

Q1 | 2019

Hapag-Lloyd AG

# Quartals- finanz- bericht

1. Januar bis  
31. März 2019



# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2019

		1.1. – 31.3.2019	1.1. – 31.3.2018	Veränderung absolut
<b>Operative Kennzahlen<sup>1</sup></b>				
Schiffe insgesamt		235	221	14
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.680	1.589	91
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.542	2.384	158
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.079	1.029	50
Transportmenge	TTEU	2.929	2.861	68
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.063	2.619	443
EBITDA	Mio. EUR	489	216	273
EBIT	Mio. EUR	214	51	163
Konzernergebnis	Mio. EUR	96	-34	131
Ergebnis je Aktie	EUR	0,52	-0,21	0,73
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	536	254	282
<b>Renditekennzahlen<sup>1</sup></b>				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	16,0	8,3	7,7 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	7,0	1,9	5,1 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>2</sup>	%	6,4	1,6	4,8 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 31. März<sup>1</sup></b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	16.417	15.301	1.116
Eigenkapital	Mio. EUR	6.425	6.259	166
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	39,1	40,9	-1,8 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.992	9.042	950
<b>Finanzkennzahlen zum 31. März<sup>1</sup></b>				
Finanzschulden	Mio. EUR	6.949	6.018	931
Liquide Mittel	Mio. EUR	574	657	-83

In den Tabellen und Grafiken dieses Quartalsfinanzberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Hinweis: Durch die erstmalige Anwendung von IFRS 16 „Leasingverträge“ zum 1. Januar 2019 sind die Angaben der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für das erste Quartal 2019 nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar. Vorjahreswerte beziehen sich, wenn nichts anderes angegeben, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17. Zusätzlich wurden infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

<sup>1</sup> Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2018.

<sup>2</sup> Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis und in US-Dollar berechnet.

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2019

- Transportmenge steigt in den ersten 3 Monaten des Jahres um 2,4 %
- Positive Frachtratenentwicklung: Die Frachtrate liegt mit 1.079 USD/TEU um 4,9 % oberhalb des Vorjahresniveaus (Q1 2018: 1.029 USD/TEU)
- Ein erheblicher Anstieg der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise<sup>1</sup> um 53,0 USD auf 425 USD pro Tonne führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoff um 22,9 % (Q1 2018: 372 USD pro Tonne)
- Transportaufwendungen steigen wechselkursbedingt um 8,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Erstanwendung von IFRS 16 führte zu einer Reduzierung innerhalb der Transportaufwendungen. Gegenläufig wirkten sich mengen- und preisbedingte Anstiege in einzelnen Kostenpositionen sowie der deutlich gestiegene Bunkerverbrauchspreis aus
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 489,3 Mio. EUR in den ersten 3 Monaten 2019 (Q1 2018: 216,4 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 100 Mio. EUR. EBITDA-Marge liegt im ersten Quartal 2019 bei 16,0 % (Q1 2018: 8,3 %)
- Durch die Erstanwendung von IFRS 16 steigen die Abschreibungen in den ersten 3 Monaten des Jahres um 66,3 % auf insgesamt 275,6 Mio. EUR (Q1 2018: 165,7 Mio. EUR)
- Operatives Ergebnis (EBIT) liegt mit 213,7 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. 4 Mio. EUR) ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau (Q1 2018: 50,7 Mio. EUR)
- Konzernergebnis von 96,2 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. –11 Mio. EUR) deutlich positiv und substanziell über Vorjahresniveau (Q1 2018: –34,3 Mio. EUR)
- Starker operativer Cashflow in Höhe von 536,2 Mio. EUR (Q1 2018: 253,8 Mio. EUR), positiv beeinflusst durch die Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 105 Mio. EUR
- Liquiditätsreserve beträgt 1.058,9 Mio. EUR zum 31. März 2019
- Anstieg der Bilanzsumme um 1.115,6 Mio. EUR gegenüber dem Niveau zum 31. Dezember 2018, wesentlich bedingt durch die Erstanwendung von IFRS 16
- Eigenkapitalquote sinkt aufgrund von IFRS 16 leicht auf 39,1 % (31. Dezember 2018: 40,9 %)

<sup>1</sup> Gewichteter Durchschnitt MFO&MDO

**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.

In den Tabellen und Grafiken dieses Quartalsfinanzberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

**Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 9. Mai 2019 veröffentlicht**

# INHALT

## **3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

### **3 Geschäftstätigkeit**

### **4 Konzernziele und -strategie**

### **8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**

### **9 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**

### **11 Wirtschaftsbericht**

11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

12 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

### **14 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns**

14 Ertragslage des Konzerns

19 Finanzlage des Konzerns

21 Vermögenslage des Konzerns

23 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

### **23 Risiko- und Chancenbericht**

### **23 Prognosebericht**

### **25 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen**

## **26 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

### **26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **28 Konzernbilanz**

### **30 Konzernkapitalflussrechnung**

### **33 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**

### **34 Verkürzter Konzernanhang**

54 Finanzkalender 2019

55 Impressum

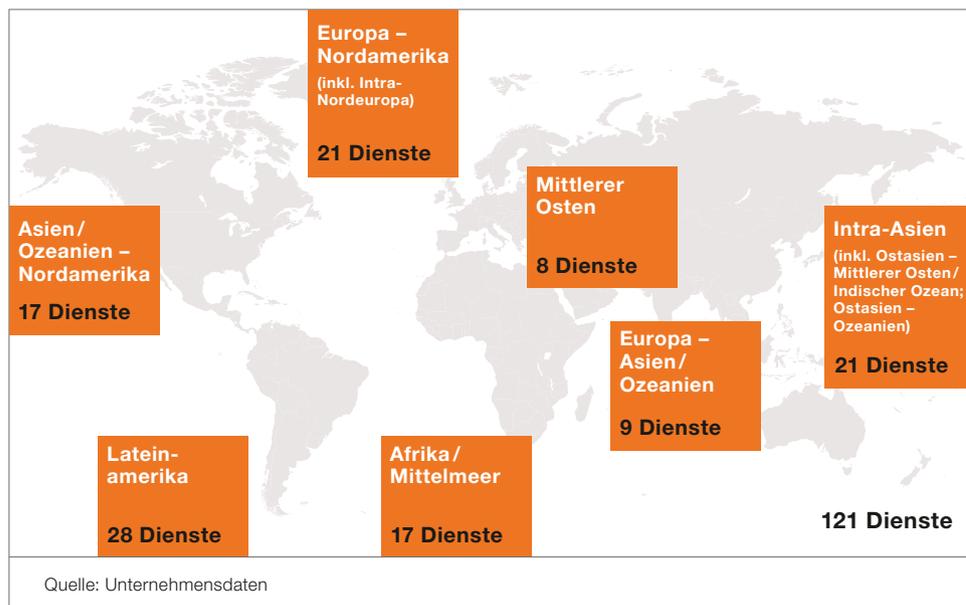
# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 31. März 2019 aus 235 Containerschiffen (31. März 2018: 221). Der Konzern verfügt derzeit über 398 Vertriebsstellen in 128 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten weltweit. In den ersten 3 Monaten des Jahres 2019 betreute Hapag-Lloyd global rd. 19.600 Kunden.

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd zusammen mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O. S. K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Die japanischen Allianzpartner fusionierten ihre Containerschiffahrtsaktivitäten zum 1. April 2018 und firmieren seitdem als Ocean Network Express (ONE).

Zum 31. März 2019 deckte die THE Alliance mit rd. 247 Containerschiffen alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

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

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristiges profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie der Rendite auf das investierte Kapital (ROIC).

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd.

Für 2019 prognostiziert IHS Global Insight (Januar 2019) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens um 4,7 % auf rd. 153 Mio. TEU und für 2020 ein weiteres Wachstum von 4,9 % auf rd. 161 Mio. TEU. Hapag-Lloyd strebt ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

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

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

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2019 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2019 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.058,9 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 1.133,0 Mio. EUR).

### **Strategy 2023**

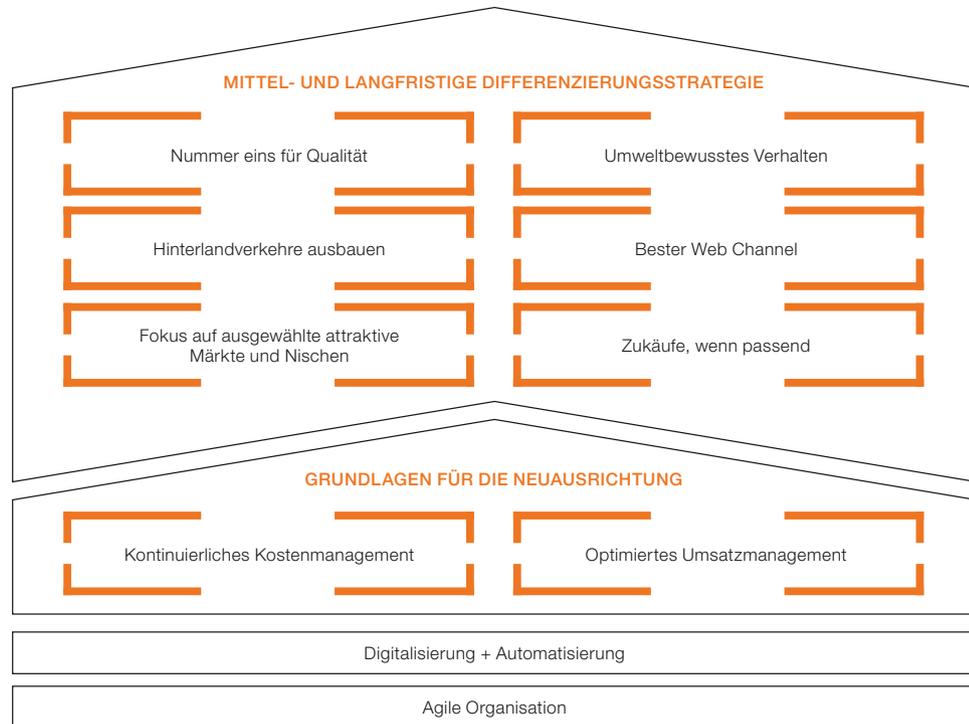
Im November 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG im Rahmen eines Kapitalmarkttagess erstmals über die neue Strategie („Strategy 2023“) des Konzerns berichtet. Im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2018 wurde die Strategy 2023 auf den Seiten 62 ff. zudem ausführlich beschrieben.

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

- Qualitätsführerschaft
- Den Fortbestand als Global Player zu sichern
- Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus

Der Fokus der Strategy 2023 liegt auf Qualitätsführerschaft und profitabilem Wachstum, basierend auf einem kontinuierlichen und konsequenten Kosten- und Umsatzmanagement sowie der Verbesserung der internen Prozesse durch höhere Agilität und das Nutzen technologischer Chancen, etwa durch Digitalisierung und Automation. Zur Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Gesamtkostenstruktur hat Hapag-Lloyd bereits eine Vielzahl von Projekten initiiert. Dank verbesserter Kostenstrukturen wird erwartet, dass bis zum Jahr 2021 ein Ergebnisbeitrag in einer Größenordnung zwischen 350–400 Mio. USD pro Jahr realisiert werden kann. Auch im Umsatzmanagement sind bereits die wesentlichen Stellschrauben zu einer Optimierung identifiziert und erste Maßnahmen eingeleitet. Zudem wurden auch bereits erste Digitalisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise der Web Channel mit Quick Quotes, umgesetzt. Der Planungszeitraum für die Strategy 2023 läuft bis Ende des Jahres 2023. Somit werden im Jahr 2019 zwar weitere Umsetzungsschritte erfolgen, jedoch wird der größte Teil der Maßnahmen sowie Auswirkungen auf das finanzielle Ergebnis hauptsächlich in den darauffolgenden Jahren erfolgen.

Die wichtigsten Elemente der Strategy 2023 sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt. Den Kern bildet dabei die klare Differenzierung von Wettbewerbern.



Die bisherigen finanziellen Steuerungsgrößen des Hapag-Lloyd Konzerns bleiben auch weiterhin das EBITDA und das EBIT. Hapag-Lloyd strebt darüber hinaus eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital (ROIC)), die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten des Unternehmens (WACC) entspricht. Der Schuldenabbau hat weiterhin Priorität, bis Ende 2023 soll ein Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von unter oder gleich 3,0x erreicht werden. Darüber hinaus strebt Hapag-Lloyd eine Eigenkapitalquote von über 45 % sowie eine Liquiditätsreserve von etwa 1,1 Mrd. USD an.

Neben den finanziellen Kennzahlen wurden folgende nichtfinanzielle Ziele neu definiert:

Die Qualitätsführerschaft soll über einen Net Promoter Score (NPS) gemessen werden. Zudem sollen die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit verbessert, das Pünktlichkeitsversprechen klar definiert und die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Pünktlichkeit standardisiert zu messen und hierüber zu berichten.

Hapag-Lloyd hat das Ziel, den Anteil von sog. „Door-to-Door“-Geschäften auf über 40 % bis 2023 zu steigern. Diese Ladung erfordert zusätzliche Dienstleistungen, die Hapag-Lloyd den Kunden anbietet und bei denen es möglich ist, einen höheren Umsatz und eine höhere Marge zu erzielen.

Hapag-Lloyd strebt einen globalen Marktanteil (weltweit exkl. Intra-Asien) von mehr als 10 % an. Zur Erreichung dieses Ziels möchte Hapag-Lloyd insbesondere in attraktiven Wachstumsmärkten sowie im Bereich der Spezialtransporte seine Präsenz ausbauen. Hierzu zählt unter anderem auch der Transport von Reefercontainern, in dem Hapag-Lloyd bereits heute eine Stärke sieht. Hier soll ebenfalls ein Marktanteil von etwa 10 % erreicht werden.

Der Erfolg der Digitalisierungsstrategie soll sich unter anderem daran messen lassen, dass die Volumina, die über den Web Channel gebucht werden, einen Anteil von 15 % des Gesamtvolumens in 2023 ausmachen.

Als traditionell umweltbewusstes Unternehmen ist es selbstverständlich für Hapag-Lloyd, dass das Unternehmen die verschärften Umweltauflagen, beispielsweise IMO 2020, einhalten wird und die nötigen technischen und organisatorischen Änderungen mit größter Sorgfalt umsetzt. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoff auch Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen.

Die Strategy 2023 inklusive der oben genannten Ziele wird mit dem Fortschritt der Strategieimplementierung weiter konkretisiert und – soweit erforderlich – an sich verändernde Rahmenbedingungen flexibel angepasst.

Hapag-Lloyd wird im Laufe des Geschäftsjahres 2019 über den Fortschritt der Zielerreichung berichten.

Im Geschäftsjahr 2019 liegt der Fokus auf:

- Der Strategy 2023
- Der Realisierung weiterer Kosteneinsparungen, die bis 2021 ein Niveau von 350 – 400 Mio. USD p. a. erreichen sollen
- Der weiteren Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erlösqualität
- Der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der THE Alliance
- Der technischen und organisatorischen Vorbereitung auf die neuen Abgasnormen der IMO

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA und das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 3 Monaten 2019 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt. Seit dem Geschäftsjahr 2015 wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) zusätzlich als Messgröße verwendet.

Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem Invested Capital zum Stichtag. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

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

	Mio. EUR		Mio. USD		
	Q1 2019	Q1 2018	Q1 2019	Q1 2018	
Langfristige Vermögenswerte	13.954,5	12.195,5	Langfristige Vermögenswerte	15.672,6	15.028,2
Vorräte	257,3	204,4	Vorräte	288,9	251,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.253,2	646,3	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.407,5	796,4
Sonstige Aktiva	378,3	687,5	Sonstige Aktiva	424,9	847,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>15.843,3</b>	<b>13.733,7</b>	<b>Aktiva</b>	<b>17.793,9</b>	<b>16.923,8</b>
Rückstellungen	709,0	612,4	Rückstellungen	796,3	754,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.789,4	1.530,4	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.009,7	1.885,9
Sonstige Verbindlichkeiten	544,6	269,7	Sonstige Verbindlichkeiten	611,9	332,1
<b>Summe Schulden</b>	<b>3.043,0</b>	<b>2.412,5</b>	<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>3.417,9</b>	<b>2.972,7</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>12.800,3</b>	<b>11.321,2</b>	<b>Invested Capital</b>	<b>14.376,0</b>	<b>13.951,1</b>
EBIT	213,7	50,7	EBIT	242,7	62,3
Steuern	11,4	5,7	Steuern	13,0	7,1
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>202,3</b>	<b>45,0</b>	<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>229,7</b>	<b>55,2</b>
			<b>Return on Invested Capital (ROIC)</b>	<b>6,4 %</b>	<b>1,6 %</b>

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet. Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

## WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. März 2019 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 235 Containerschiffen (31. Dezember 2018: 227 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis.

Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. März 2019 1.679.966 TEU und hat sich somit gegenüber dem 31. Dezember 2018 (1.643.371 TEU) leicht erhöht. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd betrug zum 31. März 2019 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 37 % (31. Dezember 2018: rd. 36 %).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 31. März 2019 (kapazitätsgewichtet) 8,2 Jahre. Mit 7.149 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 19 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 größten Containerlinienreedereien (31. März 2019: 5.995 TEU) und um rd. 70 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (31. März 2019: 4.203 TEU).

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 31. März 2019 über 1.545.740 (31. Dezember 2018: 1.554.423) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.542.226 TEU (31. Dezember 2018: 2.559.316 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container betrug zum 31. März 2019 rd. 47 % (31. Dezember 2018: 48 %).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 31. März 2019 121 Dienste (31. Dezember 2018: 119 Dienste).

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2019	31.12.2018	31.3.2018
Anzahl der Schiffe	235	227	221
davon			
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	112	112	112
Gecharterte Schiffe	123	115	109
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.680	1.643	1.589
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.542	2.559	2.384
Anzahl Dienste	121	119	124

<sup>1</sup> Inklusive 17 Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst

In den ersten 3 Monaten 2019 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 1,1 Mio. Tonnen und lag damit auf Vorjahresniveau (Vorjahr: rd. 1,1 Mio. Tonnen). Davon entfielen rd. 15 % (Q1 2018: rd. 12 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphure (0,1 %), MDO). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,7 Tonnen (Vorjahr: 2,8 Tonnen). Pro transportierten TEU betrug der Bunkerverbrauch unverändert gegenüber dem Vorjahr 0,38 Tonnen pro TEU (Q1 2018: 0,38 Tonnen pro TEU).

Hapag-Lloyd verfügt seit dem Zusammenschluss mit der UASC über eine sehr junge und effiziente Flotte. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden kurzfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können mit der bestehenden Flotte, zusätzlichen Charterschiffen sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance realisiert werden. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG jedoch davon aus, dass der Konzern zu gegebener Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd zudem Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen.

### 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 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 führten Hapag-Lloyd und die UASC Transportaufträge für rd. 19.600 Kunden durch (Q1 2018: rd. 18.500).

### Mitarbeiter

Zum 31. März 2019 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 12.853 Mitarbeiter (31. März 2018: 12.288). Davon entfielen 10.657 Personen auf den Landbereich (31. März 2018: 10.125) und 1.982 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (31. März 2018: 1.942). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 31. März 2019 214 Auszubildende (31. März 2018: 221).

### Anzahl Mitarbeiter

	31.3.2019	31.12.2018	31.3.2018
Seebereich	1.982	1.970	1.942
Landbereich	10.657	10.561	10.125
Auszubildende	214	234	221
<b>Gesamt</b>	<b>12.853</b>	<b>12.765</b>	<b>12.288</b>

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für 2019 und 2020 erwarten die Konjunkturoperatoren des Internationalen Währungsfonds (IWF) ein globales Wirtschaftswachstum von 3,3 % bzw. 3,6 % (IWF, World Economic Outlook April 2019). Gegenüber der im Januar 2019 veröffentlichten Prognose hat das IWF seine Wachstumserwartung für 2019 somit leicht um 0,2 %-Punkte gesenkt, die Wachstumserwartung für 2020 jedoch nicht verändert. Die aktuelle Prognose geht davon aus, dass sich das globale Wachstum in der ersten Jahreshälfte 2019 abschwächen und danach sukzessive festigen wird. Die prognostizierte Belebung in der zweiten Jahreshälfte 2019 basiert auf der Annahme anhaltender politischer Impulse in China, der jüngsten Verbesserung der Stimmung an den globalen Finanzmärkten, der Abnahme einiger vorübergehender Wachstumsschwächen im Euroraum und einer allmählichen Stabilisierung der Bedingungen in den angespannten Schwellenländern, einschließlich Argentinien und der Türkei.

Für das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen erwartet der IWF gemäß der aktuellen Prognose in 2019 ein Wachstum um 3,4 % gegenüber dem Vorjahr. Damit hat das Institut seine Prognose vom Januar 2019 deutlich um 0,6 %-Punkte gesenkt. Für das Jahr 2020 wird von einem Anstieg um 3,9 % ausgegangen (Januarprognose: 4,0 %).

### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2020e	2019e	2018	2017	2016	2015	2014
Wachstum Weltwirtschaft	3,6	3,3	3,6	3,8	3,4	3,4	3,6
Industrienationen	1,7	1,8	2,2	2,4	1,7	2,3	2,1
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,8	4,4	4,5	4,8	4,6	4,3	4,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,9	3,4	3,8	5,4	2,2	2,8	3,9
Containertransportvolumen (IHS)	4,9	4,7	4,0	5,6	3,1	1,2	4,0

Quelle: IWF April 2019; IHS Global Insight Januar 2019

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte das globale Ladungsaufkommen im Jahr 2019 auf rd. 153 Mio. TEU ansteigen (IHS Global Insight, Januar 2019). Die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt wird nach Einschätzung des Branchendienstes IHS Global Insight im Jahr 2019 mit 4,7 % erneut stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Für den Zeitraum 2020 bis 2024 geht der Branchendienst IHS Global Insight derzeit von einem jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens zwischen 4,7 % und 4,9 % aus. Damit bleibt die Containerschifffahrt weiterhin eine Wachstumsbranche.

Das erwartete Wachstum wird sich nach Einschätzung von IHS Global Insight relativ gleichmäßig auf die einzelnen Fahrtgebiete verteilen. Das stärkste Wachstum wird derzeit in dem Fahrtgebiet Mittlerer Osten und indischer Subkontinent erwartet.

### Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zu Jahresbeginn 2019 rd. 22 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q1 2019, April 2019). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen 2019 um rd. 0,7 Mio. TEU und 2020 um rd. 0,8 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q1 2019, April 2019). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,5 Mio. TEU (MDS Transmodal, April 2019) liegt mit rd. 11 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 22 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16 %).

In den Monaten Januar bis März 2019 wurden Aufträge für den Bau von 46 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 0,2 Mio. TEU (Gesamtjahr 2018: rd. 1,3 Mio. TEU Kapazität (Clarksons Research, April 2019)) vergeben.

### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2020e	2019e	2018	2017
Kapazität Jahresanfang	22,7	22,0	20,8	20,1
Geplante Auslieferungen	1,4	1,1	1,5	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,4	0,3	0,1	0,4
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,1	0,2	0,4
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>

Quelle: Drewry, Container Forecaster Q1 2019, April 2019. 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 0,7 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q1 2019, April 2019) steht ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 6,8 Mio. TEU im Jahr 2019 gegenüber (IHS Global Insight, Januar 2019).

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 3 Monaten 2019 insgesamt 32 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 0,3 Mio. TEU in Dienst gestellt (Q1 2018: 45 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,4 Mio. TEU). Nachdem die Verschrottung von ineffizienten Schiffen im Jahr 2018 mit rd. 0,1 Mio. TEU deutlich unter den Werten der Vorjahre (2017: 0,4 Mio. TEU; 2016: 0,7 Mio. TEU) lag, soll sie gemäß Angaben des Branchen dienstes Drewry (Container Forecaster Q1 2019) im Jahr 2019 mit rd. 0,3 Mio. TEU wieder ansteigen. Zu Jahresbeginn war Drewry von einem Anstieg der Verschrottungen auf rd. 0,5 Mio. TEU ausgegangen (Drewry Container Forecaster 4Q 2018). In den ersten 3 Monaten 2019 lagen die Verschrottungen gemäß Clarksons bereits bei rd. 0,1 Mio. TEU.

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe betrug per Ende März 2019 (Alphaliner Weekly, April 2019) rd. 0,5 Mio. TEU, was rd. 2 % der Weltflotte entspricht. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

### Branchenkonsolidierung und Allianzen

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

### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	38	22	48
Ocean Alliance	36	43	10
<b>THE Alliance</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>33</b>
Sonstige	1	7	9

Quelle: Alphaliner März 2019

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung. Der Kapazitätsanteil der 10 größten Containerlinienreedereien an der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte erhöhte sich dadurch von ca. 61 % in 2013 auf ca. 84 % per 31. März 2019 (MDS Transmodal, Januar 2019 und Drewry Container Forecaster Q1 2019). Getrieben wurde die Konsolidierung durch die Zusammenschlüsse von Hapag-Lloyd mit den Containerschiffahrtsaktivitäten von Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) in 2014 und der United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) in 2017, dem Zusammenschluss von China COSCO Shipping (COSCO) und China Shipping Container Lines Company Limited (CSCL) in 2016, die Übernahme von der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co (Hamburg Süd) durch Maersk Line A/S (Maersk) (2017), dem Joint Venture der Containerlinienaktivitäten der 3 japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O. S. K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) zu Ocean Network Express (ONE) in 2018, der Übernahme von Orient Overseas (International) Limited (OOIL) durch China COSCO Shipping (COSCO) in 2018 sowie der Insolvenz von Hanjin Shipping Co. Ltd. (Hanjin) in 2016, damals die achtgrößte Containerlinienreederei der Welt.

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Eine Vergleichbarkeit der Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage mit der Darstellung im entsprechenden Vorjahreszeitraum ist aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse zum 1. Januar 2019 nur eingeschränkt möglich. Die Angaben für das erste Quartal 2018 beziehen sich, wenn nichts anderes angegeben, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17.

Zur Erhöhung der Transparenz und zur Vereinheitlichung der extern kommunizierten Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung mit der Managementsicht hat Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2019 eine Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Dabei wurden die Werte der Vorperiode entsprechend der neuen Darstellung angepasst. Infolge der Darstellungsänderung kommt es zu Verschiebungen innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zu den im Quartalsfinanzbericht zum 31. März 2018 ausgewiesenen Werten.

### Ertragslage des Konzerns

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 war die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd weiterhin durch ein herausforderndes Branchenumfeld in der Containerschifffahrt geprägt.

In einem unverändert andauernden intensiven Wettbewerb lag die Quartalsentwicklung leicht über den Erwartungen. Im Vergleich zum ersten Quartal 2018 wirkte sich die Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, die Erhöhung der Transportmenge und ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar positiv auf die Ertragslage aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,14 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,23 USD/EUR). Im Gegensatz dazu wirkten gestiegene Bunkerkosten negativ auf das Quartalsergebnis 2019. Hapag-Lloyd erwirtschaftete im ersten Quartal 2019 ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 213,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 50,7 Mio. EUR) und ein Konzernergebnis in Höhe von 96,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -34,3 Mio. EUR).

Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verminderte sich das EBIT für das erste Quartal 2018 um 3,0 Mio. EUR von vormals 53,7 Mio. EUR auf 50,7 Mio. EUR. Grund dafür ist der Ausweis der Bewertungseffekte aus Währungsschwankungen bei Finanzschulden und entsprechenden Sicherungsinstrumenten in der neu eingeführten Position „Übrige Finanzposten“, die in der Vorjahresperiode unter den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wurden.

**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Umsatzerlöse	3.062,9	2.619,5
Transportaufwendungen	2.343,0	2.169,8
Personalaufwendungen	166,7	159,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	275,6	165,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-72,6	-82,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>205,1</b>	<b>42,6</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,5	8,0
Beteiligungsergebnis	0,1	-
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>213,7</b>	<b>50,7</b>
Zinsergebnis	-106,2	-82,3
Übrige Finanzposten	0,2	3,1
Ertragsteuern	11,4	5,7
<b>Konzernergebnis</b>	<b>96,2</b>	<b>-34,3</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	91,6	-37,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,6	3,3
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,52	-0,21
<b>EBITDA</b>	<b>489,3</b>	<b>216,4</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>16,0</b>	<b>8,3</b>
<b>EBIT</b>	<b>213,7</b>	<b>50,7</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>7,0</b>	<b>1,9</b>

<sup>1</sup> Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

Im ersten Quartal 2019 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.079 USD/TEU und lag damit um 50 USD/TEU über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.029 USD/TEU). Trotz eines unverändert schwierigen Marktumfelds konnte die leichte Erholung der Frachtraten im zweiten Halbjahr 2018 auch im ersten Quartal 2019 fortgesetzt werden.

Dabei wirkten sich die Frachratenerhöhungen, insbesondere in den Fahrtgebieten Atlantik, Transpazifik, Fernost und Lateinamerika, in der Berichtsperiode positiv auf die durchschnittliche Frachtrate und folglich auf das Ergebnis aus. Der Frachtratenrückgang im Fahrtgebiet Mittlerer Osten hatte jedoch einen gegenläufigen Effekt.

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

USD/TEU	Q1 2019	Q1 2018
Atlantik	1.351	1.293
Transpazifik	1.338	1.250
Fernost	930	897
Mittlerer Osten	757	787
Intra-Asien	528	522
Lateinamerika	1.181	1.130
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.099	1.041
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.079</b>	<b>1.029</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in den relevanten Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 68 TTEU auf 2.929 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.861 TTEU) erhöhen, was einem Anstieg für die ersten 3 Monate 2019 von 2,4 % im Vergleich zu Q1 2018 entspricht.

Transportmengensteigerungen, insbesondere in den Fahrtgebieten Atlantik, Fernost, Lateinamerika und EMAO, wirkten sich in der Berichtsperiode positiv auf die Volumenentwicklung aus. Transportmengenrückgänge, insbesondere in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten und Intra-Asien hatten jedoch einen negativen Einfluss auf die Transportmengenentwicklung.

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

TTEU	Q1 2019	Q1 2018
Atlantik	470	439
Transpazifik	450	455
Fernost	556	519
Mittlerer Osten	351	362
Intra-Asien	221	254
Lateinamerika	677	663
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	204	169
<b>Gesamt</b>	<b>2.929</b>	<b>2.861</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im ersten Quartal 2019 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 443,4 Mio. EUR auf 3.062,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.619,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 16,9 % entspricht. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Transportmengen, die durchschnittlichen Frachtraten sowie die Stärkung des US-Dollars. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse von 226,3 Mio. EUR (8,6 %) ergeben.

Der Anstieg der den Fahrtgebieten nicht zuzuordnenden Umsatzerlöse um 55,5 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Erlösen aus der Vermietung von Containerstellplätzen (Slotcharter).

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

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Atlantik	559,1	461,6
Transpazifik	530,4	462,8
Fernost	455,4	378,7
Mittlerer Osten	233,8	231,6
Intra-Asien	102,6	108,0
Lateinamerika	703,5	609,2
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	197,8	142,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	280,2	224,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.062,9</b>	<b>2.619,5</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für Q1 2018 um 2,8 Mio. EUR von 2.616,7 Mio. EUR auf 2.619,5 Mio. EUR.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 um 173,2 Mio. EUR auf 2.343,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.169,8 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 8,0 %, der auf die gestiegenen Transportvolumina, einen stärkeren US-Dollar sowie den höheren Bunkerpreis zurückzuführen ist.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,14 USD/EUR um 7,3 % stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,23 USD/EUR). Die Umrechnung der Transportaufwendungen von der funktionalen Währung US-Dollar in die Berichtswährung Euro führte durch die Stärkung des US-Dollars zu einem Anstieg der Transportaufwendungen im ersten Quartal 2019 im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode.

Die Aufwendungen für Bunker sind insbesondere infolge des deutlich gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode um 68,6 Mio. EUR (21,0 %) auf 394,6 Mio. EUR gestiegen. In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 425 USD je Tonne um 53 USD je Tonne (14,2 %) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 372 USD je Tonne. Gleichfalls führte der stärkere US-Dollar zu einem Anstieg der in Euro ausgewiesenen Bunkeraufwendungen.

Positiv wirkte sich die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Entwicklung des Transportaufwands im ersten Quartal 2019 aus. Infolge der Anwendung des Standards sind Aufwendungen für Leasingverträge, die zuvor als Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) zu klassifizieren waren (im Wesentlichen mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie Containermieten), nicht mehr unter dem Posten Transportaufwendungen auszuweisen, sondern als Abschreibungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Nutzungsrechte und als Zinsaufwendungen für die Leasingsverbindlichkeiten zu erfassen. Folglich reduzierten sich die im ersten Quartal 2019 ausgewiesenen Transportaufwendungen zum Vergleichszeitraum erstes Quartal 2018 um die vormals gemäß IAS 17 auszuweisenden Leasingaufwendungen. Gegenläufig wirkten sich ein mengen- und preisbedingter Anstieg der Charteraufwendungen sowie gestiegene Port- und Kanalkosten im ersten Quartal 2019 im Vergleich zur Vorjahresperiode aus.

Der Personalaufwand erhöhte sich in den ersten 3 Monaten 2019 um 7,5 Mio. EUR (4,7 %) auf 166,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 159,2 Mio. EUR). In Teilen wirkte sich die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aufwandserhöhend aus.

Die Abschreibungen für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2019 betragen 275,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 165,7 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus den Effekten der erstmaligen Bilanzierung geleaster Vermögenswerte gemäß IFRS 16. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten und erstmalig zu bilanzierenden Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container und Gebäude) führte zu zusätzlichen Abschreibungen in Höhe von 95,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis enthielt im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge und belief sich für das erste Quartal 2019 auf insgesamt Aufwendungen von 72,6 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Aufwendungen von 82,2 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (34,9 Mio. EUR), Verwaltungskosten (10,9 Mio. EUR) und Beratungskosten (9,6 Mio. EUR).

**Operative Aufwendungen<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>2.343,0</b>	<b>2.169,8</b>
davon:		
Brennstoff	394,6	326,0
Handling & Haulage	1.192,3	1.111,4
Container und Repositionierung	284,8	291,1
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)	493,3	447,8
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen	-22,1	-6,5
Personalaufwendungen	166,7	159,2
Abschreibungen	275,6	165,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-72,6	-82,2
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>2.857,8</b>	<b>2.576,9</b>

<sup>1</sup> Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

In der Berichtsperiode lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 213,7 Mio. EUR (inklusive eines positiven Effekts aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 4 Mio. EUR) deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (50,7 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 auf 489,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 216,4 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 100 Mio. EUR. Für die ersten 3 Monate 2019 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 6,4 % (Vorjahreszeitraum: 1,6 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 0,52 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: -0,21 EUR je Aktie).

**Ertragskennzahlen<sup>1</sup>**

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Umsatz	3.062,9	2.619,5
EBIT	213,7	50,7
EBITDA	489,3	216,4
EBIT-Marge (%)	7,0	1,9
EBITDA-Marge (%)	16,0	8,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,52	-0,21
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>2</sup>	6,4	1,6

<sup>1</sup> Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

<sup>2</sup> Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet.

Für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2019 belief sich das Zinsergebnis auf -106,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -82,3 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen im Vergleich zum ersten Quartal 2018 resultierte überwiegend aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Hier führte die Berücksichtigung des Zinsaufwands für die nun unter IFRS 16 zu berücksichtigenden neuen Leasingverbindlichkeiten zu einem Aufwand in Q1 2019 von 15,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Durch die vorzeitige Teilrückzahlung einer Anleihe wurden zudem Rückzahlungskosten in Höhe von 5,7 Mio. EUR aufwandswirksam erfasst. Das allgemein gestiegene Zinsniveau wirkte sich zudem negativ auf den Zinsaufwand

aus. Gegenläufig wirkte sich die Bewertung der eingebetteten Derivate der Bonds mit einem Ertrag von 8,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwand 1,9 Mio. EUR) positiv auf das Zinsergebnis aus.

In den ersten 3 Monaten 2019 belief sich das Konzernergebnis auf 96,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -34,3 Mio. EUR).

### Finanzlage des Konzerns Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	536,2	253,8
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-135,6	-58,8
<b>Free Cashflow</b>	<b>400,6</b>	<b>195,0</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-495,8	-185,8
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-95,2</b>	<b>9,2</b>

#### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 536,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 253,8 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist positiv durch die Anwendung von IFRS 16 im ersten Quartal 2019 beeinflusst, da nach IFRS 16 der Tilgungs- und Zinsanteil der Leasingzahlungen als Finanzierungscashflow statt als operativer Cashflow erfasst wird.

#### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Quartal 2019 insgesamt auf 135,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 58,8 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 145,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 78,4 Mio. EUR) insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen. Hierin waren Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 94,1 Mio. EUR enthalten. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 9,8 Mio. EUR im Wesentlichen aus dem im ersten Quartal 2019 erfolgten Verkauf von Containern.

#### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 495,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 185,8 Mio. EUR), der im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 682,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 367,6 Mio. EUR) enthält. Die Zins- und Tilgungsleistungen enthalten im ersten Quartal 2019 die anteilige Rückführung des ABS Programms in Höhe von 176,2 Mio. EUR und erstmals auch die Tilgungen der Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 88,7 Mio. EUR. Im ersten Quartal 2019 hat Hapag-Lloyd eine Anleihe in Höhe von 170,0 Mio. EUR vorzeitig zurückgeführt. Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse in Höhe von 241,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 153,7 Mio. EUR) aus der Finanzierung von Containern mittels sog. Japanese Operating Leases („JOLs“) in Höhe von 113,1 Mio. EUR, der Erhöhung des ABS-Programms in Höhe von 88,1 Mio. EUR und der Auszahlung eines unbesicherten Laufzeitkredits in Höhe von 39,9 Mio. EUR gegenüber. Darüber hinaus entstanden Mittelabflüsse aus der Realisierung der zur Sicherung von Finanzschulden eingesetzten derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 52,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 38,5 Mio. EUR).

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>657,1</b>	<b>604,9</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	11,8	-16,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-95,2	9,2
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>573,6</b>	<b>597,7</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten 3 Monaten 2019 ein Zahlungsmittelabfluss von 95,2 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 11,8 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2019 ein Finanzmittelbestand von 573,6 Mio. EUR (31. März 2018: 597,7 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 485,3 Mio. EUR (31. März 2018: 401,7 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.058,9 Mio. EUR ergab (31. März 2018: 999,4 Mio. EUR). Als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienende Finanzmittel in Höhe von 6,4 Mio. EUR (31. März 2018: 47,6 Mio. EUR) wurden aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

### Nettoverschuldung

Zum 31. März 2019 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 6.368,9 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2018 von 5.354,4 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 1.014,5 Mio. EUR gestiegen.

Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus der Anwendung der Rechnungslegungsstandards IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019. Die im Zusammenhang mit der erstmaligen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen (primär für mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie Container) einhergehende Passivierung der Leasingverbindlichkeit führte per 1. Januar 2019 zu einer Erhöhung der Finanzschulden um 947,6 Mio. EUR. Kompensierend wirkten Tilgungsleistungen für die bestehende langfristige und kurzfristige Finanzschulden, insbesondere die frühzeitige Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von 170,0 Mio. EUR.

Die Eigenkapitalquote ist mit 39,1 % im Vergleich zum 31. Dezember 2018 mit 40,9 % um 1,8 %-Punkte gesunken, was im Wesentlichen auf die Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 und den damit einhergehenden Anstieg der Finanzschulden zurückzuführen ist. Der Nettoverschuldungsgrad als Verhältnis von Nettoverschuldung zum bilanziellen Eigenkapital erhöhte sich entsprechend von 85,5 % auf 99,1 %.

## Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2019	31.12.2018
Finanzschulden	6.949,0	6.017,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	573,6	657,1
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	6,4	6,4
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>6.368,9</b>	<b>5.354,4</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)<sup>1</sup></b>	<b>99,1</b>	<b>85,5</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>485,3</b>	<b>475,9</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>39,1</b>	<b>40,9</b>

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

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel in Höhe von 6,4 Mio. EUR blieben unverändert (31. Dezember 2018: 6,4 Mio. EUR) und umfassen im Wesentlichen Finanzmittel, die als Sicherheiten für bestehende Finanzschulden dienen.

## Vermögenslage des Konzerns

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.3.2019	31.12.2018
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	13.954,5	12.845,0
davon Anlagevermögen	13.898,8	12.789,8
Kurzfristige Vermögenswerte	2.462,4	2.456,3
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	573,6	657,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>16.416,9</b>	<b>15.301,3</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	6.425,0	6.259,3
Fremdkapital	9.991,9	9.042,0
davon langfristige Schulden	6.137,1	5.665,3
davon kurzfristige Schulden	3.854,8	3.376,7
davon Finanzschulden	6.949,0	6.017,9
davon langfristige Finanzschulden	5.766,6	5.301,6
davon kurzfristige Finanzschulden	1.182,4	716,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>16.416,9</b>	<b>15.301,3</b>
Nettoverschuldung	6.368,9	5.354,4
Eigenkapitalquote (%)	39,1	40,9

Zum 31. März 2019 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 16.416,9 Mio. EUR und lag um 1.115,6 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2018. Die Veränderung war unter anderem bedingt durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des leicht stärkeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2019 bei 1,12 (31. Dezember 2018: 1,15). Der wesentlichste Einflussfaktor auf die Erhöhung der Bilanzsumme war die erstmalige Anwendung von IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.109,0 Mio. EUR auf 13.898,8 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 12.789,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 und der damit verbundenen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen in Höhe von 858,2 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 (31. Dezember 2018: 0,0 Mio. EUR). Zusätzlich erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte aufgrund der Aktivierung von Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte für im ersten Quartal 2019 geschlossene Leasingverhältnisse in Höhe von 207,4 Mio. EUR sowie aufgrund von weiteren Investitionen in Höhe von 57,3 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen betrafen. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 259,2 Mio. EUR führten ebenfalls zu einem Anstieg des Anlagevermögens.

Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 275,6 Mio. EUR im ersten Quartal 2019 aus. Hierin enthalten waren Abschreibungen auf die neu nach IFRS 16 aktivierten Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 95,5 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 573,6 Mio. EUR reduzierte sich um 83,5 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2018.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 165,7 Mio. EUR auf 6.425,0 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen aus der Währungsumrechnung in Höhe von 118,8 Mio. EUR sowie auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 96,2 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die erfolgsneutrale Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 26,5 Mio. EUR sowie die Berichtigung der Eröffnungsbilanzwerte aus der Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 in Höhe von 17,4 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März des laufenden Jahres 39,1 % (31. Dezember 2018: 40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Jahresabschluss 2018 um 949,9 Mio. EUR auf 9.991,9 Mio. EUR gestiegen, was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzschulden um 931,1 Mio. EUR auf 6.949,0 Mio. EUR zum 31. März 2019 resultierte. Wesentlicher Grund für die Erhöhung der Finanzschulden lag in der erstmaligen Anwendung von IFRS 16, der zur Passivierung von zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 947,6 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 führte. Die Auszahlung neuer Finanzierungen, die Passivierung von Leasingverbindlichkeiten neu abgeschlossener Leasingverhältnisse sowie Wechselkurseffekte in Höhe von 113,9 Mio. EUR trugen ebenfalls zur Erhöhung des Fremdkapitals bei. Mindernd wirkten sich Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 568,9 Mio. EUR aus, die eine vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von 170 Mio. EUR enthielten.

Zum 31. März 2019 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden 6.368,9 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 5.354,4 Mio. EUR).

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

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

Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum wirkte das realisierte Mengen- und Frachtratenwachstum sowie ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar positiv auf die Ertragslage. Gegenläufig wirkten sich die insbesondere durch höhere Bunkerpreise gestiegenen Transportaufwendungen aus.

Die Ertragsentwicklung in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2019 lag insbesondere aufgrund der leicht positiven Frachtratenentwicklung, der im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2018 gesunkenen Bunkerpreise und der Stärkung des US-Dollar zum Euro leicht oberhalb der Erwartungen des Vorstands zu Jahresbeginn. Für die Ergebnisentwicklung des Geschäftsjahres 2019 bleiben sowohl das Transportmengenwachstum als auch die Frachtratenentwicklung die maßgeblichen Einflussfaktoren. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterliegen im Vergleich zur Erwartung des Vorstands zu Jahresbeginn keinen wesentlichen Änderungen.

### **RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken, deren Einschätzung sowie der Beurteilung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2018. Die bestehenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im Jahr 2019 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutlich negativ beeinflussen.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal 2019 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

### **PROGNOSEBERICHT**

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsbericht 2018 (Wirtschaftsbericht) dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (April 2019) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,3%. Das erwartete Wirtschaftswachstum hat sich somit gegenüber der bisherigen Prognose um 0,2%-Punkte verringert (Januar 2019). Gemäß der aktuellen Prognose wächst die Weltwirtschaft 2019 somit voraussichtlich etwas schwächer als im Vorjahr (+3,6%). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2019 um 3,4% (2018: +3,8%). Damit hat das Institut seine Prognose vom Januar 2019 deutlich um 0,6%-Punkte gesenkt. Das Welthandelsvolumen wächst im Jahr 2019 daher voraussichtlich gleichlaufend mit der Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (Januar 2019) prognostiziert für 2019 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,7% (2018: 4,0%) auf rd. 153 Mio. TEU. Damit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2019 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2018 um rd. 1,2 Mio. TEU auf 22,0 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 0,7 Mio. TEU. Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von rd. 3,2%. Zu Jahresbeginn war Drewry von einer Zunahme von rd. 0,5 Mio. TEU ausgegangen. Obwohl der erwartete Anstieg geringer ausfällt als im Vorjahr (5,8%), könnte die Auslieferung von Großschiffen auf dem Fahrtgebiet Fernost auch im Jahr 2019 die Durchsetzung von Frachtraterhöhungen in diesem Fahrtgebiet erschweren.

Hapag-Lloyd erwartet für das Jahr 2019 eine Erhöhung des Transportvolumens im Rahmen des allgemeinen Marktwachstums. Unter dieser Annahme, kombiniert mit einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Anstieg der weltweiten Transportkapazität, dürfte die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht steigen. Aufgrund der Entwicklung des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises im ersten Quartal 2019 und der derzeitigen Erwartung für deren Entwicklung im weiteren Jahresverlauf erwartet Hapag-Lloyd für das Jahr 2019 nunmehr einen im Vergleich zum durchschnittlichen Wert in 2018 leicht steigenden durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis (zuvor: moderat steigender durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis).

Unter Voraussetzung der Erreichung des erwarteten Frachtrateniveaus, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität in Kombination mit der Erzielung erster Kosteneinsparungen im Rahmen der Strategy 2023 sowie dem erwarteten Mengenwachstum plant Hapag-Lloyd für 2019 ein EBITDA in Höhe von 1,6–2,0 Mrd. EUR und ein EBIT in Höhe von 0,5–0,9 Mrd. EUR. Darin enthalten ist ein derzeit erwarteter Ergebniseffekt aus der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 auf das EBITDA in Höhe von 370–470 Mio. EUR sowie das EBIT in Höhe von 10–50 Mio. EUR. Die erwarteten Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 auf die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung sind ausführlich auf Seite 40f. des verkürzten Konzernanhangs beschrieben. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse.

#### Wichtige Eckwerte für die Prognose 2019

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	3,3%
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	3,4%
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	4,7%
Transportmenge, Hapag-Lloyd Konzern	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd Konzern	Leicht steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd Konzern	Leicht steigend
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1,6–2,0 Mrd. EUR
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	0,5–0,9 Mrd. EUR

Der prognostizierte Anstieg des globalen Containertransportvolumens bezieht sich auf Daten des Branchendienstes IHS Global Insight aus dem Monat Januar 2019. Aktualisierte Daten wurden bisher nicht veröffentlicht. Die Eckwerte für die Prognose 2019, bezogen auf das Transportvolumen, die durchschnittliche Frachtrate sowie die Ergebniskennzahlen EBITDA und EBIT, bleiben damit unverändert gegenüber der im Geschäftsbericht 2018 veröffentlichten Prognose. Die Erwartung zur Entwicklung der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise werden hingegen, wie oben beschrieben, leicht angepasst.

Der Großteil der Erlösrealisierung wird im zweiten Halbjahr, davon insbesondere im dritten Quartal, der sog. „Peak Season“, prognostiziert. Ursache ist, dass das Welthandelsvolumen im Jahresverlauf schwankt und regelmäßig im zweiten Halbjahr deutlich stärker ausfällt als im ersten Halbjahr.

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 2018 (Seite 100 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 Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises 2018, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und 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 Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd in den verbleibenden Monaten des Jahres 2019 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

#### **HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN**

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Angaben auf Seite 53 im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2019<sup>1</sup>

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Umsatzerlöse	3.062,9	2.619,5
Transportaufwendungen	2.343,0	2.169,8
Personalaufwendungen	166,7	159,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	275,6	165,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-72,6	-82,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>205,1</b>	<b>42,6</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,5	8,0
Beteiligungsergebnis	0,1	-
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>213,7</b>	<b>50,7</b>
Zinserträge und ähnliche Erträge	2,9	6,4
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	109,1	88,7
Übrige Finanzposten	0,2	3,1
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>107,7</b>	<b>-28,6</b>
Ertragsteuern	11,4	5,7
<b>Konzernergebnis</b>	<b>96,2</b>	<b>-34,3</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	91,6	-37,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,6	3,3
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>0,52</b>	<b>-0,21</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“.

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2019

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
<b>Konzernergebnis</b>	<b>96,2</b>	<b>-34,3</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-26,5	4,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-26,6	4,5
Steuereffekt	0,1	-0,5
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-	-1,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-	-1,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-0,2
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	1,0	-3,7
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	1,1	-3,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,1	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	118,8	-158,5
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-5,8	2,9
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-25,5	29,6
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	19,7	-26,6
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,1	-0,1
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-0,3	1,3
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-8,3	-4,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	8,0	6,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>87,2</b>	<b>-155,5</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>183,4</b>	<b>-189,8</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	178,6	-192,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	4,9	3,0

**KONZERNBILANZ****der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2019****Aktiva**

Mio. EUR	<b>31.3.2019</b>	31.12.2018
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.599,6	1.568,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.784,7	1.773,2
Sachanlagen	10.178,0	9.119,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	336,5	328,1
Sonstige Forderungen	9,4	10,5
Derivative Finanzinstrumente	10,1	4,5
Ertragsteuerforderungen	–	4,2
Aktive latente Ertragsteuern	36,2	36,0
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>13.954,5</b>	<b>12.845,0</b>
Vorräte	257,3	238,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.253,2	1.217,7
Sonstige Forderungen	340,8	300,8
Derivative Finanzinstrumente	6,7	3,6
Ertragsteuerforderungen	30,9	39,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	573,6	657,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>2.462,4</b>	<b>2.456,3</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>16.416,9</b>	<b>15.301,3</b>

**Passiva**

Mio. EUR	31.3.2019	31.12.2018
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.190,6	3.117,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	408,0	318,1
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>6.411,8</b>	<b>6.248,7</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	13,2	10,6
<b>Eigenkapital</b>	<b>6.425,0</b>	<b>6.259,3</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	291,0	265,2
Sonstige Rückstellungen	52,0	75,6
Finanzschulden	5.766,6	5.301,6
Sonstige Verbindlichkeiten	6,0	9,1
Derivative Finanzinstrumente	15,5	8,5
Passive latente Ertragsteuern	6,1	5,3
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>6.137,1</b>	<b>5.665,3</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11,3	8,3
Sonstige Rückstellungen	354,7	343,5
Ertragsteuerschulden	49,6	52,3
Finanzschulden	1.182,4	716,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.789,4	1.774,1
Vertragsverbindlichkeiten	287,5	260,3
Sonstige Verbindlichkeiten	139,8	157,9
Derivative Finanzinstrumente	40,1	64,0
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>3.854,8</b>	<b>3.376,7</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>16.416,9</b>	<b>15.301,3</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2019**

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018 <sup>1</sup>
Konzernergebnis	96,2	-34,3
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	11,4	5,7
Übrige Finanzposten	-0,2	-3,1
Zinsergebnis	106,2	82,3
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	275,6	165,7
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-4,2	-1,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-8,5	-8,0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-1,0	1,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-14,4	-23,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-31,1	-34,0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	13,3	23,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	97,3	82,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-5,7	-5,2
Zinseinzahlungen	1,2	1,4
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>536,2</b>	<b>253,8</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	9,8	4,7
Einzahlungen aus Dividenden	0,2	0,2
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	14,6
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-145,7	-78,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-135,6</b>	<b>-58,8</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der neuen Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (siehe Kapitel „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“) wurden die Vorjahreswerte in der Konzernkapitalflussrechnung für übrige Finanzposten von zuvor 0,0 Mio. EUR um -3,1 Mio. EUR und Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) von zuvor 44,0 Mio. EUR um -42,3 Mio. EUR angepasst. Der Posten Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden entfällt (vorher -45,4 Mio. EUR), da dieser nun in der Position übrige Finanzposten enthalten ist.

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	-	-1,9
Auszahlungen für Dividenden	-3,3	-8,4
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	241,5	153,7
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden <sup>2</sup>	-568,9	-284,9
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-113,1	-82,7
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-52,2	38,5
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	0,1	-0,1
<b>Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-495,8</b>	<b>-185,8</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-95,2</b>	<b>9,2</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>657,1</b>	<b>604,9</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11,8	-16,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-95,2	9,2
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>573,6</b>	<b>597,7</b>

<sup>2</sup> Die Position enthält 96,4 Mio. EUR Auszahlungen zur Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Q1 2019 (Vorjahresperiode: 6,9 Mio. EUR).

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**  
**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2019**

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen
<b>Stand 1.1.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.174,9</b>	<b>-118,8</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	-	-	10,3	-
<b>Angepasster Stand 1.1.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.185,2</b>	<b>-118,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-37,6</b>	<b>4,0</b>
davon				
Konzernergebnis	-	-	-37,6	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	4,0
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1,6</b>	<b>-</b>
davon				
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-	-
Kapitalerhöhung bei Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,6	-
<b>Entkonsolidierung</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-0,1</b>	<b>-</b>
<b>Stand 31.3.2018</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.145,9</b>	<b>-114,8</b>
<b>Stand 1.1.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.117,4</b>	<b>-112,6</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	-	-	-17,4	-
<b>Angepasster Stand 1.1.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.100,0</b>	<b>-112,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>91,6</b>	<b>-26,5</b>
davon				
Konzernergebnis	-	-	91,6	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-26,5
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1,0</b>	<b>-</b>
davon				
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,0	-
<b>Stand 31.3.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.190,6</b>	<b>-139,0</b>

der Hapag-Lloyd AG

Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.045,8	12,5	6.058,3
-	-	-	-	-	10,3	-	10,3
11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.056,1	12,5	6.068,6
1,4	-2,4	-158,2	-	-155,2	-192,8	3,0	-189,8
-	-	-	-	-	-37,6	3,3	-34,3
1,4	-2,4	-158,2	-	-155,2	-155,2	-0,3	-155,5
-4,4	2,7	-	-	-1,7	-1,7	-	-1,7
-	-	-	0,6	0,6	-1,0	-6,6	-7,6
-	-	-	0,6	0,6	0,6	-	0,6
-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
-	-	-	-	-	-1,6	-6,8	-8,4
-	-	0,1	-	0,1	-	-	-
8,0	-0,7	9,4	-0,4	-98,5	5.860,6	8,9	5.869,5
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3
-	-	-	-	-	-17,4	-	-17,4
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.231,3	10,6	6.241,9
-5,8	0,6	118,6	-	86,9	178,6	4,9	183,4
-	-	-	-	-	91,6	4,6	96,2
-5,8	0,6	118,6	-	86,9	86,9	0,2	87,2
-	3,0	-	-	3,0	3,0	-	3,0
-	-	-	-	-	-1,0	-2,2	-3,3
-	-	-	-	-	-1,0	-2,2	-3,3
-6,6	-4,1	558,3	-0,5	408,0	6.411,8	13,2	6.425,0

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

### Allgemeine Informationen

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

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

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2019 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 8. Mai 2019 zur Veröffentlichung freigegeben.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 31. März 2019 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 2019 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die unverändert gültigen Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2018. Der Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2019 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zu lesen. Mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten Änderungen wurde der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten neuen Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit IFRS 16 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 31. März 2019 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,1231 USD/EUR (31. Dezember 2018: 1,1451 USD/EUR). Für das erste Quartal 2019 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1354 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,2295 USD/EUR).

#### **Neue Rechnungslegungsvorschriften**

Im Folgenden werden die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Änderungen durch den erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Standard IFRS 16 erläutert.

Aus den übrigen erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

### IFRS 16 Leasingverhältnisse

#### i. Allgemeines

IFRS 16 Leasingverhältnisse wurde im Januar 2016 vom IASB veröffentlicht und am 31. Oktober 2017 von der EU in europäisches Recht übernommen. IFRS 16 ist verpflichtend seit dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Für Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren, wie sie in der EU anzuwenden sind, legt IFRS 16 den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung sowie die Angabepflichten für Leasingverhältnisse fest. IFRS 16 ersetzt IAS 17 Leasingverhältnisse sowie die zugehörigen Interpretationen IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC-15 Operating-Leasingverhältnisse – Anreize sowie SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen.

IFRS 16 beinhaltet unterschiedliche Regelungen für die Leasingnehmer- und Leasinggeberseite. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einheitliches Bilanzierungsmodell (Single accounting model) vor. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- (Finance lease) und Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) ist nicht mehr vorzunehmen. Für Leasingverhältnisse werden künftig Nutzungsrechte für das gemietete Objekt und korrespondierend Leasingverbindlichkeiten, die die Zahlungsverpflichtung zeigen, in der Bilanz angesetzt. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem des IAS 17.

Hapag-Lloyd wendet zum 1. Januar 2019 die modifiziert retrospektive Methode i. S. d. IFRS 16. C5 (b) an. Aus diesem Grund wird der kumulative Effekt aus der Anwendung von IFRS 16 als eine Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 erfasst. Eine Anpassung von Vergleichsinformationen des Jahres 2018 erfolgt nicht. Die Darstellung der Vorjahreszahlen erfolgt nach den Regelungen des IAS 17 und der zuvor genannten Interpretationen.

Die Neuregelungen wirken sich bei Hapag-Lloyd auf den Ansatz und die Bewertung von Miet- und Leasingobjekten aus, die bisher als Mietleasingvereinbarungen klassifiziert wurden. Hierbei handelt es sich um folgende Vermögenswertklassen:

- (1) angemietete Containerschiffe,
- (2) angemietete Container,
- (3) angemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze,
- (4) Leasingfahrzeuge sowie
- (5) sonstige mietweise überlassene Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Wie die eigenen Vermögenswerte werden die Nutzungsrechte für die vorstehenden Vermögenswertklassen in dem Bilanzposten Sachanlagen ausgewiesen. Die korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten bilden einen Teil der Finanzschulden.

## ii. Wesentliche Bilanzierungsgrundsätze

Hapag-Lloyd nutzt die Vereinfachungsregelung bezüglich der Beibehaltung der Definition eines Leasingverhältnisses bei der Umstellung auf IFRS 16. Der Konzern wendet daher IFRS 16 zum Zeitpunkt der Erstanwendung auf die Vereinbarungen an, die zuvor unter Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft wurden. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

Das Single accounting model nach IFRS 16 führt dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder (2) es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert. Nimmt der Leasingnehmer eine der beiden zuvor aufgeführten Erleichterungsvorschriften in Anspruch, entspricht die bilanzielle Darstellung dem bisherigen Mietleasing.

Zum Zeitpunkt zu dem der Leasinggegenstand zur Verfügung gestellt wird, weist Hapag-Lloyd in der Bilanz ein Nutzungsrecht unter dem Sachanlagevermögen und eine Leasingverbindlichkeit unter den Finanzschulden aus. Das Nutzungsrecht wird zu Beginn zu Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebilanzierung erfolgt zu den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen. Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag impliziert festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

Hapag-Lloyd berücksichtigt ein- und zweiseitig vorliegende Kündigungsrechte in den untersuchten Verträgen gemäß IFRS 16. Bei einseitigen Kündigungsrechten, die bei Hapag-Lloyd vor allem bei Containerschiffsverträgen und bei angemieteten Bürogebäuden, -flächen und Parkplätzen vorliegen können, wird für die Bestimmung der Laufzeit des Vertrags die Wahrscheinlichkeit der Ausübung der bestehenden Option unter Beachtung ökonomischer Gegebenheiten und auf Einzelbasis bewertet. Beidseitige Kündigungsrechte bestehen im Wesentlichen bei einer überwiegenden Anzahl von Containermietverträgen.

Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen, ob bei Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert. Die Beurteilung hat wesentliche Auswirkungen auf den Betrag der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte.

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente und ordnet die vertragliche Gegenleistung jeder Leasing- und Nichtleasingkomponente auf der Grundlage ihres relativen Einzelveräußerungspreises zu. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

### iii. Übergangszeitpunkt

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren und für die keine praktischen Behelfe zum Erstanwendungszeitpunkt in Anspruch genommen wurden, eine Leasingverbindlichkeit. Diese wird mit dem Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen bewertet, abgezinst unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019. Ebenso erfasst Hapag-Lloyd als Leasingnehmer ein Nutzungsrecht für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren.

Grundsätzlich bewertet Hapag-Lloyd das Nutzungsrecht aus der Leasingverbindlichkeit einzeln und in den Vermögenswertklassen (1), (2), (3) und (4) in Höhe der Leasingverbindlichkeit, die um den Betrag der im Voraus geleisteten oder abgegrenzten Leasingzahlungen berichtigt wird, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 ausgewiesen waren. In den Vermögenswertklassen (1) und (2) wird in ausgewählten Fällen zur Bewertung des Nutzungsrechts bei Hapag-Lloyd der Buchwert angesetzt, als ob der Standard bereits seit dem Bereitstellungsdatum angewendet worden wäre, und dieser unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung abgezinst. An dieser Stelle ergibt sich ein kumulierter Effekt aus der erstmaligen Anwendung des neuen Standards, der ergebnisneutral zum Erstanwendungszeitpunkt mit den Gewinnrücklagen verrechnet wird.

Im Übergangszeitpunkt zum 1. Januar 2019 nimmt Hapag-Lloyd zudem die folgenden Erleichterungsvorschriften in Anspruch:

Hapag-Lloyd wendet IFRS 16 auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Containermietverträge an.

Hapag-Lloyd wendet zum Erstanwendungszeitpunkt einen von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung abhängigen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen zum Umstellungszeitpunkt anzuwendenden Grenzfremdkapitalzinssatz für die 5 definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Leasingfahrzeuge.

Hapag-Lloyd nimmt bei Leasingverhältnissen, bei denen es sich um belastende Verträge nach IAS 37 Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen handelt, den praktischen Behelf in Anspruch und berichtigt das Nutzungsrecht zum 1. Januar 2019 um den Betrag, der in der Bilanz zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Verträge ausgewiesen war.

Zum Erstanwendungszeitpunkt behandelt Hapag-Lloyd Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, deren Laufzeit innerhalb von 12 Monaten nach dem 1. Januar 2019 endet, grundsätzlich als kurzfristige Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Die entsprechenden Aufwendungen, die im Wesentlichen aus in 2019 auslaufenden Containerschiffsverträgen resultieren, werden in den Angaben für die Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse des Geschäftsjahres 2019 ausgewiesen werden.

Anfängliche direkte Kosten wurden zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung für die Berechnung der Höhe des Nutzungsrechts unberücksichtigt gelassen.

Im Hapag-Lloyd Konzern ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die bestehenden Finanzierungsleasingverhältnisse. Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse, die zuvor gemäß IAS 17 als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft waren, den Buchwert des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zum 1. Januar 2019 in Höhe des Buchwerts, der sich bei der Bewertung des geleasteten Vermögenswerts und der Leasingverbindlichkeit gemäß IAS 17 zum 31. Dezember 2018 ergibt. Ab dem 1. Januar 2019 kommen die Regelungen von IFRS 16 auf diese Leasingverhältnisse zur Anwendung.

In sämtlichen Finanzierungsverträgen, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenen Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene (Financial Covenant) enthalten, wurden Anpassungen vorgenommen. Der Konzern erwartet, dass die Anwendung von IFRS 16 keine Auswirkungen auf seine Fähigkeit hat, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenen Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene zu erfüllen.

#### iv. Hapag-Lloyd als Leasinggeber

Da Hapag-Lloyd nur in geringem Umfang als Leasinggeber auftritt, entstehen durch IFRS 16 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

## v. Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16

Die Änderung der Rechnungslegungsmethode beeinflusst die folgenden Bilanzposten zum

1. Januar 2019 wie folgt:

Mio. EUR	1.1.2019
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	858,2
Neubewertungsrücklage ausgewiesen im kumulierten übrigen Eigenkapital	-17,4
Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen unter Finanzschulden	947,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-41,2
Sonstige Rückstellungen	-30,7

In den ausgewiesenen Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sind keine Vermögenswerte und Schulden enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden. Die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 bilanzierten Finanzierungsleasingverhältnisse führten zum 1. Januar 2019 zu Buchwerten für Nutzungsrechte in Höhe von 172,1 Mio. EUR und für Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 99,0 Mio. EUR.

Ausgehend von den operativen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 ergab sich folgende Überleitung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019:

Mio. EUR	1.1.2019
<b>Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (undiskontiert)</b>	<b>1.102,9</b>
Abzinsung	-149,5
<b>Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (diskontiert)</b>	<b>953,4</b>
Zzgl. zum 31. Dezember 2018 bilanzierte Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	99,0
(Abzgl.) Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16.4 für andere immaterielle Vermögenswerte	-157,0
(Abzgl.) kurzfristige Leasingverhältnisse, die linear als Aufwand erfasst werden	-146,1
(Abzgl.) Verträge, die als Dienstleistungsverträge neu eingeschätzt wurden	-126,8
(Abzgl.) Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringem Wert, die linear als Aufwand erfasst werden	-0,3
Zzgl. kündbarer Operating-Leasingverhältnisse	291,4
Zzgl. Anpassungen aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen von Vertragsoptionen	100,2
Zzgl. sonstiger Anpassungen	32,8
<b>Am 1. Januar 2019 bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>1.046,6</b>

Die Leasingverbindlichkeiten wurden unter Verwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019 abgezinst. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz betrug 6,0 %.

Für das erste Quartal 2019 bzw. zum 31. März 2019 ergaben sich folgende Darstellungen in der Konzernbilanz sowie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung:

#### Leasing in der Konzernbilanz

Mio. EUR	<b>31.3.2019</b>
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	1.158,1
Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen unter Finanzschulden	1.178,6

#### Leasing in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	<b>31.3.2019</b>
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	100,9
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	17,3

Die ausgewiesenen Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten zum 31. März 2019 sowie die ausgewiesenen Abschreibungen und Zinsaufwendungen für das erste Quartal 2019 beziehen sich sowohl auf die ehemaligen Finanzierungsleasingvereinbarungen als auch die seit dem 1. Januar 2019 zu berücksichtigenden Mietleasingvereinbarungen. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- und Mietleasingvereinbarung wird zukünftig nicht mehr vorgenommen.

### Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Hapag-Lloyd hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) angepasst. Bisher erfolgte eine Aufgliederung nach den Hauptaufwandsarten, wobei die Bewertungseffekte aus Währungsschwankungen in der jeweiligen GuV-Position ausgewiesen wurden. Die neue Struktur basiert auf der separaten Darstellung der einzelnen Bestandteile der Leistungserstellung im Hapag-Lloyd Konzern und trennt operative Effekte von Bewertungseffekten. Zielsetzung der Änderung ist die Zurverfügungstellung einer detaillierteren Informationsbasis und die stärkere Harmonisierung zwischen der extern kommunizierten GuV-Struktur und dem internen Management Reporting. Die vorgenommenen Anpassungen ergeben sich aus folgender Tabelle:

Mio. EUR	Konzern-GuV vor Anpassungen	Anpassungen		
	1.1.2018 – 31.3.2018	Umgliederung Währungs- umrechnungs- effekte	Umgliederung Zuschüsse US-Flag	Umgliederung Kommissionen
Umsatzerlöse	2.616,7	-1,6	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	35,8	-	-4,8	-
Transportaufwendungen	-2.153,6	12,4	-	-20,2
Personalaufwendungen	-167,5	3,3	4,8	-
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-165,7	-	-	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-120,0	-	-	20,2
	-	-14,2	-	-
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>45,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	8,0	-	-	-
Übriges Finanzergebnis	-	-	-	-
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>53,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Zinserträge	6,4	-	-	-
Zinsaufwendungen	-88,7	-	-	-
	-	-	-	-
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>-28,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Ertragsteuern	-5,7	-	-	-
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-34,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Die sonstigen Umgliederungen betreffen im Wesentlichen Kostenrückerstattungen.

<sup>2</sup> In der Position übrige Finanzposten sind sowohl realisierte als auch unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedgееffekte als auch Fair-Value-Änderungen aus Finanzinstrumenten enthalten.

Anpassungen					Konzern-GuV nach Anpassungen
Umgliederung nicht abziehbare indirekte Steuern	Umgliederung Währungs-umrechnungs-gewinne/-verluste aus Finanzierungen	Zusammen-führung sonstige betriebliche Erträge/Auf-wendungen	Sonstige Umgliederungen <sup>1</sup>		1.1.2018 – 31.3.2018
–	–	–	4,4	Umsatzerlöse	2.619,5
–	–3,9	–27,0	–		–
–2,8	–	–	–5,7	Transportaufwendungen	–2.169,8
–	–	–	0,2	Personalaufwendungen	–159,2
–	–	–	–	Abschreibungen auf immaterielle Vermögens-werte und Sachanlagen	–165,7
2,8	0,8	96,2	–		–
–	–	–69,2	1,1	Sonstiges betriebliches Ergebnis	–82,2
–	<b>–3,1</b>	–	–	<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>42,6</b>
–	–	–	–	Ergebnis aus nach der Equity-Methode ein-bezogenen Unternehmen	8,0
–	–	–	–	Beteiligungsergebnis	–
–	<b>–3,1</b>	–	–	<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>50,7</b>
–	–	–	–	Zinserträge und ähnliche Erträge	6,4
–	–	–	–	Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	–88,7
–	3,1	–	–	Übrige Finanzposten <sup>2</sup>	3,1
–	–	–	–	<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>–28,6</b>
–	–	–	–	Ertragsteuern	–5,7
–	–	–	–	<b>Konzernergebnis</b>	<b>–34,3</b>

### Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2019 umfasste der Konsolidierungskreis unverändert zum Jahresende 2018 neben der Hapag-Lloyd AG 145 vollkonsolidierte sowie 6 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen.

### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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

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

TTEU	Q1 2019	Q1 2018
Atlantik	470	439
Transpazifik	450	455
Fernost	556	519
Mittlerer Osten	351	362
Intra-Asien	221	254
Lateinamerika	677	663
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	204	169
<b>Gesamt</b>	<b>2.929</b>	<b>2.861</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

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

USD/TEU	Q1 2019	Q1 2018
Atlantik	1.351	1.293
Transpazifik	1.338	1.250
Fernost	930	897
Mittlerer Osten	757	787
Intra-Asien	528	522
Lateinamerika	1.181	1.130
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.099	1.041
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.079</b>	<b>1.029</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

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

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
Atlantik	559,1	461,6
Transpazifik	530,4	462,8
Fernost	455,4	378,7
Mittlerer Osten	233,8	231,6
Intra-Asien	102,6	108,0
Lateinamerika	703,5	609,2
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	197,8	142,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	280,2	224,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.062,9</b>	<b>2.619,5</b>

<sup>1</sup> Aufgrund einer organisatorischen Veränderung, werden die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMAO zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für Q1 2018 um 2,8 Mio. EUR von 2.616,7 Mio. EUR auf 2.619,5 Mio. EUR.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage & Detention) sowie Erlöse aus Chartermieten und Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten.

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

Mio. EUR	Q1 2019	Q1 2018
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>489,3</b>	<b>216,4</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	275,6	165,7
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>213,7</b>	<b>50,7</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>107,7</b>	<b>-28,6</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>8,5</b>	<b>8,0</b>

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

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

#### Ergebnis je Aktie

	Q1 2019	Q1 2018
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	91,6	-37,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>0,52</b>	<b>-0,21</b>

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

Im ersten Quartal 2019 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2018 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 65,3 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 24,7 Mio. EUR die auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

### Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2019	31.12.2018
Schiffe <sup>1</sup>	7.713,8	7.141,4
Container <sup>1</sup>	2.225,3	1.834,8
Übrige Anlagen <sup>1</sup>	222,6	137,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	16,3	6,4
<b>Gesamt</b>	<b>10.178,0</b>	<b>9.119,7</b>

<sup>1</sup> Inklusive Nutzungsrechte

In der Berichtsperiode erhöhte sich das Sachanlagevermögen vor allem durch die erstmalige Bilanzierung von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 zum Jahresbeginn. Darüber hinaus wurden in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres Nutzungsrechte in Höhe von 207,4 Mio. EUR eingegangen. Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 250,9 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 193,8 Mio. EUR wirkten sich mindernd auf die Buchwerte zum 31. März 2019 aus.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.3.2019	31.12.2018
Guthaben bei Kreditinstituten	554,5	638,3
Kassenbestand und Schecks	19,1	18,8
<b>Gesamt</b>	<b>573,6</b>	<b>657,1</b>

Zum 31. März 2019 war ein Betrag in Höhe von 17,0 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 11,1 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 5,4 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 4,4 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 Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. März 2019: –139,0 Mio. EUR; 31. Dezember 2018: –112,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Quartal 2019 im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwand aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die Rücklage um –26,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um 4,0 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –6,6 Mio. EUR zum 31. März 2019 (31. Dezember 2018: –0,8 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –25,5 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 28,3 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 19,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –26,6 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. März 2019 –4,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: –7,7 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –7,2 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –8,4 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 8,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,0 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 558,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 439,7 Mio. EUR) umfasst alle Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal 2019 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 118,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –158,5 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wird die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit werden in der Folgezeit erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst. Zum 31. März 2019 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wie zum Jahresende 2018 auf –0,5 Mio. EUR.

## Rückstellungen

Im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC-Gruppe durch den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 24. Mai 2017 hat der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Juni 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Der Plan umfasst die Umsetzung der Integration und der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns. Von der zum 31. Dezember 2018 noch bestehenden Rückstellung in Höhe von 6,1 Mio. EUR wurden im ersten Quartal 2019 1,1 Mio. EUR verbraucht.

## Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanzinstrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.217,7	1.217,7	1.217,7
Sonstige Forderungen	311,3	230,6	230,6
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	3,7	3,7	3,7
Eingebettete Derivate	3,7	3,7	3,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	4,4	4,4	4,4
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	0,2
Commodityoptionen	3,4	3,4	3,4
Zinsswaps	0,8	0,8	0,8
Finanzmittel	657,1	657,1	657,1
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	5.918,8	5.918,8	5.925,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease <sup>2</sup>	99,1	99,1	103,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.774,1	1.774,1	1.774,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	2,4	2,4	2,4
Zinsswaps	2,4	2,4	2,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	70,1	70,1	70,1
Devisentermingeschäfte	63,7	63,7	63,7
Zinsswaps	6,4	6,4	6,4
Sonstige Verbindlichkeiten	165,3	99,4	99,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>3</sup>	1,7	1,7	1,8
Vertragsverbindlichkeiten	260,3	-	-

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>2</sup> Teil der Finanzschulden

<sup>3</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. März 2019 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanzinstrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.253,2	1.253,2	1.253,2
Sonstige Forderungen	350,2	256,3	256,3
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	10,0	10,0	10,0
Eingebettete Derivate	10,0	10,0	10,0
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	6,8	6,8	6,8
Devisentermingeschäfte	–	–	–
Commodityoptionen	6,6	6,6	6,6
Zinsswaps	0,1	0,1	0,1
Finanzmittel	573,6	573,6	573,6
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	5.770,4	5.770,4	5.829,1
Leasingverbindlichkeiten <sup>2</sup>	1.178,6	1.178,6	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.789,4	1.789,4	1.789,4
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	4,7	4,7	4,7
Zinsswaps	4,7	4,7	4,7
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	50,9	50,9	50,9
Devisentermingeschäfte	40,0	40,0	40,0
Zinsswaps	10,9	10,9	10,9
Sonstige Verbindlichkeiten	144,0	113,9	113,9
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>3</sup>	1,8	1,8	1,8
Vertragsverbindlichkeiten	287,5	–	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>2</sup> Teil der Finanzschulden

<sup>3</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 2,2 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 850,9 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 909,9 Mio. EUR) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 0,9 Mio. EUR ermittelt wurde.

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

Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden und die derivativen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Bewertung auf Basis von Bewertungsverfahren erfolgt, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

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

In den ersten 3 Monaten 2019 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	31.3.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	4.529,2	4.483,5
Anleihen	735,8	923,7
Leasingverbindlichkeiten	1.178,6	99,0
Sonstige Finanzschulden	505,4	511,7
<b>Gesamt</b>	<b>6.949,0</b>	<b>6.017,9</b>

<sup>1</sup> Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 (bis zum 31. Dezember 2018 gemäß SIC-27) wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

#### Finanzschulden nach Währungen

Mio. EUR	31.3.2019	31.12.2018
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	5.746,4	4.714,6
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	988,9	1.118,2
Auf SAR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	192,8	194,1
Auf sonstige Währungen lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	42,5	–
Zinsverbindlichkeiten	37,5	49,8
Transaktionskosten	–59,1	–58,8
<b>Gesamt</b>	<b>6.949,0</b>	<b>6.017,9</b>

Am 31. Januar 2019 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG beschlossen, eine vorzeitige Teilrückführung in Höhe von 170 Mio. EUR ihrer in 2022 fälligen Anleihe vorzunehmen. Die Teilrückführung fand am 11. Februar 2019 zu einem Rückführungskurs von 103,375 % statt. Die Anleihe wurde im Februar 2017 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 450 Mio. EUR und einem Kupon von 6,75 % aufgelegt.

Im ersten Quartal des Jahres hat Hapag-Lloyd 3 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von Investitionen in Reefer- und Standardcontainer durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 Jahren zurückzukaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 113,3 Mio. EUR.

Zum 31. März 2019 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 485,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 475,9 Mio. EUR).

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Am 20. Februar 2019 hat die U.S. Department of Justice Antitrust Division („DoJ“) Hapag-Lloyd die Beendigung der Untersuchung angekündigt. Das offizielle Ende der Untersuchung gegen Hapag-Lloyd wurde vom DoJ am 25. Februar 2019 bestätigt. Die Ermittlungen wurden ohne Anschuldigungen gegen die Hapag-Lloyd AG, ihre verbundenen Unternehmen oder einen derzeitigen oder ehemaligen Arbeitnehmer eingestellt. Diese Untersuchung stand im Zusammenhang mit Vorladungen zu einer Anhörung des DoJ, die Unternehmensrepräsentanten am 15. März 2017 in San Francisco zugestellt wurden.

Im Übrigen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 104,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 107,2 Mio. EUR).

Im Januar 2019 ereignete sich ein Brand auf der Yantian Express. Potenzielle Verluste aus Schäden an Schiff, Ladung und Equipment sowie die Kosten der Rettung werden entweder durch Versicherungen oder durch das Havarie grosse-Verfahren abgedeckt. Beträge sind zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht abschließend bezifferbar.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. März 2019 betreffen im Wesentlichen Bestellobligo

- für Investitionen in Container in Höhe von 79,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 51,8 Mio. EUR und
- Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas in Höhe von 18,5 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2018 betrafen Bestellobligos für Investitionen in Container in Höhe von 33,4 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 11,2 Mio. EUR.

#### **Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2018 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2018 ab Seite 127 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

#### **WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Am 25. April 2019 wurde eine sogenannte Japanese-Operating-Lease Transaktion für ein Containerschiff durchgeführt. Die Transaktion entspricht in ihrem wirtschaftlichen Gehalt einer Kreditfinanzierung mit Sicherungsübereignung des Schiffes. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 95,8 Mio. USD (86,1 Mio. EUR). Die vormals mit dem Schiff im Zusammenhang stehende Kreditverbindlichkeit in Höhe von 64,0 Mio. USD (57,5 Mio. EUR) wurde vollständig zurückgezahlt.

Hamburg, 8. Mai 2019

#### **Hapag-Lloyd AG**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

# FINANZKALENDER 2019

**12. JUNI 2019**

Ordentliche Jahreshauptversammlung

**7. AUGUST 2019**

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2019

**14. NOVEMBER 2019**

Quartalsfinanzbericht erste 9 Monate 2019

# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

Telefon: +49 40 3001 – 2896  
Fax: +49 40 3001 – 72896

## **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 40 3001 – 2529  
Fax: +49 40 335360

## **Beratung, Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group

