

9M | 2017

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanz- bericht

1. Januar bis
30. September 2017



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2017

		1.7.–30.9. 2017	1.7.–30.9. 2016	1.1.–30.9. 2017	1.1.–30.9. 2016	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt (Stand: 30. September)		215	166	215	166	49
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.559	953	1.559	953	606
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.065	1.027	1.060	1.037	23
Transportmenge	TTEU	2.808	1.947	7.029	5.650	1.378
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.796	1.928	7.314	5.714	1.600
EBITDA	Mio. EUR	361,5	184,6	721,9	381,3	340,6
EBIT	Mio. EUR	180,6	65,6	267,9	25,9	242,0
Konzern-Ergebnis	Mio. EUR	54,3	8,2	8,2	-133,9	142,1
Ergebnis je Aktie	EUR	0,33	0,07	0,04	-1,15	1,19
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	366,5	25,2	673,0	228,3	444,7
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	12,9	9,6	9,9	6,7	3,2 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	6,5	3,4	3,7	0,5	3,2 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ³	%	5,5	3,1	2,6	0,2	2,4 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. September²						
Bilanzsumme	Mio. EUR	15.817	11.331	15.817	11.331	4.486
Eigenkapital	Mio. EUR	5.780	5.058	5.780	5.058	722
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	36,5	44,6	36,5	44,6	-8,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.037	6.273	10.037	6.273	3.764
Finanzschulden	Mio. EUR	7.422	4.181	7.422	4.181	3.241,0
Liquide Mittel	Mio. EUR	1.221	570	1.221	570	651

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC-Gruppe bezeichnet) 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. Die Ergebnisentwicklung der ersten neun Monate des Jahres 2017 ist durch Einmaleffekte infolge der bilanziellen Abbildung der Transaktion beeinflusst.

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

² Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2016.

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

Disclaimer: Der vorliegende Quartalsfinanzbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen 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 UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC-Gruppe bezeichnet) 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.

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 14. November 2017 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2017:

- Emission einer neuen Unternehmensanleihe am 18. Juli 2017: Volumen insgesamt 450 Mio. EUR, Laufzeit sieben Jahre, Kupon von 5,125 %. Emissionserlös wurde zur vorzeitigen Rückführung bestehender Euro-Anleihen im Oktober 2017 verwendet
- Die Fusion mit der UASC wurde am 24. Mai 2017 abgeschlossen und stärkt die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd deutlich
- Die operative Integration der UASC-Gruppe ist zum Berichtszeitpunkt bereits weit fortgeschritten
- Unvermindert starkes Volumenwachstum: Transportmenge steigt insbesondere durch die UASC in den ersten neun Monaten des Jahres um 24,4 %. Auf einer Pro-forma-Basis wäre das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 % gestiegen
- 9M 2017 Frachtrate von 1.060 USD/TEU liegt trotz Integration der UASC über Vorjahresniveau (9M 2016: 1.037 USD/TEU). Erholung der Frachtrate setzt sich in Q3 2017 fort (1.065 USD/TEU). Auf einer Pro-forma-Basis wäre die durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahr um 9,0 % gestiegen
- Transportaufwendungen (exkl. Bunkerkosten) erhöhen sich mit 17,8 % unterproportional im Vergleich zum Anstieg der Transportmenge (24,4 %) und zeigen Erfolg der Kosteneinsparungsprogramme
- Weitere Optimierungsschritte in den Bereichen Netzwerk und Schiffssysteme bereits umgesetzt
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 721,9 Mio. EUR in den ersten neun Monaten 2017 (9M 2016: 381,3 Mio. EUR). EBITDA erreicht in Q3 2017 361,5 Mio. EUR. EBITDA-Marge liegt im dritten Quartal 2017 bei 12,9 %
- Operatives Ergebnis (EBIT) liegt mit 267,9 Mio. EUR deutlich über Vorjahresniveau (9M 2016: 25,9 Mio. EUR)
- Liquiditätsreserve beträgt 1.610,6 Mio. EUR zum 30. September 2017 und wurde nach dem Bilanzstichtag teilweise zur Rückführung bestehender Verbindlichkeiten genutzt
- Eigenkapitalquote vermindert sich zum 30. September 2017 auf 36,5 % infolge des starken Anstiegs der Bilanzsumme nach Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe
- Kapitalerhöhung um rund 352 Mio. EUR durch Bezugsrechtsemission und Ausgabe von 11.717.353 neuen Stückaktien am 17. Oktober 2017 abgeschlossen. Transaktion mit positiven Auswirkungen auf die Eigenkapitalquote und den Verschuldungsgrad nach dem Bilanzstichtag

INHALT

4	KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT	25	Risiko- und Chancenbericht
4	Geschäftstätigkeit	26	Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen
5	Konzernziele und -strategie	27	Prognoseänderungsbericht
8	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren	30	KONZERNZWISCHENABSCHLUSS
9	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen	30	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
12	Wirtschaftsbericht	31	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
12	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	32	Konzernbilanz
12	Branchenspezifische Rahmenbedingungen	34	Konzernkapitalflussrechnung
15	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns	36	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
15	Ertragslage des Konzerns	38	Verkürzter Konzernanhang
21	Finanzlage des Konzerns		
23	Vermögenslage des Konzerns	58	Vorläufiger Finanzkalender 2018
25	Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung	59	Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

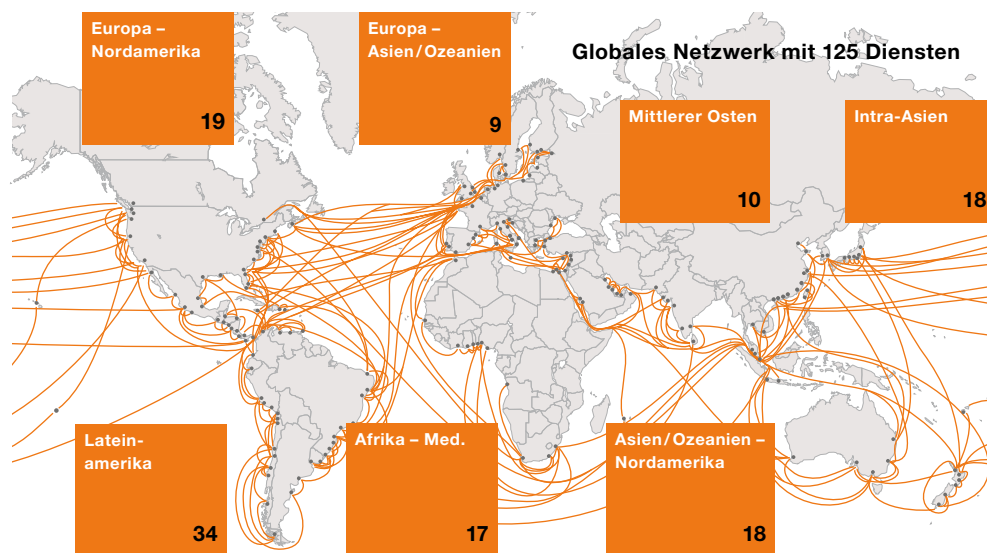
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen der Hapag-Lloyd AG und der 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 der Konzernbilanz, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzernkapitalflussrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung sowie der operativen Kennzahlen nur eingeschränkt vergleichbar mit den Werten zum 30. September 2017.

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

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. Zum 30. September 2017 deckt die THE Alliance mit rd. 564 Containerschiffen alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Quelle: Unternehmensdaten

Die Flotte von Hapag-Lloyd (inklusive der Containerschiffe der UASC) besteht zum 30. September 2017 aus 215 Containerschiffen (30. September 2016 ohne die UASC-Gruppe: 166). Der Konzern verfügt derzeit über 420 Vertriebsstellen in 126 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 125 Diensten weltweit. In den ersten neun Monaten des Jahres 2017 betreute Hapag-Lloyd global rd. 28.150 Kunden (UASC-Gruppe für neun Monate einbezogen).

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

KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

Ein langfristiges profitables Wachstum ist das vorrangige Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns. Das Erreichen des Unternehmensziels wird an der Entwicklung der Transportmengen sowie der operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT gemessen. Hapag-Lloyd strebt neben der Nutzung der Marktchancen für ein organisches Wachstum auch die strategische Absicherung der führenden Wettbewerbsposition durch die Ausnutzung wertsteigernder Maßnahmen im Rahmen der Branchenkonsolidierung an.

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Für 2017 prognostiziert IHS Global Insight (August 2017) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens um 4,8% auf rd. 140 Mio. TEU, für 2018 ein weiteres Wachstum von 4,9% auf rd. 146 Mio. TEU. Hapag-Lloyd strebt ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

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

Aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE werden ab 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen von insgesamt rd. 600,0 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert. Die aus den Projekten CUATRO und OCTAVE geplanten Synergien und Kosteneinsparungen wurden im ersten Quartal 2017 vollumfänglich implementiert.

Ferner wurden die Stärkung einer leistungsorientierten Unternehmenskultur sowie die Durchführung wertsteigernder Investitionen umgesetzt. Zum Berichtszeitpunkt sind vier der fünf strategischen Projekte abgeschlossen. Hapag-Lloyd widmet sich mit dem fünften strategischen Projekt „Compete to Win“ weiterhin der Verbesserung der Erlösqualität.

Neben den fünf bereits implementierten strategischen Projekten gilt die Fusion mit der UASC als weiterer wesentlicher strategischer Schritt. 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 ein Großteil der Synergien bereits im Jahr 2018 realisiert werden kann.

Die Integration der UASC-Gruppe verläuft planmäßig. Zum Berichtszeitpunkt ist die Eingliederung sämtlicher UASC-Seereisen in das bestehende IT-System von Hapag-Lloyd vollständig erfolgt (Voyage Cut-Over). Zudem wurden erste Standortoptimierungen und ein Großteil der Schulungen ehemaliger UASC-Mitarbeiter bereits erfolgreich durchgeführt.

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. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cashflows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2017 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.610,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016 ohne die UASC-Gruppe: 759,6 Mio. EUR; 30. September 2016: 559,2 Mio. EUR).

Strategische Schritte zur Stärkung der Marktposition und Erweiterung des Aktionärskreises

Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei UASC über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC erfolgte am 24. Mai 2017 durch Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen neuer Hapag-Lloyd Aktien.

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

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

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 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, Hamburg (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) verbleiben auch weiterhin als Ankeraktionäre.

Am 19. Juli 2017 erfolgte die Aufnahme von 42.749.568 aus der Sachkapitalerhöhung resultierenden Aktien in den Handel an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg.

Im Rahmen des Business Combination Agreements wurde vereinbart, innerhalb von sechs Monaten nach dem erfolgten Zusammenschluss eine Barkapitalerhöhung im Gegenwert von rd. 400 Mio. USD durchzuführen. Zu diesem Zweck stimmten die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG am 29. Mai 2017 auf der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung der Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals in Höhe von 23,0 Mio. EUR zu.

Am 27. September beschloss der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats einen Teil des genehmigten Kapitals für eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten zu nutzen. Am 28. September 2017 wurden die Konditionen für die bereits im Sommer 2016 angekündigte Barkapitalerhöhung veröffentlicht. Die neuen Stückaktien konnten im Verhältnis 14:1 zu einem Bezugspreis von 30,00 EUR erworben werden. Die Durchführung der Kapitalerhöhung erfolgte nach dem Bilanzstichtag (30. September 2017) mit Eintragung in das Handelsregister am 17. Oktober 2017.

Im Zuge der im Oktober 2017 durchgeführten Kapitalerhöhung hat sich die Gesamtanzahl der Stimmrechte von 164.042.940 auf 175.760.293 erhöht. Die aus der Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten resultierenden 11.717.353 Stückaktien wurden am 20. Oktober 2017 in die bestehende Notierung an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg einbezogen. Durch die Kapitalerhöhung wird das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG nach dem Bilanzstichtag um ca. 352 Mio. EUR gestärkt und somit die Eigenkapitalquote erhöht und der Verschuldungsgrad der Hapag-Lloyd AG reduziert. Der Anteilsbesitz der CSAV Germany Container Holding GmbH stieg

im Rahmen der Kapitalerhöhung zunächst auf 24,7 % an. Gemäß separater Vereinbarungen unter den Ankeraktionären der Hapag-Lloyd AG erhöhte die CSAV zum 30. Oktober 2017 ihren Anteil an der Hapag-Lloyd AG auf 25 %.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Anteile in %

CSAV Germany Container Holding GmbH	25,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	19,0
QIA Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority	14,5
PIF Public Investment Fund Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	17,4
Gesamt	100,0

Stand 1. November 2017

Mittelfristige Zielsetzung

Das Geschäftsjahr 2017 steht weiterhin im Zeichen der Integration der UASC-Aktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern sowie der kontinuierlichen operativen Umsetzung der THE Alliance. Nach Abschluss der Integration wird Hapag-Lloyd einen Ausblick bezüglich der mittelfristigen Ertragsziele geben. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC soll ab dem Geschäftsjahr 2019 pro Jahr 435 Mio. USD beitragen. Diese werden erwartungsgemäß bereits im Jahr 2018 zu einem Großteil realisiert werden können. Nach dem derzeitigen Stand könnten die Aufwendungen für die Transaktion und die vollständige Integration der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem vierten Quartal 2017 bis zum Ende des ersten Halbjahres 2018 insgesamt rd. 30 Mio. USD betragen.

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 neun Monaten 2017 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 Schiffahrtsunternehmen 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 2017	9M 2016	9M 2017	9M 2016	
Langfristige Vermögenswerte	12.977	9.172	Langfristige Vermögenswerte	15.331	10.241
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.059	612	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.251	683
Sonstige Aktiva	560	317	Sonstige Aktiva	662	354
Summe Vermögenswerte	14.596	10.101	Aktiva	17.244	11.278
Rückstellungen	663	594	Rückstellungen	783	664
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.687	1.151	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.993	1.285
Sonstige Verbindlichkeiten	265	213	Sonstige Verbindlichkeiten	314	238
Summe Schulden	2.615	1.958	Verbindlichkeiten	3.090	2.186
Invested Capital	11.981	8.143	Invested Capital	14.154	9.092
EBIT	267,9	25,9	EBIT	298,9	28,8
Steuern	17,9	14,8	Steuern	20,0	16,4
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	250,0	11,1	Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	278,9	12,4
			Return on Invested Capital (ROIC)*	2,6 %	0,2 %

* 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.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Effiziente Flotte

Im dritten Quartal 2017 wurden weitere Schritte zur Steigerung der Effizienz der Containerschiffsflotte und zur Erzielung der angestrebten Netzwerksynergien umgesetzt. In den Monaten Juli bis September 2017 wurden sechs ineffiziente Schiffe außer Dienst gestellt bzw. an Vercharterer zurückgeführt. Im gleichen Zeitraum hat die Hapag-Lloyd AG zwei hocheffiziente Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 15.000 TEU in Dienst gestellt.

Zum 30. September 2017 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd somit aus insgesamt 215 Containerschiffen (30. Juni 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. Zum 30. September 2017 betrug die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte 1.558.810 TEU und blieb damit gegenüber dem 30. Juni 2017 nahezu unverändert. Durch die Übernahme der UASC-Gruppe erhöhte sich der Anteil der im wirtschaftlichen Eigentum stehenden Schiffe basierend auf den Stellplatzkapazitäten zum 30. September 2017 auf rd. 69% der Flotte (30. Juni 2017 rd. 68%). In den Monaten Juli bis September 2017 nahm die Hapag-Lloyd AG eine Finanzierung bei insgesamt sechs Schiffen auf, die in der rechtlichen Form einer Sale-and-Lease-Back-Transaktion gestaltet wurde.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. September 2017 (kapazitätsgewichtet) 7,0 Jahre. Mit 7.250 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 28% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 84% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (9M 2017: 3.938 TEU). Auch der Anteil der verfügbaren Containerkapazität stieg durch den Zusammenschluss mit der UASC deutlich an. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. September 2017 über 1.429.179 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.335.565 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container im wirtschaftlichen Eigentum blieb zum 30. September 2017 mit rd. 53% unverändert gegenüber dem 30. Juni 2017. Auch die Servicestrukturen der beiden Unternehmen wurden bereits zusammengelegt und weitere Schritte zur Optimierung der neuen Servicestruktur umgesetzt. Danach verfügt Hapag-Lloyd nach der operativen Integration der UASC zum 30. September 2017 nunmehr über 125 Dienste. Gegenüber dem 30. Juni 2017 (129 Dienste) konnte Hapag-Lloyd das bestehende Servicenetzwerk somit weiter optimieren. Vor dem Zusammenschluss hatte Hapag-Lloyd ein globales Netzwerk von 118 Diensten (31. März 2017) und die UASC bot ihren Kunden ein Netzwerk von 45 Diensten an (31. März 2017).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2017	30.6.2017	31.12.2016
Anzahl der Schiffe	215	219	166
davon			
Eigene Schiffe	105	112	72
Geleaste Schiffe	14	8	3
Gecharterte Schiffe	96	99	91
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.559	1.557	963
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	2.336	2.287	1.576
Anzahl Dienste	125	129	128

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.

Zum 30. September 2017 hatte Hapag-Lloyd drei Schiffe für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Die Schiffe hatten eine Kapazität von insgesamt 8.413 TEU. Die Schiffe wurden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

In den ersten neun Monaten 2017 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 2,84 Mio. Tonnen (Metric Tons). Im Vorjahreszeitraum betrug der Bunkerverbrauch ohne die Einbeziehung der UASC-Gruppe insgesamt rd. 2,36 Mio. Tonnen. Davon entfielen rd. 13 % (9M 2016 ohne die UASC-Gruppe: rd. 16 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO Low Sulphure, MDO). Bezogen auf das Transportvolumen betrug der Bunkerverbrauch 0,40 Metric Tons pro TEU (9M 2016 ohne die UASC-Gruppe: 0,42 Metric Tons pro TEU).

Mit der Auslieferung zweier Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 15.000 TEU am 27. Juli 2017 und am 28. September 2017 wurden die letzten Schiffe aus dem infolge des UASC-Erwerbs zugegangenen Orderbuch bei Hapag-Lloyd in Dienst gestellt. Es bestehen keine weiteren Aufträge für Schiffsneubauten.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschiffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Nach der Übernahme der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten wird Hapag-Lloyd in den nächsten Jahren nicht weiter in neue Schiffssysteme investieren. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb sollen mit der gemeinsamen Flotte realisiert werden. Diese soll auch zukünftig im Hinblick auf Alter und Effizienz optimiert werden.

KUNDEN

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Ein globales Betreuungsteam pflegt die Beziehungen zu Großkunden. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 führten Hapag-Lloyd und die UASC Transportaufträge für rd. 28.150 Kunden durch (9M 2017: UASC-Gruppe für neun Monate einbezogen; Vorjahreszeitraum ohne die UASC-Gruppe: rd. 20.900).

MITARBEITER

Die Angaben zum 30. September 2017 beziehen sich auf Hapag-Lloyd inklusive UASC. Die Vorjahresangaben beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd. Zum 30. September 2017 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 12.078 Mitarbeiter (31. Dezember 2016: 9.413). Davon entfielen 10.299 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2016: 7.895) und 1.515 Mitarbeiter auf den Seefahrtbereich (31. Dezember 2016: 1.295). Zum 30. September 2017 beschäftigte Hapag-Lloyd 264 Auszubildende.

Anzahl Mitarbeiter

	30.9.2017	30.6.2017	31.12.2016
Seebereich	1.515	1.583	1.295
Landbereich	10.299	10.811	7.895
Auszubildende	264	191	223
Gesamt	12.078	12.585	9.413

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.

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für 2017 erwarten die Konjunkturoperenten des Internationalen Währungsunds (IWF) ein globales Wirtschaftswachstum von 3,6 % und eine Zunahme des globalen Wachstums auf 3,7 % (IWF, World Economic Outlook Oktober 2017) im Jahr 2018. Das prognostizierte Wirtschaftswachstum steigt somit gegenüber der im Juli 2017 veröffentlichten Prognose um 0,1 %.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF gegenüber der im Juli 2017 abgegebenen Prognose um 0,2 % auf 4,2 % für das laufende Jahr. Für das Jahr 2018 wird von einem Anstieg um 4,0 % ausgegangen.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2018e	2017e	2016	2015	2014	2013
Wachstum Weltwirtschaft	3,7	3,6	3,2	3,4	3,4	3,3
Industrienationen	2,0	2,2	1,7	2,1	1,8	1,4
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,9	4,6	4,3	4,3	4,6	5,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,0	4,2	2,4	2,6	3,8	3,4
Containertransportvolumen (IHS)	4,9	4,8	3,2	1,1	4,3	2,2

Quelle: IWF Oktober 2017; IHS Global Insight August 2017

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte das globale Ladungsaufkommen im Jahr 2017 auf rd. 140 Mio. TEU ansteigen (IHS Global Insight, August 2017). Die weltweite Transportmenge der Containerschiffahrt wird nach Einschätzung des Branchendienstes IHS Global Insight im Jahr 2017 mit 4,8 % stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2018 bis 2021 geht der Branchendienst IHS Global Insight von einem jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens zwischen 4,8 % und 5,1 % aus.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2017 rd. 20 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q3 2017, September 2017). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen 2017 um rd. 1,1 Mio. TEU und 2018 um rd. 1,3 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q3 2017, September 2017). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, September 2017) liegt mit rd. 14 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 20 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2008 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 56 %. In den Monaten Januar bis September 2017 wurden Aufträge für den Bau von 53 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 564.000 TEU (Gesamtjahr 2016: 0,2 Mio. TEU Kapazität [Clarksons Research, Oktober 2017]) vergeben. Darin enthalten sind 20 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von jeweils rd. 22.000 TEU, die im dritten Quartal 2017 von CMA CGM S. A. (Frankreich) und der Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC) in Auftrag gegeben wurden und voraussichtlich im Zeitraum Ende 2019 bis 2021 ausgeliefert werden sollen. COSCO Shipping

hat am 30. Oktober 2017 angekündigt, eine nicht öffentliche Kapitalerhöhung in Höhe von rd. 1,95 Mrd. USD durchzuführen. Die Zuflüsse sollen für die Bezahlung von 20 Containerschiffen verwendet werden, die bereits in den Jahren 2014 und 2015 in Auftrag gegeben wurden.

Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2018e	2017e	2016	2015	2014
Gesamte Kapazität (Jahresende)	21,5	20,6	20,0	19,7	18,2
Geplante Auslieferungen	1,76	1,40	0,89	1,72	1,46
Verschobene Auslieferungen	0,45	0,28	0,00	0,00	0,00
Verschrottungen	0,40	0,45	0,65	0,19	0,38
Nettokapazitätsanstieg	0,9	0,6	0,3	1,5	1,1

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Forecaster Q3 2017, Oktober 2017. 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 0,6 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q3 2017) steht ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 6,4 Mio. TEU im Jahr 2018 gegenüber (IHS Global Insight, August 2017).

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten neun Monaten 2017 insgesamt 112 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 939.000 TEU in Dienst gestellt (9M 2016: 99 Schiffe, Transportkapazität: rd. 712.000 TEU). Zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität ausfallen. Nach Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q3 2017) erreichte die Verschrottung von ineffizienten Schiffen im Jahr 2016 mit 654.000 TEU ein neues Rekordniveau. Für 2017 erwartet Drewry Verschrottungen in Höhe von 450.000 TEU. Die Verschrottungen dürften gemäß Drewry mit rund 400.000 TEU auch im Jahr 2018 auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben.

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe reduzierte sich per Ende September 2017 (AlphaLineer Weekly Issue 41, Oktober 2017) auf rd. 0,4 Mio. TEU und lag damit um rd. 75 % unter dem im Oktober 2016 erreichten bisherigen Rekordniveau von rd. 1,6 Mio. TEU. Dieser Rückgang resultiert aus der hohen Anzahl von Verschrottungen sowie der anziehenden Nachfrage nach Charterschiffen. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Fortsetzung der Branchenkonsolidierung und Start der neuen Allianzen

Zu Beginn des zweiten Quartals 2017 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Die zu diesem Zeitpunkt in vier Allianzen tätigen Reedereien formierten sich zu den drei folgenden Allianzen: der „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) und Mediterranean Shipping Company S. A.

(Schweiz) (MSC), die bereits Anfang 2015 ihren Betrieb aufnahm, und der „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM S.A. (Frankreich) inklusive der von CMA CGM übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (Singapur) (APL), Orient Overseas Container Line (Hongkong) (OOCL), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (Taiwan) (Evergreen) und China Ocean Shipping (Group) Company (China) (COSCO) Container Lines. Hapag-Lloyd betreibt 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) seit dem 1. April 2017 die THE Alliance.

Kapazitätsanteile neuer Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

Allianz	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	39 %	22 %	43 %
Ocean Alliance	36 %	40 %	15 %
THE Alliance	24 %	26 %	32 %
Sonstige	1 %	12 %	10 %

Quelle: Alphaliner September 2017

Am 1. Dezember 2016 hat A.P. Møller Mærsk A/S (Maersk) die Übernahme von Hamburg Süd angekündigt. Die Übernahme und Integration von Hamburg Süd soll nach Angaben von Maersk bis Jahresende 2017 abgeschlossen werden. Zudem haben Maersk und Hamburg Süd im Februar 2017 eine Slotchartering-Vereinbarung für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen. Im März 2017 haben MSC, Maersk und Hyundai Merchant Marine eine Kooperation auf den Ost-West-Fahrtgebieten vereinbart. Diese beinhaltet Slotchartering-Vereinbarungen auf den entsprechenden Routen. Am 7. Juli 2017 haben die drei japanischen Reedereien „K“ Line, MOL und NYK eine neue Holdinggesellschaft für das geplante Joint Venture, One Network Express (ONE), gegründet. Das Joint Venture soll zum 1. April 2018 operativ tätig werden und das Containerschiffahrtsgeschäft (inklusive des Terminalgeschäfts außerhalb Japans) der drei Gesellschaften integrieren. Am 9. Juli 2017 hat die chinesische Reederei COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd. (COSCO) ein Übernahmeangebot für Orient Overseas (International) Limited (OOIL), Hongkong, bekanntgegeben. Der Mehrheitsaktionär von OOIL hat dem Verkauf der Anteile zugestimmt. Die Genehmigungen der Regulierungsbehörden sind jedoch noch nicht vollständig erfolgt. Mit einer gesamten Transportkapazität von 2,4 Mio. TEU würde COSCO damit ihre Marktposition als weltweit viertgrößte Containerreederei stärken. Am 8. August 2017 haben außerdem vierzehn 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 Hyundai Merchant Marine (HMM) geleitet.

Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Oktober 2017) stellen die zehn größten Containerlinienreedereien ca. 85 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

Die UASC-Gruppe wird seit dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Hierdurch erhöhte sich der Kreis der neben der Hapag-Lloyd AG konsolidierten Gesellschaften von 82 Gesellschaften (31. Dezember 2016) auf 178 Gesellschaften (30. September 2017). Damit sind die Angaben in der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für die ersten neun Monate 2017 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Die Angaben für die ersten neun Monate 2016 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die UASC-Gruppe.

Ertragslage des Konzerns

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns war in den ersten neun Monaten 2017 geprägt durch die erstmalige Konsolidierung der UASC-Gruppe sowie durch ein weiterhin herausforderndes Branchenumfeld in der Containerschifffahrt.

In den nachfolgend dargestellten Aufwendungen und Erträgen des Konzernzwischenabschlusses ist die UASC-Gruppe ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 24. Mai 2017 einbezogen. Damit ist ein Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nur eingeschränkt möglich.

Die Erstkonsolidierung führte bei Hapag-Lloyd zu einem einmaligen Ertrag in Höhe von 46,8 Mio. EUR. Zugleich sind Aufwendungen für Transaktionskosten und für die in Umsetzung befindliche Restrukturierung der UASC-Gruppe im Zusammenhang mit der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC-Gruppe in die Hapag-Lloyd in Höhe von insgesamt 71,0 Mio. EUR angefallen.

Operativ setzte sich die Erholung der Frachtraten der Hapag-Lloyd seit dem Tiefpunkt der Frachtratenentwicklung im zweiten Quartal 2016 kontinuierlich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 fort. In nahezu allen Fahrtgebieten konnten Frachtratensteigerungen erzielt werden, teilweise jedoch kompensiert durch das insgesamt niedrigere durchschnittliche Frachtrateniveau der neu hinzugekommenen UASC-Gruppe. Die durchgesetzten Frachtraterhöhungen wirkten sich positiv auf die Ertragslage aus. Die deutliche Steigerung der Transportmenge sowie die vollständige Realisierung der durch die CSAV-Integration entstandenen Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen aus den in den Vorjahren initiierten Kosteneinsparungsprogrammen wirkten sich ebenfalls positiv auf das Ergebnis aus. Der Bunkerpreisanstieg führte dagegen zu einer Belastung des Ergebnisses. Hapag-Lloyd erwirtschaftete im dritten Quartal 2017 ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) in Höhe von 180,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 65,6 Mio. EUR) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 54,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,2 Mio. EUR). Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 ein Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) in Höhe von 267,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 25,9 Mio. EUR) und ein positives Ergebnis nach Steuern in Höhe von 8,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -133,9 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Umsatzerlöse	2.796,0	1.928,3	7.314,3	5.713,8
Sonstige betriebliche Erträge	24,0	31,8	127,9	90,4
Transportaufwendungen	2.187,3	1.571,4	5.909,6	4.772,0
Personalaufwendungen	172,3	123,3	516,4	377,6
Abschreibungen	180,9	119,0	454,0	355,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	111,8	86,8	325,6	291,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	167,7	59,6	236,6	7,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,4	7,5	30,8	19,6
Übriges Finanzergebnis	0,5	-1,5	0,5	-1,4
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	180,6	65,6	267,9	25,9
Zinsergebnis	-120,4	-55,1	-241,8	-145,0
Ertragsteuern	5,9	2,3	17,9	14,8
Konzern-Ergebnis	54,3	8,2	8,2	-133,9
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	54,1	7,5	5,7	-136,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,7	2,5	2,5
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,33	0,07	0,04	-1,15
EBITDA	361,5	184,6	721,9	381,3
EBITDA-Marge (%)	12,9	9,6	9,9	6,7
EBIT	180,6	65,6	267,9	25,9
EBIT-Marge (%)	6,5	3,4	3,7	0,5

Die Angaben für das dritte Quartal 2016 und die ersten neun Monate 2016 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die Einbeziehung der UASC-Gruppe.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 betrug die durchschnittliche Frachtrate unter Berücksichtigung der UASC-Gruppe 1.060 USD/TEU und lag damit um 23 USD/TEU (2,2%) über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.037 USD/TEU ohne UASC-Gruppe). Frachtraterhöhungen, insbesondere in den Fahrtgebieten Fernost, Mittlerer Osten und Lateinamerika, wirkten sich in der Berichtsperiode positiv auf das Ergebnis aus. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe seit 1. Januar 2016) hätte die durchschnittliche Frachtrate für die ersten neun Monate des aktuellen Geschäftsjahres 1.010 USD/TEU betragen (Vorjahreszeitraum: 927 USD/TEU). Hieraus hätte sich ein Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 83 USD/TEU bzw. 9,0% ergeben.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Atlantik	1.315	1.333	1.298	1.344
Transpazifik	1.267	1.147	1.246	1.237
Fernost	993	780	971	765
Mittlerer Osten	878	666	884	685
Intra-Asien	615	531	593	556
Lateinamerika	1.077	1.047	1.035	993
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.125	1.058	1.064	1.067
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.065	1.027	1.060	1.037

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Deutlich positiv entwickelte sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 die Transportmenge. Aufgrund der Einbeziehung der UASC-Gruppe und der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 1.379 TTEU auf 7.029 TTEU (Vorjahreszeitraum: 5.650 TTEU) erhöhen. Zu dieser positiven Entwicklung haben im dritten Quartal 2017 sämtliche Fahrtgebiete beigetragen. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe seit 1. Januar 2016) hätte sich das Transportvolumen für die ersten neun Monate 2017 auf insgesamt 8.438 TTEU (Vorjahreszeitraum: 7.923 TTEU) belaufen, sodass sich ein Anstieg um 515 TTEU (6,5%) ergeben hätte.

Transportmenge pro Fahrtgebiet *

TTEU	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Atlantik	436	385	1.254	1.159
Transpazifik	465	379	1.254	1.091
Fernost	503	213	1.040	625
Mittlerer Osten	349	122	675	345
Intra-Asien	259	163	597	450
Lateinamerika	649	586	1.812	1.673
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	147	100	397	308
Gesamt	2.808	1.947	7.029	5.650

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

In den ersten neun Monaten 2017 erhöhten sich die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.600,5 Mio. EUR auf 7.314,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.713,8 Mio. EUR). Dieser Anstieg von 28,0% spiegelt die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 sowie die deutliche Steigerung der Transportmenge und der durchschnittlichen Frachtrate gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum wider.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet *

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Atlantik	487,3	460,7	1.462,0	1.399,0
Transpazifik	504,2	388,9	1.403,5	1.211,5
Fernost	435,9	148,4	907,1	428,9
Mittlerer Osten	268,0	72,9	536,0	211,8
Intra-Asien	138,2	77,4	318,0	224,6
Lateinamerika	597,4	549,3	1.684,6	1.490,5
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	141,8	94,4	379,4	295,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	223,2	136,3	623,7	452,5
Gesamt	2.796,0	1.928,3	7.314,3	5.713,8

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind in den ersten neun Monaten 2017 um 37,5 Mio. EUR auf 127,9 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen. Ursächlich hierfür war insbesondere der im Rahmen der vorläufigen Kaufpreisallokation gemäß IFRS 3 anlässlich des Erwerbs der UASC-Gruppe entstandene negative Unterschiedsbetrag in Höhe von 46,8 Mio. EUR, der im Berichtszeitraum ergebniswirksam zu erfassen war.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 um 1.137,6 Mio. EUR auf 5.909,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.772,0 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 23,8 %, 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 gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode um 372,6 Mio. EUR (78,1 %) auf 849,7 Mio. EUR gestiegen. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 311 USD je Tonne um 99 USD je Tonne über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 212 USD je Tonne. Ab dem Geschäftsjahr 2017 setzt sich der von Hapag-Lloyd verwendete durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis aus Marine Fuel Oil (MFO) und Marine Diesel Oil (MDO) zusammen. Die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 765,0 Mio. EUR (17,8 %) und damit unterproportional zum Umsatzwachstum gestiegen. In diesem Anstieg spiegelt sich neben den gestiegenen Transportvolumina insbesondere die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe wider.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	308,2	190,4	849,7	477,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.879,1	1.381,0	5.059,9	4.294,9
davon:				
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	940,3	671,8	2.472,8	1.984,0
Charter-, Leasing- und Containermieten	264,4	176,8	722,9	739,6
Containertransportkosten	598,5	476,7	1.664,1	1.408,1
Instandhaltung / Reparatur / Sonstiges	75,9	55,7	200,1	163,2
Transportaufwendungen	2.187,3	1.571,4	5.909,6	4.772,0

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für die ersten neun Monate des aktuellen Geschäftsjahres 19,2 % (Vorjahreszeitraum: 16,5 %).

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Anstieg der zeitraumbezogenen Wechselkursgewinne und Wechselkursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus in den ersten neun Monaten 2017 ein Kursgewinn in Höhe von 16,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust 13,0 Mio. EUR).

Der Personalaufwand erhöhte sich in den ersten neun Monaten 2017 um 138,8 Mio. EUR auf 516,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 377,6 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Anstieg war insbesondere die erstmalige Einbeziehung der Personalaufwendungen der UASC-Gruppe. Weiterhin führten Aufwendungen für die bereits in Umsetzung befindliche Restrukturierung der UASC-Gruppe im Rahmen der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Einmaleffekte von insgesamt 37,3 Mio. EUR zu einem Anstieg des Personalaufwands. Darüber hinaus erhöhten stichtagsbezogene Währungskursverluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 13,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,0 Mio. EUR) den Personalaufwand gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2017 betragen 454,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 355,4 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Einbeziehung der UASC-Gruppe sowie planmäßigen Abschreibungen auf zugegangene Schiffsneubauten.

Das operative Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 267,9 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 25,9 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 auf 721,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 381,3 Mio. EUR). Für die ersten neun Monate 2017 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 2,6 % (Vorjahreszeitraum: 0,2 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 0,04 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: –1,15 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Umsatz	2.796,0	1.928,3	7.314,3	5.713,8
EBIT	180,6	65,6	267,9	25,9
EBITDA	361,5	184,6	721,9	381,3
EBIT-Marge (%)	6,5	3,4	3,7	0,5
EBITDA-Marge (%)	12,9	9,6	9,9	6,7
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,33	0,07	0,04	–1,15
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%)*	5,5	3,1	2,6	0,2

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

Für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2017 belief sich das Zinsergebnis auf –241,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –145,0 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich unter anderem aus der vorzeitigen Rückführung von US-Dollar- und Euro-Anleihen. Mit diesen Transaktionen waren Einmaleffekte in Höhe von insgesamt –17,4 Mio. EUR durch Ablösegebühren, den Abgang von damit verbundenen eingebetteten Derivaten sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Transaktionskosten verbunden. Des Weiteren trug neben Zinsaufwendungen aus neu in Anspruch genommenen Schiffs- und Containerfinanzierungen sowie weiteren Finanzierungsverträgen insbesondere auch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe mit –42,7 Mio. EUR zu dem erhöhten Zinsaufwand bei. Zudem wirkten sich geringere Erträge in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,7 Mio. EUR) aus der Zeitwertveränderung der eingebetteten Derivate der begebenen Anleihen aus.

In den ersten neun Monaten 2017 belief sich das Konzern-Ergebnis auf 8,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –133,9 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	366,5	25,2	673,0	228,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–87,5	–31,7	121,5	–205,1
Free Cashflow	279,0	–6,5	794,5	23,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	255,7	26,4	–31,8	–91,2
Veränderung des Finanzmittelbestands	534,7	19,9	762,7	–68,0

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 erwirtschaftete Hapag-Lloyd unter Einbeziehung der UASC-Gruppe einen operativen Cashflow in Höhe von 673,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 228,3 Mio. EUR).

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 121,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabfluss von 205,1 Mio. EUR). Aus dem Erwerb der UASC-Gruppe ergab sich ein Nettzahlungsmittelzufluss von 357,5 Mio. EUR. Hierin enthalten war ein Zugang an Zahlungsmittelbeständen in Höhe von 366,3 Mio. EUR. Weitere Mittelzuflüsse erhielt der Konzern insbesondere aus erhaltenen Dividendenzahlungen und aus Anlagenabgängen. Gegenläufig haben sich Mittelabflüsse in Höhe von 281,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 238,3 Mio. EUR) insbesondere für zahlungswirksame Investitionen in Schiffe und Container ausgewirkt.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 31,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 91,2 Mio. EUR). Die Mittelaufnahmen in Höhe von 1.610,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 528,3 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung neuer Euro-Anleihen und Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung. Demgegenüber standen Zahlungsmittelabflüsse aus der vorzeitigen Rückführung der 2010 begebenen US-Dollar-Anleihe und der 2013 begebenen Euro-Anleihe sowie Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.614,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 613,6 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Bestand am Anfang der Periode	753,7	473,0	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen	-67,2	-0,9	-111,7	-13,7
Zahlungswirksame Veränderungen	534,7	19,9	762,7	-68,0
Bestand am Ende der Periode	1.221,2	492,0	1.221,2	492,0

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten 2017 ein Zahlungsmittelzufluss von 762,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -111,7 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2017 ein Finanzmittelbestand von 1.221,2 Mio. EUR (30. September 2016: 492,0 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 389,4 Mio. EUR (30. September 2016: 67,2 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.610,6 Mio. EUR ergab (30. September 2016: 559,2 Mio. EUR). Als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienende Finanzmittel in Höhe von 57,3 Mio. EUR (30. September 2016: 0,0 Mio. EUR) wurden aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Nettoverschuldung

Zum 30. September 2017 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 6.143,2 Mio. EUR und ist im Vergleich zum 31. Dezember 2016 im Zuge der Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe um 2.551,4 Mio. EUR angestiegen. Weiterhin sank durch die Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe die Eigenkapitalquote von 44,6% zum 31. Dezember 2016 auf 36,5% zum 30. September 2017. Der Nettoverschuldungsgrad als Verhältnis von Nettoverschuldung zum bilanziellen Eigenkapital stieg entsprechend von 71,0% auf 106,3%.

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Finanzschulden	7.421,7	4.180,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.221,2	570,2
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	57,3	18,7
Nettoverschuldung	6.143,2	3.591,8
EBITDA	721,9	607,4
Verschuldungsgrad (%)*	106,3	71,0
Frei verfügbare Kreditlinien	389,4	189,4
Eigenkapitalquote (%)	36,5	44,6

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel in Höhe von 57,3 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 18,7 Mio. EUR) umfassen im Wesentlichen Finanzmittel, die als Sicherheiten für bestehende Finanzschulden dienen. Der Anstieg ist überwiegend mit den in Anspruch genommenen Schiffsfinanzierungen im Zusammenhang mit den in den ersten neun Monaten 2017 ausgelieferten Schiffsneubauten zu begründen.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	12.977,1	9.722,9
davon Anlagevermögen	12.764,8	9.643,3
Kurzfristige Vermögenswerte	2.840,2	1.608,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.221,2	570,2
Bilanzsumme	15.817,3	11.330,9
Passiva		
Eigenkapital	5.780,4	5.058,4
Fremdkapital	10.036,9	6.272,5
davon langfristige Schulden	6.713,8	3.633,2
davon kurzfristige Schulden	3.323,1	2.639,3
davon Finanzschulden	7.421,7	4.180,7
davon langfristige Finanzschulden	6.348,6	3.265,5
davon kurzfristige Finanzschulden	1.073,1	915,2
Bilanzsumme	15.817,3	11.330,9
Nettoverschuldung	6.143,2	3.591,8
Eigenkapitalquote (%)	36,5	44,6

Die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 führte zu einer deutlichen Veränderung der Konzernbilanz und einer eingeschränkten Vergleichbarkeit zum Vorjahr. Die Konzernbilanzsumme stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 39,6% von 11.330,9 Mio. EUR auf 15.817,3 Mio. EUR an.

Das Anlagevermögen stieg im Berichtszeitraum um 3.121,5 Mio. EUR auf 12.764,8 Mio. EUR. Hiervon entfielen 4.521,9 Mio. EUR auf die Zugänge aus dem Erwerb der UASC-Gruppe, insbesondere auf den Zugang von Schiffen und Containern, aber auch von immateriellen Vermögenswerten wie Kundenbeziehungen, Marke und Software. Neben diesen Zugängen aus dem Unternehmenserwerb kamen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 fünf neue Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von je 10.500 TEU (drei Schiffe) und 15.000 TEU (zwei Schiffe) zur Auslieferung an Hapag-Lloyd. Dagegen wurden in der aktuellen Berichtsperiode drei Schiffe veräußert sowie sieben weitere Schiffe aufgrund konkreter Verkaufsabsichten als zur Veräußerung vorgesehen in Höhe von 15,8 Mio. EUR in die kurzfristigen Vermögenswerte umgegliedert. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von -1.209,4 Mio. EUR sowie Abschreibungen in Höhe von 454,0 Mio. EUR wirkten sich ebenfalls reduzierend auf die Buchwerte des Anlagevermögens und somit auf die langfristigen Vermögenswerte aus.

Auch die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere durch den Erwerb der UASC-Gruppe und betragen 2.840,2 Mio. EUR zum 30. September 2017 (31. Dezember 2016: 1.608,0 Mio. EUR). Darin enthalten war ein Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 381,0 Mio. EUR auf 1.058,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 677,6 Mio. EUR).

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital des Konzerns um 722,0 Mio. EUR auf 5.780,4 Mio. EUR gestiegen. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage im Zuge des Erwerbs der UASC-Gruppe in Höhe von 1.285,3 Mio. EUR. Der Saldo der im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von -581,2 Mio. EUR wirkte sich gegenläufig zur Kapitalerhöhung aus. Zum 30. September 2017 sank die Eigenkapitalquote auf 36,5% (31. Dezember 2016: 44,6%), insbesondere durch den deutlichen Anstieg des Fremdkapitals infolge der Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe.

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2016 um 3.764,4 Mio. EUR auf 10.036,9 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die Übernahme der UASC-Gruppe zurückzuführen ist.

Wesentliche Veränderungen ergaben sich im Bereich der Finanzschulden, die sich im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 3.241,0 Mio. EUR auf 7.421,7 Mio. EUR erhöhten. Der Einbezug der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 trug mit 3.551,4 Mio. EUR zu diesem Anstieg bei. Weiterhin erhöhten sich die Finanzschulden aufgrund von Zahlungsmittelzuflüssen in Höhe von insgesamt 1.610,4 Mio. EUR, die im Wesentlichen aus Zuflüssen aus der Begebung neuer Anleihen sowie aus Finanzierungen von Schiffen und Containern resultierten. Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Emissionsvolumen von 250,0 Mio. EUR begeben. Diese wurde am 15. Februar 2017 um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die Herausgabe einer weiteren Unternehmensanleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR

erfolgte am 18. Juli 2017. Die Zuflüsse aus den Anleiheemissionen wurden für die vorzeitige Tilgung von bestehenden US-Dollar- und Euro-Anleihen verwendet, davon 450 Mio. EUR erst nach dem Bilanzstichtag. Hapag-Lloyd hat bei den Rückführungen jeweils von den vertraglich fixierten vorzeitigen Kündigungsoptionen Gebrauch gemacht. Inklusive der Zahlungsmittelabflüsse für die Rückführung der Anleihen minderten insgesamt Tilgungsleistungen in Höhe von 1.403,8 Mio. EUR sowie wechselkursbedingte Stichtagskurseffekte in Höhe von –529,1 Mio. EUR die Finanzschulden.

Der wesentliche Einfluss der Übernahme der UASC-Gruppe auf die Entwicklung des Fremdkapitals im Hapag-Lloyd Konzern zeigte sich ebenfalls im Anstieg der kurzfristigen Schulden um 683,8 Mio. EUR auf 3.323,1 Mio. EUR. Hierin enthalten war eine Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 405,2 Mio. EUR auf 1.686,8 Mio. EUR, die im Wesentlichen auf den Erwerb der UASC-Gruppe zurückzuführen ist.

Zum 30. September 2017 betrug die Nettoverschuldung 6.143,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 3.591,8 Mio. EUR) unter Einbeziehung der als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienenden Finanzmittel in Höhe von 57,3 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 18,7 Mio. EUR), die aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

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

Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2017 entsprachen den Erwartungen des Vorstands. Ein deutliches Mengenwachstum führte zu einem entsprechenden Anstieg der Umsatzerlöse und Aufwendungen. Frachtraterhöhungen auf nahezu allen Fahrtgebieten beeinflussten das Ergebnis des Konzerns positiv. Darüber hinaus ist in der Berichtsperiode zum 24. Mai 2017 die UASC-Gruppe in den Konzern einbezogen worden, wodurch sich wesentliche Änderungen in der Konzernbilanz ergaben. Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung unterliegen indes keinen wesentlichen Änderungen.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken und deren Einschätzung verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2016. Bezüglich der berichteten Risiken besteht die Einschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit unverändert fort, während die Chancen einer positiven Budgetabweichung im Hinblick auf die erwarteten Frachtraten und den Bunkerverbrauchspreis vor dem Hintergrund der aktuellen Marktgegebenheiten geringer eingestuft wird. Die bestehenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im Jahr 2017 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen.

Die derzeit bestehenden politischen Spannungen zwischen Saudi-Arabien, Ägypten, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Bahrain gegenüber Katar sowie die von diesen Staaten gegenüber Katar verhängten wirtschaftlichen und politischen Sanktionen könnten erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region nehmen. Dies könnte zu einem Rückgang des Containertransportvolumens in der Region Mittlerer Osten führen. Eine Verschärfung der Sanktionen und eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen könnten sich negativ auf die wirtschaftliche und finanzielle Situation von Hapag-Lloyd auswirken.

Bezüglich der wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Zusammenschluss mit der UASC weisen wir auf die entsprechende Darstellung im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2016.

Es wurden im Geschäftsjahr 2015/16 in einzelnen Jurisdiktionen seitens der Behörden Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt. Diese Untersuchungen sind jeweils weitestgehend abgeschlossen, wobei keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen zu erwarten sind.

Auf der halbjährlich stattfindenden Tagung des International Council of Containership Operators (sog. „Box Club“) am 15. März 2017 in San Francisco wurden den anwesenden Unternehmensrepräsentanten Vorladungen zu einer Anhörung durch die U.S. Department of Justice Antitrust Division („DoJ“) zugestellt. Konkrete Anschuldigungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht formuliert worden, die Vorladungen stehen jedoch im Zusammenhang mit der Untersuchung der globalen Containerlinienschifffahrt durch das DoJ. Hapag-Lloyd wird in vollem Umfang mit den Behörden kooperieren. Eine Quantifizierung eines aus den Untersuchungen resultierenden möglichen Risikos kann zum Zeitpunkt der Berichterstellung weiterhin nicht vorgenommen werden.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung 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 56 im verkürzten Konzernanhang dieses Quartalsfinanzberichts enthalten.

PROGNOSEÄNDERUNGSBERICHT

Die im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2016 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2017 erfolgte auf Basis der zum 31. Dezember 2016 bestehenden Geschäftsaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzerns und damit ohne die Einbeziehung der Geschäftsaktivitäten des UASC-Konzerns. Die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2016 veröffentlichte Prognose ist nicht mehr gültig.

Am 24. Mai 2017 erwarb Hapag-Lloyd die Vermögenswerte und übernahm die Schulden des UASC-Konzerns. Mit Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts erfolgte eine erstmalige Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern nach Erwerb der UASC für das laufende Jahr 2017. Die nachfolgende Prognose für die erwartete Unternehmensentwicklung schließt die UASC ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung, dem 24. Mai 2017, ein. Die angegebene Prognose bezieht sich somit auf den – um die UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten – erweiterten Konzern und ist damit hinsichtlich der Systematik nicht mit der im Geschäftsbericht 2016 enthaltenen Prognose vergleichbar.

Die für die Containerschiffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsbericht 2016 (Wirtschaftsbericht) dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Oktober 2017) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,6%. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2017 stärker als im Vorjahr (+3,2%). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschiffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,2% (2016: +2,4%). Im Vergleich zur vorherigen Prognose (Juli 2017) hat der IWF seinen Ausblick für die Zunahme des Welthandels leicht (+0,1 Prozentpunkte) angehoben. Somit wächst das Welthandelsvolumen im Jahr 2017 stärker als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (August 2017) prognostiziert für 2017 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,8% (2016: +3,2%) auf rd. 140 Mio. TEU. Demnach liegt der aktuelle Wert um 0,2 Prozentpunkte über dem im Mai 2017 veröffentlichten Wert. Somit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschiffahrt im Jahr 2017 wieder stärker als der Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten um rd. 0,9 Mio. TEU auf 20,0 Mio. TEU im Jahr 2016 (inkl. Verschiebungen von Auslieferungen) rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 1,4 Mio. TEU. Der Anstieg der Angebotskapazitäten könnte auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2017 die Durchsetzung von Frachtraterhöhungen erschweren. Ausgehend von unverändert ambitionierten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen plant Hapag-Lloyd unter Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten ab dem 24. Mai 2017 einen deutlichen Anstieg des Transportvolumens.

Für 2017 erwartet Hapag-Lloyd einen deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises über das durchschnittliche Niveau 2016 wie auch über das Niveau zum Jahresende 2016. Aufgrund der starken Fokussierung auf die Fahrtgebiete Mittlerer Osten sowie Fernost hat die UASC eine niedrigere durchschnittliche Frachtrate als Hapag-Lloyd. Die erwartete durchschnittliche Frachtrate der gemeinsamen Geschäftsaktivitäten dürfte sich somit im Jahr 2017 annähernd unverändert zu der durchschnittlichen Frachtrate von 2016 (ohne die UASC-Gruppe) verhalten.

Aufgrund der bisherigen Verbesserung der Erlösqualität sowie unter der Annahme keiner gravierenden negativen Veränderungen der branchenspezifischen Rahmenbedingungen und eines deutlich positiven Ergebnisbeitrags der UASC dürften das EBITDA und das EBIT von Hapag-Lloyd inklusive der UASC-Geschäftsaktivitäten deutlich über dem im Jahr 2016 (ohne die UASC-Gruppe) erreichten Niveau liegen. Diese Annahme gilt auch unter Berücksichtigung der angekündigten weiteren Einmalaufwendungen im Rahmen der Restrukturierung. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber insbesondere aufgrund politischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Die wichtigen Eckwerte für die Prognose 2017 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2017
(basierend auf der Einbeziehung der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern
ab 24. Mai 2017)

Wachstum Weltwirtschaft	3,6%
Zunahme Welthandelsvolumen	4,2%
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	4,8%
Transportvolumen Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis Hapag-Lloyd Konzern	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd Konzern	Unverändert
Konzern-Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	Deutlich steigend
Konzern-Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	Deutlich steigend

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

Die Eckwerte für die Prognose 2017, bezogen auf das Transportvolumen, den durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis, die durchschnittliche Frachtrate sowie die Ergebniskennzahlen EBITDA und EBIT, bleiben damit unverändert gegenüber der zum Halbjahresfinanzbericht 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 2016 (Seite 110 ff.) dargestellt. Die Risiken, die eine 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 erneute Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau vom Jahresanfang 2017, ein deutlicher Anstieg des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie eine Stagnation oder sogar ein erneuter Rückgang der Frachtrate. 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 2017 ausüben.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2017

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Umsatzerlöse	2.796,0	1.928,3	7.314,3	5.713,8
Sonstige betriebliche Erträge	24,0	31,8	127,9	90,4
Transportaufwendungen	2.187,3	1.571,4	5.909,6	4.772,0
Personalaufwendungen	172,3	123,3	516,4	377,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	180,9	119,0	454,0	355,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	111,8	86,8	325,6	291,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	167,7	59,6	236,6	7,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,4	7,5	30,8	19,6
Übriges Finanzergebnis	0,5	-1,5	0,5	-1,4
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	180,6	65,6	267,9	25,9
Zinserträge	2,4	1,1	5,7	3,8
Zinsaufwendungen	122,8	56,2	247,5	148,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	60,2	10,5	26,1	-119,1
Ertragsteuern	5,9	2,3	17,9	14,8
Konzern-Ergebnis	54,3	8,2	8,2	-133,9
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	54,1	7,5	5,7	-136,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,2	0,7	2,5	2,5
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,33	0,07	0,04	-1,15

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG

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

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Konzern-Ergebnis	54,3	8,2	8,2	-133,9
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:	0,7	-9,2	10,7	-64,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	0,7	-9,2	10,7	-64,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	0,9	-9,2	11,1	-64,7
Steuereffekt	-0,2	-	-0,4	-0,1
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:	-203,1	-3,6	-584,1	-109,3
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	0,7	-0,4	-2,4	1,4
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	26,8	-0,6	91,2	12,6
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-26,1	0,2	-93,6	-11,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-203,8	-3,2	-581,7	-110,7
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-202,4	-12,8	-573,4	-174,1
Gesamtergebnis	-148,1	-4,6	-565,2	-308,0
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-148,0	-5,4	-567,2	-310,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	-0,1	0,8	2,0	2,4

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD AG**zum 30. September 2017****Aktiva**

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.485,2	1.661,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.831,5	1.340,4
Sachanlagen	9.117,3	6.315,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	330,8	325,7
Sonstige Forderungen	159,6	27,0
Derivative Finanzinstrumente	25,6	24,1
Ertragsteuerforderungen	3,6	3,3
Aktive latente Ertragsteuern	23,5	25,2
Langfristige Vermögenswerte	12.977,1	9.722,9
Vorräte	175,6	124,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.058,6	677,6
Sonstige Forderungen	290,8	197,5
Derivative Finanzinstrumente	45,8	13,5
Ertragsteuerforderungen	19,9	24,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.221,2	570,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	28,3	–
Kurzfristige Vermögenswerte	2.840,2	1.608,0
Summe Aktiva	15.817,3	11.330,9

Passiva

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	164,0	118,1
Kapitalrücklagen	2.301,2	1.061,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.157,1	3.152,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	148,3	721,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5.770,6	5.054,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	9,8	3,8
Eigenkapital	5.780,4	5.058,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249,3	238,0
Sonstige Rückstellungen	89,6	114,0
Finanzschulden	6.348,6	3.265,5
Sonstige Verbindlichkeiten	9,8	12,1
Derivative Finanzinstrumente	13,4	1,8
Passive latente Ertragsteuern	3,1	1,8
Langfristige Schulden	6.713,8	3.633,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	35,5	6,6
Sonstige Rückstellungen	288,6	211,2
Ertragsteuerschulden	30,0	17,6
Finanzschulden	1.073,1	915,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.686,8	1.281,6
Sonstige Verbindlichkeiten	207,4	167,8
Derivative Finanzinstrumente	1,7	39,3
Kurzfristige Schulden	3.323,1	2.639,3
Summe Passiva	15.817,3	11.330,9

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG**für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2017**

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Konzern-Ergebnis	54,3	8,2	8,2	-133,9
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	5,9	2,3	17,9	14,8
Zinsergebnis	120,4	55,1	241,8	145,0
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	180,9	119,0	454,0	355,4
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	27,9	9,0	0,7	8,6
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-7,5	-	-3,9	0,3
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-0,6	1,3	-1,4	0,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-12,5	-7,5	-30,9	-19,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	9,7	-6,5	-21,3	-16,4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-144,0	12,9	-214,7	57,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-25,9	-23,8	13,9	-86,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	146,5	-136,0	201,0	-80,2
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	11,1	-9,1	5,9	-17,8
Zinseinzahlungen	0,3	0,3	1,8	0,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	366,5	25,2	673,0	228,3
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	14,8	0,3	17,7	4,6
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	0,4	-	0,4	-
Einzahlungen aus Dividenden	-	0,2	28,1	28,6
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-95,7	-32,2	-281,7	-238,3
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-0,5	-	-0,5	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-6,5	-	357,5	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-87,5	-31,7	121,5	-205,1

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	-0,6	-	-0,7	-
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-	-	-0,3	-0,3
Auszahlungen für Dividenden	-1,7	-3,1	-3,2	-5,4
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	701,4	263,9	1.610,4	528,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-363,8	-181,4	-1.403,8	-476,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-87,7	-53,1	-210,8	-137,1
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	3,9	0,1	-0,9	-0,2
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	4,2	-	-22,5	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	255,7	26,4	-31,8	-91,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	534,7	19,9	762,7	-68,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	753,7	473,0	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-67,2	-0,9	-111,7	-13,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	534,7	19,9	762,7	-68,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	1.221,2	492,0	1.221,2	492,0

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2017

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2016	118,1	1.263,2	3.052,3
Gesamtergebnis	-	-	-136,4
davon			
Konzern-Ergebnis	-	-	-136,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-2,4
Stand 30.9.2016	118,1	1.263,2	2.913,5
Stand 1.1.2017	118,1	1.061,8	3.152,9
Gesamtergebnis	-	-	5,7
davon			
Konzern-Ergebnis	-	-	5,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	45,9	1.239,4	-1,6
davon			
Einbringung und Erstkonsolidierung UASC	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
Entkonsolidierung	-	-	0,1
Stand 30.9.2017	164,0	2.301,2	3.157,1

der Hapag-Lloyd AG

Neube- wertungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-75,2	1,2	678,8	-	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2
-64,8	1,4	-110,6	-	-174,0	-310,4	-0,1	-310,5
-	-	-	-	-	-136,4	-	-136,4
-64,8	1,4	-110,6	-	-174,0	-174,0	-0,1	-174,1
-	-	-	-	-	-	-6,6	-6,6
-	-	-	-	-	-	-1,2	-1,2
-	-	-	-	-	-	-5,4	-5,4
-	-	-	-	-	-2,4	-	-2,4
-140,0	2,6	568,2	-	430,8	4.725,6	1,1	4.726,7
-118,9	5,4	835,3	-	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4
10,7	-2,4	-581,2	-	-572,9	-567,2	2,0	-565,2
-	-	-	-	-	5,7	2,5	8,2
10,7	-2,4	-581,2	-	-572,9	-572,9	-0,5	-573,4
-	-	-	-0,5	-0,5	1.283,2	4,0	1.287,2
-	-	-	-	-	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	-	-	-
-108,2	3,0	254,0	-0,5	148,3	5.770,6	9,8	5.780,4

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

Am 15. Juli 2016 haben die Hapag-Lloyd AG und die arabische Reederei United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Mit Wirkung zum 24. Mai 2017 erfolgte der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss in Form einer Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen Hapag-Lloyd Aktien. Nach dem Vollzug der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen sind die ehemaligen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC (für die Qatar Investment Authority) mit 14,4 % und der Public Investment Fund Saudi Arabia mit 10,1 %, als zusätzliche Großaktionäre am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die übrigen UASC-Aktionäre (Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain) besitzen zusammen 3,6 % der Hapag-Lloyd Aktien. Am 19. Juli 2017 erfolgte die Aufnahme von 42,7 Millionen aus der Sachkapitalerhöhung resultierenden Aktien in den Handel, die im Rahmen des Zusammenschlusses von Hapag-Lloyd und UASC den Altaktionären der UASC zugeteilt wurden.

Am 27. September beschloss der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats einen Teil des genehmigten Kapitals für eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten zu nutzen. Die neuen Stückaktien konnten im Verhältnis 14:1 zu einem Bezugspreis von 30,00 EUR erworben werden. Die Durchführung der Kapitalerhöhung erfolgte nach dem Bilanzstichtag mit Eintragung in das Handelsregister am 17. Oktober 2017. Im Zuge dieser durchgeführten Kapitalerhöhung hat sich die Gesamtanzahl der Stimmrechte von 164,0 Millionen auf 175,8 Millionen erhöht. Die aus der Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten resultierenden neuen 11.717.353 Stückaktien wurden am 20. Oktober 2017 in die bestehende Notierung an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg einbezogen. Der Anteilsbesitz der CSAV Germany Container Holding GmbH stieg im Rahmen der Kapitalerhöhung zunächst auf 24,7 % an. Gemäß separater Vereinbarungen unter den Ankeraktionären der Hapag-Lloyd AG erhöhte die CSAV zum 30. Oktober 2017 ihren Anteil an Hapag-Lloyd auf 25,0%. Das Grundkapital erhöhte sich durch die Kapitalerhöhung um 11,7 Mio. EUR und die Kapitalrücklagen um 339,8 Mio. EUR.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2017 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 14. November 2017 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2017 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 2017 in der EU maßgebenden 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 2016. Die Aktivitäten im Rahmen der Projekte zur Umsetzung des IFRS 9 *Finanzinstrumente* und des IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* wurden im Jahr 2017 fortgesetzt. In diesem Zusammenhang ergaben sich bisher keine wesentlichen neuen Erkenntnisse im Vergleich zum 31. Dezember 2016. Im Übrigen haben die Aussagen zu den voraussichtlichen Auswirkungen der erstmaligen Anwendung dieser Standards aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2016 grundsätzlich weiterhin Gültigkeit. Dies bedeutet, aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 im Hapag-Lloyd Konzern zum 1. Januar 2018 werden unverändert keine wesentlichen Auswirkungen auf die Höhe der Erlöse sowie auf den Zeitpunkt der Erlöserfassung erwartet. Auch aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 im Hapag-Lloyd Konzern zum 1. Januar 2018 werden keine wesentlichen Auswirkungen gegenüber der bisherigen Bilanzierungspraxis nach IAS 39 erwartet. Informationshalber weisen wir darauf hin, dass im Hapag-Lloyd Konzern zur Absicherung von Treibstoffpreissrisiken Bunkeroptionen eingesetzt werden, wobei nur der innere Wert in die Sicherungsbeziehung einbezogen wird. Die hieraus resultierenden Zeitwertveränderungen wurden daher im aktuellen Abschluss unter IAS 39 sofort erfolgswirksam in Höhe von –1,0 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2016: 4,6 Mio. EUR) erfasst. Gemäß IFRS 9 wären diese Bewertungsgewinne im sonstigen Ergebnis zu erfassen, sodass in entsprechender Höhe geringere Bewertungsschwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung entstehen würden. Bezüglich der Eigenkapitalinstrumente, die Hapag-Lloyd nicht zu Handelszwecken hält, besteht bei der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 das Wahlrecht, diese als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis (FVOC) oder als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) zu klassifizieren. Hapag-Lloyd hat sich in der Zwischenzeit dazu entschieden, diese der FVTPL-Kategorie zuzuordnen.

Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2017 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 zu lesen und wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die diesem 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 2017 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1814 USD/EUR (31. Dezember 2016: 1,0560 USD/EUR). Für die ersten neun Monate 2017 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1133 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,1138 USD/EUR). Der USD/EUR-Durchschnittskurs für die eingebrachte UASC-Gruppe für den Zeitraum ab dem Erwerbszeitpunkt betrug 1,1620 USD/EUR.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2017 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 169 (31. Dezember 2016: 78) vollkonsolidierte sowie neun (31. Dezember 2016: vier) nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Seit dem 31. Dezember 2016 sind drei Gesellschaften wegen Unwesentlichkeit entkonsolidiert und drei Gesellschaften liquidiert worden und somit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Drei Gesellschaften sind im Rahmen des Integrationsprozesses auf andere Gesellschaften innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns verschmolzen worden. Aus den Entkonsolidierungen, Liquidationen und Verschmelzungen ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Durch die Einbringung der UASC-Gruppe in den Hapag-Lloyd Konzern zum 24. Mai 2017 sind 100 vollkonsolidierte und fünf nach der At-Equity-Methode bilanzierte Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen worden.

Unternehmenserwerb

Erwerb der UASC-Gruppe

Am 24. Mai 2017 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der UASC. Die UASC war zum Erwerbszeitpunkt die größte Containerlinienreederei im Mittleren Osten. Die Anteile an der UASC werden nicht öffentlich gehandelt. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC stärkt die Marktposition von Hapag-Lloyd in einer sich weiter konsolidierenden Branche. Durch die Integration betreibt Hapag-Lloyd eine der weltweit größten Containerschiffsflotten. Hapag-Lloyd erhält Zugriff auf die Kundenbeziehungen der UASC. Aus dem Zusammenschluss werden ab 2019 jährlich Synergien von 435 Mio. USD erwartet.

Als Gegenleistung für den Anteilserwerb wurden den Anteilseignern der UASC 45.932.023 neue Stammaktien gewährt. Der beizulegende Zeitwert der Gegenleistung beträgt 1.286,1 Mio. EUR. Damit erhielten die Veräußerer als Gegenleistung für die Übertragung 28 % der Anteile an der Hapag-Lloyd AG, der Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Der beizulegende Zeitwert der ausgegebenen Stammaktien basiert auf dem Börsenkurs der Hapag-Lloyd AG am 24. Mai 2017 von 28,00 EUR je Aktie.

Hapag-Lloyd und die UASC haben vom 1. April bis 24. Mai 2017 eine Allianz (im Folgenden „Mini Allianz“) betrieben, um die UASC-Schiffe in den Netzwerkdienst der Allianz THE Alliance einzubringen. THE Alliance ist eine Allianz aus eigenständigen Containerschiffahrtsgesellschaften. Die Mini Allianz wurde zu Marktbedingungen betrieben.

Bei Hapag-Lloyd sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 15,7 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen. Davon sind 8,6 Mio. EUR bereits im Geschäftsjahr 2016 sowie 7,1 Mio. EUR im laufenden Geschäftsjahr angefallen. Die Kosten für die Emission der als Gegenleistung übertragenen neuen Stammaktien von 0,8 Mio. EUR wurden als Abzug vom Eigenkapital bilanziert.

Nachstehend werden die erfassten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst. Die Beträge wurden vorläufig bewertet:

Vorläufige beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt

Mio. EUR

Aktiva	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	734,2
Sachanlagen	3.783,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	3,8
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	137,4
Aktive latente Ertragsteuern	0,4
Langfristige Vermögenswerte	4.659,7
Vorräte	48,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	238,0
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	139,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	366,3
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	13,4
Kurzfristige Vermögenswerte	805,3
Summe Aktiva	5.465,0
Passiva	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17,8
Sonstige Rückstellungen	6,1
Finanzschulden	3.099,0
Derivative Finanzinstrumente	19,2
Passive latente Ertragsteuern	0,7
Langfristige Schulden	3.142,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	65,1
Sonstige Rückstellungen	59,6
Ertragsteuerschulden	9,1
Finanzschulden	452,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	391,1
Sonstige Verbindlichkeiten und Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	12,1
Kurzfristige Schulden	989,3
Summe Passiva	4.132,1
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	1.332,9
Übertragene Gegenleistung	1.286,1
Gewinn aus Erwerb zu einem Preis unter Marktwert	-46,8

Gemäß den Anforderungen des IFRS 3 sind sämtliche übernommenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden mit ihren beizulegenden Zeitwerten zu bewerten. Die verwendeten Bewertungstechniken zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts der wesentlichen Vermögenswerte sind wie folgt:

Lizenzpreisanalogiemethode: Die Lizenzpreisanalogiemethode berücksichtigt die abgezinsten geschätzten Zahlungen von Nutzungsentgelten, die voraussichtlich dadurch eingespart werden, dass sich die Marke im eigenen Besitz befindet. Diese Bewertungstechnik wurde für die Markenbewertung verwendet.

Residualwertmethode: Die Residualwertmethode berücksichtigt den Barwert der erwarteten Netto-Cashflows, die die Kundenbeziehungen erzeugen, mit Ausnahme aller Cashflows, die mit unterstützenden Vermögenswerten verbunden sind. Diese Bewertungstechnik wurde für die Bewertung der Kundenbeziehungen verwendet.

Mehrgewinnmethode: Im Rahmen der Mehrgewinnmethode werden erwartete Zahlungsflüsse mit Alternativwerten (Marktwertkonditionen) verglichen. Die Bewertungstechnik wurde für die Bewertung der vor- und nachteilhaften Verträge verwendet.

Marktvergleichsverfahren: Das Bewertungsmodell berücksichtigt notierte Marktpreise für ähnliche Gegenstände, wenn diese verfügbar sind, und gegebenenfalls fortgeführte Wiederbeschaffungskosten. Fortgeführte Wiederbeschaffungskosten spiegeln Anpassungen für eine physische Verschlechterung sowie funktionale Überholung und wirtschaftliche Veralterung wider. Diese Bewertungstechnik wurde für die Bewertung der eigenen Schiffe, der Container, der Software sowie der Vorräte verwendet.

Die Bewertung der im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden ist von Schätzungen und Annahmen abhängig. Bestehende Unsicherheiten wurden bei der Bewertung im Rahmen der Kaufpreisallokation angemessen berücksichtigt. Sämtliche Schätzungen und Annahmen basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen zum Erwerbsstichtag. Änderungen dieser Schätzungen und Annahmen haben sich zum Abschlussstichtag nicht ergeben.

Annahmen und Schätzungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Wertansätze der Vermögenswerte und Schulden haben könnten, beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

- Festlegung von Parametern für die Ableitung des beizulegenden Zeitwerts der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden (z. B. Annahmen zur Geschäftsentwicklung, Annahmen zu operativen Margen, Annahmen von Marktkonditionen [Charterraten, Leasingraten], Annahmen zur Ableitung von Kapitalkosten).
- Bestimmung der Nutzungsdauer von immateriellen Vermögenswerten (z. B. Marke, Kundenbeziehungen und Software).
- Bewertung steuerlicher und rechtlicher Risiken.

Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Abschlussstichtag ist die Bewertung aller erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt vorläufig. Wenn innerhalb eines Jahres ab dem 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.

Aus der vorläufigen Kaufpreisallokation ergibt sich ein Gewinn aus dem Erwerb der UASC (–46,8 Mio. EUR), der in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde. Der Gewinn aus dem Erwerb der UASC ist wirtschaftlich durch die Partizipation des Verkäufers an der erwarteten positiven Aktienkursentwicklung begründet, da nach Einschätzung von Käufer und Verkäufer die Bewertung des Eigenkapitals von Containerschiffgesellschaften durch den Markt zu gering ist.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Nettoszahlszufluss aus dem Unternehmenserwerb dargestellt:

Mio. EUR	
Erworbenes Nettovermögen	1.332,9
Gewinn aus Erwerb zu einem Preis unter Marktwert	–46,8
Übertragene Gegenleistung	1.286,1
– Erwerb durch Ausgabe von Aktien	1.286,1
In 2017 zahlungswirksamer Teil der mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten	–8,8
+ Erworbene Zahlungsmittel	366,3
Nettoszahlszufluss aus Unternehmenserwerben	357,5

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 490,6 Mio. EUR erfasst, davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 238,0 Mio. EUR. Der Bruttobetrag beläuft sich auf 520,6 Mio. EUR, davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 268,0 Mio. EUR. Hiervon werden 30,0 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein. Im Zeitpunkt der Akquisition wurden Eventualschulden in Höhe von 15,2 Mio. EUR angesetzt, die auf steuerliche Risiken entfallen. Die Höhe des Erfüllungsbetrags wurde auf der Basis von internen Einschätzungen abgeleitet. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist aus heutiger Sicht nicht konkretisierbar.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf die UASC-Umsatzerlöse von 506,6 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von –9,1 Mio. EUR unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2017 erfolgt wäre (Pro-forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 8.418,3 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 309,1 Mio. EUR gelegen. Ausgangsbasis für die Pro-forma-Betrachtung ist der Hapag-Lloyd Konzern für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2017 zuzüglich des UASC-Konzerns für den Zeitraum vom 1. Januar bis 24. Mai 2017, der nach Rechnungslegungsgrundsätzen der Hapag-Lloyd aufgestellt wurde. Die Pro-forma-Betrachtung wurde unter Berücksichtigung der Effekte aus der Kaufpreisallokation und ohne Berücksichtigung von Effekten aus Transaktionen, die vertragsgemäß bereits vor dem Erwerbszeitpunkt durchzuführen waren, ermittelt.

Ferner wurde bei der Ermittlung dieser Beträge angenommen, dass die vorläufig ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2017 gültig gewesen wären. Die notwendigen Pro-forma-Anpassungen basieren auf den verfügbaren Informationen.

Aufgrund der beschriebenen Prämissen entspricht das dargestellte Pro-forma-Ergebnis nicht zwingend dem Konzern-Ergebnis, das der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der UASC tatsächlich am 1. Januar 2017 vollzogen worden wäre. Zudem ist eine Aussage über die künftige Entwicklung des Konzern-Ergebnisses nur unter Unsicherheit möglich. Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

Erwerb der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S. nach dem Bilanzstichtag

Am 5. Oktober 2017 erwarb Hapag-Lloyd 15 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir („HLOT“). Dadurch stieg der Eigenkapitalanteil der Hapag-Lloyd an diesem Unternehmen von 50 % auf 65 % und Hapag-Lloyd erlangte Beherrschung über die HLOT. Bis dahin bilanzierte Hapag-Lloyd den Kapitalanteil als Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode. Da der Erwerbszeitpunkt nach dem 30. September 2017 liegt, wird der Erwerb im vierten Quartal abgebildet werden. Wir verweisen auf die Darstellung der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Am 24. Mai 2017 hatte sich Hapag-Lloyd mit der UASC zusammengeschlossen. Im Zuge der Integration und Restrukturierung des erworbenen UASC-Geschäfts wird Hapag-Lloyd das Türkei-, Griechenland-, und Mazedoniengeschäft der UASC nunmehr durch den bestehenden Agenten HLOT abwickeln. So kann eine redundante Agentenstruktur abgebaut werden und Synergien können gehoben werden.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Anpassung der Gesellschafterstruktur beschlossen. An einer Kapitalerhöhung der HLOT im Oktober 2017 nahm nur Hapag-Lloyd teil und erhöhte so ihre Anteile und Stimmrechtsinteressen an der HLOT auf 65 %. Als Gegenleistung für den Erwerb der Mehrheitsbeteiligung von 65 % an HLOT wurde das ehemalige operative UASC-Agentengeschäft in die HLOT überführt. Zusätzlich ist der zuvor von der Hapag-Lloyd gehaltene und mit Erlangung der Beherrschung über die HLOT abgehende Anteil am Gemeinschaftsunternehmen zu berücksichtigen.

Die mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten sind unwesentlich.

Die Erstkonsolidierung von HLOT nach der Erwerbsmethode ist zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses von Hapag-Lloyd noch nicht abgeschlossen.

Das im Rahmen der Erstkonsolidierung identifizierte Nettovermögen von HLOT zum Erwerbszeitpunkt besteht im Wesentlichen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Zahlungsmitteln und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Aufgrund der zeitlichen Nähe zum Erwerbszeitpunkt konnte der beizulegende Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, der übernommenen Schulden und nicht beherrschenden Anteile noch nicht bestimmt werden.

Der unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Buchwert der HLOT-Beteiligung zum 30. September 2017 betrug 5,7 Mio. EUR.

Weitere Angaben zu der Transaktion können aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Aufstellungszeitpunkt nicht gemacht werden.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des 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 dem jeweiligen Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Durch die Einbringung der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 sind die Angaben in der Segmentberichterstattung nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Transportmenge pro Fahrtgebiet *

TTEU	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Atlantik	436	385	1.254	1.159
Transpazifik	465	379	1.254	1.091
Fernost	503	213	1.040	625
Mittlerer Osten	349	122	675	345
Intra-Asien	259	163	597	450
Lateinamerika	649	586	1.812	1.673
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	147	100	397	308
Gesamt	2.808	1.947	7.029	5.650

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet *

USD/TEU	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Atlantik	1.315	1.333	1.298	1.344
Transpazifik	1.267	1.147	1.246	1.237
Fernost	993	780	971	765
Mittlerer Osten	878	666	884	685
Intra-Asien	615	531	593	556
Lateinamerika	1.077	1.047	1.035	993
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.125	1.058	1.064	1.067
Gesamt	1.065	1.027	1.060	1.037

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet *

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Atlantik	487,3	460,7	1.462,0	1.399,0
Transpazifik	504,2	388,9	1.403,5	1.211,5
Fernost	435,9	148,4	907,1	428,9
Mittlerer Osten	268,0	72,9	536,0	211,8
Intra-Asien	138,2	77,4	318,0	224,6
Lateinamerika	597,4	549,3	1.684,6	1.490,5
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	141,8	94,4	379,4	295,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	223,2	136,3	623,7	452,5
Gesamt	2.796,0	1.928,3	7.314,3	5.713,8

* Im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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

EBITDA

Mio. EUR	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	361,5	184,6	721,9	381,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	180,9	119,0	454,0	355,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	180,6	65,6	267,9	25,9
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	60,2	10,5	26,1	-119,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,4	7,5	30,8	19,6

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q3 2017	Q3 2016	9M 2017	9M 2016
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	54,1	7,5	5,7	-136,4
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	164,0	118,1	139,8	118,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,33	0,07	0,04	-1,15

Die neue Aktienanzahl aus der unterjährigen Kapitalerhöhung führt in den betrachteten Zeiträumen zu unterschiedlichen Gewichtungen. Daraus ergibt sich ebenfalls ein unterschiedliches Ergebnis je Aktie in den Quartalen gegenüber den gesamten betrachteten neun Monaten.

In den ersten neun Monaten 2017 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Durch die Einbringung der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern sind die übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 in die Konzernbilanz zum 30. September 2017 einzubeziehen. Damit sind die Angaben in der Konzernbilanz zum 30. September 2017 nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen durch die Erstkonsolidierung der UASC in den Gesamtkonzern um einem Betrag von 734,2 Mio. EUR. Darüber hinaus verminderten sich der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2016 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –354,2 Mio. EUR und durch die auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte entfallenden planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 67,0 Mio. EUR.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Schiffe	7.369,6	5.024,5
Container	1.602,1	998,3
Übrige Anlagen	144,0	132,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1,6	160,8
Gesamt	9.117,3	6.315,6

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkte sich im Wesentlichen die Einbringung der Vermögenswerte durch die Erstkonsolidierung der UASC in den Gesamtkonzern mit einem Betrag von 3.783,9 Mio. EUR erhöhend aus. Weiterhin stieg das Anlagevermögen durch Investitionen für Seeschiffe um 236,5 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen mit einem Betrag von 384,7 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von –854,3 Mio. EUR minderten hingegen die Buchwerte.

Im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen wurde ein Anlagevermögen von 191,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 181,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfielen 103,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 81,2 Mio. EUR) auf Container und 87,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 100,4 Mio. EUR) auf Schiffe.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Von den bereits zum Halbjahresende zur Veräußerung gehaltenen drei Schiffen wurden zwei Schiffe im September 2017 veräußert. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat die Veräußerung von weiteren sechs ineffizienten älteren Schiffen aus der UASC-Gruppe im September 2017 beschlossen. Bei Einstufung der Schiffe als zur Veräußerung gehalten wurden Wertminderungen von 2,3 Mio. EUR in den Abschreibungen auf Sachanlagen erfasst. Insgesamt werden zum 30. September 2017 sieben Schiffe zur Veräußerung gehalten, ihr Verkauf wird bis Mitte 2018 erwartet.

Der Buchwert der zu veräußernden Schiffe entspricht dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und beträgt zum Bilanzstichtag 28,3 Mio. EUR.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Guthaben bei Kreditinstituten	1.214,9	565,9
Kassenbestand und Schecks	6,3	4,3
Gesamt	1.221,2	570,2

Zum 30. September 2017 war ein Betrag in Höhe von 17,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 12,7 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Für die vorzeitige Rückführung einer Euro-Anleihe nach dem Bilanzstichtag waren liquide Mittel in Höhe von 203,3 Mio. EUR auf ein Treuhandkonto transferiert worden und wurden kurz nach dem Stichtag für die Auszahlung der Anleihen verwendet.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 1,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 3,9 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

In der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2017: –108,2 Mio. EUR; 31. Dezember 2016: –118,9 Mio. EUR) werden die im sonstigen Ergebnis erfassten kumulierten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen ausgewiesen. Die Neubewertungseffekte bei leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen entstehen aufgrund von Schätzungsänderungen in Bezug auf versicherungsmathematische Annahmen in Bezug auf die Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung sowie der Differenz zwischen dem normierten (erwarteten) und dem tatsächlichen Ertrag aus Planvermögen.

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und betrug zum 30. September 2017 3,0 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 5,4 Mio. EUR).

Die in den ersten neun Monaten 2017 erfassten Währungseffekte in Höhe von –581,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –110,6 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungsrücklage betrug zum 30. September 2017 254,0 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 835,3 Mio. EUR).

Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile

Geschriebene Put-Optionen, die bei Ausübung zum Kauf von nicht beherrschenden Anteilen verpflichten, werden gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts des Ausübungspreises bilanziert. Dabei wird die sog. „Anticipated Acquisition Method“ angewendet, bei der davon ausgegangen wird, dass der Erwerb der nicht beherrschenden Anteile bereits stattgefunden hat: Es wird eine finanzielle Verpflichtung zum Erwerb eigener Eigenkapitalinstrumente passiviert. Die nicht beherrschenden Anteile werden aus dem Eigenkapital ausgebucht und die Differenz aus den nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis wird im übrigen Eigenkapital erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit werden in der Folgezeit erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

Der antizipierte Erwerb der nicht beherrschenden Anteile wurde in der Eigenkapitalveränderungsrechnung in einer gesonderten Zeile dargestellt.

Zum 30. September 2017 wurde eine zum Fair Value bewertete Put-Option in Höhe von 1,7 Mio. EUR unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Diese entwickelte sich wie folgt:

Mio. EUR	Put-Option
Anfangsbestand zum 1.1.2017	-
Zugang durch Einräumung von Put-Optionen	1,7
Unrealisierte Verluste, die in der Rücklage für Put-Optionen erfasst sind	0,1
Im sonstigen Ergebnis in der Währungsrücklage erfasste Umrechnungsdifferenzen	-0,1
Endbestand zum 30.9.2017	1,7

Die Bewertung der Put-Option mithilfe des Discounted-Cashflow-Verfahrens berücksichtigt im Wesentlichen die erwarteten Netto-Cashflows, die mit einem Diskontierungszinssatz von 10,6% abgezinst werden.

Der beizulegende Zeitwert der Put-Option würde steigen (sinken), wenn die geplanten Netto-Cashflows höher (niedriger) ausfielen oder wenn der Diskontierungszins geringer (höher) wäre.

Rückstellungen

Im Rahmen der zum 24. Mai 2017 einbezogenen UASC-Gruppe und der damit verbundenen Umsetzung der neuen Organisationsstruktur des Konzerns wurde eine Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 34,0 Mio. EUR gebildet. Der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns hat zum 30. Juni 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Nach Ankündigung des Plans und Beginn seiner Umsetzung erfasste der Konzern eine Rückstellung für erwartete Restrukturierungskosten einschließlich geschätzter Kosten für Schadensersatzforderungen nach Kündigung von Agenturverträgen sowie Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Durch die unterjährige Inanspruchnahme aufgrund von Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses beträgt die Rückstellung zum Bilanzstichtag 27,7 Mio. EUR.

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2016 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Bei- zulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	677,6	677,6
Sonstige Forderungen	224,5	126,2	126,2
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	33,0	33,0	33,0
Commodityoptionen	6,7	6,7	6,7
Eingebettete Derivate	26,3	26,3	26,3
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	4,6	4,6	4,6
Commodityoptionen	4,6	4,6	4,6
Finanzmittel	570,2	570,2	570,2
Passiva			
Finanzschulden	4.043,5	4.043,5	4.082,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease*	137,2	137,2	143,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.281,6	1.281,6	1.281,6
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting)	41,1	41,1	41,1
Devisentermingeschäfte	41,1	41,1	41,1
Sonstige Verbindlichkeiten	179,9	50,7	50,7

* Teil der Finanzschulden

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. September 2017 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Bei- zulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.058,6	1.058,6	1.058,6
Sonstige Forderungen	450,4	323,3	323,3
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	29,2	29,2	29,2
Commodityoptionen	3,6	3,6	3,6
Eingebettete Derivate	25,6	25,6	25,6
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	42,2	42,2	42,2
Devisentermingeschäfte	42,2	42,2	42,2
Commodityoptionen	0,0	0,0	0,0
Finanzmittel	1.221,2	1.221,2	1.221,2
Passiva			
Finanzschulden	7.289,0	7.289,0	7.338,9
Verbindlichkeiten aus Finance Lease *	132,7	132,7	137,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.686,8	1.686,8	1.686,8
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)	1,7	1,7	1,7
Devisentermingeschäfte	1,7	1,7	1,7
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting)	13,4	13,4	13,4
Zinsswaps	13,4	13,4	13,4
Devisentermingeschäfte	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	217,2	68,4	68,4

* Teil der Finanzschulden

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sie umfassen seit dem Unternehmenszusammenschluss mit der UASC auch Zinsswaps, die zur Absicherung von Zinsrisiken eingesetzt werden. Deren beizulegender Zeitwert wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere der Kategorie „Available for Sale“ mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 0,3 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 ebenfalls der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1.402,8 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 786,7 Mio. EUR) auf. Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen 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.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert dem Buchwert in Höhe von 1,7 Mio. EUR entspricht, gehören der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an. Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren, die für die Bewertung der Verbindlichkeit verwendet wurden, sind die erwarteten Netto-Cashflows und der intern ermittelte Diskontierungszinssatz.

Für alle übrigen Finanzinstrumente der Stufe 2 stellen die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten neun Monaten 2017 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	30.9.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.350,8	3.050,1
Anleihen	1.371,7	785,2
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	132,7	137,2
Sonstige Finanzschulden	566,5	208,2
Gesamt	7.421,7	4.180,7

Finanzschulden nach Währungen

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	5.684,0	3.394,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.536,4	819,0
Auf SAR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	215,6	–
Zinsverbindlichkeiten	53,5	37,4
Transaktionskosten	–67,8	–69,7
Gesamt	7.421,7	4.180,7

Die Erhöhung der Finanzschulden um 3.241,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen der Einbringung der UASC in den Gesamtkonzern geschuldet. Ihr Anteil zum 30. September 2017 betrug 3.192,7 Mio. EUR an den gesamten Finanzschulden des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Zusammenhang mit der Auslieferung der drei 10.500-TEU-Schiffe in den ersten neun Monaten 2017 erfolgte die Auszahlung langfristiger Kreditverträge über insgesamt 223,4 Mio. USD (189,1 Mio. EUR).

Am 27. Juli 2017 hat Hapag-Lloyd die MV Afif und am 28. September 2017 die MV Al Jmelyah in Dienst gestellt. Beide Schiffe verfügen jeweils über eine Transportkapazität von 15.000 TEU. Bei Auslieferung wurde jeweils die letzte Baurate in Höhe von 21,6 Mio. EUR (25,5 Mio. USD) an die Werft fällig. Finanziert wurden beide Schiffe durch einen langfristigen Kredit in Höhe von jeweils 80,2 Mio. EUR (94,8 Mio. USD), der bei Ablieferung bereits in voller Höhe in Anspruch genommen war.

Im Januar 2017 wurde eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion mit gebrauchten und im Bestand befindlichen Containern geschlossen. Die Leasingvereinbarung hat eine Laufzeit von vier Jahren und umfasst ein Volumen von 44,1 Mio. USD (37,3 Mio. EUR). Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Die Container verbleiben im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft und es ergeben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Container.

Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren zu einem Ausgabekurs von 100,0 % begeben. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 150,0 Mio. EUR auf 250,0 Mio. EUR erhöht. Mit einem Teil der Emissionserlöse erfolgte im gleichen Monat die vorzeitige Tilgung der US-Dollar-Anleihe mit einem ausstehenden Restbetrag von 125,0 Mio. USD.

Am 15. Februar 2017 wurde die zuvor begebene Unternehmensanleihe um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die zusätzlichen Emissionserlöse belaufen sich auf 204,8 Mio. EUR (Ausgabekurs 102,375 %) und wurden in Höhe von 200,0 Mio. EUR zur teilweisen Rückführung einer bestehenden Euro-Anleihe verwendet.

Am 18. Juli 2017 hat Hapag-Lloyd eine Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 450,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 5,125 %. Der Emissionserlös wurde im Oktober 2017 zur vorzeitigen Rückführung der bestehenden 7,75 %- und 7,50 %-Euro-Anleihen von Hapag-Lloyd verwendet, die 2018 und 2019 fällig geworden wären.

Aufgrund der Entwicklung der Gebrauchtmärktepreise von Containerschiffen im vierten Quartal 2016 entstanden Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten. In den ersten neun Monaten 2017 hat Hapag-Lloyd auf Anforderung finanzierender Banken Sondertilgungen in Höhe von 51,3 Mio. USD (43,4 Mio. EUR) geleistet.

Zur Refinanzierung von im Bestand befindlichen Schiffsportfolios wurden in den ersten neun Monaten 2017 drei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen geschlossen. Die Leasingvereinbarungen umfassen ein Volumen von 454,0 Mio. USD (384,3 Mio. EUR) und sind über eine Laufzeit von zehn Jahren geschlossen. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung von Schiffsportfolios. Die Klassifizierung erfolgt gemäß SIC.27-Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen, da die Verträge Kaufverpflichtungen am Ende der Leasinglaufzeit beinhalten. Die Schiffsportfolios verblieben im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns und es ergaben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Seeschiffe. Die vormals mit den Schiffsportfolios im Zusammenhang stehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 308,0 Mio. USD (284,1 Mio. EUR) wurden vollständig zurückgezahlt.

Die zur Finanzierung von Containerinvestitionen zum 31. Dezember 2016 beanspruchten Kreditlinien in Höhe von 260,0 Mio. USD (220,1 Mio. EUR) wurden in den ersten neun Monaten 2017 ebenfalls zurückgeführt.

Zum 30. September 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 389,4 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 189,4 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Auf der halbjährlich stattfindenden Tagung des International Council of Containership Operators (sog. „Box Club“) am 15. März 2017 in San Francisco wurden den anwesenden Unternehmensrepräsentanten Vorladungen zu einer Anhörung durch die U.S. Department of Justice Antitrust Division („DoJ“) zu gestellt. Konkrete Anschuldigungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht formuliert worden, die Vorladungen stehen jedoch im Zusammenhang mit der Untersuchung der globalen Containerlinienschifffahrt durch das DoJ. Hapag-Lloyd wird in vollem Umfang mit den Behörden kooperieren. Eine Quantifizierung eines aus den Untersuchungen resultierenden möglichen Risikos kann zum Zeitpunkt der Berichterstellung weiterhin nicht vorgenommen werden.

Es wurden in den Geschäftsjahren 2015 und 2016 in einzelnen Jurisdiktionen seitens der Behörden Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt. Diese Untersuchungen sind jeweils weitestgehend abgeschlossen, wobei keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen zu erwarten sind.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 139,1 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 128,4 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 neun Monaten 2017 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 774,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 785,9 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	30.9.2017	31.12.2016
Schiffe und Container	576,3	682,7
Verwaltungsgebäude	109,2	103,9
Sonstiges	243,3	239,2
Gesamt	928,8	1.025,8

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im August 2017 hat die Hapag-Lloyd AG insgesamt 7.700 neue Kühlcontainer zu einem Preis von insgesamt 84,6 Mio. EUR (100,0 Mio. USD) bestellt, die im Zeitraum Dezember 2017 bis Januar 2018 in das wirtschaftliche Eigentum der Gesellschaft übergehen werden. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2016 betrafen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 151,7 Mio. EUR, deren Auslieferungen vollständig im Geschäftsjahr 2017 stattgefunden haben.

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. Durch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 hat sich der Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen gegenüber dem 31. Dezember 2016 erhöht. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2016 ab Seite 80 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 1. Oktober 2017 hat Hapag-Lloyd eine bestehende in 2018 fällige Euro-Anleihe mit einem Volumen von 200,0 Mio. EUR und einem Coupon von 7,75 % zu einem Kurs von 100,0 % vorzeitig zurückgeführt.

Am 5. Oktober 2017 erwarb Hapag-Lloyd 15 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir, Türkei („HLOT“). Dadurch stieg der Eigenkapitalanteil der Hapag-Lloyd an diesem Unternehmen von 50 % auf 65 % und Hapag-Lloyd erlangte Beherrschung über die HLOT. Die Angaben zu diesem Erwerb sind im Abschnitt Unternehmenserwerbe dargestellt.

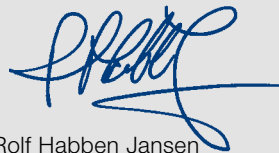
Am 15. Oktober 2017 hat Hapag-Lloyd eine weitere bestehende in 2019 fällige Euro-Anleihe mit einem Volumen von 250,0 Mio. EUR und einem Coupon von 7,50 % zu einem Kurs von 101,875 % vorzeitig zurückgeführt.

In der Zeit vom 2. Oktober bis 16. Oktober führte Hapag-Lloyd eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten durch. Die Einnahmen aus der Kapitalerhöhung wurden zur vorzeitigen Tilgung von Krediten in Höhe von rd. 400 Mio. USD genutzt.

Hamburg, 14. November 2017

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2018

MÄRZ 2018

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2017

MAI 2018

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2018

AUGUST 2018

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2018

NOVEMBER 2018

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2018

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

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

