 0,40 Tonnen pro TEU).

Nach der Übernahme der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten wird Hapag-Lloyd bis Ende 2019 nicht nennenswert in neue Schiffssysteme investieren. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes bereitet Hapag-Lloyd jedoch bereits derzeit 2 Pilotprojekte vor. Diese umfassen den Test von Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 2 größeren Containerschiffen sowie das Umrüsten eines Großschiffs der Hapag-Lloyd Flotte auf den Betrieb mit Flüssiggas (LNG).

#### 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 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 27.100 Kunden durch (9M 2017: rd 28.150).

## Mitarbeiter

Zum 30. September 2018 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 12.661 Mitarbeiter (31. Dezember 2017: 12.567). Davon entfielen 10.437 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2017: 10.304) und 1.963 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (31. Dezember 2017: 2.007). Zum 30. September 2018 beschäftigte Hapag-Lloyd 261 Auszubildende (31. Dezember 2017: 256).

## Anzahl Mitarbeiter

	30.9.2018	31.12.2017	30.9.2017
Seebereich	1.963	2.007	1.515
Landbereich	10.437	10.304	10.299
Auszubildende	261	256	264
<b>Gesamt</b>	<b>12.661</b>	<b>12.567</b>	<b>12.078</b>

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für 2018 und 2019 erwarten die Konjunktexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) ein globales Wirtschaftswachstum von jeweils 3,7 % (IWF, World Economic Outlook Oktober 2018). Dies entspricht dem Niveau des Jahres 2017. Das prognostizierte Wirtschaftswachstum wird somit um 0,2 Prozentpunkte schwächer erwartet als zuletzt (April 2018). Laut IWF sind die Abwärtsrisiken für das globale Wachstum in den vergangenen 6 Monaten gestiegen. Die Abwärtskorrektur spiegelt ein geringer als erwartetes Wirtschaftswachstum der Industriestaaten in der ersten Jahreshälfte 2018 wider. Darüber hinaus berücksichtigt die Prognose erste negative Auswirkungen des Handelskonflikts der USA mit seinen Handelspartnern. In diesem Zusammenhang bezieht der IWF Zollmaßnahmen ein, die zwischen April und Mitte September 2018 beschlossen bzw. umgesetzt wurden. Zudem wird von schwächeren Aussichten für einige wichtige Entwicklungs- und Schwellenländer im Vergleich zur vorherigen Prognose (April 2018) ausgegangen (beispielsweise Brasilien und Türkei), die neben den teilweise länderspezifischen Problemen unter den steigenden Zinsen in den USA und dem daraus resultierenden Kapitalabfluss leiden.

Der IWF erwartet in seiner Prognose vom Oktober 2018, dass sich das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen in 2018 um 4,2 % gegenüber dem Vorjahr steigern wird. Damit hat das Institut ein zweites Mal in diesem Jahr seine Prognose gesenkt (Juli 2018: –0,3 Prozentpunkte; Oktober 2018: –0,6 Prozentpunkte). Trotz dieser deutlichen Rücknahme der Wachstumserwartung liegt der prognostizierte Anstieg für 2018 und 2019 mit 4,2 % und 4,0 % über dem durchschnittlichen Niveau der letzten 5 Jahre.

**Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen**

in %	2019e	2018e	2017	2016	2015	2014
Wachstum Weltwirtschaft	3,7	3,7	3,7	3,3	3,5	3,6
Industrienationen	2,1	2,4	2,3	1,7	2,3	2,1
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,7	4,7	4,7	4,4	4,3	4,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,0	4,2	5,2	2,2	2,8	3,8
Containertransportvolumen (IHS)	4,9	4,0	5,5	3,1	1,2	4,0

Quelle: IWF Oktober 2018; IHS Global Insight Oktober 2018

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte das globale Ladungsaufkommen im Jahr 2018 um 4,0% auf rd. 146 Mio. TEU ansteigen (IHS Global Insight, Oktober 2018). Das prognostizierte globale Ladungsaufkommen hat sich somit gegenüber der im Juni 2018 veröffentlichten Prognose verringert (4,9%). Für den Zeitraum 2019 bis 2022 geht der Branchendienst IHS Global Insight von einem jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens zwischen 4,7% und 5,1% aus.

**Branchenspezifische Rahmenbedingungen**

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2018 rd. 21 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q3 2018, Oktober 2018). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen in 2018 um rd. 1,2 Mio. TEU und 2019 um rd. 0,8 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q3 2018, Oktober 2018). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,4 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2018) liegt mit rd. 11% der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 22 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61% sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 17%).

In den Monaten Januar bis September 2018 wurden Aufträge für den Bau von 150 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 1.0 Mio. TEU (Gesamtjahr 2017: 0,8 Mio. TEU Kapazität [Clarksons Research, Oktober 2018]) vergeben.

### Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2019e	2018e	2017	2016
Kapazität Jahresanfang	22,0	20,8	20,1	19,8
Geplante Auslieferungen	1,2	1,5	1,5	1,3
Erwartete Verschrottungen	0,3	0,1	0,4	0,7
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,2	0,4	0,4
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Forecaster Q3 2018, Oktober 2018. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Dem prognostizierten Nettokapazitätsanstieg von 1,2 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q3 2018) steht ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um rd. 5,6 Mio. TEU im Jahr 2018 gegenüber (IHS Global Insight, Oktober 2018).

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 9 Monaten 2018 insgesamt 132 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 1,0 Mio. TEU in Dienst gestellt (9M 2017: 112 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,9 Mio. TEU). Die Verschrottungen betragen in den ersten 9 Monaten 2018 gemäß Clarksons insgesamt rd. 42.600 TEU. Bezogen auf das Gesamtjahr dürften diese gemäß des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q3 2018) mit rd. 65.000 TEU deutlich unter den Werten der Vorjahre liegen (2017: 400.000 TEU; 2016: 654.000 TEU).

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe erhöhte sich per Ende September 2018 (AlphaLiner Weekly, Oktober 2018) auf rd. 511.000 TEU und betrug damit rd. 2,3 % der Weltflotte. Die Erhöhung um rd. 260.000 TEU gegenüber Ende Juni 2018 resultiert insbesondere durch vermehrtes Auflegen von Schiffen mit einer Größe zwischen 3.000 TEU und 7.500 TEU. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Die Höhe der Treibstoffkosten in der Schifffahrtsbranche ist maßgeblich an die Entwicklung des Rohölpreises gebunden. Dieser betrug zum 30. September 2018 84,98 USD/Barrel (Bloomberg) und lag damit um rd. 28 % über dem Wert zu Jahresbeginn (31. Dezember 2017: 66,57 USD/Barrel). Damit lag der Anstieg deutlich oberhalb der zu Jahresbeginn erwarteten Entwicklung.

### Branchenkonsolidierung und Allianzen

Seit Beginn des zweiten Quartals 2017 existieren die 3 folgenden Allianzen: die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S.A. (Schweiz) (MSC), die bereits Anfang 2015 ihren Betrieb aufnahm, und die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S.A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), China COSCO Shipping (China) (COSCO), inklusive der von COSCO im Juli 2018 übernommenen Orient Overseas (International) Limited (Hongkong) (OOIL), und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen). Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit Ocean Network Express (Singapur) (ONE) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. ONE ging aus der Fusion der 3 japanischen Allianzpartner Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) zum 1. April 2018 hervor. Zum 30. September 2018 deckte die THE Alliance mit rd. 257 Containerschiffen alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

Im März 2017 haben MSC, Maersk und Hyundai Merchant Marine Co., Ltd (Korea) (HMM) eine Kooperation auf den Ost-West-Fahrtgebieten vereinbart. Diese beinhaltet Slotchartering-Vereinbarungen auf den entsprechenden Routen.

Am 19. Juli 2018 kündigte ZIM Integrated Shipping Services Ltd (Israel) (ZIM) eine Kooperation mit der 2M Allianz auf der Route zwischen Asien und der US-Ostküste an. Die Partner werden ab September 2018 5 Dienste gemeinsam betreiben, wobei die 2M Allianzpartner Maersk und MSC 4 Dienste stellen und ZIM einen Dienst. Die Kooperation beruht auf dem gegenseitigen Tausch von Stellplätzen (Slot Swap) auf allen 5 Diensten.

Am 26. September 2018 kündigten die THE Alliance Mitglieder Hapag-Lloyd, ONE und Yang Ming eine Kooperation mit CMA-CGM, COSCO und OOCL auf der Route zwischen dem Mittelmeer und der US-Ostküste an. Der voraussichtlich ab Dezember 2018 angebotene gemeinsame Dienst ersetzt je einen bestehenden separaten Dienst und wird den Kunden mit größeren Schiffen einen effizienteren und besseren Service anbieten können.

Am 12. Oktober 2018 teilten die Reedereien Hapag-Lloyd und ONE mit, dass sie eine bilaterale Vereinbarung über eine Feeder-Netzwerk-Kooperation geschlossen haben. Im Rahmen der strategischen Zusammenarbeit werden beide Unternehmen die Kapazitäten ihrer bestehenden Feeder-Netzwerke gemeinsam nutzen.

### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	40	20	50
Ocean Alliance	36	42	11
<b>THE Alliance</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>34</b>
Sonstige	0	12	5

Quelle: Alphaliner Oktober 2018



Am 30. November 2017 fand der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss von Maersk und der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg Süd) statt.

Am 7. Juli 2017 haben die 3 japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) eine neue Holdinggesellschaft für das geplante Joint Venture, Ocean Network Express (ONE), gegründet. Das Joint Venture wurde zum 1. April 2018 operativ tätig und hat das Containerschiffahrtsgeschäft (inklusive des Terminalgeschäfts außerhalb Japans) der 3 Gesellschaften integriert.

Am 9. Juli 2017 hat die chinesische Reederei COSCO ein Übernahmeangebot für Orient Overseas (International) Limited (OOIL), Hongkong, bekanntgegeben. Der Mehrheitsaktionär von OOIL hat dem Verkauf der Anteile zugestimmt. Alle Voraussetzungen für die Übernahme waren am 29. Juni 2018 erfüllt. Am 13. Juli 2018 teilten die Gesellschaften mit, dass für 75,95 % der stimmberechtigten Aktien der OOIL das Übernahmeangebot angenommen wurde. OOIL soll weiterhin an der Börse in Hongkong notiert bleiben. Mit einer gesamten Transportkapazität von 2,8 Mio. TEU hat COSCO damit seine Marktposition weiter gestärkt und ist nun die weltweit drittgrößte Containerreederei, knapp vor CMA CGM.

Am 8. August 2017 haben außerdem 14 koreanische Linienreedereien ein Memorandum of Understanding unterzeichnet und damit die Gründung der „Korean Shipping Partnership“ (KSP) beschlossen. Die Initiative wird von der Koreanischen Regierung und der Korea Shipowners Association unterstützt und von HMM geleitet.

Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Oktober 2018) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien ca. 83 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschifflotte.

## **ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS**

Eine Vergleichbarkeit der Ertrags- und Finanzlage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die UASC-Gruppe im Vorjahr ab dem 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen wurde.

### **Ertragslage des Konzerns**

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 war die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd auch weiterhin durch ein herausforderndes Branchenumfeld in der Containerschiffahrt geprägt.

Die durchschnittliche Frachtrate blieb aufgrund des weiterhin intensiven Wettbewerbs und insbesondere aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2018 hinter der zu Jahresbeginn erwarteten Entwicklung zurück. Frachtraterhöhungen im dritten Quartal trugen jedoch zu einer ersten Erholung bei. Der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich gestiegene durchschnittliche Bunkerpreis konnte durch die im dritten Quartal durchgesetzten Frachtraterhöhungen jedoch nicht vollständig kompensiert werden. Steigende Treibstoffkosten kombiniert

mit einem im Vergleich zum Euro schwächeren US-Dollar (9 Monate 2018: 1,20 USD/EUR; Vorjahreszeitraum: 1,11 USD/EUR) wirkten sich belastend auf die Ertragslage aus. Die Steigerung der Transportmenge sowie die Synergieeffekte durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe konnten diese Effekte jedoch kompensieren. Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 ein Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) in Höhe von 300,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 268,8 Mio. EUR) und ein positives Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 12,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,1 Mio. EUR).

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2018 <sup>1</sup>	Q3 2017 <sup>2</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>2</sup>
Umsatzerlöse	3.035,5	2.796,0	8.428,0	7.314,3
Sonstige betriebliche Erträge	24,3	24,0	70,4	127,9
Transportaufwendungen	2.420,3	2.189,8	6.899,9	5.908,7
Personalaufwendungen	156,0	172,3	477,9	516,4
Abschreibungen	176,4	180,9	512,9	454,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	112,1	111,8	339,5	325,6
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>195,0</b>	<b>165,2</b>	<b>268,2</b>	<b>237,5</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,8	12,4	22,3	30,8
Übriges Finanzergebnis	10,3	0,5	10,3	0,5
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>212,1</b>	<b>178,1</b>	<b>300,8</b>	<b>268,8</b>
Zinsergebnis	-87,3	-120,4	-260,0	-241,8
Ertragsteuern	11,4	5,9	28,3	17,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>113,4</b>	<b>51,8</b>	<b>12,5</b>	<b>9,1</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	112,4	51,6	4,4	6,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,0	0,2	8,1	2,5
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,64	0,31	0,03	0,05
<b>EBITDA</b>	<b>388,5</b>	<b>359,0</b>	<b>813,7</b>	<b>722,8</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>12,8</b>	<b>12,8</b>	<b>9,7</b>	<b>9,9</b>
<b>EBIT</b>	<b>212,1</b>	<b>178,1</b>	<b>300,8</b>	<b>268,8</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>7,0</b>	<b>6,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>

<sup>1</sup> Die Zuordnung von Posten zu den Umsatzerlösen und Charteraufwendungen (Transportaufwendungen) ist für das erste Halbjahr 2018 angepasst worden. Dadurch verringerten sich beide Positionen um 32,2 Mio. EUR. Diese Anpassung hat keine Ergebnisauswirkung.

<sup>2</sup> In den Angaben für die ersten 9 Monate 2017 ist die UASC-Gruppe ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 einbezogen. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verbesserte sich das Konzernergebnis für die ersten 9 Monate 2017 um 0,9 Mio. EUR.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.032 USD/TEU und lag damit um 36 USD/TEU bzw. 3,4 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.068 USD/TEU mit UASC-Gruppe seit dem 24. Mai 2017). Ursächlich hierfür war neben der Einbeziehung der UASC-Gruppe, die insgesamt ein niedrigeres Frachtrateniveau auswies, das unverändert wettbewerbsintensive Marktumfeld.

Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe bereits ab dem 1. Januar 2017) hätte die durchschnittliche Frachtrate für den Vorjahreszeitraum 1.017 USD/TEU betragen. Hieraus hätte sich ein Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 15 USD/TEU bzw. 1,4 % ergeben.

### Frachtraten pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

USD/TEU	Q3 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Atlantik	1.357	1.315	1.318	1.298
Transpazifik	1.268	1.267	1.243	1.246
Fernost	948	993	906	971
Mittlerer Osten	745	878	765	884
Intra-Asien	519	615	514	593
Lateinamerika	1.119	1.111	1.113	1.068
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.134	1.126	1.098	1.065
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.055</b>	<b>1.073</b>	<b>1.032</b>	<b>1.068</b>

<sup>1</sup> Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtraten einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Aufgrund der Einbeziehung der UASC-Gruppe und der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 1.871 TTEU auf 8.900 TTEU (Vorjahreszeitraum: 7.029 TTEU mit UASC-Gruppe seit dem 24. Mai 2017) erhöhen, was einem Anstieg von 26,6 % entspricht. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe ab dem 1. Januar 2017) hätte sich das Transportvolumen (Vorjahreszeitraum: 8.438 TTEU) für die ersten 9 Monate 2018 um 462 TTEU bzw. 5,5 % erhöht.

**Transportmenge pro Fahrtgebiet**

TTEU	Q3 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Atlantik	468	436	1.382	1.254
Transpazifik	520	465	1.459	1.254
Fernost	557	503	1.601	1.040
Mittlerer Osten	361	349	1.115	675
Intra-Asien	259	259	783	597
Lateinamerika	720	649	2.072	1.812
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	167	147	488	397
<b>Gesamt</b>	<b>3.052</b>	<b>2.808</b>	<b>8.900</b>	<b>7.029</b>

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.113,7 Mio. EUR auf 8.428,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.314,3 Mio. EUR mit UASC-Gruppe seit dem 24. Mai 2017) gestiegen, was einem Anstieg von 15,2 % entspricht. Ursächlich hierfür waren insbesondere die durch die Einbringung der UASC-Gruppe gestiegenen Transportmengen. Gegenläufig wirkten sich neben der niedrigeren durchschnittlichen Frachtrate auch die deutliche Schwächung des US-Dollars aus. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 1.593,2 Mio. EUR (21,8 %) ergeben.

**Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q3 2018 <sup>2</sup>	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Atlantik	544,7	488,0	1.524,2	1.462,0
Transpazifik	564,9	504,2	1.517,5	1.403,5
Fernost	452,1	436,0	1.214,2	907,1
Mittlerer Osten	231,5	267,9	714,1	536,0
Intra-Asien	115,5	138,0	337,2	318,0
Lateinamerika	690,4	562,0	1.929,6	1.684,6
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	162,0	141,3	448,2	379,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	274,4	258,6	743,0	623,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.035,5</b>	<b>2.796,0</b>	<b>8.428,0</b>	<b>7.314,3</b>

<sup>1</sup> Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtraten einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

<sup>2</sup> Die Zuordnung von Posten zu den Umsatzerlösen und Charteraufwendungen (Transportaufwendungen) ist für das erste Halbjahr 2018 angepasst worden. Dadurch verringerten sich beide Positionen um 32,2 Mio. EUR. Diese Anpassung hat keine Ergebnisauswirkung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind in den ersten 9 Monaten 2018 um 57,5 Mio. EUR auf 70,4 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (127,9 Mio. EUR) gesunken. Ursächlich hierfür war insbesondere der im Geschäftsjahr 2017 aus der damaligen Kaufpreisallokation gemäß IFRS 3 resultierende Gewinn in Höhe von 46,8 Mio. EUR aus dem Erwerb der UASC-Gruppe zu einem Preis unter Marktwert, der im entsprechenden Vorjahreszeitraum 2017 ergebniswirksam erfasst wurde.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 um 991,2 Mio. EUR auf 6.899,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.908,7 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 16,8%, der hauptsächlich auf die Übernahme der UASC-Gruppe und der infolgedessen gestiegenen Transportvolumina sowie auf gestiegene Bunkerpreise zurückzuführen ist. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind insbesondere infolge des deutlich gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode um 346,7 Mio. EUR (40,8%) auf 1.195,5 Mio. EUR gestiegen. In der Berichtsperiode lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 406 USD je Tonne um 95 USD je Tonne über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 311 USD je Tonne.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 644,5 Mio. EUR (12,7%) gestiegen, was einem geringeren prozentualen Anstieg im Vergleich zum Umsatzwachstum entspricht (15,2%). In diesem Anstieg spiegeln sich insbesondere die durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe gestiegenen Transportvolumina sowie gestiegene operative Kostenpositionen wider. Synergieeffekte durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe wirkten sich hingegen entlastend aus.

### Transportaufwendungen<sup>1</sup>

Mio. EUR	Q3 2018 <sup>2</sup>	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	437,3	310,7	1.195,5	848,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.983,0	1.879,1	5.704,4	5.059,9
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.010,9	940,3	2.990,7	2.472,8
Charter-, Leasing- und Containermieten	269,0	264,4	729,8	722,9
Containertransportkosten	648,2	598,5	1.848,9	1.664,1
Instandhaltung / Reparatur / Sonstiges	54,9	75,9	135,0	200,1
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>2.420,3</b>	<b>2.189,8</b>	<b>6.899,9</b>	<b>5.908,7</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verminderten sich die Transportaufwendungen in den ersten 9 Monaten 2017 um 0,9 Mio. EUR.

<sup>2</sup> Die Zuordnung von Posten zu den Umsatzerlösen und Charteraufwendungen (Transportaufwendungen) ist für das erste Halbjahr 2018 angepasst worden. Dadurch verringerten sich beide Positionen um 32,2 Mio. EUR. Diese Anpassung hat keine Ergebnisauswirkung.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für die ersten 9 Monate des aktuellen Geschäftsjahres 18,1% (Vorjahreszeitraum: 19,2%).

Der Personalaufwand reduzierte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 um 38,5 Mio. EUR auf 477,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 516,4 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Rückgang waren insbesondere die im Vorjahr erfassten Einmalaufwendungen aus der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC-Gruppe in Höhe von 37,3 Mio. EUR, die im laufenden Geschäftsjahr nicht anfielen. Zudem wirkten sich stichtagsbezogene Währungskursgewinne aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 5,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Währungskursverluste von 13,7 Mio. EUR) positiv aus.

Die Abschreibungen für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2018 betrugen 512,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 454,0 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Einbeziehung der UASC-Gruppe sowie den planmäßigen Abschreibungen auf im Laufe des Jahres 2017 zugegangene Schiffsneubauten.

Der Anstieg des übrigen Finanzergebnisses auf 10,3 Mio. EUR in der aktuellen Berichtsperiode resultierte aus der Erfassung eines Ertrags in Höhe von 10,2 Mio. EUR aus der Bewertung von Anteilen zum beizulegenden Zeitwert zum 30. September 2018 infolge der Veräußerung der Anteile nach dem Stichtag.

Das operative Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) belief sich in der aktuellen Berichtsperiode auf 300,8 Mio. EUR und übertraf den Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums (268,8 Mio. EUR) um 32,0 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 bei 813,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 722,8 Mio. EUR). Für die ersten 9 Monate 2018 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 3,2 % (Vorjahreszeitraum: 2,6 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 0,03 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 0,05 EUR je Aktie).

### Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q3 2018 <sup>2</sup>	Q3 2017 <sup>3</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>3</sup>
Umsatz	3.035,5	2.796,0	8.428,0	7.314,3
EBIT	212,1	178,1	300,8	268,8
EBITDA	388,5	359,0	813,7	722,8
EBIT-Marge (%)	7,0	6,4	3,6	3,7
EBITDA-Marge (%)	12,8	12,8	9,7	9,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,64	0,31	0,03	0,05
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>1</sup>	6,9	5,4	3,2	2,6

<sup>1</sup> Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung in USD berechnet.

<sup>2</sup> Die Zuordnung von Posten zu den Umsatzerlösen und Charteraufwendungen (Transportaufwendungen) ist für das erste Halbjahr 2018 angepasst worden. Dadurch verringerten sich beide Positionen um 32,2 Mio. EUR. Diese Anpassung hat keine Ergebnisauswirkung.

<sup>3</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte für die Ertragskennzahlen angepasst.

Für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2018 belief sich das Zinsergebnis auf –260,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –241,8 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen resultierte überwiegend aus den durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe hinzugekommenen Finanzschulden. Gegenläufig verringerten sich die Zinsaufwendungen im Vorjahresvergleich durch in 2017 erfasste Einmaleffekte aus der vorzeitigen Rückführung von Anleihen in Höhe von 17,4 Mio. EUR.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 belief sich das Konzernergebnis auf 12,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,1 Mio. EUR).

## Finanzlage des Konzerns

### Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	318,4	366,5	729,5	673,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–139,8	–87,5	–184,9	121,5
<b>Free Cashflow</b>	<b>178,6</b>	<b>279,0</b>	<b>544,6</b>	<b>794,5</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–138,6	255,7	–572,4	–31,8
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>40,0</b>	<b>534,7</b>	<b>–27,8</b>	<b>762,7</b>

### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 729,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 673,0 Mio. EUR).

### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 184,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 121,5 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 254,0 Mio. EUR insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen. Darin enthalten sind Auszahlungen für Containerzugänge in Höhe von 52,6 Mio. EUR, die bereits im Vorjahr aktiviert wurden. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse aus der Einzahlung von Dividenden (33,1 Mio. EUR) sowie aus dem Verkauf von Sachanlagevermögen sowie der zum 31. Dezember 2017 als zur Veräußerung gehaltenen Seeschiffe von insgesamt 36,0 Mio. EUR. Die wesentliche Veränderung des Cashflows aus der Investitionstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus dem im dritten Quartal 2017 enthaltenen Nettozahlungsmittelzufluss von 357,5 Mio. EUR aus dem Erwerb der UASC-Gruppe.

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 572,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 31,8 Mio. EUR), der im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 1.102,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.614,6 Mio. EUR) enthält sowie Dividendenauszahlungen in Höhe von 113,7 Mio. EUR inklusive der in der Hauptversammlung am 10. Juli 2017 beschlossenen Dividendenausschüttung der

Hapag-Lloyd AG. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 614,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.610,4 Mio. EUR), die im Wesentlichen neu aufgenommene Finanzierungen für Containerinvestitionen (189,1 Mio. EUR), Mittelzuflüsse aus Umfinanzierung von Schiffsfinanzierungen (200,8 Mio. EUR) sowie die Erhöhung bestehender Finanzierungen betrafen. Darüber hinaus entstanden Mittelzuflüsse aus der Realisierung der zur Sicherung von Finanzschulden eingesetzten derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 17,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabfluss 0,9 Mio. EUR).

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q3 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>552,4</b>	<b>753,7</b>	<b>604,9</b>	<b>570,2</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	7,1	-67,2	22,4	-111,7
Zahlungswirksame Veränderungen	40,0	534,7	-27,8	762,7
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>599,5</b>	<b>1.221,2</b>	<b>599,5</b>	<b>1.221,2</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten 9 Monaten 2018 ein Zahlungsmittelabfluss von -27,8 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 22,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2018 ein Finanzmittelbestand von 599,5 Mio. EUR (30. September 2017: 1.221,2 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 405,8 Mio. EUR (30. September 2017: 389,4 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.005,3 Mio. EUR ergab (30. September 2017: 1.610,6 Mio. EUR). Finanzmittel, die als Sicherheit für Finanzschulden auf verpfändeten Konten hinterlegt sind, belaufen sich auf 36,8 Mio. EUR (30. September 2017: 57,3 Mio. EUR). Aufgrund ihrer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten werden sie unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

### Nettoverschuldung

Zum 30. September 2018 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 5.642,5 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 5.681,7 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote blieb mit 41,0% im Vergleich zum 31. Dezember 2017 nahezu unverändert. Im Vergleich zum Jahresende 2017 reduzierte sich der Nettoverschuldungsgrad als Verhältnis von Nettoverschuldung zum bilanziellen Eigenkapital von 93,8% auf 91,1% zum 30. September 2018.



## Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
Finanzschulden	6.278,8	6.335,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	599,5	604,9
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	36,8	48,9
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>5.642,5</b>	<b>5.681,7</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)<sup>1</sup></b>	<b>91,1</b>	<b>93,8</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>405,8</b>	<b>454,6</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>41,0</b>	<b>40,9</b>

<sup>1</sup> Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel in Höhe von 36,8 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 48,9 Mio. EUR) umfassen im Wesentlichen Finanzmittel, die als Sicherheiten für bestehende Finanzschulden auf verpfändeten Konten hinterlegt sind.

## Vermögenslage des Konzerns

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	12.757,3	12.633,5
davon Anlagevermögen	12.683,5	12.570,7
Kurzfristige Vermögenswerte	2.341,4	2.194,3
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	599,5	604,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>15.098,7</b>	<b>14.827,8</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	6.191,8	6.058,3
Fremdkapital	8.906,9	8.769,5
davon langfristige Schulden	5.805,7	6.003,8
davon kurzfristige Schulden	3.101,2	2.765,7
davon Finanzschulden	6.278,8	6.335,5
davon langfristige Finanzschulden	5.448,1	5.630,7
davon kurzfristige Finanzschulden	830,7	704,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>15.098,7</b>	<b>14.827,8</b>
Nettoverschuldung	5.642,5	5.681,7
Eigenkapitalquote (%)	41,0	40,9

Zum 30. September 2018 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 15.098,7 Mio. EUR und lag damit um 270,9 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2017 (14.827,8 Mio. EUR). Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2018 bei 1,16 (31. Dezember 2017: 1,20).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 112,8 Mio. EUR auf 12.683,5 Mio. EUR. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Höhe von 220,2 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen betrafen, sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 417,0 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 512,9 Mio. EUR minderten das Anlagevermögen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2017 um 147,1 Mio. EUR auf 2.341,4 Mio. EUR. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen unter Hinzurechnung der seit dem 1. Januar 2018 separat auszuweisenden Vertragsvermögenswerte und aus gestiegenen Vorräten. Diesen Entwicklungen wirkten die verminderten Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente entgegen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten blieb mit 599,5 Mio. EUR nahezu unverändert zum Wert am Jahresende 2017 (604,9 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 133,5 Mio. EUR auf 6.191,8 Mio. EUR. Der Anstieg ist insbesondere auf die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von 203,7 Mio. EUR zurückzuführen. Das Konzernergebnis von 12,5 Mio. EUR erhöhte zudem das Eigenkapital. Gegenläufig wirkte sich die auf der Hauptversammlung vom 10. Juli 2018 beschlossene Dividendenausschüttung der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 100,2 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote blieb zum 30. September des laufenden Geschäftsjahres mit 41,0 % nahezu unverändert verglichen zum 31. Dezember 2017 (40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem 31. Dezember 2017 um 137,4 Mio. EUR auf 8.906,9 Mio. EUR gestiegen. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unter Hinzurechnung der seit dem 1. Januar 2018 separat auszuweisenden Vertragsverbindlichkeiten. Dagegen reduzierten sich die Finanzschulden um 56,7 Mio. EUR auf 6.278,8 Mio. EUR. Dieser Rückgang ist überwiegend auf Tilgungen in Höhe von 854,8 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen in Höhe von 614,0 Mio. EUR aus neuen Containerfinanzierungen und aus der Erhöhung bestehender Finanzierungen sowie Wechselkurseffekte in Höhe von 174,0 Mio. EUR aus.

Zum 30. September 2018 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden 5.642,5 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 5.681,7 Mio. EUR).

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

### **Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung**

Die Ertragsentwicklung in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 lag unterhalb der Erwartungen des Vorstands zu Jahresbeginn jedoch im Bereich der am 29. Juni 2018 angepassten Prognose für das laufende Geschäftsjahr. Grund sind die seit Jahresanfang unvorhergesehen stark gestiegenen und auch weiterhin steigenden operativen Kosten, insbesondere im Hinblick auf Treibstoffkosten, kombiniert mit einer langsamer als erwartet voranschreitenden Frachtraterholung im ersten Halbjahr 2018. Aufgrund des unverändert intensiven Wettbewerbs in der Containerschifffahrt bleibt die Frachtratenentwicklung weiterhin volatil. Frachtraterhöhungen im dritten Quartal 2018 trugen zwar zu einer ersten Erholung der durchschnittlichen Frachtrate bei, konnten aber die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich gestiegenen Treibstoffkosten und übrigen operativen Kosten nicht vollständig kompensieren. Durch die Realisierung von Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC, konnten Ergebnisbelastungen durch gestiegene operative Kosten teilweise abgeschwächt werden. Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung unterliegen trotz einer möglichen weiteren Verschärfung von Handelsbeschränkungen zwischen den USA und China keinen wesentlichen Änderungen.

### **RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken, deren Einschätzung sowie der Beurteilung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2017 sowie den Halbjahresfinanzbericht 2018. Die bestehenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im weiteren Verlauf des Jahres 2018 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen. Die Auswirkungen eines deutlichen Rückgangs der durchschnittlichen Frachtrate zum vierten Quartal 2018 auf das Konzern-EBIT und das Konzern-EBITDA werden als mittel eingestuft. Ein weiterer deutlicher Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises im vierten Quartal 2018 gegenüber dem Preisniveau zum 30. September 2018 hätte zusätzliche negative Auswirkungen auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd. Die Eintrittswahrscheinlichkeit einer solchen Entwicklung wird derzeit als mittel eingeschätzt. Die Auswirkungen werden als gering eingestuft.

Die Auswirkungen der bereits bestehenden Strafzölle sowie eine mögliche weitere Eskalation der Handelsbeschränkungen zwischen den USA und China können derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Eine globale Ausweitung des Konflikts könnte eine weitere Abschwächung des prognostizierten Wirtschaftswachstums und eine Verminderung der Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen zur Folge haben.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten 9 Monate des Jahres 2018 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

## HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Angaben auf Seite 66 im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

## PROGNOSEÄNDERUNGSBERICHT

Trotz der Abschwächung des prognostizierten Welthandelsvolumens sowie der Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen, bleiben die Wachstumsperspektiven der Containerschifffahrt mittelfristig intakt. Die diesbezüglichen Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2017 haben somit weiterhin Gültigkeit.

Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Oktober 2018) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,7 %. Das erwartete Wirtschaftswachstum hat sich somit gegenüber der bisherigen Prognose um 0,2 Prozentpunkte verringert (April 2018). Gemäß der aktuellen Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2018 somit auf Vorjahresniveau (+3,7 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2018 um 4,2 % (2017: +5,2 %). Trotz einer Reduzierung um 0,6 Prozentpunkte gegenüber der zuletzt veröffentlichten Prognose (April 2018), wächst das Welthandelsvolumen auch 2018 stärker als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (Oktober 2017) prognostiziert für 2018 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,0 % (2017: 5,5 %) auf rd. 146 Mio. TEU. Damit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2018 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2017 um rd. 0,8 Mio. TEU auf 20,8 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einem Nettokapazitätszuwachs der Transportkapazitäten um bis zu rd. 1,2 Mio. TEU. Der erwartete deutliche Anstieg, bedingt durch die vergleichsweise hohe Anzahl an Auslieferungen von Großschiffen, könnte auch in den verbleibenden Monaten des Geschäftsjahres 2018 einen abschwächenden Effekt auf die Frachtratenentwicklung haben.

Hapag-Lloyd erwartet – unter anderem auch durch die ganzjährige Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten – für das Jahr 2018 unverändert eine deutliche Erhöhung des Transportvolumens. Die UASC-Gruppe wird im Jahr 2018 erstmals für volle 12 Monate in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen (abgelaufenes Geschäftsjahr: Einbeziehung der UASC-Gruppe ab dem 24. Mai 2017). Hiermit ist – neben dem deutlichen Mengenanstieg – eine stärkere Gewichtung der Fahrtgebiete Mittlerer Osten sowie Fernost bei der Ermittlung der durchschnittlichen Frachtrate verbunden. Diese Fahrtgebiete weisen ein niedrigeres Frachtrateniveau als andere Fahrtgebiete von Hapag-Lloyd auf.

Unter Berücksichtigung der bereits sichtbaren saisonal bedingten allgemeinen Frachtraterholung in der zweiten Jahreshälfte wird unverändert erwartet, dass die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2018 annähernd auf Vorjahresniveau liegen wird.

Auf Basis der Entwicklung der ersten 5 Monate des Geschäftsjahres 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 29. Juni 2018 beschlossen, den damaligen Ausblick für das Konzern-EBIT und das Konzern-EBITDA des laufenden Geschäftsjahres 2018 im Rahmen einer Bandbreite wie folgt zu konkretisieren:

	Bisherige Prognose (Konzernlagebericht 2017)	<b>Geänderte Prognose</b>
<b>Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	Deutlich steigend	900 – 1.150 Mio. EUR
<b>Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	Deutlich steigend	200 – 450 Mio. EUR

Ursachen für die Prognoseanpassung waren unvorhersehbar stark gestiegenen operativen Kosten, insbesondere im Hinblick auf Treibstoffkosten und Charterraten, kombiniert mit einer langsamer als erwartet vorangeschrittenen Frachtraterholung im Vorfeld der sog. „Peak Season“.

Die Ausprägung der gewählten Bandbreiten spiegelte dabei sowohl das allgemein volatile Marktumfeld in der Containerschiffahrtsbranche als auch die hohe Sensitivität der Ergebnisgrößen in Bezug auf Veränderungen der durchschnittlichen Frachtrate wider. Dabei wurden weder positive noch negative Einmaleffekte berücksichtigt.

Aufgrund der Geschäftsentwicklungen des dritten Quartals 2018 und einer allgemeinen Erholung des Frachtrateniveaus im Rahmen der sog. „Peak Season“, kann derzeit davon ausgegangen werden, dass sich das Konzern-EBIT und das Konzern-EBITDA im oberen Bereich der gewählten Bandbreiten befinden werden.

Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen und Marktpreisrisiken nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Die wichtigen Eckwerte für die Prognose 2018 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

**Wichtige Eckwerte für die Prognose 2018**

Wachstum Weltwirtschaft	3,7 %
Zunahme Welthandelsvolumen	4,2 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	4,0 %
Transportvolumen Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd Konzern	Auf Vorjahresniveau
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	900 – 1.150 Mio. EUR
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	200 – 450 Mio. EUR

Die Eckwerte für die Prognose 2018, bezogen auf das Transportvolumen, den durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis und die durchschnittliche Frachtrate bleiben damit unverändert gegenüber der im Geschäftsbericht 2017 veröffentlichten Prognose.

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 Konzernlageberichts im Geschäftsbericht 2017 (Seite 110ff.) dargestellt. Die Risiken, die eine weitere Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine weitere deutliche Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein anhaltender, deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau vom 30. September 2018 hinaus, ein erneuter deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie eine Stagnation oder sogar ein erneuter Rückgang der Frachtraten. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der weiteren Branchenkonsolidierung und deren möglichem Einfluss auf die Wettbewerbspositionierung von Hapag-Lloyd sowie der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die weitere Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd in den verbleibenden Monaten des Jahres 2018 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben könnten.



# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG

für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2018

Mio. EUR	Q3 2018 <sup>1</sup>	Q3 2017 <sup>2</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>2</sup>
Umsatzerlöse	3.035,5	2.796,0	8.428,0	7.314,3
Sonstige betriebliche Erträge	24,3	24,0	70,4	127,9
Transportaufwendungen	2.420,3	2.189,8	6.899,9	5.908,7
Personalaufwendungen	156,0	172,3	477,9	516,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	176,4	180,9	512,9	454,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	112,1	111,8	339,5	325,6
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>195,0</b>	<b>165,2</b>	<b>268,2</b>	<b>237,5</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,8	12,4	22,3	30,8
Übriges Finanzergebnis	10,3	0,5	10,3	0,5
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>212,1</b>	<b>178,1</b>	<b>300,8</b>	<b>268,8</b>
Zinserträge	2,8	2,4	14,0	5,7
Zinsaufwendungen	90,1	122,8	274,0	247,5
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>124,8</b>	<b>57,7</b>	<b>40,8</b>	<b>27,0</b>
Ertragsteuern	11,4	5,9	28,3	17,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>113,4</b>	<b>51,8</b>	<b>12,5</b>	<b>9,1</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	112,4	51,6	4,4	6,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,0	0,2	8,1	2,5
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>0,64</b>	<b>0,31</b>	<b>0,03</b>	<b>0,05</b>

<sup>1</sup> Die Zuordnung von Posten zu den Umsatzerlösen und Charteraufwendungen (Transportaufwendungen) ist für das erste Halbjahr 2018 angepasst worden. Dadurch verringerten sich beide Positionen um 32,2 Mio. EUR. Diese Anpassung hat keine Ergebnisauswirkung.

<sup>2</sup> In den Angaben für die ersten 9 Monate 2017 ist die UASC-Gruppe ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 einbezogen. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.



**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG**

für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2018

Mio. EUR	Q3 2018	Q3 2017 <sup>1</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>1</sup>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>113,4</b>	<b>51,8</b>	<b>12,5</b>	<b>9,1</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	5,0	0,7	4,3	10,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	4,9	0,9	4,5	11,1
Steuereffekt	0,1	-0,2	-0,2	-0,4
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	3,3	-	27,9	-
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	3,5	-	27,4	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,2	-	0,5	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-4,9	-	-7,7	-
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-4,8	-	-7,7	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,1	-	0,0	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	34,3	-203,8	203,7	-581,7
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	2,9	0,7	5,7	-2,4
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwertes	-3,7	26,8	-33,5	91,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	6,6	-26,1	38,9	-93,6
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-	0,3	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	0,6	2,5	0,9	-0,9
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-7,4	7,4	-19,8	-7,6
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	8,0	-4,9	20,7	6,7
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>41,2</b>	<b>-199,9</b>	<b>234,8</b>	<b>-574,3</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>154,6</b>	<b>-148,1</b>	<b>247,3</b>	<b>-565,2</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	153,8	-148,0	238,8	-567,2
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	0,8	-0,1	8,5	2,0

<sup>1</sup> Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 9 hat sich die Struktur der Gesamtergebnisrechnung geändert. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“. Außerdem werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

**KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG****zum 30. September 2018****Aktiva**

Mio. EUR	<b>30.9.2018</b>	31.12.2017 <sup>1</sup>
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.550,5	1.486,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.774,7	1.785,5
Sachanlagen	9.036,0	8.966,5
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	322,3	331,9
Sonstige Forderungen	25,5	25,7
Derivative Finanzinstrumente	19,2	8,6
Ertragsteuerforderungen	4,4	3,8
Aktive latente Ertragsteuern	24,8	24,7
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>12.757,3</b>	<b>12.633,5</b>
Vorräte	269,5	186,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	721,9	887,8
Vertragsvermögenswerte	245,6	–
Sonstige Forderungen	448,0	436,7
Derivative Finanzinstrumente	27,6	42,6
Ertragsteuerforderungen	29,3	19,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	599,5	604,9
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	–	16,3
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>2.341,4</b>	<b>2.194,3</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>15.098,7</b>	<b>14.827,8</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

**Passiva**

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017 <sup>1</sup>
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.085,9	3.174,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	281,7	57,7
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>6.180,8</b>	<b>6.045,8</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	11,0	12,5
<b>Eigenkapital</b>	<b>6.191,8</b>	<b>6.058,3</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	264,5	270,2
Sonstige Rückstellungen	82,2	80,0
Finanzschulden	5.448,1	5.630,7
Sonstige Verbindlichkeiten	5,9	9,5
Derivative Finanzinstrumente	0,1	9,4
Passive latente Ertragsteuern	4,9	4,0
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.805,7</b>	<b>6.003,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10,3	20,7
Sonstige Rückstellungen	216,3	244,2
Ertragsteuerschulden	38,9	34,4
Finanzschulden	830,7	704,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.718,2	1.559,8
Vertragsverbindlichkeiten	136,6	–
Sonstige Verbindlichkeiten	104,5	201,8
Derivative Finanzinstrumente	45,7	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>3.101,2</b>	<b>2.765,7</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>15.098,7</b>	<b>14.827,8</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG****für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2018**

Mio. EUR	Q3 2018	Q3 2017 <sup>1</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>1</sup>
Konzernergebnis	113,4	51,8	12,5	9,1
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	11,4	5,9	28,3	17,9
Zinsergebnis	87,3	120,4	260,0	241,8
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	176,4	180,9	512,9	454,0
Wertberichtigungen (+)/ Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-2,4	-	-2,4	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	-21,2	30,4	8,7	-0,2
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	4,1	-7,5	-36,4	-3,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-4,1	-0,6	-6,2	-1,4
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-7,0	-12,5	-22,5	-30,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-11,6	9,7	-74,2	-21,3
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-4,7	-144,0	-64,3	-214,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-6,0	-25,9	-45,4	13,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-6,9	146,5	174,7	201,0
Ertragsteuereinzahlungen (+)/ -zahlungen (-)	-10,6	11,1	-19,0	5,9
Zinseinzahlungen	0,3	0,3	2,8	1,8
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>318,4</b>	<b>366,5</b>	<b>729,5</b>	<b>673,0</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	10,0	14,8	20,9	17,7
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	-	0,4	-	0,4
Einzahlungen aus Dividenden	0,6	-	33,1	28,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,5	-	15,1	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-150,6	-95,7	-254,0	-281,7
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-0,5	-	-0,5
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-0,3	-6,5	-	357,5
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-139,8</b>	<b>-87,5</b>	<b>-184,9</b>	<b>121,5</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

Mio. EUR	Q3 2018	Q3 2017 <sup>1</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>1</sup>
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	0,2	–	0,2	–
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	–	–0,6	–1,9	–0,7
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–	–	–	–0,3
Auszahlungen für Dividenden	–103,6	–1,7	–113,7	–3,2
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	453,0	701,4	614,0	1.610,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–380,5	–363,8	–854,8	–1.403,8
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–96,3	–87,7	–247,2	–210,8
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–15,0	3,9	17,7	–0,9
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	3,6	4,2	13,3	–22,5
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>–138,6</b>	<b>255,7</b>	<b>–572,4</b>	<b>–31,8</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>40,0</b>	<b>534,7</b>	<b>–27,8</b>	<b>762,7</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>552,4</b>	<b>753,7</b>	<b>604,9</b>	<b>570,2</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7,1	–67,2	22,4	–111,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40,0	534,7	–27,8	762,7
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>599,5</b>	<b>1.221,2</b>	<b>599,5</b>	<b>1.221,2</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG**

für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2018

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital
<b>Stand 1.1.2017</b>	<b>118,1</b>	<b>1.061,8</b>	<b>3.152,9</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	–	–	0,5
<b>Angepasster Stand 1.1.2017</b>	<b>118,1</b>	<b>1.061,8</b>	<b>3.153,4</b>
<b>Gesamtergebnis (angepasst)</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>6,6</b>
davon			
Konzernergebnis	–	–	6,6
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>45,9</b>	<b>1.239,4</b>	<b>–1,6</b>
davon			
Ausgabe von Stückaktien im Zusammenhang mit dem Erwerb der UASC-Gruppe	45,9	1.240,2	–
Transaktionskosten	–	–0,8	–
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–	–
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	–	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–1,6
<b>Entkonsolidierung</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>0,1</b>
<b>Stand 30.9.2017<sup>1</sup></b>	<b>164,0</b>	<b>2.301,2</b>	<b>3.158,5</b>
<b>Stand 1.1.2018<sup>2</sup></b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.174,9</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	–	–	10,3
<b>Angepasster Stand 1.1.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.185,2</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>4,4</b>
davon			
Konzernergebnis	–	–	4,4
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–103,7</b>
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–100,2
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–	–
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	–	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–3,2
Abgang von Anteilen und sonstige Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	–	–	–0,3
<b>Stand 30.9.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.085,9</b>

<sup>1</sup> Durch die retrospektive Verbesserung des Ergebnisses in den ersten 9 Monaten 2017 ergab sich zum 30. September 2017 ein um 0,9 Mio. EUR höheres erwirtschaftetes Konzerneigenkapital. Gegenläufig wurde zum 1. Januar 2017 eine Rücklage für Kosten der Absicherung in Höhe von –0,5 Mio. EUR und zum 30. September 2017 von insgesamt –1,4 Mio. EUR ausgewiesen.

<sup>2</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften ergab sich zum 1. Januar 2018 ein um 1,0 Mio. EUR höheres erwirtschaftetes Konzerneigenkapital und eine Rücklage für Kosten der Absicherung in Höhe von –1,0 Mio. EUR.

der Hapag-Lloyd AG

Kumuliertes übriges Eigenkapital								
Neube- wertungen aus leistungsori- entierten Plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Summe kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
<b>-118,9</b>	<b>5,4</b>	<b>-</b>	<b>835,3</b>	<b>-</b>	<b>721,8</b>	<b>5.054,6</b>	<b>3,8</b>	<b>5.058,4</b>
-	-	-0,5	-	-	-0,5	-	-	-
<b>-118,9</b>	<b>5,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>835,3</b>	<b>-</b>	<b>721,3</b>	<b>5.054,6</b>	<b>3,8</b>	<b>5.058,4</b>
<b>10,7</b>	<b>-2,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-581,2</b>	<b>-</b>	<b>-573,8</b>	<b>-567,2</b>	<b>2,0</b>	<b>-565,2</b>
-	-	-	-	-	-	6,6	2,5	9,1
10,7	-2,4	-0,9	-581,2	-	-573,8	-573,8	-0,5	-574,3
<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>1.283,2</b>	<b>4,0</b>	<b>1.287,2</b>
-	-	-	-	-	-	1.286,1	7,1	1.293,2
-	-	-	-	-	-	-0,8	-	-0,8
-	-	-	-	-0,5	-0,5	-0,5	-1,2	-1,7
-	-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
-	-	-	-	-	-	-1,6	-1,6	-3,2
-	-	-	-0,1	-	-0,1	-	-	-
<b>-108,2</b>	<b>3,0</b>	<b>-1,4</b>	<b>254,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>146,9</b>	<b>5.770,6</b>	<b>9,8</b>	<b>5.780,4</b>
<b>-118,8</b>	<b>11,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>167,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>57,7</b>	<b>6.045,8</b>	<b>12,5</b>	<b>6.058,3</b>
-	-	-	-	-	-	10,3	-	10,3
<b>-118,8</b>	<b>11,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>167,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>57,7</b>	<b>6.056,1</b>	<b>12,5</b>	<b>6.068,6</b>
<b>4,3</b>	<b>33,6</b>	<b>-6,8</b>	<b>203,3</b>	<b>-</b>	<b>234,4</b>	<b>238,8</b>	<b>8,5</b>	<b>247,3</b>
-	-	-	-	-	-	4,4	8,1	12,5
4,3	33,6	-6,8	203,3	-	234,4	234,4	0,4	234,8
<b>-</b>	<b>-19,4</b>	<b>8,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-10,9</b>	<b>-10,9</b>	<b>-</b>	<b>-10,9</b>
<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>-103,2</b>	<b>-10,0</b>	<b>-113,2</b>
-	-	-	-	-	-	-100,2	-	-100,2
-	-	-	-	0,5	0,5	0,5	-	0,5
-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
-	-	-	-	-	-	-3,2	-10,3	-13,5
-	-	-	-	-	-	-0,3	0,1	-0,2
<b>-114,5</b>	<b>25,2</b>	<b>0,7</b>	<b>370,8</b>	<b>-0,5</b>	<b>281,7</b>	<b>6.180,8</b>	<b>11,0</b>	<b>6.191,8</b>

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

### Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2018 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 6. November 2018 zur Veröffentlichung freigegeben.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss 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 2018 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 Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2018 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die unverändert gültigen Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2017.

Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2018 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 zu lesen. Mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten Änderungen wurde der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

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 Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. September 2018 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1582 USD/EUR (31. Dezember 2017: 1,1989 USD/EUR). Für die ersten 9 Monate 2018 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1950 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,1133 USD/EUR).

Eine Vergleichbarkeit der Ertrags- und Finanzlage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die UASC-Gruppe im Vorjahr erst ab dem 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen wurde.

**Änderungen von Bewertungsgrundlagen**

Am 20. Juli 2018 wurden die neuen Heubeck Richttafeln 2018 G veröffentlicht. Ein sich daraus ergebender Umstellungseffekt wäre ergebnisneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Im Konzernzwischenabschluss von Hapag-Lloyd wurden die neuen Richttafeln nicht berücksichtigt.

**Neue Rechnungslegungsvorschriften**

Im Folgenden werden die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Änderungen durch die erstmals im Geschäftsjahr 2018 anzuwendenden Standards IFRS 9, IFRS 15 und IFRS 16 erläutert.

Aus den übrigen erstmals im Geschäftsjahr 2018 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

**IFRS 9 Finanzinstrumente**

Im Juli 2014 veröffentlichte das International Accounting Standards Board die endgültige Fassung des IFRS 9 Finanzinstrumente, der die bestehenden Regelungen des IAS 39 zur Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten ersetzt.

Hapag-Lloyd hat IFRS 9 erstmals zum 1. Januar 2018 angewendet. Durch die Erstanwendung von IFRS 9 wurde das erwirtschaftete Konzerneigenkapital in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2018 um insgesamt 11,3 Mio. EUR erhöht (davon 10,3 Mio. EUR aus nicht retrospektiver Anwendung von IFRS 9); in der Eröffnungsbilanz des Vorjahres war eine rückwirkende Erhöhung des erwirtschafteten Konzerneigenkapitals in Höhe von 0,5 Mio. EUR erforderlich.

Detaillierte Erläuterungen zu den Auswirkungen des Standards und zu den angewendeten Übergangsvorschriften sind nachfolgend dargestellt

#### i. Klassifizierung finanzielle Vermögenswerte und finanzieller Schulden

IFRS 9 enthält einen neuen Klassifizierungs- und Bewertungsansatz für finanzielle Vermögenswerte, welcher das Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie die Eigenschaften ihrer Zahlungsströme widerspiegelt. Danach gibt es 3 wichtige Bewertungskategorien für finanzielle Vermögenswerte: zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (AC), erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet (FVOCI) und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet (FVTPL).

Je nach Geschäftsmodell entstehen die Zahlungsströme eines finanziellen Vermögenswerts (Schuldinstrument) durch die Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme, durch Verkauf oder aus einer Kombination aus beidem. Für eine Klassifizierung als zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet dürfen die vertraglichen Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn es im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten wird, dessen Zielsetzung darin besteht, Vermögenswerte zu halten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen. Gleichzeitig muss es sich bei den vertraglichen Zahlungsströmen ausschließlich um Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag handeln.

Ein Schuldinstrument wird in der Regel erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn es – neben der Erfüllung des Zahlungsstromkriteriums – im Rahmen eines gemischten Geschäftsmodells gehalten wird, bei dem sowohl vertragliche Zahlungsströme vereinnahmt als auch Verkäufe getätigt werden.

Sofern die oben genannten Kriterien für die Klassifizierung als AC bzw. FVOCI nicht erfüllt sind, werden die Schuldinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Klassifizierung und Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten erfolgt grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

IFRS 9 behält die bestehenden Anforderungen des IAS 39 für die Einstufung von finanziellen Schulden weitgehend bei.

IFRS 9 enthält unter anderem neue Vorgaben zur Berücksichtigung von Vertragsänderungen finanzieller Verbindlichkeiten (sog. Modifikationen). Für substantielle Modifikationen, die zu einem bilanziellen Abgang der finanziellen Verbindlichkeit führen, bleiben die Regelungen im Vergleich zu IAS 39 unverändert bestehen. Bei nicht-substantiellen Modifikationen, die keinen bilanziellen Abgang der finanziellen Verbindlichkeit nach sich ziehen, ist der Buchwert nach IFRS 9 ergebniswirksam anzupassen. Der neue Buchwert ergibt sich aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme unter Anwendung des ursprünglichen Effektivzinssatzes. Unter IAS 39 wurde kein Modifikationsgewinn oder -verlust erfasst, sondern der Effektivzinssatz wurde über die Restlaufzeit der modifizierten Verbindlichkeit angepasst.

Die Auswirkungen des neuen Kategorienmodells nach IFRS 9 auf die Finanzinstrumente des Hapag-Lloyd Konzerns werden in der folgenden Tabelle und den sich anschließenden Erläuterungen dargestellt, indem für jede Klasse der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten die ursprünglichen Bewertungskategorien nach IAS 39 und die neuen Bewertungskategorien nach IFRS 9 sowie deren jeweiligen Buchwerte zum 1. Januar 2018 gegenübergestellt werden.

Mio. EUR	Anhang	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2017 IAS 39	<b>Buchwert 1.1.2018 IFRS 9</b>
<b>Aktiva</b>					
	a	LaR	AC	340,6	340,4
Sonstige Forderungen		n.a.	n.a.	118,5	118,5
	b	AfS	FVTPL	3,0	3,0
	b	AfS	n.a.	0,3	0,3
Derivative Finanzinstrumente					
Derivate ohne Hedge- Beziehung		FAHfT	FVTPL	12,7	12,7
Derivate mit Hedge- Beziehung (Hedge Accounting)		n.a.	n.a.	38,5	38,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	a	LaR	AC	887,8	887,2
Finanzmittel		LaR	AC	604,9	604,9
<b>Passiva</b>					
Finanzschulden	c	FLAC	FLAC	6.211,9	6.200,9
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1</sup>		n.a.	n.a.	123,6	123,6
		FLAC	FLAC	50,6	50,6
Sonstige Verbindlichkeiten		n.a.	n.a.	158,6	158,6
		FLAC	FLAC	2,1	2,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate ohne Hedge- Beziehung		FLHfT	FVTPL	5,2	5,2
Derivate mit Hedge- Beziehung (Hedge Accounting)		n.a.	n.a.	4,2	4,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		FLAC	FLAC	1.559,8	1.559,8

<sup>1</sup> Teil der Finanzschulden

<sup>2</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

- a) Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Vertragsvermögenswerte sowie die sonstigen Forderungen, die gemäß IAS 39 als „Loans and Receivables“ (LaR) klassifiziert wurden, werden nach IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) bilanziert. Aufgrund des neuen Wertminderungsmodells nach IFRS 9 (siehe hierzu ii. Wertminderung) verringern sich die jeweiligen Buchwerte zum Erstanwendungszeitpunkt. Der hieraus resultierende Effekt wurde in der Eröffnungsbilanz im erwirtschafteten Konzerneigenkapital mindernd erfasst.
- b) Zum 31. Dezember 2017 verfügte Hapag-Lloyd über finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“ (AfS), die gemäß IAS 39 erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 betrug der Buchwert dieser Finanzinstrumente 3,3 Mio. EUR. Darin enthalten sind Wertpapiere in Höhe von 2,3 Mio. EUR, die das Zahlungsstromkriterium des IFRS 9 nicht erfüllen. Die Wertpapiere wurden daher von der IAS 39 Kategorie AfS in die IFRS 9 Kategorie FVTPL umkategorisiert. Dies hat zur Folge, dass alle Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts ab dem 1. Januar 2018 im Gewinn oder Verlust erfasst werden.

Des Weiteren umfassen die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte Beteiligungen (0,7 Mio. EUR), die nicht zu Handelszwecken gehalten werden. Diese wurden bisher gemäß IAS 39 unter Anwendung des IAS 39.46(c) zu Anschaffungskosten bewertet und werden gemäß IFRS 9 der Kategorie FVTPL zugeordnet. Das Wahlrecht, Eigenkapitalinstrumente im Anwendungsbereich des IFRS 9 bei der erstmaligen Anwendung des neuen Standards zu FVOCI zu klassifizieren (FVOCI-Option), hat der Hapag-Lloyd Konzern nicht ausgeübt.

Beteiligungen in Höhe von 0,3 Mio. EUR, die aufgrund untergeordneter Bedeutung für den Konzernabschluss nicht konsolidiert wurden und nach IAS 39 ebenfalls zu den zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten gehörten, fallen nun nicht mehr in den Anwendungsbereich von IFRS 9.

Für die 3 oben beschriebenen Sachverhalte gab es keine Buchwertanpassungen in den sonstigen Forderungen zum 1. Januar 2018.

- c) Im Zusammenhang mit nicht-substanziellen Modifikationen bei finanziellen Verbindlichkeiten hat sich der Buchwert der Finanzschulden aufgrund der neuen Regelungen des IFRS 9 in der Eröffnungsbilanz um 11,0 Mio. EUR reduziert. In entsprechender Höhe ist das erwirtschaftete Konzerneigenkapital in der Eröffnungsbilanz angestiegen.

## ii. Wertminderung

Das nach IAS 39 auf „eingetretenen Verlusten“ basierende Modell zur Ermittlung von Risikovor-sorge bzw. Wertminderungen wird mit der Einführung von IFRS 9 ersetzt durch ein zukunftsori-entiertes Modell, das auf „erwarteten Kreditausfällen“ basiert. Es werden dabei auch finanzielle Vermögenswerte wertberichtigt, die nicht überfällig sind.

Das neue Wertminderungsmodell ist auf finanzielle Vermögenswerte anzuwenden, die zu fort-geführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet werden – mit Ausnahme von als Finanzanlagen gehaltenen Eigenkapital-instrumenten – sowie auf Vertragsvermögenswerte nach IFRS 15.

Ein Ausfall bei einem finanziellen Vermögenswert gilt als eingetreten, wenn die vertraglichen Zah-lungen nicht eingetrieben werden konnten und von einer Uneinbringlichkeit ausgegangen wird.

Es gibt 2 Vorgehensweisen zur Anwendung des neuen Wertminderungsmodells: Bei der allge-meinen Vorgehensweise wird eine Risikovor-sorge für die erwarteten 12-Monats-Kreditverluste (Stufe 1) oder für die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2 und 3) gebildet. Die Einordnung in die Stufen richtet sich danach, ob sich das Kreditrisiko für das Finanzinstrument seit dem erstmaligen Ansatz signifikant erhöht (Stufe 2) bzw. sogar eine beeinträchtigte Bonität hat (Stufe 3). Die vereinfachte Vorgehensweise ist für Forderungen aus Lieferungen und Leis-tungen oder Vertragsvermögenswerte nach IFRS 15, die keine wesentliche Finanzierungskom-ponente enthalten, anzuwenden. Änderungen des Kreditrisikos werden bei der vereinfachten Vorgehensweise nicht nachverfolgt, es wird immer eine Risikovor-sorge für die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2 und 3) angesetzt.

Die allgemeine Vorgehensweise findet im Hapag-Lloyd Konzern für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und sonstige finanzielle Vermögenswerte, die in den Anwendungs-bereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, Anwendung. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen sowie der hohen Bonität der kontrahierenden Kreditinstitute sind die erwarteten Kreditausfälle bei Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen geringfügig und werden daher nicht angesetzt. Der Unterschied zwischen der Höhe der Wert-berichtigungen auf sonstige finanzielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2017 gemäß IAS 39 und der Höhe der Wertberichtigungen auf sonstige finanzielle Vermögenswerte zum 1. Januar 2018 gemäß IFRS 9 ist unwesentlich.

Im Hapag-Lloyd Konzern kommt die vereinfachte Vorgehensweise für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie für Vertragsvermögenswerte zum Tragen.

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität sowie Vertragsvermögenswerten ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Dabei berücksichtigen die in länderspezifischen Wertberichtigungstabellen angesetzten Ausfallwahrscheinlichkeiten makro-ökonomische Daten sowie finanzielle und nichtfinanzielle Informationen der nach Rating gruppierten Kunden. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und

werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird, oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt. Der Betrag der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Vertragsvermögenswerte zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9 ist um 0,6 Mio. EUR höher als der Betrag der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39.

Der Ansatz erwarteter Kreditausfälle umfasst Einschätzungen und Beurteilungen von Eigenschaften einzelner Forderungen bzw. Forderungsgruppen.

### iii. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

Bei der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 hat der Konzern das Wahlrecht, anstatt der Anforderungen des IFRS 9 weiterhin die Bilanzierungsvorschriften des IAS 39 für Sicherungsgeschäfte anzuwenden. Hapag-Lloyd hat beschlossen, die neuen Anforderungen des IFRS 9 anzuwenden.

Nach IFRS 9 hat Hapag-Lloyd sicherzustellen, dass die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen mit den Zielen und der Strategie des Konzernrisikomanagements in Einklang steht und dass ein eher qualitativer und zukunftsorientierter Ansatz bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsgeschäfte zur Anwendung kommt. IFRS 9 hat außerdem neue Anforderungen bezüglich der Neugewichtung von Sicherungsbeziehungen eingeführt und untersagt die freiwillige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Nach dem neuen Modell ist es möglich, dass voraussichtlich mehr Risikomanagementstrategien, insbesondere diejenigen, die eine Risikoabsicherungskomponente (mit Ausnahme des Fremdwährungsrisikos) eines nicht-finanziellen Postens beinhalten, die Voraussetzungen für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllen. Der Hapag-Lloyd Konzern führt derzeit keine Absicherungen solcher Risikokomponenten durch.

IFRS 9 beinhaltet außerdem neue Vorschriften für die Bilanzierung der Absicherungskosten, wenn nur die Änderung des inneren Werts oder die Wertänderung der Kassakomponente als Sicherungsinstrument designiert wird. Nach IAS 39 sind die Wertänderungen der nicht designierten Zeitwerte bzw. der Terminkomponente unmittelbar im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Bei Anwendung des IFRS 9 muss in diesem Fall die Veränderung des Zeitwerts im sonstigen Ergebnis – in einer separaten Rücklage für Kosten der Absicherung – erfasst werden, während die Veränderung der Zinskomponente und des Fremdwährungsbasis-spreads im sonstigen Ergebnis erfasst werden kann.

Im Hapag-Lloyd Konzern werden zur Absicherung von Treibstoffpreisrisiken Bunkeroptionen eingesetzt, wobei nur der innere Wert in die Sicherheitsbeziehung einbezogen wird. Die hieraus resultierenden Zeitwertveränderungen wurden unter IAS 39 sofort erfolgswirksam erfasst, während diese gemäß IFRS 9 im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind, sodass nun geringere Bewertungsschwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung entstehen. Da die Anwendung der neuen Bilanzierung für die Zeitwertveränderungen von Optionen rückwirkend zu erfolgen hat (siehe iv. Übergang), wurden zum 1. Januar 2017 Bewertungsverluste in Höhe von 0,5 Mio. EUR von dem erwirtschafteten Konzerneigenkapital in die Rücklage für Kosten der Absicherung umgegliedert. Die im Jahr 2017 aufgetretenen negativen Zeitwertveränderungen in Höhe von 0,5 Mio. EUR haben das erwirtschaftete Konzerneigenkapital weiter erhöht und die Rücklage für Kosten der Absicherung entsprechend verringert. Zum 1. Januar 2018 wies die Rücklage für Kosten der Absicherung somit einen negativen Saldo in Höhe von 1,0 Mio. EUR aus und das erwirtschaftete Konzerneigenkapital war um diesen Betrag höher als nach IAS 39.

Unter IAS 39 wurden die in der Rücklage für Cashflow Hedges kumulierten Beträge für alle Absicherungen von Zahlungsströmen als Reklassifizierungsbeträge in den Gewinn oder Verlust umgegliedert, und zwar in der gleichen Periode, in der die jeweiligen Grundgeschäfte den Gewinn oder Verlust beeinflussen. Nach IFRS 9 entfällt jedoch bei Absicherung von nicht-finanziellen Vermögenswerten das Wahlrecht für die Reklassifizierung. Das bedeutet, dass beim Ansatz der Vorräte die in der Rücklage für Cashflow Hedges und in der Rücklage für Kosten der Absicherung kumulierten Beträge ab dem 1. Januar 2018 als Anpassung der Anschaffungskosten der Vorräte bilanziert werden müssen (Basis Adjustment). Der Buchwert der Vorräte zum 1. Januar 2018 bleibt im Hapag-Lloyd Konzern dennoch unverändert, da durch die Annahme eines sofortigen Verbrauchs die Beträge gleich wieder im Transportaufwand erfasst werden analog zur Reklassifizierung aus der Rücklage für Cashflow Hedges.

Hapag-Lloyd verwendet außerdem Devisentermingeschäfte zur Absicherung der Schwankungen der Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen der Wechselkurse bei bestimmten Finanzschulden. Hierbei wurden unter IAS 39 alle Preiskomponenten als Sicherungsinstrument der Cashflow-Hedge-Beziehung designiert (Forward-to-Forward-Methode). Um ein ähnliches Bilanzierungsergebnis zu erreichen, hat Hapag-Lloyd mit dem Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 9 auf die Spot-to-Spot-Methode umgestellt, sodass ab dem 1. Januar 2018 nur noch die Kassakomponente als Sicherungsinstrument designiert wird. Hapag-Lloyd nimmt dabei das Wahlrecht in Anspruch, die Veränderungen der Forwardkomponente in der Rücklage für Kosten der Absicherung einzustellen.



## iv. Übergang

Änderungen der Rechnungslegungsmethoden aufgrund der Anwendung des IFRS 9 werden grundsätzlich rückwirkend angewendet außer in den nachstehenden Fällen:

- Hapag-Lloyd hat von der Ausnahme Gebrauch gemacht, Vergleichsinformationen für vorhergehende Perioden hinsichtlich der Änderungen der Einstufung und Bewertung (einschließlich der Wertminderung) nicht anzupassen. Differenzen zwischen den bisherigen Buchwerten und den Buchwerten aufgrund der Anwendung des IFRS 9 wurden grundsätzlich im erweiterten Konzernneigenkapital zum 1. Januar 2018 erfasst.
- Neue Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte sind grundsätzlich prospektiv anzuwenden. Die Bilanzierung von Zeitwerten von Optionen muss allerdings rückwirkend angepasst werden. Dahingegen besteht für die Änderung der Rechnungslegung für die Terminkomponente und den Fremdwährungsbasisspread ein Wahlrecht, diese rückwirkend anzuwenden. Hapag-Lloyd hat dieses Wahlrecht nicht in Anspruch genommen.
- Die Bestimmung des Geschäftsmodells, in dessen Rahmen ein finanzieller Vermögenswert gehalten wird, ist auf Grundlage der Tatsachen und Umstände vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bestehen.

## v. Anpassungseffekte aus der retrospektiven Anwendung von IFRS 9

Aus der retrospektiven Anwendung der Bilanzierung der Zeitwerte von Optionen wurden die im Vorjahr berichteten Werte wie folgt angepasst:

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2017

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 30.9.2017
Transportaufwendungen	5.909,6	-0,9	5.908,7
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>236,6</b>	<b>0,9</b>	<b>237,5</b>
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>267,9</b>	<b>0,9</b>	<b>268,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>26,1</b>	<b>0,9</b>	<b>27,0</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>8,2</b>	<b>0,9</b>	<b>9,1</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5,7	0,9	6,6
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>0,04</b>	<b>0,01</b>	<b>0,05</b>

**Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2017**

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 30.9.2017
<b>Konzernergebnis</b>	<b>8,2</b>	<b>0,9</b>	<b>9,1</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-573,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-574,3</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-565,2</b>	<b>-</b>	<b>-565,2</b>

**Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017**

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 31.12.2017
<b>Passiva</b>			
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.173,9	1,0	3.174,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	58,7	-1,0	57,7
<b>Eigenkapital</b>	<b>6.058,3</b>	<b>-</b>	<b>6.058,3</b>

**Konzernkapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2017**

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 30.9.2017
Konzernergebnis	8,2	0,9	9,1
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	0,7	-0,9	-0,2
<b>Mittelzufluss (+) -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>673,0</b>	<b>-</b>	<b>673,0</b>

**IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden**

Im Mai 2014 veröffentlichte das International Accounting Standards Board IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden und im April 2016 Klarstellung des IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden. IFRS 15 ersetzt die bisher bestehenden Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 Umsatzerlöse, IAS 11 Fertigungsaufträge und IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme. Der neue Standard setzt einheitliche Grundprinzipien zur Erfassung von Umsatzerlösen fest, die für alle Branchen und für alle Kategorien von Umsatztransaktionen anwendbar sind. Die Beurteilung, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt bzw. über welchen Zeitraum Umsatz zu realisieren ist, erfolgt gemäß IFRS 15 anhand eines einheitlichen Fünf-Schritte-Modells. Der Standard enthält eine Reihe von weiteren Regelungen zu Detailfragestellungen, wie zum Beispiel der Abbildung von Vertragskosten und Vertragsänderungen.

Hapag-Lloyd wendet IFRS 15 seit dem 1. Januar 2018 an. Aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 haben sich im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Auswirkungen hinsichtlich der Höhe sowie des Zeitpunkts der Erlöserfassung ergeben. Hapag-Lloyd hat von den Übergangserleichterungen des IFRS 15 Gebrauch gemacht und deshalb keine angepassten Vorjahreszahlen berichtet.

Erlöse aus Seefracht, Containerinlandstransport und Terminal-Handling-Gebühren haben im Hapag-Lloyd Konzern die größte Bedeutung innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden. Pro Transportauftrag (Shipment) besteht eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise führt hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunkts der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Da auch bisher die Erfassung und Abgrenzung der Erlöse aus Seefracht, Containerinlandstransport und Terminal-Handling-Gebühren zeitraumbezogen erfolgten, haben sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit diesem Erlösstrom ergeben. Die bisher verwendete Methode zur Messung des Leistungsfortschritts (inputorientierte Methode) wird auch unter IFRS 15 unverändert angewendet. In Bezug auf die Bilanzierung variabler Kaufpreisbestandteile, hier insbesondere Rabatte, haben sich ebenfalls keine Auswirkungen durch IFRS 15 ergeben. Hinsichtlich der weiteren Erlösströme haben sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Höhe der Erlöse sowie auf den Zeitpunkt der Erlöserfassung ergeben.

Da sich durch die Anwendung des IFRS 15 folglich keine wesentlichen Auswirkungen ergeben, waren zum 1. Januar 2018 keine kumulierten Anpassungsbeträge im Eigenkapital zu erfassen. Für die Höhe der Umsätze in der laufenden Berichtsperiode ergeben sich durch die Anwendung des IFRS 15 im Vergleich zu IAS 18 ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen.

Zum 1. Januar 2018 wurden entsprechend den Vorgaben des IFRS 15 die neuen Bilanzposten „Vertragsvermögenswerte“ und „Vertragsverbindlichkeiten“ eingeführt. Unter den „Vertragsvermögenswerten“ werden im Wesentlichen Forderungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf zum jeweiligen Abschlussstichtag nicht beendeten Schiffsreisen ausgewiesen (30. September 2018: 245,6 Mio. EUR). Der Ausweis der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Bilanz wurde zum 30. September 2018 dementsprechend um diesen Betrag verringert. Unter den „Vertragsverbindlichkeiten“ werden im Wesentlichen von Kunden erhaltene Anzahlungen ausgewiesen (30. September 2018: 136,6 Mio. EUR). Die sonstigen Verbindlichkeiten wurden zum 30. September 2018 dementsprechend um diesen Betrag verringert ausgewiesen. Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten werden unsaldiert ausgewiesen.

Die Hapag-Lloyd AG gliedert die Umsatzerlöse nach Fahrtgebieten auf. Die Aufgliederung kann der Segmentberichterstattung entnommen werden.

### IFRS 16 Leasingverhältnisse

IFRS 16 Leasingverhältnisse ist verpflichtend ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Bisher sind die Zahlungsverpflichtungen für Operating-Lease Verhältnisse lediglich im Anhang anzugeben. Künftig sind die aus diesen Leasingverhältnissen resultierenden Rechte als Vermögenswerte (Nutzungsrechte am Leasinggegenstand) und Verpflichtungen als Schulden (Leasingverbindlichkeiten) verpflichtend in der Bilanz des Leasingnehmers anzusetzen. Hapag-Lloyd wird IFRS 16 gemäß der modifiziert retrospektiven Methode anwenden. Bei dieser Methode sind die Vorjahreszahlen nicht anzupassen. Entstehende Umstellungseffekte werden als Anpassung in der Gewinnrücklage zum 1. Januar 2019 dargestellt.

Hapag-Lloyd hat ein konzernübergreifendes Projekt zur Implementierung des neuen Leasingstandards aufgesetzt und ein konzernweites IT-System für die Erfassung der Vertragsdaten und die künftigen Buchungen von Leasingsachverhalten ausgerollt. Der Konzern befindet sich zurzeit in der finalen Vertragserhebungs-, Analyse- und Testphase. Diese werden im vierten Quartal des Jahres 2018 abgeschlossen sein.

Von den Wahlrechten bei kurzfristigen Leasingverhältnissen und bei Leasingverhältnissen von geringem Wert wird Hapag-Lloyd überwiegend Gebrauch machen.

Auf Basis der gegenwärtigen Umsetzung, der abgeschlossenen und bereits analysierten Verträge sowie des aktuell bestehenden Zinsumfelds erwartet der Konzern auf der Grundlage einer noch vorläufigen Bewertung eine voraussichtliche Erhöhung der Leasingverbindlichkeiten in Höhe von ca. 0,5 – 1,0 Mrd. EUR. Die tatsächlichen Auswirkungen der Anwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 werden unter anderem von den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einschließlich der Zusammensetzung des Leasingportfolios zu diesem Zeitpunkt sowie der Höhe der Zeitcharterraten und des Zinsniveaus abhängen und hieraus können sich Veränderungen in der zuvor genannten Bandbreite ergeben.

In der Gewinn- und Verlustrechnung wird der Aufwand aus Operating-Lease-Verhältnissen bislang unter dem Posten Transportaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen ausgewiesen. Künftig werden diese Aufwendungen stattdessen zu linearen Abschreibungen auf das Nutzungsrecht und Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeiten führen. Aus den genannten IFRS 16 bedingten Änderungen ergeben sich im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich eine Verbesserung der EBITDA- sowie der EBIT-Marge.

### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2018 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 150 (31. Dezember 2017: 157) vollkonsolidierte sowie 7 (31. Dezember 2017: 7) nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen.

In den ersten 9 Monaten 2018 ergaben sich 4 Zugänge zum Konsolidierungskreis durch Neugründungen. Seit dem 31. Dezember 2017 sind 5 Gesellschaften liquidiert worden und somit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Fünf Gesellschaften sind im Rahmen des Integrationsprozesses auf andere Gesellschaften innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns verschmolzen worden. Aus den Liquidationen ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

### **Erwerb einer ägyptischen Agentur**

Am 14. August 2018 übernahm Hapag-Lloyd das Agenturgeschäft (Geschäftsbetrieb) der Medlevant Shipping S.A.E., Ägypten („MDV“), in dem es in die hierfür neu gegründete – Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E., Ägypten („HLE“) eingebracht wurde. Hapag-Lloyd hält direkt 49 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der HLE. Weitere 16 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile werden von einer dritten Partei für Hapag-Lloyd treuhänderisch gehalten und ihr zugerechnet. Infolge der Stimmrechtsmehrheit kann Hapag-Lloyd die HLE beherrschen.

Bis zum Erwerbszeitpunkt war MDV als Agent für Hapag-Lloyd in Ägypten tätig. Die HLE wird nunmehr das Agenturgeschäft in Ägypten für Hapag-Lloyd abwickeln. Durch die Übernahme des Agenturgeschäfts von MDV und der damit verbundenen Reorganisation werden redundante Agentenstrukturen in Ägypten abgebaut und Kostensynergien gehoben. Der beizulegende Zeitwert der für den Erwerb des Geschäftsbetriebs übertragenen Gegenleistung belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 10,0 Mio. EUR und entfällt mit 9,4 Mio. EUR auf eingegangene finanzielle Verbindlichkeiten und mit 0,6 Mio. EUR auf Schulden für eine bedingte Gegenleistung. Die bedingte Gegenleistung sieht zusätzliche zukünftige Zahlungen in US-Dollar für Volumensteigerungen der HLE im Vergleich zu einem festen Vergleichsvolumen vor. Die geschätzte Bandbreite der nicht abgezinsten zusätzlichen Zahlungen liegt zwischen 0,4 Mio. EUR und 1,3 Mio. EUR.

Ehemalige Eigentümer von MDV sind als Geschäftsführer der HLE tätig bzw. erbringen ähnliche Leistungen für Hapag-Lloyd. Die Vergütung für diese Dienste erfolgt in marktüblicher Höhe und wird bei Leistungserbringung als sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst.

Die mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten sind unwesentlich. Das im Rahmen der Erstkonsolidierung identifizierte Nettoeigenvermögen ist unwesentlich und entfällt auf Betriebs- und Geschäftsausstattungen.

#### Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Abschlussstichtag ist die Bewertung der erworbenen Vermögenswerte, der übernommenen Schulden und der nicht beherrschenden Anteile zum Erwerbszeitpunkt vorläufig. Wenn innerhalb eines Jahres vom Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt werden, die zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Berichtigungen der vorstehenden Beträge geführt hätten, wird die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs angepasst.

Zum Erwerbszeitpunkt ist Hapag-Lloyd ein Kapital- und Stimmrechtsanteil von 65 % an der HLE zuzurechnen. Über die verbleibenden 35 % besteht eine vertragliche Vereinbarung, die wie ein Termingeschäft zum Erwerb dieser Anteile durch Hapag-Lloyd wirkt. Zum vertraglich vereinbarten Termin wird Hapag-Lloyd die 35 % zu einem festgelegten Kaufpreis erwerben. Da die jetzigen Anteilseigner durch die vertraglichen Regelungen keinen Zugriff auf die mit dem Eigentumsanteil verbundene Rendite haben und haben werden, wird der Erwerb der 35 % buchhalterisch bereits zum Erwerbszeitpunkt antizipiert und es werden keine nicht beherrschenden Anteile angesetzt.

Aus dem Unternehmenszusammenschluss ergibt sich vorläufig ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 10,0 Mio. EUR. Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert nicht identifizierbare immaterielle Vermögenswerte, wie Fachwissen und Prozesse der bestehenden Belegschaft von MDV durch die das Agenturgeschäft in Ägypten ab dem Erwerbszeitpunkt fortgesetzt werden kann sowie die erwarteten Synergien aus Kostenreduzierungen durch die Reorganisation der vorhandenen Agentenstrukturen in Ägypten.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf die HLE Umsatzerlöse von 3,2 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 0,1 Mio. EUR.

Eine Pro-Forma-Betrachtung (wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2018 erfolgt wäre) ist undurchführbar, da nur der operative Geschäftsbetrieb von MDV erworben wurde und Hapag-Lloyd keinen Zugriff auf die Buchhaltung des ehemaligen Agenten MDV hat.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts 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 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Atlantik	468	436	1.382	1.254
Transpazifik	520	465	1.459	1.254
Fernost	557	503	1.601	1.040
Mittlerer Osten	361	349	1.115	675
Intra-Asien	259	259	783	597
Lateinamerika	720	649	2.072	1.812
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	167	147	488	397
<b>Gesamt</b>	<b>3.052</b>	<b>2.808</b>	<b>8.900</b>	<b>7.029</b>

### Frachtraten pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

USD/TEU	Q3 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Atlantik	1.357	1.315	1.318	1.298
Transpazifik	1.268	1.267	1.243	1.246
Fernost	948	993	906	971
Mittlerer Osten	745	878	765	884
Intra-Asien	519	615	514	593
Lateinamerika	1.119	1.111	1.113	1.068
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.134	1.126	1.098	1.065
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.055</b>	<b>1.073</b>	<b>1.032</b>	<b>1.068</b>

<sup>1</sup> Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtraten einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

Mio. EUR	Q3 2018 <sup>2</sup>	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
Atlantik	544,7	488,0	1.524,2	1.462,0
Transpazifik	564,9	504,2	1.517,5	1.403,5
Fernost	452,1	436,0	1.214,2	907,1
Mittlerer Osten	231,5	267,9	714,1	536,0
Intra-Asien	115,5	138,0	337,2	318,0
Lateinamerika	690,4	562,0	1.929,6	1.684,6
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	162,0	141,3	448,2	379,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	274,4	258,6	743,0	623,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.035,5</b>	<b>2.796,0</b>	<b>8.428,0</b>	<b>7.314,3</b>

<sup>1</sup> Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtraten einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

<sup>2</sup> Die Zuordnung von Posten zu den Umsatzerlösen und Charteraufwendungen (Transportaufwendungen) ist für das erste Halbjahr 2018 angepasst worden. Dadurch verringerten sich beide Positionen um 32,2 Mio. EUR. Diese Anpassung hat keine Ergebnisauswirkung.

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.

Mio. EUR	Q3 2018	Q3 2017	9M 2018	9M 2017
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>388,5</b>	<b>359,0</b>	<b>813,7</b>	<b>722,8</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	176,4	180,9	512,9	454,0
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>212,1</b>	<b>178,1</b>	<b>300,8</b>	<b>268,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>	<b>124,8</b>	<b>57,7</b>	<b>40,8</b>	<b>27,0</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity- Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>6,8</b>	<b>12,4</b>	<b>22,3</b>	<b>30,8</b>



## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sind im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

### Ergebnis je Aktie

	Q3 2018	Q3 2017 <sup>1</sup>	9M 2018	9M 2017 <sup>1</sup>
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	112,4	51,6	4,4	6,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	164,0	175,8	139,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>0,64</b>	<b>0,31</b>	<b>0,03</b>	<b>0,05</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Die Anzahl der Aktien hat sich im Geschäftsjahr 2017 durch die Einbringung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 und eine weitere Kapitalerhöhung im Oktober 2017 erhöht. In den ersten 9 Monaten 2018 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2017 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 112,6 Mio. EUR und dem Erwerb von Agenturen in Höhe von 11,5 Mio. EUR. Gegenläufig verringerten planmäßige Abschreibungen in Höhe von 74,1 Mio. EUR die sonstigen immateriellen Vermögenswerte.

## Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
Schiffe	7.158,8	7.160,9
Container	1.735,8	1.659,4
Übrige Anlagen	137,8	140,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3,6	5,9
<b>Gesamt</b>	<b>9.036,0</b>	<b>8.966,5</b>

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkten sich vor allem planmäßige Abschreibungen mit einem Betrag von 438,8 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte aus. Investitionen in Seeschiffe und im Wesentlichen Container mit einem Betrag von 209,6 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 304,3 Mio. EUR erhöhten dagegen im Wesentlichen das Sachanlagevermögen.

Im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen wurde ein Anlagevermögen von 175,4 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 185,1 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfielen 90,3 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 96,7 Mio. EUR) auf Container und 85,1 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 88,4 Mio. EUR) auf Schiffe.

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Die 4 im Geschäftsjahr 2017 als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Seeschiffe wurden in den ersten 9 Monaten 2018 veräußert.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
Guthaben bei Kreditinstituten	583,8	598,5
Kassenbestand und Schecks	15,7	6,4
<b>Gesamt</b>	<b>599,5</b>	<b>604,9</b>

Zum 30. September 2018 war ein Betrag in Höhe von 18,7 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 17,6 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 0,9 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 2,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

**Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital**

Am 13. Juli 2018 wurde eine Dividende von 0,57 EUR je dividendenberechtigter Stückaktie, d.h. insgesamt 100,2 Mio. EUR an die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG ausgezahlt.

**Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2018: –114,5 Mio. EUR; 31. Dezember 2017: –118,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten 9 Monaten 2018 im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwand aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 4,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,7 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. September 2018 25,2 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 11,0 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2018 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –6,1 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 91,2 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 38,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –93,6 Mio. EUR) erfolgswirksam umgliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. September 2018 0,7 Mio. EUR (31. Dezember 2017: –1,0 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2018 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –27,5 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –7,6 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 20,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 370,8 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 167,5 Mio. EUR) umfasst alle Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten 9 Monaten 2018 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 203,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –581,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können. Der Vorjahresbetrag wurde innerhalb der Gesamtergebnisrechnung umgegliedert.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wird die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit in der Folgezeit werden seit Jahresanfang erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Anpassung der Bilanzierungsmethoden, durch die die Ertragslage zutreffender und relevanter dargestellt wird. Die Auswirkungen aus der freiwilligen Anpassung sind unwesentlich.

Zum 30. September 2018 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile auf –0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2017: –1,0 Mio. EUR).

### **Rückstellungen**

Im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC-Gruppe durch den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 24. Mai 2017 hat der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Juni 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Der Plan umfasst die Umsetzung der Integration und der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns. Die zum 31. Dezember 2017 bestehende Rückstellung in Höhe von 12,2 Mio. EUR für die erwarteten Restrukturierungskosten, einschließlich geschätzter Kosten für die IT-Anpassungen, Agentenkündigungen, Beratungskosten sowie Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses, wurde in den ersten 9 Monaten 2018 in Höhe von 6,2 Mio. EUR verbraucht.

## Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2017 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	
		davon Finanzinstrumente	Finanzinstrumente
	<b>Gesamt</b>		
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	887,8	887,8	887,8
Sonstige Forderungen	462,4	343,9	343,9
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	12,7	12,7	12,7
Commodityoptionen	4,1	4,1	4,1
Eingebettete Derivate	8,6	8,6	8,6
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	38,5	38,5	38,5
Devisentermingeschäfte	31,2	31,2	31,2
Commodityoptionen	7,3	7,3	7,3
Finanzmittel	604,9	604,9	604,9
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	6.211,9	6.211,9	6.225,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>1</sup>	123,6	123,6	125,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.559,8	1.559,8	1.559,8
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	5,2	5,2	5,2
Zinsswaps	5,2	5,2	5,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting)	4,2	4,2	4,2
Zinsswaps	4,2	4,2	4,2
Sonstige Verbindlichkeiten	209,2	50,6	50,6
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	2,1	2,1	2,3

<sup>1</sup> Teil der Finanzschulden

<sup>2</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. September 2018 dargestellt.

Mio. EUR	Gesamt	Buchwert	Bei- zulegender Zeitwert
		davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	721,9	721,9	721,9
Vertragsvermögenswerte <sup>1</sup>	245,6	245,6	245,6
Sonstige Forderungen	473,4	370,7	370,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	14,9	14,9	14,9
Eingebettete Derivate	13,4	13,4	13,4
Zinsswaps	1,5	1,5	1,5
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>2</sup>	31,9	31,9	31,9
Commodityoptionen	27,2	27,2	27,2
Zinsswaps	4,3	4,3	4,3
Finanzmittel	599,5	599,5	599,5
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	6.172,4	6.172,4	6.154,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>3</sup>	106,4	106,4	106,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.718,2	1.718,2	1.718,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>2</sup>	45,8	45,8	45,8
Devisentermingeschäfte	45,2	45,2	45,2
Zinsswaps	0,6	0,6	0,6
Sonstige Verbindlichkeiten	108,7	86,0	86,0
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>4</sup>	1,7	1,7	1,8
Vertragsverbindlichkeiten <sup>5</sup>	136,6	–	–

<sup>1</sup> Der Saldo der Vertragsvermögenswerte war zum 31. Dezember 2017 in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

<sup>2</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>3</sup> Teil der Finanzschulden

<sup>4</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

<sup>5</sup> Der Saldo der Vertragsverbindlichkeiten war zum 31. Dezember 2017 in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,1 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 2,1 Mio. EUR) enthalten, die der Stufe 1 der Fair-Value Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus den Anleihen, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt auch der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 926,6 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 948,3 Mio. EUR) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 0,6 Mio. EUR ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert 1,8 Mio. EUR beträgt, gehören ebenfalls der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an.

Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die übrigen Finanzschulden, die derivativen Finanzinstrumente und die Verbindlichkeiten aus Finance Lease sind der Stufe 2 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 anderen Finanzinstrumente der Stufe 2 stellen i. d. R. die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten 3 Quartalen in 2018 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

## Finanzschulden

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

### Finanzschulden

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.739,8	4.747,4
Anleihen	910,4	923,8
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	106,4	123,6
Sonstige Finanzschulden	522,2	540,7
<b>Gesamt</b>	<b>6.278,8</b>	<b>6.335,5</b>

**Finanzschulden nach Währungen**

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	5.000,0	5.055,8
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.101,7	1.085,7
Auf SAR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	195,4	207,5
Zinsverbindlichkeiten	43,2	47,5
Transaktionskosten	-61,6	-61,0
<b>Gesamt</b>	<b>6.278,8</b>	<b>6.335,5</b>

In den ersten 9 Monaten 2018 wurde das Programm zur Verbriefung von Forderungen um weitere 100,0 Mio. USD ausgeweitet.

Weiterhin hat Hapag-Lloyd einen bestehenden Bankkredit auf Ebene der UASC Ltd. in Höhe von 100,0 Mio. USD vorzeitig und mit Mitteln aus der verfügbaren Liquidität vollständig zurückgeführt.

Hapag-Lloyd hat im März 2018 eine Bestellung von 55.000 Standardcontainern mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 109,7 Mio. USD platziert. Zu diesem Zweck ist Hapag-Lloyd eine Finanzierungsverpflichtung in Höhe von 171,4 Mio. USD eingegangen, die zusätzliche Containerinvestitionen ermöglicht. Es befinden sich zum Stichtag alle bestellten Container im Bestand von Hapag-Lloyd.

Darüber hinaus wurden im dritten Quartal 2018 11.100 Reefer Container bestellt. Das betreffende Investitionsvolumen in Höhe von 148,2 Mio. USD unterliegt vollständig einer Fremdfinanzierung. Die Auslieferung der Container soll im ersten Quartal 2019 abgeschlossen sein.

Im dritten Quartal hat Hapag-Lloyd eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion geschlossen. Es wurde eine bestehende Schiffsfinanzierung mit einem ausstehenden Betrag von 151,0 Mio. USD durch 3 sogenannte Japanese-Operating-Leases ("JOLs") in Höhe von insgesamt 240,0 Mio. USD abgelöst.

Hapag-Lloyd hat im September 2018 die für eine Containerfinanzierung aufgenommene Finanzschuld in Höhe von 69,5 Mio. USD vollständig zurückgeführt. Im Gegenzug wurde eine Sale-and-Lease-Back Transaktion mit einem Betrag von 77,9 Mio. USD geschlossen.

Zum 30. September 2018 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 405,8 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 454,6 Mio. EUR).



## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2017 haben sich keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 117,9 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 135,5 Mio. EUR).

### Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen

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

In den ersten 9 Monaten 2018 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 787,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 774,9 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	30.9.2018	31.12.2017
Schiffe und Container	804,6	542,1
Verwaltungsgebäude	99,0	101,6
Sonstiges	203,8	203,2
<b>Gesamt</b>	<b>1.107,4</b>	<b>846,9</b>

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 30. September 2018 beläuft sich das Bestellobligo für Investitionen in Container auf 93,4 Mio. EUR. Zum 31. Dezember 2017 war der Betrag des Bestellobligos für Investitionen in Container von untergeordneter Bedeutung.

**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 zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2017 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2017 ab Seite 76 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen – mit Ausnahme der in den folgenden beiden Absätzen dargestellten Veränderungen – im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Im Zusammenhang mit dem Wechsel im Vorstand zum 1. April 2018 wurde das Arbeitsverhältnis eines Vorstandsmitglieds zum 31. März 2018 vorzeitig beendet und die vertraglich bis zum ursprünglichen Ende des Dienstvertrags zugesagten Leistungen im abgelaufenen Quartal vorzeitig ausgezahlt. Die Vergütung des ausgeschiedenen Vorstandsmitglieds im Jahr 2018 setzt sich wie folgt zusammen: kurzfristige fällige Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von 0,2 Mio. EUR, Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,5 Mio. EUR und aktienbasierte Vergütungen in Höhe von 1,1 Mio. EUR (im Jahr 2018 erfasster Aufwand). Darüber hinaus wurde ein Betrag in Höhe von 2,6 Mio. EUR für die LTIP-Tranchen 2015 bis 2018 (aktienbasierte Vergütung) ausgezahlt.

Die Vergütungsstruktur und – höhe des neuen Vorstandsmitglieds unterscheidet sich nicht wesentlich von der im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2017 dargestellten Vergütung der anderen Vorstandsmitglieder.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG hat in seiner Sitzung am 9. Mai 2018 beschlossen, den Vertrag des Vorstandsvorsitzenden Rolf Habben Jansen um weitere 5 Jahre bis zum 30. Juni 2024 zu verlängern.

**WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Am 16. Oktober 2018 entschied der Vorstand das verbindliche Angebot eines Dritten anzunehmen, alle Anteile an einer von der Hapag-Lloyd AG und der UASC Ltd. gehaltenen Beteiligung zu erwerben. Die entsprechenden Verträge wurden am 17. Oktober 2018 unterzeichnet. Der Abschluss der Transaktion wird bis zum Jahresende erwartet.

Hamburg, 6. November 2018

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

## VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2019

### **März 2019**

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2018

### **Mai 2019**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2019

### **August 2019**

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2019

### **November 2019**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2019

# 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)

## **Beratung, Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group

