

Jahresabschluss 2017 und Lagebericht

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft



JAHRESABSCHLUSS 2017 UND LAGEBERICHT

**DER HAPAG-LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2017**

Disclaimer: Der vorliegende Geschäftsbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfelds können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen. Die United Arad Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S.A.G) und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC oder UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Die UASC Ltd. wurde im Rahmen der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen in die Hapag-Lloyd AG eingebracht. Nach dem Erwerb der Anteile an UASC hat Hapag-Lloyd auch den gesamten Containerliniendienst von UASC sowie die verbundenen immateriellen Vermögensgegenstände erworben. Entsprechend beinhalten die dargestellten Kennzahlen Effekte aus der Transaktion sowie der Integration der UASC-Gruppe ab dem Erwerbszeitpunkt und sind daher nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde im April 2018 veröffentlicht.

INHALT

6	LAGEBERICHT
6	Unternehmensstruktur und Aktionärskreis
9	Geschäftstätigkeit
10	Unternehmensziele und -strategie
13	Unternehmenssteuerung
16	Grundlagen und Leistungsindikatoren
16	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
16	Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen
22	Forschung und Entwicklung
22	Nichtfinanzielle Erklärung gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
23	Mitarbeiter
24	Vergütungsbericht
36	Wirtschaftsbericht
36	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
37	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
43	Ertragslage
47	Finanzlage
51	Vermögenslage
54	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
55	Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
56	Risiko- und Chancenbericht
84	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
89	Prognosebericht
92	JAHRESABSCHLUSS
92	Bilanz
94	Gewinn- und Verlustrechnung
95	Anhang
131	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
132	BESTÄTIGUNGSVERMERK
141	Impressum

LAGEBERICHT

UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (nachfolgend als „Hapag-Lloyd“ oder „Hapag-Lloyd AG“ bezeichnet) ist, gemessen an einer Transportkapazität von rd. 1,5 Mio. TEU, die größte Containerlinienreederei in Deutschland und zählt weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Als Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns stellt die Hapag-Lloyd AG gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar. Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Vertrieb und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien) und Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark).

Operativ stellt sich die Konzernstruktur der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:



Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerlinienreederei United Arab Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S.A.G.) (UASC) über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen Hapag-Lloyd und UASC erfolgte am 24. Mai 2017 durch Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen neuer Hapag-Lloyd Aktien. Die Aktien stammten aus einem Genehmigten Kapital in Höhe von nominal 50,0 Mio. EUR, das auf der Hauptversammlung der Hapag-Lloyd AG am 26. August 2016 beschlossen wurde. Gemäß dem gefassten Beschluss zur Schaffung des Genehmigten Kapitals erfolgte die Ausgabe der neuen Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

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

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

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

Im Zuge der im Oktober 2017 durchgeführten Kapitalerhöhung hat sich die Gesamtanzahl der Stimmrechte von 164.042.940 auf 175.760.293 erhöht. Die aus der Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten resultierenden 11.717.353 Stückaktien wurden am 20. Oktober 2017 in die bestehende Notierung an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg einbezogen. Durch die Kapitalerhöhung wurde das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG um rd. 352 Mio. EUR gestärkt und somit die Eigenkapitalquote erhöht und der Verschuldungsgrad der Hapag-Lloyd AG reduziert. Der Anteilsbesitz der CSAV Germany Container Holding GmbH stieg im Rahmen der Kapitalerhöhung zunächst auf 24,7 % an und erhöhte sich im weiteren Jahresverlauf bis zum Bilanzstichtag auf 25,5 %.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Nach dem Vollzug der Übernahme der UASC am 24. Mai 2017 in Form einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen waren die ehemaligen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre zunächst mit 14,4 % (QIA) und 10,1 % (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Der Anteilsbesitz der übrigen ehemaligen UASC-Aktionäre Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain in Höhe von rd. 3,4 % der Hapag-Lloyd Aktien zählt seit dem Erwerbszeitpunkt zum Streubesitz. Die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) verbleiben zum 31. Dezember 2017 auch weiterhin als Ankeraktionäre.

Die fünf Großaktionäre hielten zum Bilanzstichtag zusammen 84,6 % des Grundkapitals der Hapag-Lloyd AG. Zudem haben die CSAV, die HGV und die Kühne Maritime GmbH sich in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholder's Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Zum 31. Dezember 2017 stellte sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

Stimmrechtsanteile zum 31. Dezember 2017

in %	2017	2016
CSAV Germany Container Holding GmbH	25,5	31,4
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	20,5	20,2
Qatar Holding Germany GmbH	14,5	0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	20,6
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	0
TUI AG/TUI Hapag Beteiligungs AG	0	12,3
Streubesitz	15,4	15,5
Gesamt	100,0	100,0

Der ehemalige Großaktionär, die TUI Beteiligungs GmbH, hat am 11. Juli 2017 ihren Bestand an Hapag-Lloyd Aktien vollständig veräußert. Die Kühne Holding AG erwarb im Zuge der Platzierung des Anteils der TUI Beteiligungs GmbH rd. 5 Millionen Aktien der Hapag-Lloyd AG.

Änderung in der Besetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG

Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 29. Mai 2017 begann im Aufsichtsrat die Amtszeit von zwei Anteilseignervertretern (Scheich Ali bin Jassim Al-Thani und Dr. Nabeel Al-Amudi). Bei zwei Arbeitnehmervertretern (Joachim Kramer und Annabell Kröger), die gemäß den Regeln des Mitbestimmungsrechts vom Amtsgericht neu bestellt wurden, begann die Amtszeit am 10. Juni 2017. Weiterhin wurden bei Oscar Hasbún Martínez und José Francisco Pérez Mackenna die Amtszeiten als Mitglieder des Aufsichtsrats um drei Jahre verlängert.

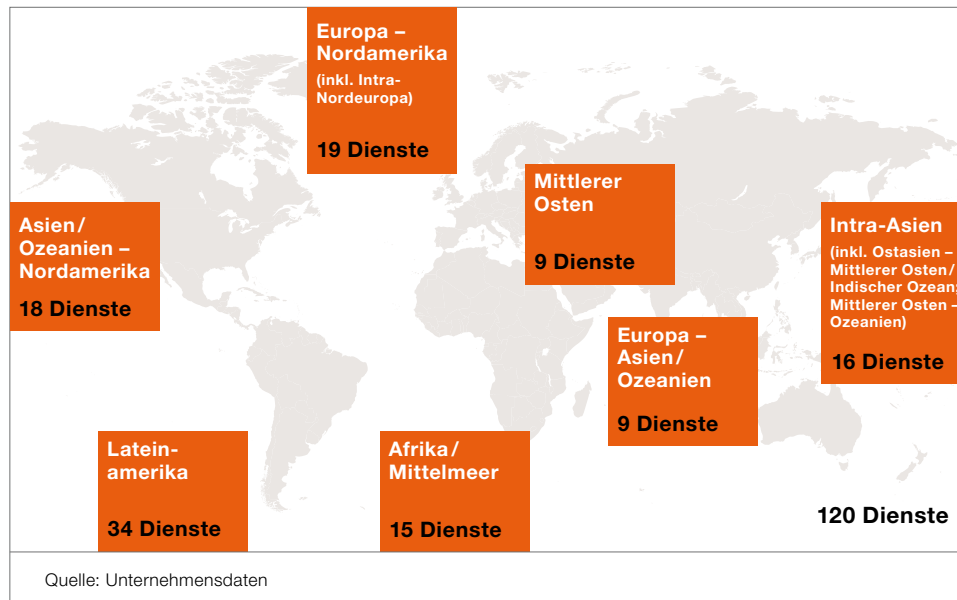
Da Dr. Nabeel Al-Amudi aus persönlichen Gründen sein Mandat mit Wirkung zum 30. November 2017 niederlegte, schlug der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat Herrn Turqi Alnowaiser als Wahlvorschlag für die nächste Hauptversammlung zur ordentlichen Wahl vor. Das Amtsgericht Hamburg hat auf Antrag des Vorstands zwischenzeitlich Herrn Turqi Alnowaiser als neues Aufsichtsratsmitglied befristet bis zur nächsten Hauptversammlung bestellt.

Im Vorstand kam es im Geschäftsjahr 2017 zu keinen personellen Veränderungen.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd 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.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Zum 31. Dezember 2017 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 208 Containerschiffen (Vorjahr: 159). Zusammen mit den Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG verfügt der Konzern über 219 Containerschiffe (Vorjahr: 166), 387 Vertriebsstellen (Vorjahr: 366) in 125 Ländern (Vorjahr: 121) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 120 Diensten (Vorjahr: 128) weltweit. Im Geschäftsjahr 2017 betreute Hapag-Lloyd global rd. 32.400 Kunden (Vorjahr: rd. 23.100).

Durch die Integration der UASC konnte Hapag-Lloyd seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien vor allem auf den Fahrtgebieten Fernost und Mittlerer Osten deutlich stärken. Bereits vor dem Zusammenschluss mit der UASC verfügte Hapag-Lloyd über eine relativ ausgewogene Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen. Parallel zum Ausbau der Marktpräsenz und des Kundenangebots konnten durch den Zusammenschluss mit der UASC die Dienststruktur sowie die Organisationsstruktur optimiert werden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie z. B. den Erwerb, das Chartern und Mieten von Schiffen und Containern sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des Einzel- und Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd erfolgt dagegen in Euro. Im Abschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen/Aufwendungen der Hapag-Lloyd AG erfasst. Es erfolgen gegebenenfalls Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des USD/EUR-Kurses.

Nachfolgend sind die Ziele, Rahmenbedingungen und Grundlagen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit des Konzerns dargestellt. Hierzu zählen ebenfalls die Erzielung nachhaltiger operativer Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung sowie eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung. Durch die erfolgte Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten sind sowohl die Vermögenswerte als auch die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich angestiegen.

UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

Die Darstellung der Unternehmensziele und -strategie im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG bezieht sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die Hapag-Lloyd AG ist die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, sodass die Ziele und Strategien identisch sind.

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

Bezogen auf den Anstieg der Transportmenge erreichte Hapag-Lloyd in den letzten fünf Jahren ein Wachstum von insgesamt rd. 80 %. Ursächlich hierfür waren hauptsächlich die im Dezember 2014 getätigte Übernahme der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV, der im Mai 2017 erfolgte Zusammenschluss mit der UASC, aber auch die steigende globale Nachfrage nach Containertransportleistungen.

Trotz eines weiterhin wettbewerbsintensiven Branchenumfelds erzielte der Hapag-Lloyd Konzern in 2017 ein deutlich gestiegenes EBITDA sowie EBIT. Dementsprechend hat sich auch das handelsrechtliche Ergebnis der Hapag-Lloyd AG deutlich verbessert. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich für den Hapag-Lloyd Konzern aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich Transportaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstiger betrieblicher Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen vermindert.

Der Hapag-Lloyd Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2017 eine EBITDA-Marge von 10,6%. Hierzu trugen vor allem die realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen sowie eine relativ ausgewogene Präsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen bei.

Entwicklung wichtiger Kennzahlen des Hapag-Lloyd Konzerns

	2017	2016	2015	2014	2013
Transportmenge (in TTEU)	9.803	7.599	7.401	5.907	5.496
EBITDA (in Mio. EUR)	1.055	607	831	99	389
EBIT (in Mio. EUR)	411	126	366	-383	64
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes)	10,6	7,9	9,4	1,5	5,9
EBIT-Marge (in % des Umsatzes)	4,1	1,6	4,1	-5,6	1,0

Hapag-Lloyd strebt ein Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an. Durch die vollständige Realisierung der Synergien aus der Integration der UASC, weiteren Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen, dem erwarteten Mengenwachstum und durch die Verbesserung der Erlösqualität soll das operative Ergebnis von Hapag-Lloyd weiter verbessert werden.

Trotz des weiter wettbewerbsintensiven Branchenumfelds und der mit der UASC-Integration erfolgten Ausweitung der Bilanzsumme erreichte die Rendite auf das Investierte Kapital des Konzerns (Return on Invested Capital [ROIC]) in 2017 3,1%. Mittelfristig wird angestrebt, eine Rendite auf das Investierte Kapital zu erwirtschaften, die den durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital [WACC]) entspricht. Die durchschnittlichen Kapitalkosten betragen im Berichtszeitraum 7,9% (Vorjahr: 8,2%).

Im Geschäftsjahr 2018 liegt der Fokus auf:

- der Hebung der prognostizierten Synergien aus der Integration der UASC, die ab 2019 insgesamt rd. 435 Mio. USD erreichen sollen
- der Intensivierung der Zusammenarbeit in der THE Alliance
- der weiteren Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erlösqualität, insbesondere bezogen auf die in 2015 initiierte Strategiemassnahme „Compete to Win“, auf den erweiterten Hapag-Lloyd Konzern

In den Vorjahren hat Hapag-Lloyd umfangreiche Synergie-, Kosteneinsparungs- und Effizienzprogramme implementiert. Die wichtigsten Programme CUATRO, OCTAVE und Close the Cost Gap wurden bis zum Ende des ersten Quartals 2017 erfolgreich umgesetzt und haben im abgelaufenen Geschäftsjahr einen erheblichen Beitrag zum positiven operativen Ergebnis (EBIT) geleistet.

- **Projekt CUATRO – Vollständige Realisierung umfangreicher Synergien**

Die in dem Projekt CUATRO gebündelte Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten – insbesondere die Zusammenführung der Dienste und Services, der Vertriebsaktivitäten und wichtiger Head-Office-Funktionen – ist bereits zum Ende des ersten Halbjahres 2015 wie geplant erfolgt.

- **Projekt OCTAVE – Umfassende Senkung des Kostenniveaus**

Für die umfassende Senkung des Kostenniveaus wurde 2015 das Projekt OCTAVE implementiert. Im Rahmen eines mehrstufigen Optimierungsprogramms wurden bereits 2016 umfangreiche jährliche Kosteneinsparungen realisiert. Der Abschluss der Implementierung des Projekts erfolgte im ersten Quartal 2017.

- **Projekt *Close the Cost Gap* – Steigerung der Effizienz der Schiffsflotte**

Durch gezielte Investitionen in die Erneuerung und Verjüngung der Flotte konnte deren Produktivität und Effizienz (z. B. beim Bunkerverbrauch) weiter erhöht werden. Diese Maßnahmen waren ein wesentlicher Hebel, um die Unternehmensrentabilität deutlich zu steigern. Als eine wichtige Komponente des Programms *Close the Cost Gap* wurde die Effizienz der eigenen Flotte durch die Indienststellung von insgesamt sieben Containerschiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU in 2014 und 2015 nachhaltig verbessert. Weitere fünf Containerschiffe mit jeweils 10.500 TEU Transportkapazität wurden zwischen Oktober 2016 und April 2017 in Dienst gestellt. Durch gezielte Investitionen in neue Container sollte zudem der Anteil der eigenen Container an der Containerflotte schrittweise auf etwa 50 % angehoben werden. Nach dem Zusammenschluss mit der UASC verfügt Hapag-Lloyd aktuell über eine kapazitätsgewichtete Eigenbesitzquote innerhalb der Containerflotte von rd. 54 % (Vorjahr: 43 %).

- **Projekt *Compete to Win* – Steigerung der Erlösqualität und bessere Nutzung der gestärkten Marktpräsenz**

In den nächsten Jahren soll die Unternehmensprofitabilität nicht nur durch Kostensenkungen und die Hebung von Synergien merklich erhöht werden. Das Projekt *Compete to Win* setzt auf eine Verbesserung des Leistungsangebots für Kunden, einen größeren Anteil höherwertiger Ladung am Transportvolumen und eine Steigerung der Deckungsbeiträge der Kunden. Zudem sollen das globale Servicenetzwerk, die starke Präsenz in allen wichtigen Fahrtgebieten und die lokale Marktführerschaft im Fahrtgebiet Transatlantik sowie in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika durch eine gezieltere Kundenansprache besser vermarktet werden. *Compete to Win* wurde unverzüglich auch für das übernommene UASC-Geschäft implementiert und die neuen Mitarbeiter entsprechend geschult.

Das Ziel eines Wachstums der Transportmenge mit dem Marktwachstum wurde in 2017 mit einem Anstieg der Transportmenge um 29% deutlich übertroffen. Diese Entwicklung wurde wesentlich durch den Zusammenschluss mit der UASC beeinflusst. Auf einer Pro-forma-Basis¹ betrug der Anstieg der Transportmenge im Berichtszeitraum 4,8 %.

Mit dem Abschluss der Implementierung der Projekte CUATRO und OCTAVE im ersten Quartal 2017 war der Grundstein gelegt, jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt rd. 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generieren zu können. Die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung in 2017 war entsprechend positiv und entsprach den Erwartungen.

¹ Die Pro-forma-Basis unterstellt den Zusammenschluss mit der UASC bereits zum 1. Januar 2016 und dient der besseren Vergleichbarkeit der Unternehmensentwicklung.

Neben den bereits implementierten Effizienzsteigerungs- und Kosteneinsparungsprojekten ist die Fusion mit der UASC ein weiterer wesentlicher strategischer Schritt zur Stärkung der Marktstellung und der Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC soll ab dem Geschäftsjahr 2019 rd. 435 Mio. USD pro Jahr betragen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG geht davon aus, dass ein Großteil der Synergien bereits im Geschäftsjahr 2018 realisiert werden kann. Die operative Integration der UASC-Gruppe konnte nach dem Zusammenschluss am 24. Mai 2017 bereits im Oktober 2017 erfolgreich abgeschlossen werden. Ein wesentlicher Schritt der operativen Integration war die Eingliederung sämtlicher UASC-Dienste in das bestehende IT-System von Hapag-Lloyd (der sog. Voyage Cut-Over). Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum erste Standortoptimierungen sowie sämtliche Schulungen ehemaliger UASC-Mitarbeiter bereits erfolgreich durchgeführt. Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration sind bis zum 31. Dezember 2017 insgesamt Einmalaufwendungen von rd. 105 Mio. USD angefallen. Nach dem derzeitigen Stand könnten weitere Aufwendungen für die Transaktion und die vollständige Integration der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten bis zum Ende des ersten Halbjahres 2018 von insgesamt rd. 10 Mio. USD anfallen. Somit dürften sich die Einmalaufwendungen auf rd. 115 Mio. USD belaufen.

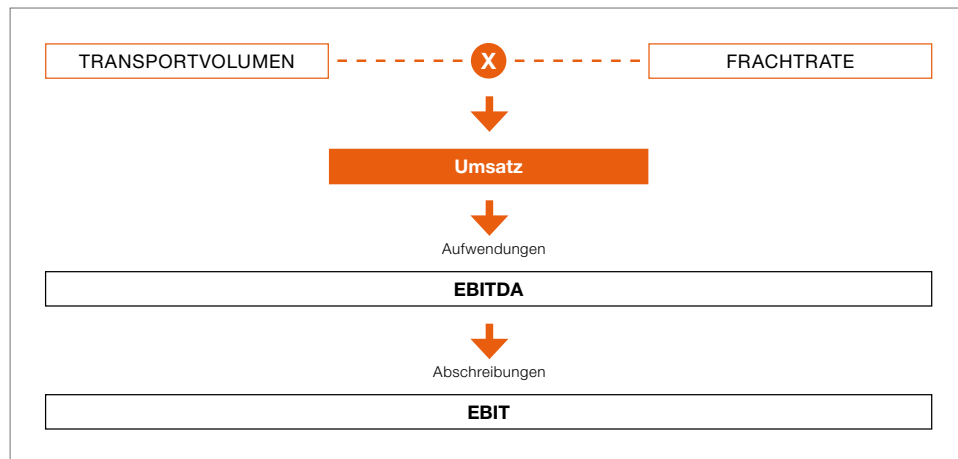
UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Die Darstellung der Unternehmenssteuerung im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG bezieht sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die Hapag-Lloyd AG ist die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns.

Die zentralen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das EBITDA sowie das EBIT. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cashflows. Hapag-Lloyd – mit seiner Eigentumsstruktur der Konzernflotte von rd. 68 % (gemessen an der Transportkapazität) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Die finanziellen Kenngrößen, EBITDA und EBIT, werden ausschließlich zur Analyse und Steuerung der operativen Ergebnisse des Gesamtkonzerns eingesetzt.

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich für den Hapag-Lloyd Konzern aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich Transportaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstiger betrieblicher Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen vermindert.



Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG und des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Währungskurseffekte beeinflussen die sonstigen betrieblichen Erträge bzw. Aufwendungen der Hapag-Lloyd AG.

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen und damit der jeweiligen Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen von Hapag-Lloyd haben das Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation in den Fahrtgebieten.

Die Steuerung der Frachtraten ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich. Der Konzern verfolgt den Ansatz des Yield-Managements, wobei einzelne Containertransporte nach Profitabilitätskriterien geprüft werden. Durch ein gezieltes Yield-Management wird der Anteil der nicht profitablen Ladung kontinuierlich überprüft und gesteuert. Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Euro-Auszahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Bunkerpreisänderungsrisikos durch steigende Preise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

Neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT wird der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene als Kenngröße ermittelt. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem eingesetzten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das 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.

Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2017	2016	2017	2016
Langfristige Vermögenswerte	12.633,5	9.722,9	15.146,1	10.267,4
Vorräte	186,4	124,5	223,5	131,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	887,8	677,6	1.064,4	715,5
Sonstige Aktiva	515,2	235,7	617,7	248,9
Summe Vermögenswerte	14.222,9	10.760,7	17.051,7	11.363,3
Rückstellungen	615,1	569,8	737,5	601,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.559,8	1.281,6	1.870,1	1.353,3
Sonstige Verbindlichkeiten	259,1	240,4	310,5	254,0
Summe Schulden	2.434,0	2.091,8	2.918,1	2.208,8
Invested Capital	11.788,9	8.668,9	14.133,6	9.154,5
EBIT	410,9	126,4	466,1	139,7
Steuern	24,1	19,7	27,3	21,8
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	386,8	106,7	438,8	117,9
Return on Invested Capital (ROIC)			3,1 %	1,3 %

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet

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

Die Grafik stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Die Währungsumrechnung erfolgt gemäß Stichtags- und Durchschnittskursen (1,20 USD/EUR; 1,13 USD/EUR).

Für das Geschäftsjahr 2017 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital im Konzern (ROIC) von 3,1 % nach 1,3 % für das Geschäftsjahr 2016. Damit blieb die Kapitalverzinsung in 2017 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Berichtszeitraum 7,9 % (2016: 8,2 %). Die gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet.

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von regulatorischen und rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig. In diesem Zusammenhang sind besonders die Einhaltung des ISM- (International Safety Management-)Codes, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs regelt, sowie des ISPS- (International Ship and Port Facility Security-)Codes hervorzuheben. Letzterer schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie z. B. sog. „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bzgl. der Ladung des Schiffs festschreiben. Die Einhaltung internationaler Regularien und Compliancebestimmungen sind Grundvoraussetzungen für die Leistungserbringung.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT, das EBITDA sowie das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Eine Beschreibung und die Berechnung der Leistungsindikatoren sind im Abschnitt „Unternehmenssteuerung“ enthalten. Seit dem Geschäftsjahr 2015 wird die Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) zusätzlich als Messgröße verwendet.

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums.

Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

Produktivität und Effizienz

Hapag-Lloyd legt besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield-Management sowie die permanente Kostenkontrolle. Insbesondere in den letzten Jahren wurde durch umfangreiche Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramme die Profitabilität verbessert.

Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

Die global einheitliche Aufbauorganisation „Blueprint Organization“ ermöglicht einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Hauptverwaltung, den Regionen und Büros und damit eine weltweite Nutzung einheitlich strukturierter Informationen. Hierdurch steigert der Konzern die Produktivität und sichert den effizienten Einsatz der Schiffs- und Containerflotten.

Die Mitgliedschaft in Allianzen sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Auch hierdurch werden die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrige Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt. Aufgrund gestiegener Anforderungen, Emissionen zu reduzieren sowie Energieverbrauch und -kosten weiter zu senken, wurde in 2013 die Abteilung Fleet Support Center (FSC) gegründet, um ein integriertes Energie-Management-Konzept für eigene und gecharterte Schiffe zu schaffen. Hauptziel ist es, einen optimalen Flotteneinsatz über alle Fahrtgebiete und Regionen zu erreichen.

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde auf Konzernebene jeder Container in 2017 4,9-mal umgeschlagen, wobei der Zusammenschluss mit der UASC zum 1. Januar 2017 unterstellt wird (Vorjahr: 4,8-mal). Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf moderne IT-Systeme stützen.

Im Berichtszeitraum ist die Kapazitätsauslastung der Containerschiffsflotte des Hapag-Lloyd Konzerns (gemessen an der gesamten TEU-Kapazität auf dem Dominant Leg) um 2,1 %-Punkte auf 91,1 % gesunken (Vorjahr: 93,2 %). Durch den Zusammenschluss mit der UASC wurde die interne Klassifizierung der Dominant Legs verändert. Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Containertransportmenge erhöhte sich im Betrachtungszeitraum um 29 %. Die Übernahme der UASC-Flotte führte zu einem deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Schiffsgröße und einer Reduzierung des Durchschnittsalters. Bezogen auf die Hapag-Lloyd AG betrug das kapazitätsgewichtete Durchschnittsalter zum Bilanzstichtag 7,1 Jahre (Vorjahr: 7,8 Jahre), die durchschnittliche Schiffsgröße erhöhte sich von 5.909 TEU per 31. Dezember 2016 vor der Integration auf 7.194 TEU zum Jahresende 2017. Die Hapag-Lloyd AG verfügt somit derzeit über eine der jüngsten und effizientesten Flotten der Welt.

Die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten ab dem Konsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 sowie der Start der THE Alliance bewirkten im Geschäftsjahr 2017 eine leichte Verschlechterung der Kapazitätsauslastung der Containerschiffsflotte.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2017 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus insgesamt 208 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Managements (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 betrug zum 31. Dezember 2017 1.496.284 TEU und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 556.711 TEU erhöht (Vorjahr: 939.573 TEU). Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2017 rd. 37 % der Flotte der Hapag-Lloyd AG in Eigenbesitz (Vorjahr: rd. 51 %). Diese Entwicklungen sind im Wesentlichen auf den Zusammenschluss mit der UASC zurückzuführen. Ab dem Erwerbszeitpunkt werden sämtliche im Eigentum der UASC stehenden Schiffe von der Hapag-Lloyd AG gechartert.

Für den Transport der Ladung verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 1.435.345 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.348.602 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 31. Dezember 2017 rd. 54 % (Vorjahr: rd. 43 %). Durch eine Flotte von rd. 92.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von rd. 176.600 TEU verfügt Hapag-Lloyd über eine solide Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte. Um von den wachsenden Marktchancen zu profitieren, hat Hapag-Lloyd in 2017 weiter in den Ausbau seiner Reeferflotte investiert. Neben den von der UASC übernommenen 11.700 Reefercontainern hat Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 die Bestellung weiterer 7.700 Kühlcontainer in Auftrag gegeben.

Struktur der Containerschiffsflotte der Hapag-Lloyd AG

	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Anzahl der Schiffe	208	159	171	144	145
davon					
Eigene Schiffe	56	58	49	56	52
Geleaste Schiffe	14	3	3	5	7
Gecharterte Schiffe	138	98	119	83	86
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.496	940	948	763	712
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.349	1.576	1.564	1.619	1.072
Anzahl Dienste	120	128	121	119	97

Die Angaben zur Schiffsflotte beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG. Die Angaben zu der Anzahl der Dienste und der Transportkapazität der Container beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar. Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf die Flotte von Hapag-Lloyd inkl. der von der CSAV übernommenen Containeraktivitäten. Die Angaben für das Jahr 2013 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Zu Beginn des Geschäftsjahres umfasste das Orderbuch von Hapag-Lloyd drei 10.500-TEU-Schiffe. Diese wurden bis April 2017 ausgeliefert. Zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zwischen Hapag-Lloyd und UASC (24. Mai 2017) umfasste das Orderbuch der UASC zwei 15.000-TEU Schiffe, die bis September 2017 in Dienst gestellt wurden. Zum Bilanzstichtag bestehen keine weiteren Aufträge für Schiffsneubauten.

Nach dem Zusammenschluss mit der UASC verfügt Hapag-Lloyd über eine sehr junge und effiziente Flotte. In den nächsten Jahren ergibt sich somit keine Notwendigkeit, in neue Schiffssysteme zu investieren. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können mit der gemeinsamen Flotte sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance realisiert werden.

Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten. Der absolute Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns stieg durch die Vergrößerung der Containerschiffsflotte auf insgesamt 3.925.736 Tonnen an. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) betrug 2,85 Tonnen (Vorjahr: 3,28 Tonnen). Aufgrund des Zusammenschlusses mit der UASC wurde die Berechnungsgrundlage geändert. Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Bunkerverbrauch

Metric Tons	2017	2016
MFO (High Sulphure)	3.416.868	2.644.788
MDO, MFO (Low Sulphure)	508.868	496.251
Gesamter Bunkerverbrauch	3.925.736	3.141.039

Bezogen auf das Transportvolumen betrug der Bunkerverbrauch 0,40 Metric Tons pro TEU (Vorjahr: 0,41 Metric Tons pro TEU).

Effiziente Transportleistung

In der Containerlinienschifffahrt gibt es strukturell unterschiedlich große Warenströme zu und von einzelnen geografischen Regionen. Diese ergeben sich aus Unterschieden im Ex- und Import von Waren. Die meisten Fahrtgebiete haben daher ein sog. „Dominant Leg“ mit einer höheren Ladungsmenge und ein „Non-dominant Leg“ mit einer schwächeren Transportmenge.

Ungleichgewichte in den weltweit größten Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen

TTEU	2017	2016
Fahrtgebiete Transatlantik		
Europa – Nordamerika	3.271	4.000
Nordamerika – Europa	2.079	2.400
Fahrtgebiete Fernost		
Asien – Europa	15.571	14.200
Europa – Asien	7.485	6.400
Fahrtgebiete Transpazifik		
Asien – Nordamerika	19.491	13.700
Nordamerika – Asien	7.419	7.100

Quelle: Drewry Container Forecaster, 4Q 2017. Angaben gerundet

Die Transportkapazitäten sind auf die Volumina des „Dominant Leg“ auszulegen. Der Rücktransport von Leercontainern ist wiederum mit Kosten verbunden. Der relevante Leistungsindikator ist hier das Verhältnis beladener Container auf dem „Dominant Leg“ zu der Anzahl beladener Container auf dem „Non-dominant Leg“. Ziel ist es, die Anzahl von Leercontainertransporten gering zu halten bzw. das Verhältnis möglichst weit auszugleichen. Darüber hinaus werden Leercontainer in die Regionen mit hoher Nachfrage auf dem kürzesten, schnellsten und kostengünstigsten Weg positioniert.

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	4,7	3,8
Atlantik	5,9	6,4
Europa-Fernost	5,3	4,8

¹ Anzahl der vollen Container auf dem „Non-dominant Leg“ per zehn vollen Containern auf dem „Dominant Leg“. (Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)

Quelle: Drewry Container Forecaster, 4Q 2017; Hapag-Lloyd 2017; Angaben gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Drewry; im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe hat Hapag-Lloyd die interne Definition der Fahrtgebiete sowie der Dominant Legs geändert.

Durch den Einsatz moderner IT- und Netzwerkmanagement-Systeme liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container bei Hapag-Lloyd auf dem „Non-dominant Leg“ in den wichtigsten Fahrtgebieten weitgehend über dem Marktdurchschnitt.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Durch das Key Account Programm werden zudem regionale Großkunden besonders betreut. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen.

Das Global Industry Management bündelt das Know-how und entwickelt maßgeschneiderte Lösungen für bestimmte Marktsegmente, z. B. für die Chemieindustrie. Für die globale Betreuung der Reeferkunden gibt es zudem eine eigene Spezialabteilung.

Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 12 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2017 Transportaufträge für rd. 32.400 Kunden (Vorjahr: rd. 23.100 Kunden) durchgeführt.

Die Aufteilung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr einen Anteil von mehr als 16 %.

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2017

Produktgruppe in %	Anteil 2017	Anteil 2016
Nahrungsmittel	16	18
Chemieprodukte	14	14
Plastik und Gummi	13	12
Papier- und Holzprodukte	10	10
Maschinenbauprodukte	9	10
Rohstoffe	8	8
Textilien	8	7
Automobilteile	6	6
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	5	4
Sonstige Produkte	6	6
Gesamt	100	100

Somit ist der Einfluss von Konjunkturzyklen einzelner Branchen auf die Entwicklung der Transportmenge relativ gering. Das sorgt – normale Konjunkturverhältnisse vorausgesetzt – für eine kontinuierliche Entwicklung der transportierten Menge.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Hapag-Lloyd betreibt keine nennenswerten eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Die Aufwendungen für die Aktualisierung und Optimierung der eigenen entwickelten IT-Systeme und Softwarekomponenten (IT) sind in den betrieblichen Aufwendungen enthalten. Das selbst entwickelte IT-System wird ständig optimiert.

Der Einsatz moderner und vernetzter Systeme ermöglicht einen schnellen weltweiten Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern entlang der Transportkette. Dies stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie. Nachfolgend sind ausgewählte Beispiele für einen IT-Einsatz in der Containerschifffahrt aufgeführt: eine möglichst effiziente Durchführung von Leertransporten von Containern mithilfe moderner Prognose-Algorithmen im Rahmen des Equipment Deficit Action Plannings, der Einsatz IT-unterstützter Verfahren im Yield-Management zur Ermittlung des Ergebnisbeitrags der Containertransporte, die Angebotserstellung sowie die ergebnisorientierte Steuerung der Ladungsmengen, aber auch das Design neuer Transportdienste. Spezielle IT-Systeme unterstützen die effiziente Beauftragung und Abrechnung von Terminleistungen. Besondere Bedeutung kommt dem Einsatz effizienter IT-Lösungen auch bei der Transshipment-Planung und -Beauftragung zu.

Die IT-Systeme werden kontinuierlich weiterentwickelt und neue Möglichkeiten, die sich derzeit insbesondere durch die Digitalisierung ergeben, eruiert. So wurde 2017 die sog. „Digital Channel & Incubation Unit“ (DCIU) gegründet. Die neue Fachabteilung wird in Zukunft mit den Regionen und der IT-Abteilung zusammenarbeiten, um neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Die Sicherheit der zentralen IT-Systeme der Hapag-Lloyd AG unterliegt einer kontinuierlichen Überwachung, Steuerung und Verbesserung. Zusätzlich steht Hapag-Lloyd in einem ständigen Austausch mit externen Sicherheitsexperten. Um zukünftige potenzielle finanzielle Risiken durch Cyberangriffe zu minimieren, wurden im Berichtszeitraum Dienstleistungsvereinbarungen mit externen Partnern getroffen, die ab Januar 2018 in Kraft getreten sind. Die für den Schiffsbetrieb wesentlichen Systeme sind nicht mit der IT an Land verbunden, wodurch aktuell kein Risiko durch Cyberangriffe auf Schiffe besteht. Für die Sicherheit der operativen Systeme auf unseren Schiffen erfolgt eine gesonderte Sicherheitsbetrachtung.

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE-UMSETZUNGSGESETZ

Neben den bereits dargestellten nichtfinanziellen Grundlagen gilt ein nachhaltiges wirtschaftliches, ökologisches und soziales Handeln als unternehmerisches Grundprinzip für Hapag-Lloyd.

Der gesonderte nichtfinanzielle Bericht gemäß § 289 b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichts auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.hapag-lloyd.com/de/about-us/sustainability/sustainability-report.html> und ist nicht Bestandteil des Lageberichts.

MITARBEITER

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 beschäftigte die Hapag-Lloyd AG insgesamt 3.362 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.173 Mitarbeiter). Die Steigerung ergibt sich aus der Integration der UASC. Im Seebereich waren zum 31. Dezember 2017 1.142 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.141). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich stieg von 1.814 im Vorjahr um 203 Personen auf 2.017 Mitarbeiter. Im Landbereich waren ca. 45 % der Mitarbeiter weiblichen und 55 % männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land (ohne Auszubildende) beträgt durchschnittlich 13,3 Jahre.

Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Seebereich	1.142	1.141	1.232	1.259	1.254
Landbereich	2.017	1.814	1.805	1.529	1.512
Auszubildende	203	218	225	201	194
Gesamt	3.362	3.173	3.262	2.989	2.960

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote liegt in der Regel zwischen 80 und 90 %, jedoch in 2017 mit 68 % deutlich unter den Vorjahren. Dies lag im Wesentlichen an der Integration der UASC. Per 31. Dezember 2017 beschäftigte die Hapag-Lloyd AG insgesamt 120 Auszubildende an Land sowie 83 auf See (Vorjahr: 124 an Land und 94 auf See).

Die Bezugsgröße für die Tantieme für den überwiegenden Teil der Mitarbeiter ist das EBIT (bereinigt). Ausschließlich für diesen Zweck wird das EBIT (bereinigt) des Hapag-Lloyd Konzerns weiterhin im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses ermittelt.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht als Bestandteil des Lageberichts der Hapag-Lloyd AG beschreibt die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sowie die Höhe und Struktur individueller Vergütungen. Der Bericht folgt den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) und des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Einbeziehung der Grundsätze des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 17 (DRS 17).

1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG/ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Vergütung des Vorstands wird regelmäßig durch den Aufsichtsrat überprüft, der hierbei bei Bedarf auch externe Berater einbezieht. Im Rahmen dieser Überprüfung wird sowohl die Vergütungsstruktur als auch die Höhe der Vorstandsvergütung, insbesondere im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) sowie zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit), gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems, der Vergütungsstruktur oder der Vergütungshöhe ergeben, unterbreitet der Präsidial- und Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung.

Das Vergütungssystem für den Vorstand zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihrem Aufgaben- und Verantwortungsbereich angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand der Hapag-Lloyd AG ist darauf ausgerichtet, einen Anreiz für eine erfolgreiche, auf Nachhaltigkeit angelegte Unternehmensführung zur Steigerung des Unternehmenswerts zu geben.

Grundsätzlich setzt sich die Vorstandsvergütung zunächst aus einer festen monatlich zahlbaren Grundvergütung, die die Aufgaben und Leistungen der Vorstandsmitglieder berücksichtigt, sowie einer erfolgsabhängigen kurzfristigen variablen Vergütung in Form einer Jahrestantieme zusammen. Weiterhin kann der Aufsichtsrat bei Vorliegen besonderer Umstände, z. B. bei außergewöhnlichen Leistungen und Arbeitsbelastungen innerhalb des Geschäftsjahres, eine zusätzliche Vergütung gewähren. Außerdem werden für die Vorstandsmitglieder Sachleistungen und sonstige Nebenleistungen gewährt.

Zusätzlich existiert ein langfristig orientiertes Vergütungselement für alle Vorstandsmitglieder (Long Term Incentive Plan – „LTIP“), das unmittelbar mit der Wertentwicklung des Unternehmens im Zusammenhang steht und somit einen Anreiz für nachhaltiges Engagement für das Unternehmen schaffen soll.

Im Geschäftsjahr 2017 erfolgten keine Änderungen der Vorstandsvergütung.

1.1 Veränderungen im Vorstand

Im Jahr 2017 gab es keine Veränderungen im Vorstand.

2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten

a) Feste Jahresvergütung

Die feste Jahresvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich insbesondere an dem Verantwortungsumfang und der Position des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in 12 gleichen Teilbeträgen am Ende eines jeden Monats ausgezahlt. Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird die Festvergütung zeitanteilig bezahlt.

b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen enthalten grundsätzlich Sachleistungen wie die Gestellung eines Dienstwagens, Nutzung des Fahrdiensts der Gesellschaft, Leistungen zum Zwecke der Altersversorgung, Sterbe- und Hinterbliebenengelder und Versicherungsschutz, wie z.B. Unfallversicherungen. Anfallende Sachbezüge werden in diesem Vergütungsbericht mit den durch steuerliche Vorschriften vorgegebenen Werten dargestellt.

Herrn Burr erstattet die Gesellschaft außerdem Wohnungskosten in angemessenem Umfang. Sie trägt außerdem die Schulkosten für die Kinder von Herrn Burr und gewährt Herrn Burr und seiner Familie pro Jahr einen Flug nach Chile. Weiterhin werden die Kosten für den Sprachunterricht für Herrn Burr und seine Ehefrau übernommen. Sofern diese Leistungen für Herrn Burr ertragsteuerpflichtige Einkünfte darstellen, übernimmt die Hapag-Lloyd AG die darauf entfallende Lohnsteuer, wodurch sich die Leistungen entsprechend erhöhen.

2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

a) Kurzfristige variable Vergütung

Die kurzfristige variable Vergütung wird in Form einer Jahrestantieme gewährt, die nach Feststellung des vom Abschlussprüfer geprüften und testierten Konzernabschlusses zur Auszahlung gelangt. Seit dem Geschäftsjahr 2016 beträgt die Jahrestantieme der ordentlichen Vorstandsmitglieder 0,065 % des operativen Ergebnisses des Konzerns vor Zinsen und Steuern (EBIT), maximal jedoch 400.000,00 EUR brutto; die Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,1 % des EBIT des Konzerns, begrenzt auf einen Betrag von 600.000,00 EUR brutto.

In diesem Zusammenhang erhielt Herr Burr für das Geschäftsjahr 2016 eine garantierte Tantieme von mindestens 200.000,00 EUR brutto. Herr Haeser erhielt für jeden vollen Kalendermonat, in dem er in dem Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. September 2016 für die Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig war, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000,00 EUR brutto.

b) Langfristige variable Vergütung

Im Rahmen der langfristig variablen Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“) wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in Euro gewährt. Dieser Zuteilungsbetrag wird zu einem bestimmten Stichtag in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Der für die Umrechnung maßgebliche Aktienkurs im Zuteilungszeitpunkt entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor der Gewährung der virtuellen Aktien, die jeweils am ersten Handelstag des Kalenderjahrs erfolgt. Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt. Sie unterliegen einer vierjährigen Wartezeit („Vesting Period“), innerhalb derer eine Verfügung über die entsprechenden Werte nicht möglich ist.

Die „Retention Share Units“ werden automatisch nach Ablauf der Vesting Period unverfallbar („unverfallbare Retention Share Units“) und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der „Performance Share Units“ ist von der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über den Leistungszeitraum abhängig. Die Anzahl der „Performance Share Units“ kann sich dabei in Abhängigkeit von der relativen Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Verhältnis zum gewählten Index gemessen an einem Performance-Faktor maximal verandert halbfachen und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche „Performance Share Units“.

Werden während der Laufzeit des LTIP Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Vorstandsmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Inhaber realer Aktien unterliegen bei einer ordentlichen Kapitalerhöhung einer Verwässerung ihres Anteils am Unternehmen. Es erfolgt jedoch ein Ausgleich durch die Gewährung von Bezugsrechten auf junge Aktien. Den Vorstandsmitgliedern wird gemäß Planbedingungen im Fall einer ordentlichen Kapitalerhöhung nicht automatisch ein Bezugsrecht gewährt. Um diese unterschiedliche Behandlung im Vergleich zu Inhabern realer Aktien auszugleichen, wird bei allen zum Zeitpunkt einer ordentlichen Kapitalerhöhung bestehenden LTIP-Tranchen der Vorstandsmitglieder die Aktienanzahl in Höhe des Werts der Bezugsrechte angepasst, die einem Inhaber realer Aktien mit einer entsprechenden Anzahl an Aktien zustehen. Die zusätzlichen virtuellen Aktien werden dabei zum rechnerischen Aktienkurs am Tag vor Beginn des Bezugsrechtetandels (ex-Bezugsrechte) bewertet. Die Regelung ist auf alle zum Zeitpunkt der Kapitalmaßnahme bestehenden Tranchen des LTIP separat anzuwenden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien leiten sich direkt aus den bestehenden virtuellen Aktien der jeweiligen LTIP-Tranchen ab. Daher werden die zusätzlichen virtuellen Aktien mit den gleichen Parametern ausgestattet, wie sie in den Planbedingungen und zum Gewährungszeitpunkt der jeweiligen Tranche definiert wurden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien sind folglich Bestandteil der jeweiligen Tranche.

Die Hapag-Lloyd AG hat im Oktober 2017 eine ordentliche Kapitalerhöhung durchgeführt. Die Kapitalerhöhung führte zu einer Reduzierung des Aktienkurses und damit für die Vorstandsmitglieder zu einem Abschlag auf den Wert der bestehenden virtuellen Aktien. Diese Verwässerung der virtuellen Aktien wurde durch die Anpassung der virtuellen Aktienanzahl gemäß dem oben beschriebenen Vorgehen kompensiert, wobei ein rechnerischer Aktienkurs in Höhe von 35,13 EUR zugrunde gelegt wurde.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Aktien mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende des Leistungszeitraums.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt. Für die ordentlichen Vorstandsmitglieder liegt diese Obergrenze bei 750.000,00 EUR brutto, für den Vorstandsvorsitzenden bei 1.050.000,00 EUR brutto.

Tritt ein Vorstandsmitglied vor Ablauf des jeweiligen Leistungszeitraums ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurück oder wird der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet („Bad Leaver“), verfallen sämtliche Ansprüche aus dem Long Term Incentive Plan.

Läuft der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds aus, tritt der Teilnehmer in den Ruhestand oder endet der Dienstvertrag aufgrund von Invalidität des Teilnehmers, bleiben die Ansprüche aus dem LTIP für noch nicht ausgezahlte Zuteilungsbeträge bestehen. Der Zuteilungsbetrag für das Geschäftsjahr des Ausscheidens gelangt zeitanteilig zur Auszahlung. Der Leistungszeitraum endet dann mit dem Ende des Dienstvertrags, eine Auszahlung erfolgt spätestens zum Ende des dritten Kalendermonats, der auf das Ende des Leistungszeitraums folgt.

Beginnt ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird die langfristige variable Vergütungskomponente auf Basis des Zuteilungsbetrags für das volle Geschäftsjahr gewährt.

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan (LTIP) 2017

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2017

	Anzahl bei Zuteilung*	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	37.294	18,77	700.000
Nicolás Burr	26.638	18,77	500.000
Anthony J. Firmin	26.638	18,77	500.000
Thorsten Haeser	26.638	18,77	500.000
Summe	117.208		2.200.000

* Die zugewiesene Aktienanzahl ist entsprechend der vertraglichen Regelungen des LTIP 2017 auf die nächste ganze Zahl gerundet.

Infolge der im Oktober 2017 durchgeführten ordentlichen Kapitalerhöhung der Hapag-Lloyd AG wurde die Aktienanzahl aus dem LTIP 2017 für den Vorsitzenden des Vorstands, Herrn Habben Jansen, um 392 Stück, für alle weiteren Mitglieder des Vorstands um 280 Stück angepasst.

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2016

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2016

	Anzahl bei Zuteilung*	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	39.842	17,57	700.000
Nicolás Burr	28.458	17,57	500.000
Anthony J. Firmin	28.458	17,57	500.000
Thorsten Haeser	28.458	17,57	500.000
Summe	125.216		2.200.000

* Die zugewiesene Aktienanzahl ist entsprechend der vertraglichen Regelungen des LTIP 2016 auf die nächste ganze Zahl gerundet.

Infolge der im Oktober 2017 durchgeführten ordentlichen Kapitalerhöhung der Hapag-Lloyd AG wurde die Aktienanzahl aus dem LTIP 2016 für den Vorsitzenden des Vorstands, Herrn Habben Jansen, um 420 Stück, für alle weiteren Mitglieder des Vorstands um 300 Stück angepasst.

Für den LTIP 2015 betrug die Anpassung infolge der ordentlichen Kapitalerhöhung der Hapag-Lloyd AG für den Vorsitzenden des Vorstands, Herrn Habben Jansen, 378 Stück und für alle weiteren Mitglieder des Vorstands je 270 Stück.

c) Mögliche Zusatzvergütung in bar (diskretionärer Bonus)

Die Vorstandsverträge sehen außerdem vor, dass der Aufsichtsrat bei Vorliegen besonderer Umstände oder außergewöhnlicher Leistungen eine zusätzliche Vergütung gewähren kann.

2.3 Betriebliche Altersversorgung

Grundsätzlich erhalten die Vorstandsmitglieder für jedes volle Kalenderjahr eine jährliche Einmalzahlung in Höhe von 20 % ihrer jeweiligen festen Jahresvergütung zum Zwecke der Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 des Betriebsrentengesetzes. Die Zusage wird durch jährliche Beiträge der Gesellschaft an eine rückgedeckte Unterstützungskasse finanziert und wird gezahlt, bis die Vorstandsmitglieder das 67. Lebensjahr erreicht haben, längstens jedoch bis zur Beendigung ihres Dienstverhältnisses. Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird der Betrag zeitanteilig geleistet.

Ausgenommen hiervon ist die betriebliche Altersvorsorge von Herrn Anthony J. Firmin, dem eine betriebliche Altersversorgungszusage in Höhe von 72.000 EUR p. a. aus seiner langjährigen Tätigkeit vor der Bestellung zum Vorstandsmitglied zusteht, die mit dem Eintritt in die gesetzliche Rente zur Auszahlung kommt. Diese wird durch die jährliche Umwandlung in Höhe von 20 % der fixen Jahresvergütung in Rentenansprüche weiter aufgebaut. Die Ansprüche aus dieser betrieblichen Altersvorsorge stehen nach dem Ableben von Herrn Firmin seinen Hinterbliebenen in begrenzter Höhe zu.

2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit

a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit

Entsprechend dem Deutschen Corporate Governance Kodex sehen die Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder die generelle Begrenzung einer etwaigen Abfindung (Abfindungs-Cap) vor, nach der Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten, keinesfalls aber mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten dürfen. Für den Fall einer Vertragsbeendigung aus einem von dem Vorstandsmitglied gemäß § 626 BGB zu vertretenden wichtigen Grund („Bad Leaver“) sehen die Anstellungsverträge keine Abfindung bzw. Vergütungen aus dem LTIP vor.

Bei der Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Bezüge im letzten vollen Geschäftsjahr (einschließlich der kurzfristigen variablen Vergütung und der Nebenleistungen) abzustellen; sofern das Vorstandsmitglied zum Zeitpunkt der vorzeitigen Beendigung bereits zwei volle Geschäftsjahre im Amt war, ist der Durchschnitt der Bezüge in den letzten beiden Geschäftsjahren maßgeblich. Der LTIP wird bei der Ermittlung der Abfindung nicht berücksichtigt.

b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

c) Change-of-Control-Klausel

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten keine Change-of-Control-Klauseln.

In den Planbedingungen des LTIP ist vorgesehen, dass der LTIP bei einer Kontrollübernahme im Sinne des Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetzes endet. Die bis dahin gewährten virtuellen Aktien werden mit Eintritt der Kontrollübernahme unverfallbar gestellt und gemäß den Bestimmungen der Planbedingungen in einen Euro-Betrag umgerechnet, der kurzfristig an das jeweilige Vorstandsmitglied auszuzahlen ist. Sofern dieser Betrag hinter dem für das jeweilige Vorstandsmitglied maßgeblichen Zuteilungsbetrag zurückbleibt, erhält das Vorstandsmitglied stattdessen eine Zahlung in Höhe des Zuteilungsbetrags.

2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2017

a) Gesamtvergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands gemäß HGB und DRS 17

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,2 Mio. EUR (2016: 5,6 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR (2016: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 117.208 Stück (2016: 125.216 Stück) virtuelle Aktien gewährt.

b) Individuelle Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands gemäß HGB und DRS 17

Vergütung des Vorstands

EUR	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung Tantieme	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung Anteilbasierte Vergütung (LTIP 2016, LTIP 2017)	
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)					
2017	750.000	172.086	410.878	700.000	2.032.964
2016	750.000	172.238	126.400	700.000	1.748.638
Nicolás Burr					
2017	450.000	357.781	267.071	500.000	1.574.852
2016	450.000	393.302	200.000	500.000	1.543.302
Anthony J. Firmin					
2017	450.000	22.086	267.071	500.000	1.239.157
2016	450.000	22.086	82.160	500.000	1.054.246
Thorsten Haeser					
2017	450.000	104.629	267.071	500.000	1.321.700
2016	450.000	107.770	245.540	500.000	1.303.310
Summe 2017	2.100.000	656.582	1.212.091	2.200.000	6.168.673
Summe 2016	2.100.000	695.396	654.100	2.200.000	5.649.496

Kein Mitglied des Vorstands hat im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten. Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2017 sowie zum 31. Dezember 2016 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstands.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß HGB

EUR	Barwert	Personal- aufwand
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)		
2017	4.741	746
2016	3.784	1.011
Nicolás Burr		
2017	1.711	448
2016	1.174	567
Anthony J. Firmin		
2017	1.516.834	-121.349
2016	1.524.287	169.375
Thorsten Haeser		
2017	2.084	640
2016	1.361	977
Summe 2017	1.525.370	-119.515
Summe 2016	1.530.606	171.930

c) Vergütungsausweis nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Der Deutsche Corporate Governance Kodex für börsennotierte Gesellschaften empfiehlt zusätzlich den Ausweis der Vorstandsvergütung in Form einer vorgegebenen Gewährungs- und Zuflusstabelle.

Wert der gewährten Zuwendungen für das Berichtsjahr

Gewährte Zuwendungen	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)			
	2016	2017	2017 (min.)	2017 (max.)
EUR				
Festvergütung	750.000	750.000	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.238	172.086	172.086	172.086
Summe	922.238	922.086	922.086	922.086
Einjährige variable Vergütung	126.400	410.878	0	600.000
Mehrfährige variable Vergütung	700.000	700.000	0	1.050.000
LTIP 2016 (Laufzeit 2016–2019)	700.000	0	–	–
LTIP 2017 (Laufzeit 2017–2020)	0	700.000	0	1.050.000
Summe	826.400	1.110.878	0	1.650.000
Versorgungsaufwand	1.986	1.760	1.760	1.760
Gesamtvergütung	1.750.624	2.034.724	923.846	2.573.846

Zufluss für das Berichtsjahr

Zufluss	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	
	2017	2016
EUR		
Festvergütung	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.086	172.238
Summe	922.086	922.238
Einjährige variable Vergütung	410.878	126.400
Mehrfährige variable Vergütung	0	0
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	0
LTIP 2016 (Laufzeit 2016–2019)	0	0
LTIP 2017 (Laufzeit 2017–2020)	0	–
Sonstiges	0	0
Summe	410.878	126.400
Versorgungsaufwand	1.760	1.986
Gesamtvergütung	1.334.724	1.050.624

Nicolás Burr**Anthony J. Firmin****Thorsten Haeser**

Nicolás Burr				Anthony J. Firmin				Thorsten Haeser			
2016	2017	2017 (min.)	2017 (max.)	2016	2017	2017 (min.)	2017 (max.)	2016	2017	2017 (min.)	2017 (max.)
450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
393.302	357.781	357.781	357.781	22.086	22.086	22.086	22.086	107.770	104.629	104.629	104.629
843.302	807.781	807.781	807.781	472.086	472.086	472.086	472.086	557.770	554.629	554.629	554.629
200.000	267.071	0	400.000	82.160	267.071	0	400.000	245.540	267.071	0	400.000
500.000	500.000	0	750.000	500.000	500.000	0	750.000	500.000	500.000	0	750.000
500.000	0	-	-	500.000	0	-	-	500.000	0	-	-
0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000
700.000	767.071	0	1.150.000	582.160	767.071	0	1.150.000	745.540	767.071	0	1.150.000
912	842	842	842	231.972	218.981	218.981	218.981	1.654	1.260	1.260	1.260
1.544.214	1.575.694	808.623	1.958.623	1.286.218	1.458.138	691.067	1.841.067	1.304.964	1.322.960	555.889	1.705.889

Nicolás Burr**Anthony J. Firmin****Thorsten Haeser**

Nicolás Burr		Anthony J. Firmin		Thorsten Haeser	
2017	2016	2017	2016	2017	2016
450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
357.781	393.302	22.086	22.086	104.629	107.770
807.781	843.302	472.086	472.086	554.629	557.770
267.071	200.000	267.071	82.160	267.071	245.540
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	-	0	-	0	-
0	0	0	0	0	0
267.071	200.000	267.071	82.160	267.071	245.540
842	912	218.981	231.972	1.260	1.654
1.075.694	1.044.214	958.138	786.218	822.960	804.964

d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2017 auf 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach HGB für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2017 18,7 Mio. EUR (Vorjahr: 17,7 Mio. EUR).

3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird in § 12 der Satzung der Gesellschaft geregelt. Das Vergütungssystem trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und die Auslagen anfallenden Umsatzsteuer eine feste jährliche Vergütung. Eine variable Vergütungskomponente ist nicht vorhanden.

Die feste jährliche Vergütung für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats beträgt 150.000,00 EUR, für seine Stellvertreter 75.000,00 EUR sowie für die übrigen Mitglieder 50.000,00 EUR. Die Vorsitzenden des Präsidial- und Personalausschusses und des Prüfungs- und Finanzausschusses erhalten zusätzlich eine Vergütung von je 20.000,00 EUR und die übrigen Mitglieder dieser Ausschüsse je 10.000,00 EUR. Soweit Aufsichtsratsmitglieder für eine Tätigkeit im Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG eine Vergütung erhalten, ist diese Vergütung auf die vorgenannte Vergütung anzurechnen.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilgenommen haben, ein Sitzungsgeld in Höhe von 300,00 EUR.

Für Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, wird die Vergütung zeitanteilig gewährt, wobei jeweils auf volle Monate aufgerundet wird. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seine Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Beträge:

EUR	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Summe	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Dr. Nabeel Al-Amudi	29.167	./.	5.833	./.	1.200	./.	36.200	./.
Scheich Ali Al-Thani	33.333	./.	6.667	./.	600	./.	40.600	./.
Andreas Bahn	0	33.333	0	./.	0	900	0	34.233
Horst Baier	0	33.333	0	6.667	0	2.100	0	42.100
Christine Behle	75.000	31.250	10.000	4.167	2.100	900	87.100	36.317
Michael Behrendt	150.000	112.500	20.000	20.000	2.100	2.100	172.100	134.600
Karl-Heinz Biesold	0	50.000	0	6.667	0	1.500	0	58.167
Oliver Bringe	0	33.333	0	13.333	0	2.400	0	49.066
Renate Commerell	0	33.333	0	./.	0	1.500	0	34.833
Jutta Diekamp	50.000	50.000	10.000	16.667	2.100	3.600	62.100	70.267
Nicola Gehrt	50.000	20.833	0	./.	1.800	900	51.800	21.733
Karl Gernandt	50.000	66.667	30.000	30.000	4.200	3.600	84.200	100.267
Oscar Hasbún	75.000	60.417	10.000	10.000	4.200	3.300	89.200	73.717

(Fortsetzung nächste Seite)

(Fortsetzung)

EUR	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Summe	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	50.000	50.000	20.000	14.167	3.900	2.400	73.900	66.567
Joachim Kramer	29.167	./.	0	./.	600	./.	29.767	./.
Annabell Kröger	29.167	./.	5.833	./.	1.500	./.	36.500	./.
Arnold Lipinski	50.000	50.000	20.000	20.000	3.900	3.300	73.900	73.300
Sabine Nieswand	50.000	20.833	10.000	4.167	2.100	900	62.100	25.900
Francisco Pérez	50.000	50.000	10.000	10.000	2.100	1.800	62.100	61.800
Klaus Schroeter	50.000	20.833	10.000	4.167	4.200	1.200	64.200	26.200
Uwe Zimmermann	50.000	20.833	16.667	4.167	3.900	900	70.567	25.900
Summe	870.833	737.498	185.000	164.169	40.500	33.300	1.096.333	934.967

Die Aufsichtsratsvergütung sowie die Sitzungsgelder wurden aufwandsbezogen in die Darstellung einbezogen. Für die ausgeschiedenen bzw. eingetretenen Aufsichtsratsmitglieder wurden die Werte zeitanteilig ermittelt. Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten im o. a. Zeitraum keine Nebenvergütung.

Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats stehen für die Wahrnehmung seiner Aufgaben ein Büro mit Assistenz und eine Fahrbereitschaft zur Verfügung. Soweit der Vorsitzende des Aufsichtsrats unentgeltlich im Interesse der Hapag-Lloyd AG bestimmte Termine und Repräsentationsaufgaben wahrnimmt, um das Geschäft der Gesellschaft und deren positive Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu fördern, darf er zu deren Vorbereitung und Durchführung interne Ressourcen der Gesellschaft unentgeltlich nutzen. Auslagen im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit werden ihm in angemessenem Umfang erstattet.

Zum 31. Dezember 2017 sowie zum 31. Dezember 2016 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2017 und im Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

Erklärung zur Unternehmensführung nach §289 f Abs. 1 HGB sowie die Entsprechenserklärung nach §161 AktG

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f HGB sowie die Entsprechenserklärung nach §161 AktG sind auf der Internetseite der Gesellschaft <https://www.hapag-lloyd.com/de/home.html> in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ <https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> veröffentlicht und dauerhaft zugänglich und sind nicht Bestandteil des Lageberichts.

WIRTSCHAFTSBERICHT

Die UASC-Gruppe wird seit dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Damit sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2017 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Die Angaben für das Geschäftsjahr 2016 beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Hapag-Lloyd ohne die UASC-Gruppe.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Im Jahr 2017 belief sich das globale Wirtschaftswachstum gemäß IWF (Januar 2018) auf 3,7 % (Vorjahr: 3,2 %). Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick für 2018 und 2019 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von je 3,9 %.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen stieg im Jahr 2017 um 4,7 % (Vorjahr: 2,5 %) und dürfte nach Einschätzung des IWF 2018 um 4,6 % und 2019 um weitere 4,4 % zunehmen. Somit wuchs das Welthandelsvolumen 2017 stärker als die Weltwirtschaft und wird dies voraussichtlich auch 2018 und 2019 tun.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2019e	2018e	2017	2016	2015	2014	2013
Wachstum Weltwirtschaft	3,9	3,9	3,7	3,2	3,2	3,4	3,3
Industrienationen	2,2	2,3	2,3	1,7	2,1	1,8	1,4
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,0	4,9	4,7	4,4	4,1	4,6	5,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,4	4,6	4,7	2,5	2,7	3,8	3,4

Quelle: IWF, Januar 2018

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Branchendienst IHS Global Insight (November 2017) gibt für das Jahr 2017 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge von 4,7 % an (Vorjahr: 3,1 %). Für 2018 prognostiziert IHS Global Insight einen Anstieg von 4,9 % und für 2019 von 5,1 % auf rd. 154 Mio. TEU.

Entwicklung globale Containertransportmenge 2012–2022

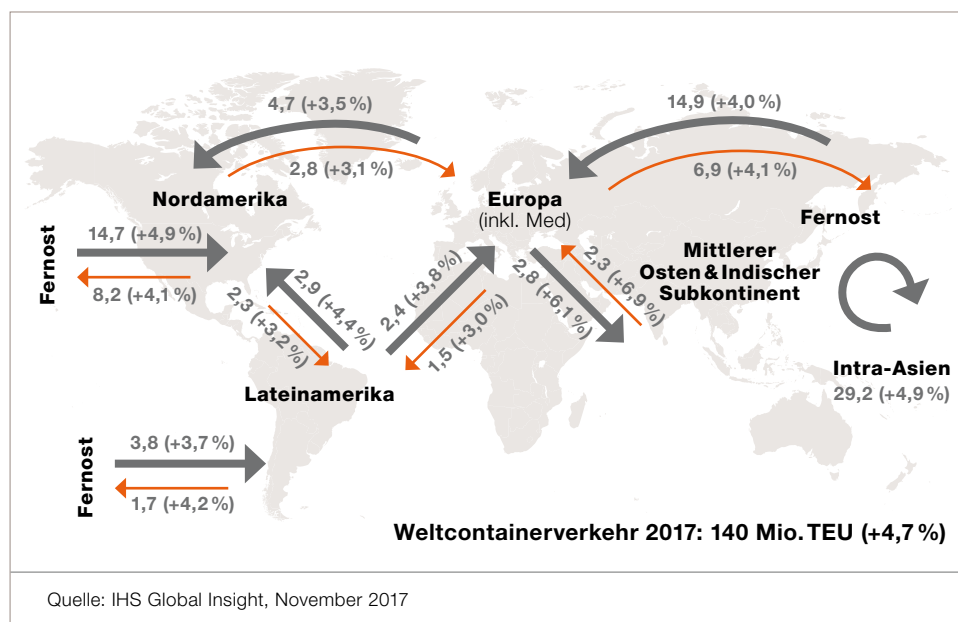
	2022e	2021e	2020e	2019e	2018e	2017	2016	2015	2014	2013
Mio. TEU	178	170	162	154	146	140	133	129	128	123
Wachstumsrate in %	4,6	5,0	5,1	5,1	4,9	4,7	3,1	1,2	4,0	2,2

Quelle: IHS Global Insight, November 2017

Die erwartete durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) für den Zeitraum 2018 bis 2022 beträgt gemäß den derzeitigen Prognosen 5,0 %, verglichen mit einem durchschnittlichen Wachstum von rd. 3,0 % in den Jahren 2013 bis 2017. Im Jahr 2019 könnte das globale Containertransportvolumen rd. 154 Mio. TEU erreichen. Damit bleibt die Containerschifffahrt weiterhin eine Wachstumsbranche.

Das erwartete Wachstum nach Schätzung von IHS Global Insight verteilt sich relativ gleichmäßig auf die einzelnen Fahrtgebiete.

Transportvolumen und Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2017–2022 in Mio. TEU



Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So belasten weiterhin die fortgesetzte Indienststellung von Großschiffen mit einer Transportkapazität von mehr als 15.000 TEU und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten.

Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Traditionell ist eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen.

Während die Wachstumsraten des Welthandels die Nachfrage nach Containertransportleistungen bestimmen, sind die Indienststellung neuer und die Verschrottung ineffizienter Schiffe die wichtigsten Bestimmungsfaktoren für das Angebot an Transportkapazitäten. Bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung neuer und besonders großer Containerschiffe ist in den vergangenen Jahren das Angebot stärker als die Nachfrage gewachsen. Die Frachtraten erreichten im zweiten Quartal 2016 einen historischen Tiefstand. Trotz des weiterhin steigenden Angebots an Transportkapazität haben sich die Frachtraten aufgrund der weltweit steigenden Nachfrage nach Containertransportleistungen im Jahr 2017 merklich von den erreichten Tiefständen erholt.

Im Jahr 2017 ist die Kapazität der insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten mit rd. 700.000 TEU im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen (Vorjahr: rd. 200.000 TEU) (Clarksons Research, Januar 2018). Dennoch kann die in Auftrag gegebene Kapazität rückblickend als vergleichsweise niedrig bezeichnet werden (2015: rd. 2,2 Mio. TEU; 2014: rd. 1,1 Mio. TEU; 2013: rd. 2,0 Mio. TEU) (Clarksons Research, Januar 2018). Auslieferungen von rd. 1,2 Mio. TEU an Schiffsneubauten standen neue Aufträge von rd. 0,7 Mio. TEU gegenüber (Drewry Container Forecaster, Q4 2017; Clarksons Research, Januar 2018). Zum 31. Dezember 2017 betrug der Auftragsbestand rd. 2,8 (Vorjahr: 3,4) Mio. TEU. Mit rd. 13,4% der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe zum Jahresende 2017 deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56% (Drewry Container Forecaster, Q4 2017; MDS Transmodal, Januar 2018). Gemessen an der Transportkapazität der beauftragten Schiffsneubauten entfallen rd. 80% auf die Größenklasse über 10.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2018).

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (Drewry) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 20,8 Mio. TEU (Jahresanfang 2018) dürfte die nominale Angebotskapazität – auf Basis der derzeit vorliegenden Bestellungen – 2018 und 2019 um voraussichtlich rd. 2,0 Mio. TEU bzw. 1,4 Mio. TEU zunehmen. Die Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe sowie Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe dürften den tatsächlichen Anstieg der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte dämpfen.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

million TEU	2019	2018	2017	2016
Kapazität Jahresanfang	22,0	20,8	20,0	19,7
Geplante Auslieferungen	1,4	2,0	1,5	1,3
Erwartete Verschrottungen	0,3	0,3	0,4	0,7
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen	0,3	0,5	0,3	0,4
Nettokapazitätszuwachs	0,8	1,2	0,8	0,2

Quelle: Drewry Container Forecaster, 4Q 2017. Angaben gerundet. Aufgrund der besseren Datenkonsistenz wird ab 2016 Drewry statt MDS Transmodal für die Angaben zur Entwicklung der globalen Containerschiffsflotte verwendet.

So betrug die Netto-Zunahme der Transportkapazitäten der globalen Containerschiffsflotte 2017 lediglich 0,8 Mio. TEU verglichen mit dem ursprünglich erwarteten nominalen Anstieg um 1,5 Mio. TEU.

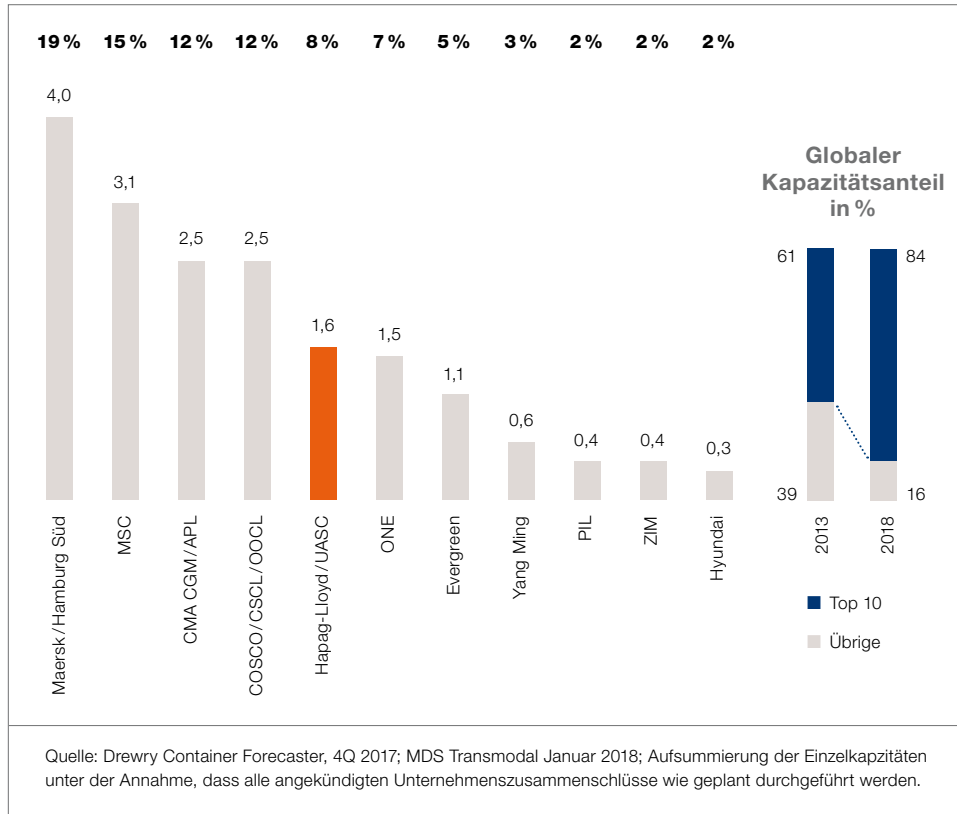
Nach Angaben des Branchendienstes Drewry (Drewry Container Forecaster, 4Q 2017) wurden 2017 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von ca. 400.000 TEU (Vorjahr: 650.000 TEU) verschrottet. Damit lag die Verschrottung 2017 auf einem anhaltend hohen Niveau. Für 2018 wird mit einer Verschrottung leicht unterhalb des Vorjahresniveaus in Höhe von etwa 315.000 TEU gerechnet (Drewry Container Forecaster, 4Q 2017).

Aufgrund des insgesamt deutlich positiven Ausblicks auf die Weltwirtschaft sowie der damit verbundenen Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Transportkapazität der beschäftigungslosen Flotte im gesamten Jahresverlauf 2017 auf rd. 0,4 Mio. TEU (Alphaliner, Januar 2018), verglichen mit „freien“ Kapazitäten von rd. 1,5 Mio. TEU zum Jahresende 2016, gesunken. Damit entsprachen die „freien“ Kapazitäten ca. 2,0% der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Von den zu Jahresbeginn 2018 aufliegenden 117 Schiffen entfallen derzeit rd. 19% (Vorjahr: 30%) auf sog. Panamax-Schiffe der Größenklasse 3.000 bis 5.100 TEU. Die in der Vergangenheit insbesondere für die Fahrt durch den Panama-Kanal genutzten speziellen Panamax-Schiffe sind nach der Eröffnung des erweiterten Panama-Kanals Mitte 2016, der jetzt von Schiffen mit bis zu 14.000 TEU genutzt werden kann, weniger wettbewerbsfähig.

Fortgesetzter Konsolidierungstrend

Nachdem im Februar 2016 die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (COSCO) fusionierten und im Juli 2016 die französische Reederei CMA CGM S.A. (Frankreich) (CMA CGM) die Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, abschloss, setzte sich 2017 der Konsolidierungstrend in der Containerlinienschifffahrt weiter fort. Am 24. Mai 2017 erfolgte der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und der UASC.

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU



Am 1. Dezember 2016 hatte Maersk Line (Maersk) die Übernahme der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co KG (Hamburg Süd) angekündigt. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der beiden Unternehmen fand schließlich am 30. November 2017 statt. Zuvor hatten Maersk und Hamburg Süd im Februar 2017 eine Slotchartering-Vereinbarung für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen.

Im März 2017 haben Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), Maersk und Hyundai Merchant Marine Co., Ltd (HMM) eine Kooperation auf den Ost-West-Fahrtgebieten vereinbart. Diese beinhaltet Slotchartering-Vereinbarungen auf den entsprechenden Routen. Am 7. Juli 2017 haben die drei japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) eine neue Holdinggesellschaft für das geplante Joint Venture, One Network Express (ONE), gegründet. Das Joint Venture soll zum 1. April 2018 operativ tätig werden und das Containerschiffahrtsgeschäft (inkl. des Terminalgeschäfts außerhalb Japans) der drei Gesellschaften integrieren. Am 9. Juli 2017 hat die chinesische Reederei COSCO ein Übernahmeangebot für Orient Overseas (International) Limited (OOIL), Hongkong, bekanntgegeben. Der Mehrheitsaktionär von OOIL hat dem Verkauf der Anteile zugestimmt. Die Genehmigungen der Regulierungsbehörden sind jedoch noch nicht vollständig erfolgt. Mit einer gesamten Transportkapazität von 2,4 Mio. TEU würde COSCO damit ihre Marktposition als weltweit viertgrößte Containerreederei stärken. Am 8. August 2017 haben außerdem 14 koreanische Linienreedereien ein Memorandum of Understanding unterzeichnet und damit die Gründung der „Korean Shipping Partnership“ (KSP) beschlossen. Die Initiative wird von der Koreanischen Regierung und der Korea Shipowners Association unterstützt und von HMM geleitet.

Neuordnung der Allianzen und Fusionen

Zu Beginn des zweiten Quartals 2017 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Die zu diesem Zeitpunkt in vier Allianzen tätigen Reedereien formierten sich zu den drei folgenden Allianzen: der „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk (Dänemark) und MSC (Schweiz), die bereits Anfang 2015 ihren Betrieb aufnahm, und der „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM (Frankreich) inkl. der von CMA CGM übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (APL), (Singapur), Orient Overseas Container Line (OOCL) (Hongkong), Evergreen Marine Corp. Ltd. (Evergreen) (Taiwan) und COSCO. Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit „K“ Line. (Japan), MOL (Japan), NYK (Japan) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Yang Ming) (Taiwan) seit dem 1. April 2017 die „THE Alliance“.

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

Allianzen		Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	in %	41	21	41
Ocean Alliance	in %	34	40	16
THE Alliance	in %	25	27	34
Sonstige	in %	0	12	9

Quelle: Alphaliner Februar 2018 ohne Slotchartering etc.; THE Alliance inkl. Hapag-Lloyd und UASC; 2M inkl. Hamburg Süd.

Berichterstattung über die Entwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns in 2017 gemessen an der Prognose

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Nachfolgend wird auf die Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern Bezug genommen.

Die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2016 veröffentlichte Prognose bezog sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung auf den Hapag-Lloyd Konzern ohne die ab dem 24. Mai 2017 konsolidierten Containerschiffahrtsaktivitäten der UASC. Mit der Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts zum 30. Juni 2017 wurde die Prognose entsprechend angepasst. Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich daher auf die angepasste Prognose.

Im Betrachtungszeitraum erhöhte sich die Transportmenge um 29 %. Damit wurde die Prognose einer „deutlich steigenden“ Transportmenge erfüllt. Durch die Verschiebungen von Auslieferungen, eine auch in 2017 weiterhin hohe Verschrottung ineffizienter Schiffe und eine deutliche Belebung der Nachfrage nach Containertransportleistungen konnten in den meisten Fahrtgebieten Erhöhungen der Frachtraten durchgesetzt werden. Die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd erhöhte sich 2017 auf 1.051 USD/TEU (+15 USD/TEU). Die Entwicklung der Frachtrate verlief damit etwas besser als erwartet. Zu beachten ist, dass die UASC insbesondere aufgrund einer anderen Fahrtgebietszusammensetzung eine strukturell niedrigere durchschnittliche Frachtrate als Hapag-Lloyd aufwies. Dies wirkte sich ab dem Konsolidierungszeitpunkt dämpfend auf die Frachratenentwicklung des Gesamtkonzerns aus. Der deutliche Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises wurde durch die Erhöhung der Transportmenge, eine leicht bessere Frachtrate und die Kosteneinsparungen der Programme CUATRO und OCTAVE mehr als ausgeglichen. Die Realisierung der erwarteten Synergien aus

dem Zusammenschluss mit der UASC lag im Jahr 2017 im Rahmen der Erwartungen. Die Prognose eines deutlichen Anstiegs der operativen Ergebnisse (EBITDA und EBIT) wurde somit ebenso erreicht. Dementsprechend hat sich auch das handelsrechtliche Ergebnis der Hapag-Lloyd AG deutlich verbessert.

	Ist-Wert 2017	Ist-Wert 2016	Veränderung	Prognose aus dem Halbjahres- finanzbericht zum 30.6.2017	Prognose aus dem Konzern- lagebericht zum 31.12.2016
Transportmenge (TTEU)	9.803	7.599	+29,0 %	Deutlich steigend	Moderat steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchs- preis (MFO, USD/mt)	307	210	+97	Deutlich steigend	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachrate Hapag- Lloyd (USD/TEU)	1.051	1.036	+1,4 %	Unverändert	Moderat steigend
EBITDA (Mio. EUR)	1.054,5	607,4	+447,1	Deutlich steigend	Deutlich steigend
EBIT (Mio. EUR)	410,9	126,4	+284,5	Deutlich steigend	Deutlich steigend

Entwicklung der strategischen Projekte

Mit dem Abschluss der Implementierung der Projekte CUATRO und OCTAVE im ersten Quartal 2017 war der Grundstein gelegt jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt rd. 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generieren zu können. Die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung in 2017 war entsprechend positiv und entsprach den Erwartungen. Neben den bereits implementierten strategischen Projekten gilt die Fusion mit der UASC als weiterer wesentlicher strategischer Schritt. Die Integration der UASC-Gruppe verläuft planmäßig. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC soll ab dem Geschäftsjahr 2019 rd. 435 Mio. USD pro Jahr betragen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG geht davon aus, dass ein Großteil der Synergien bereits im Jahr 2018 realisiert werden kann.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Das Geschäftsjahr 2017 war für die Hapag-Lloyd AG bestimmt durch den am 24. Mai 2017 erfolgten gesellschaftsrechtlichen Unternehmenszusammenschluss mit der United Arab Shipping Company Ltd. sowie die sich anschließende Übertragung und Integration des operativen Geschäfts der UASC zu Beginn des zweiten Halbjahres 2017.

Weiterhin wurden die beiden Gesellschaften First CSAV Ships Germany GmbH und Second CSAV Ships Germany GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2017 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen.

Diese Transaktionen hatten erheblichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG und erlauben daher nur eine eingeschränkte Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr.

ERTRAGSLAGE

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG war im Jahr 2017 neben dem Erwerb und der Integration der UASC-Aktivitäten geprägt durch ein weiterhin herausforderndes Branchenumfeld in der Containerschifffahrt.

Operativ setzte sich die Erholung der Frachtraten der Hapag-Lloyd AG seit dem Tiefpunkt der Frachtratenentwicklung im zweiten Quartal 2016 kontinuierlich im Laufe des Geschäftsjahres 2017 fort. In nahezu allen Fahrtgebieten konnten Frachtratensteigerungen erzielt werden, die sich positiv auf die Ertragslage auswirkten. Die deutliche Steigerung der Transportmenge sowie die vollständige Realisierung der Synergien aus den in den Vorjahren implementierten Kosteneinsparungs- und Effizienzprogrammen (CUATRO, OCTAVE und Close the Cost Gap) führten im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer deutlichen Steigerung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit. Auch die Stärkung des Euros gegenüber dem US-Dollar trug im Gegensatz zum Vorjahr zu einer deutlichen Ergebniserhöhung im Geschäftsjahr 2017 bei. So notierte der US-Dollar mit einem Kurs von 1,20 USD/EUR zum 31. Dezember 2017 deutlich schwächer als im Vorjahr (1,06 USD/EUR). Diese Kursentwicklung ließ das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 342,8 Mio. EUR steigen. Dagegen führten die Bunkerpreissteigerungen insbesondere zum Ende des Geschäftsjahres zu einer Belastung des Ergebnisses. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2017 einen Jahresüberschuss in Höhe von 414,0 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 201,4 Mio. EUR) und verbesserte somit das Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr um 615,4 Mio. EUR.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Umsatzerlöse	9.540,6	7.590,8
Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	5,4	-2,0
Sonstige betriebliche Erträge	1.094,6	690,1
Transportaufwendungen	-8.099,7	-6.614,0
Personalaufwendungen	-266,5	-209,8
Abschreibungen	-383,5	-278,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.283,0	-1.270,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	607,9	-94,3
Finanzergebnis	-166,4	-84,8
davon Zinsergebnis	-213,0	-155,7
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-6,4	-5,0
Ergebnis nach Steuern	435,1	-184,1
Sonstige Steuern	-21,1	-17,3
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	414,0	-201,4
Gewinnvortrag	108,4	108,4
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	0,0	201,4
Bilanzgewinn	522,4	108,4
EBIT	627,9	-41,9
EBIT-Marge (%)	6,6	-0,6
EBITDA	1.011,4	236,7
EBITDA-Marge (%)	10,6	3,1

In Geschäftsjahr 2017 betrug die durchschnittliche Frachtrate der Hapag-Lloyd AG 1.059 USD/TEU und lag damit um 30 USD/TEU über dem Niveau des Vorjahres (1.029 USD/TEU). Deutliche Frachtraterhöhungen konnten insbesondere in den Fahrtgebieten Fernost und Mittlerer Osten durchgesetzt werden. Diese wurden teilweise kompensiert durch das insgesamt niedrigere durchschnittliche Frachtrateniveau der neu hinzugekommenen UASC-Gruppe.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.285	1.314
Transpazifik	1.253	1.220
Fernost	951	774
Mittlerer Osten	866	700
Intra-Asien	573	554
Lateinamerika	1.049	999
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.066	1.048
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.059	1.029

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

Die Transportmenge konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 7.489 TTEU auf 8.958 TTEU gesteigert werden. Der deutliche Anstieg der Transportmenge um 19,6% ist vor allem auf die Integration des operativen Geschäfts der UASC im Laufe des Geschäftsjahres 2017 zurückzuführen.

Transportmenge pro Fahrtgebiet*

TTEU	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.648	1.499
Transpazifik	1.613	1.492
Fernost	1.243	837
Mittlerer Osten	795	462
Intra-Asien	771	608
Lateinamerika	2.362	2.175
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	526	416
Gesamt	8.958	7.489

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

Die Umsatzerlöse konnten im Geschäftsjahr 2017 bedingt durch die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate sowie der deutlichen Steigerung der Transportmenge, insbesondere aufgrund der im dritten Quartal 2017 erfolgten Integration der UASC Ltd., um 25,7% auf 9.540,6 Mio. EUR (Vorjahr: 7.590,8 Mio. EUR) gesteigert werden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im aktuellen Berichtsjahr von 690,1 Mio. EUR auf 1.094,6 Mio. EUR gestiegen. Ausschlaggebend hierfür waren die im Vergleich zur Vorjahresperiode gestiegenen Wechselkursgewinne in Höhe von 903,2 Mio. EUR (Vorjahr: 461,3 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus der Bewertung von Fremdwährungsdarlehen und Fremdwährungsverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen infolge der USD/EUR-Kursentwicklung resultierten. Im Saldo führten die wechselkursbedingten sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einem positiven Ergebnisbeitrag von 342,8 Mio. EUR (Vorjahr: Ergebnisbelastung von 177,0 Mio. EUR).

Der Anstieg der Transportaufwendungen um 22,5% in Höhe von 1.485,7 Mio. EUR auf 8.099,7 Mio. EUR (Vorjahr: 6.614,0 Mio. EUR) war insbesondere auf die Integration der UASC zurückzuführen. Darüber hinaus sind die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des gestiegenen Bunkerpreises um 441,8 Mio. EUR auf 1.078,4 Mio. EUR gestiegen. So lag im Geschäftsjahr 2017 der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis des Hapag-Lloyd Konzerns mit 318 USD je Tonne um 92 USD je Tonne deutlich über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (226 USD je Tonne). Ab dem Geschäftsjahr 2017 setzt sich der von Hapag-Lloyd verwendete durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis aus Marine Fuel Oil (MFO) und Marine Diesel Oil (MDO) zusammen. Die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst. Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind deutlich gestiegen und lagen wegen der gestiegenen Transportmenge mit 7.021,3 Mio. EUR um 1.044,0 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 27,0 % auf 266,5 Mio. EUR (Vorjahr: 209,8 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die gestiegenen Löhne und Gehälter in Höhe von 215,5 Mio. EUR (Vorjahr: 177,6 Mio. EUR) aufgrund der im Zusammenhang mit der UASC-Integration stehenden Restrukturierungsmaßnahmen (11,0 Mio. EUR), der gestiegenen Mitarbeiteranzahl und gesteigener Boni für alle Mitarbeiter in Höhe von 24,4 Mio. EUR (Vorjahr: 11,2 Mio. EUR). Des Weiteren sind die Aufwendungen für Altersversorgung von 1,0 Mio. EUR auf 16,8 Mio. EUR gestiegen, da im Vorjahr aufgrund der Neufassung des § 253 Abs. 6 HGB der Zinsänderungseffekt aus der Anpassung der Diskontierung für die Pensionsverpflichtungen von einem siebenjährigen auf einen zehnjährigen Durchschnittssatz im operativen Ergebnis ausgewiesen wurde. Zum 31. Dezember 2017 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.362 Mitarbeiter (inkl. Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 3.173 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote von 2,8 % ist gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 (Vorjahr: 2,8 %) konstant geblieben.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 383,5 Mio. EUR (Vorjahr: 278,6 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus um 74,1 Mio. EUR höheren planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container, aus um 16,5 Mio. EUR höheren Abschreibungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert, der infolge des Erwerbs des Geschäftsbetriebs der UASC entstanden ist, sowie den zusätzlichen Abschreibungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert der First CSAV Ships Germany GmbH und Second CSAV Ships Germany GmbH (7,0 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr (1.270,8 Mio. EUR) insgesamt nur leicht erhöht auf 1.283,0 Mio. EUR. Sie beinhalten im Wesentlichen Wechselkursverluste inkl. Bankgebühren in Höhe von 567,0 Mio. EUR (Vorjahr: 644,7 Mio. EUR), Aufwendungen für Kommissionen und Vertriebsaufwendungen in Höhe von 431,8 Mio. EUR (Vorjahr: 392,1 Mio. EUR) sowie EDV-Aufwendungen in Höhe von 100,3 Mio. EUR (Vorjahr: 83,6 Mio. EUR). In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind darüber hinaus weiterbelastete im Zusammenhang mit der UASC-Integration entstandene Restrukturierungskosten durch verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 17,4 Mio. EUR enthalten.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 607,9 Mio. EUR (Vorjahr: -94,3 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 627,9 Mio. EUR (Vorjahr: -41,9 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 412,8 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis deutlich über dem Konzernwert. Ursächlich für das höhere HGB-Ergebnis waren insbesondere positive Wechselkurseffekte aus der Umrechnung von Finanzverbindlichkeiten infolge der USD/EUR-Kursentwicklung, das Geschäft der UASC bis zum Voyage Cut-Over sowie unterschiedliche Abschreibungen. Gegenläufig wirkten sich die Kaufpreisallokation der UASC, das Tochterergebnis sowie Konsolidierungseffekte aus. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), lag mit 1.011,4 Mio. EUR (Vorjahr: 236,7 Mio. EUR) auf einem ähnlichen Niveau wie im Konzern (1.050,7 Mio. EUR, Vorjahr: 607,4 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2017 um 81,6 Mio. EUR auf –166,4 Mio. EUR verschlechtert (Vorjahr: –84,8 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere gestiegene Zinsaufwendungen in Höhe von 239,1 Mio. EUR (Vorjahr: 172,6 Mio. EUR). Die Veränderung der Zinsaufwendungen ergab sich unter anderem aus der vorzeitigen Rückführung von US-Dollar- und Euro-Anleihen. Mit diesen Transaktionen wurden Einmaleffekte in Höhe von insgesamt –23,8 Mio. EUR im Zinsaufwand erfasst, die sich auf Ablösegebühren, den Abgang von damit verbundenen eingebetteten Derivaten, die Ausbuchung von Agios und weitere damit in Zusammenhang stehender Gebühren bezogen. Die Zinserträge, die sich in der Berichtsperiode auf 26,1 Mio. EUR beliefen (Vorjahr: 16,9 Mio. EUR), erhöhten sich dahingegen durch diese Transaktionen aufgrund der Ausbuchung des abgegrenzten Agios um 5,0 Mio. EUR. Der erhöhte Zinsaufwand resultierte außerdem aus Zinsaufwendungen aus neu abgeschlossenen Schiffs- und Containerfinanzierungen (siehe Finanzlage). Der Rückgang des Finanzergebnisses erklärt sich weiterhin durch die gegenüber dem Vorjahr geringeren Erträge aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 5,9 Mio. EUR (Vorjahr: 56,1 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2017 ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 414,0 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 201,4 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags in Höhe von 108,4 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 522,4 Mio. EUR (Vorjahr: 108,4 Mio. EUR) aus.

FINANZLAGE

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement der Hapag-Lloyd AG hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Neben der ausreichenden Liquiditätsversorgung werden darüber hinaus finanzwirtschaftliche Risiken durch Absicherung von Nettopositionen in Fremdwährungen, Nutzung derivativer Finanzinstrumente, Einsatz eines Cash-Pooling-Systems sowie die Optimierung der Kreditbedingungen begrenzt.

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement liegt darin, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Das Finanzmanagement wird im Rahmen der maßgeblichen Gesetze und der internen Grundsätze und Regeln ausgeübt.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Brasilianischer Real, Indische Rupie, Kanadischer Dollar, Britisches Pfund Sterling, Chinesischer Renminbi, Australischer Dollar, Japanischer Yen sowie Mexikanischer Peso von Bedeutung. Für den Euro gilt dies auch für aufgenommene Finanzschulden.

Zur Absicherung der Euro-Wechselkursrisiken werden derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, die ihre Sicherungswirkung ausschließlich im Konzern entfalten. Bunkerpreisänderungen werden, sofern dies möglich ist, über entsprechende Zuschläge an Kunden weitergegeben. Darüber hinaus werden zur Begrenzung von Schwankungen aus Rohstoffpreisänderungen teilweise derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und können fallweise durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt werden.

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält der Risikobericht des Lageberichts (siehe Treibstoffpreisrisiken, Währungsrisiken und Zinsänderungsrisiken).

Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2017	31.12.2016
Standard & Poor's	B+ / Stabil	B+ / CreditWatch Negativ
Moody's	B2 / Stabil	B2 / Stabil

Das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG wurde von der internationalen Ratingagentur Standard & Poor's unverändert mit der Note „B+“ eingestuft, der Ausblick hat sich jedoch unterjährig von „Credit-Watch Negativ“ auf „Stabil“ verbessert. Die Ratingagentur Moody's bewertet das Unternehmensrating weiterhin mit der Note „B2“ und einem stabilen Ausblick.

Finanzierung

Die Hapag-Lloyd AG deckt ihren Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd am 17. Oktober 2017 eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten durchgeführt, deren Einnahmen in Höhe von 351,5 Mio. EUR überwiegend zur vorzeitigen Tilgung von Krediten der UASC genutzt wurden.

Der Finanzierungsmix bei der Kreditaufnahme zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aufzuweisen sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren.

Im Geschäftsjahr 2017 standen Transaktionen am Anleihen- und Kapitalmarkt, die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und Senkung der Zinslast sowie die Finanzierung von getätigten Investitionen im Vordergrund.

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2017 hat die Gesellschaft neben dem Unternehmenszusammenschluss mit der UASC und der vollzogenen Kapitalerhöhung folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

- Im Januar 2017 wurde eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion mit gebrauchten und im Bestand befindlichen Containern geschlossen. Die Leasingvereinbarung hat eine Laufzeit von vier Jahren und umfasst ein Volumen von 41,5 Mio. EUR. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container.

- In der ersten Jahreshälfte 2017 hat Hapag-Lloyd drei Schiffe mit einer Transportkapazität von jeweils 10.500 TEU in Dienst gestellt, für deren Finanzierung Darlehen in Höhe von insgesamt 223,4 Mio. USD (207,4 Mio. EUR) zur Auszahlung kamen.
- Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren zu einem Ausgabekurs von 100,0 % begeben. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 150,0 Mio. EUR auf 250,0 Mio. EUR erhöht. Mit einem Teil der Emissionserlöse erfolgte im gleichen Monat die vorzeitige Tilgung der USD-Anleihe mit einem ausstehenden Restbetrag von 125,0 Mio. USD (117,6 Mio. EUR).
- Am 15. Februar 2017 wurde die zuvor begebene Unternehmensanleihe um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die zusätzlichen Emissionserlöse belaufen sich auf 204,8 Mio. EUR (Ausgabekurs 102,375 %) und wurden in Höhe von 200,0 Mio. EUR zur teilweisen Rückführung einer bestehenden EUR-Anleihe im März 2017 verwendet.
- Am 18. Juli 2017 hat Hapag-Lloyd eine EUR-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 450,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 5,125 %. Der Emissionserlös wurde im Oktober 2017 zur vorzeitigen Rückführung der bestehenden 7,75 %- und 7,50 %-Euro-Anleihen von Hapag-Lloyd verwendet, die 2018 und 2019 fällig geworden wären.
- Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit der UASC hat die Hapag-Lloyd AG bestehende Finance-Lease-Verträge für Container von der UASC übernommen. Diese machten insgesamt ein Volumen in Höhe von 40,6 Mio. EUR aus. Des Weiteren hat die Hapag-Lloyd AG mit der UASC zum 1. Juli 2017 Finance-Lease-Verträge für Container in Höhe von 312,6 Mio. EUR abgeschlossen, die die Konditionen der Leasingverträge der UASC mit externen Leasinggebern vollständig spiegeln. Weitere Finance-Lease-Verträge zwischen der Hapag-Lloyd AG und der UASC wurden zum 1. Juli 2017 in Höhe von 160,9 Mio. EUR geschlossen für eigene Container, die als Sicherheit für die entsprechenden Finanzierungen der UASC bei Banken dienen. Außerdem wurde eine Finance-Lease-Vereinbarung zwischen der Hapag-Lloyd AG und der UASC für unbesicherte eigene Container über ein Volumen von 110,9 Mio. EUR unterschrieben, bei der die Leasingraten von der HLAG vollständig im Voraus bezahlt wurden. Auf diese Weise wurden Teile der Finanzmittel aus der Kapitalerhöhung der UASC sofort zur Verfügung gestellt, sodass die UASC bestimmte Kredite vorzeitig zurückzahlen konnte.
- Zur Refinanzierung von im Bestand befindlichen Schiffsportfolios wurden im zweiten und dritten Quartal des Berichtjahres drei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen geschlossen. Die Leasingvereinbarungen umfassen ein Volumen von 390,5 Mio. EUR und sind über eine Laufzeit von zehn Jahren geschlossen. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung von Schiffsportfolios. Die Schiffsportfolios verblieben im wirtschaftlichen Eigentum der Hapag-Lloyd AG und es ergaben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Seeschiffe. Die vormals mit den Schiffsportfolios im Zusammenhang stehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 287,8 Mio. EUR wurden vollständig zurückgezahlt.
- Mit Verträgen vom 14. September 2017 und 20. Oktober 2017 hat Hapag-Lloyd im Bestand befindliche Container im Rahmen von sogenannten Japanese-Operating-Leases an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von acht bzw. sieben Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarungen entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 86,2 Mio. EUR.

- Die zum 31. Dezember 2016 vollständig in Anspruch genommene Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD wurde im Laufe des Geschäftsjahres wieder komplett zurückgezahlt. Diese Kreditlinie wurde Ende des Jahres auf 210,0 Mio. USD erhöht und um weitere drei Jahre verlängert.
- Die ursprünglich im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs gewährte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD, die zum 31. Dezember 2016 vollständig in Anspruch genommen wurde, wurde Anfang des Geschäftsjahres komplett getilgt. Sie wurde im Oktober 2017 durch eine mit der Begebung der Anleihe im Juli 2017 verbundene Kreditlinie in Höhe von 145,0 Mio. USD ersetzt, die eine Laufzeit von drei Jahren hat. Aufgrund einer Vertragsänderung mit Wirkung zum 20. Dezember 2017 hat sich die Kreditzusage auf 135,0 Mio. USD reduziert, da gleichzeitig eine zusätzliche Linie in Höhe von 10,0 Mio. USD zur Verfügung gestellt wurde, unter der die Hapag-Lloyd AG Garantien ziehen kann.
- Aufgrund der durch die Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen entstandenen Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten hat Hapag-Lloyd im Berichtsjahr auf Anforderung finanzierender Banken Sondertilgungen in Höhe von 60,2 Mio. EUR geleistet.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Zum 31. Dezember 2017 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2017 insgesamt 776,9 Mio. EUR (Vorjahr: 661,8 Mio. EUR). Zum Bilanzstichtag war ein Betrag in Höhe von 9,4 Mio. EUR (Vorjahr: 4,3 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt die Hapag-Lloyd AG Vermögensgegenstände ein, die nicht in ihrem wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen überlassen werden.

Eine detaillierte Darstellung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgt im Anhang zum Jahresabschluss (Anmerkung [15]).

VERMÖGENSLAGE

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Anlagevermögen	8.310,1	5.640,6
davon Sachanlagen	5.239,0	4.319,9
Umlaufvermögen	1.580,6	1.400,3
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	322,3	472,4
Rechnungsabgrenzungsposten	11,3	13,6
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,0	3,9
Aktiva	9.902,0	7.058,4
Eigenkapital	3.196,1	1.143,9
Rückstellungen	745,1	798,7
Finanzverbindlichkeiten	2.732,0	3.272,0
davon kurzfristig	363,4	771,0
Sonstige Verbindlichkeiten	3.216,8	1.836,2
davon kurzfristig	2.251,5	1.515,6
Rechnungsabgrenzungsposten	12,0	7,6
Passiva	9.902,0	7.058,4
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	-2.409,7	-2.799,6
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	32,3 %	16,2 %

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 2.843,6 Mio. EUR auf 9.902,0 Mio. EUR (Vorjahr: 7.058,4 Mio. EUR).

Innerhalb des Anlagevermögens in Höhe von 8.310,1 Mio. EUR (Vorjahr: 5.640,6 Mio. EUR) sind die immateriellen Vermögensgegenstände von 468,7 Mio. EUR auf 1.182,2 Mio. EUR, die Sachanlagen von 4.319,9 Mio. EUR auf 5.239,0 Mio. EUR und das Finanzanlagevermögen von 852,0 Mio. EUR auf 1.888,9 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg der immateriellen Vermögensgegenstände resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb des Geschäftsbetriebs der UASC. Im dritten Quartal 2017 wurde das operative Geschäft der UASC Ltd. auf die Hapag-Lloyd AG mit den dazugehörigen Verträgen übertragen, woraus ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 662,0 Mio. EUR entstanden ist. Die Veränderung des Sachanlagevermögens umfasst neben Investitionen in drei Schiffsneubauten (153,4 Mio. EUR) mit einer Kapazität von jeweils 10.500 TEU und Neuanschaffungen von Containern (175,7 Mio. EUR) hauptsächlich die von der UASC Ltd. übernommenen Container (625,0 Mio. EUR) sowie die Zugänge der Containerschiffe aus den Verschmelzungen der First CSAV Ships Germany GmbH und Second CSAV Ships Germany GmbH auf die Hapag-Lloyd AG (284,8 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 322,2 Mio. EUR (Vorjahr: 248,0 Mio. EUR) aus. Ursächlich für die Erhöhung des Finanzanlagevermögens ist insbesondere der Zugang der Anteile an der UASC Ltd. in Höhe von 1.286,9 Mio. EUR, der im Zuge einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen am 24. Mai 2017 in die Hapag-Lloyd AG erfolgte. Die Abgänge der Beteiligungsbuchwerte an den verschmolzenen First CSAV Ships Germany GmbH und Second CSAV Ships Germany GmbH führten wiederum zu einer Reduzierung des Finanzanlagevermögens in Höhe von insgesamt 238,1 Mio. EUR.

Das Umlaufvermögen ist bedingt durch das gestiegene Geschäftsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 180,3 Mio. EUR auf 1.580,6 Mio. EUR angestiegen (Vorjahr: 1.400,3 Mio. EUR).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände umfassten 921,2 Mio. EUR (Vorjahr: 647,3 Mio. EUR). Neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 327,7 Mio. EUR (Vorjahr: 219,2 Mio. EUR) waren hierin im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 433,0 Mio. EUR (Vorjahr: 278,2 Mio. EUR) enthalten.

Die Vorräte erhöhten sich von 280,6 Mio. EUR auf 337,1 Mio. EUR. Neben gestiegenen Bunkerpreisen trug im Wesentlichen ein mengenmäßiger Anstieg des Bunkervorratsbestands im Zusammenhang mit den gecharterten Schiffen von der UASC zu dieser Entwicklung bei. Zwischen der Hapag-Lloyd AG und der UASC Ltd. bestehen Timecharterverträge für die Schiffe, die die UASC Ltd. hält.

Der Bestand an flüssigen Mitteln betrug zum Bilanzstichtag 322,3 Mio. EUR (Vorjahr: 472,4 Mio. EUR). Zur weiteren Erläuterung der Mittelzu- und -abflüsse verweisen wir auf die Ausführungen zu den Finanzierungsaktivitäten in der Finanzlage.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2017 über ein Eigenkapital in Höhe von 3.196,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.143,9 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte zum einen aus der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen im Zuge des Erwerbs der UASC in Höhe von 1.286,7 Mio. EUR und der im Rahmen des Business Combination Agreement vom 15. Juli 2016 vereinbarten und am 17. Oktober 2017 durchgeführten Barkapitalerhöhung in Höhe von 351,5 Mio. EUR. Zum anderen trug der Jahresüberschuss in Höhe von 414,0 Mio. EUR zu einer entsprechenden Steigerung des Eigenkapitals bei. Unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags aus dem Vorjahr von 108,4 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2017 ein Bilanzgewinn von 522,4 Mio. EUR (Vorjahr: Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR).

Die Rückstellungen sind im Berichtszeitraum von 798,7 Mio. EUR auf 745,1 Mio. EUR gesunken. Dies ist insbesondere auf den Rückgang der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um 62,1 Mio. EUR sowie auf die Reduzierung der Drohverlustrückstellung für Devisentermingeschäfte um 41,1 Mio. EUR zurückzuführen. Unter den Rückstellungen zum Bilanzstichtag waren Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 144,1 Mio. EUR (Vorjahr: 127,7 Mio. EUR), Steuerrückstellungen in Höhe von 7,5 Mio. EUR (Vorjahr: 3,7 Mio. EUR) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 593,5 Mio. EUR (Vorjahr: 667,3 Mio. EUR) enthalten.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2.732,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3.272,0 Mio. EUR). Diese setzen sich aus von der Hapag-Lloyd AG begebenen Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Während sich der Bestand für die Anleihen aufgrund der im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten Anleihenrefinanzierungen um 134,0 Mio. EUR erhöht hat, sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 2.482,9 Mio. EUR auf 1.808,9 Mio. EUR zurückgegangen. Letzteres hängt insbesondere damit zusammen, dass im Berichtsjahr mehr Tilgungen und Sondertilgungen (insgesamt 965,4 Mio. EUR) geleistet wurden, als dass neue Finanzierungen aufgenommen wurden (293,6 Mio. EUR) bzw. Darlehen im Rahmen der Verschmelzungen der First CSAV Ships Germany GmbH und Second CSAV Ships Germany GmbH zugegangen sind (213,4 Mio. EUR). Die Sondertilgungen in Höhe 362,4 Mio. EUR standen vor allem im Zusammenhang mit der Umfinanzierung von Kreditverbindlichkeiten in drei Sale-and-Lease-Back-Verbindlichkeiten. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage vorgenommen. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in US-Dollar notierten Finanzverbindlichkeiten führten ebenfalls zu einer Verminderung der Finanzverbindlichkeiten um 210,4 Mio. EUR.

Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 1.836,2 Mio. EUR auf 3.216,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 855,3 Mio. EUR auf 1.965,9 Mio. EUR. In dieser Position sind Verbindlichkeiten gegenüber der UASC in Höhe von 829,0 Mio. EUR enthalten. Davon entfallen 398,4 Mio. EUR auf Verbindlichkeiten aus zwischen der Hapag-Lloyd AG und der UASC abgeschlossenen Finance-Lease-Verträgen für Container (siehe Finanzlage). Darüber hinaus sind die Verbindlichkeiten aus Darlehen und sonstigen Finanzierungen um 352,2 Mio. EUR auf 560,4 Mio. EUR angestiegen. Diese Zunahme beruht im Wesentlichen auf drei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen (siehe hierzu Ausführungen in der Finanzlage). Daneben umfassen die sonstigen Verbindlichkeiten insbesondere auch Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 527,4 Mio. EUR (Vorjahr: 337,3 Mio. EUR) sowie Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing in Höhe von 128,1 Mio. EUR (Vorjahr: 141,7 Mio. EUR).

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Das Geschäftsjahr 2017 entsprach den Erwartungen des Vorstands. Ein deutliches Mengenwachstum führte zu einem entsprechenden Anstieg der Umsatzerlöse und Aufwendungen. Frachtratenerhöhungen auf nahezu allen Fahrtgebieten beeinflussten das Ergebnis der Hapag-Lloyd AG positiv. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2017 der Geschäftsbetrieb der UASC zum 24. Mai 2017 erworben. Durch die sich anschließende Übertragung und Integration des operativen Geschäfts der UASC zu Beginn des zweiten Halbjahres 2017 ergaben sich wesentliche Änderungen im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017. Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung unterliegen indes keine wesentlichen Änderungen.

BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat gemäß §312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Risikosteuerung und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen sollen dazu beitragen, den Wert des Unternehmens stetig und nachhaltig zu steigern, die mittelfristigen finanziellen Ziele zu erreichen und den Fortbestand des Unternehmens langfristig zu sichern. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich auf den Hapag-Lloyd Konzern inkl. der UASC ab der Erstkonsolidierung am 24. Mai 2017.

RISIKOMANAGEMENT

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken jeglicher Art frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und durch entsprechende Maßnahmen zu begrenzen. Durch unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Entwicklung der Geschäfte und die damit verbundenen Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Strategische Risiken werden demgegenüber aufgrund ihres übergeordneten Charakters in der Regel auf oberster Managementebene identifiziert und im Rahmen der Mittel- und Langfristplanung berücksichtigt. Eine Evaluierung der sich aus der Markt- und Unternehmensentwicklung ergebenden Chancen durch die Führungsebene und den Vorstand von Hapag-Lloyd findet regelmäßig statt.

Dem Vorstand und dem operativen Management stehen für das Risikomanagement mehrstufige integrierte Berichtssysteme zur Verfügung. So analysiert und meldet das Planungs- und Controllingssystem monatlich Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung und identifiziert somit zeitnah Risiken, die den operativen Erfolg des Unternehmens gefährden könnten. Neben der regelmäßigen Berichterstattung über operative und finanzielle Risiken wie z. B. die Entwicklung von Frachtraten, Transportvolumen und Liquidität ist mit dem Risikomanagementsystem („RMS“) zusätzlich ein eigenständiges Berichtssystem eingerichtet, das insbesondere Maßnahmen zur Früherkennung existenzgefährdender Risiken einschließt.

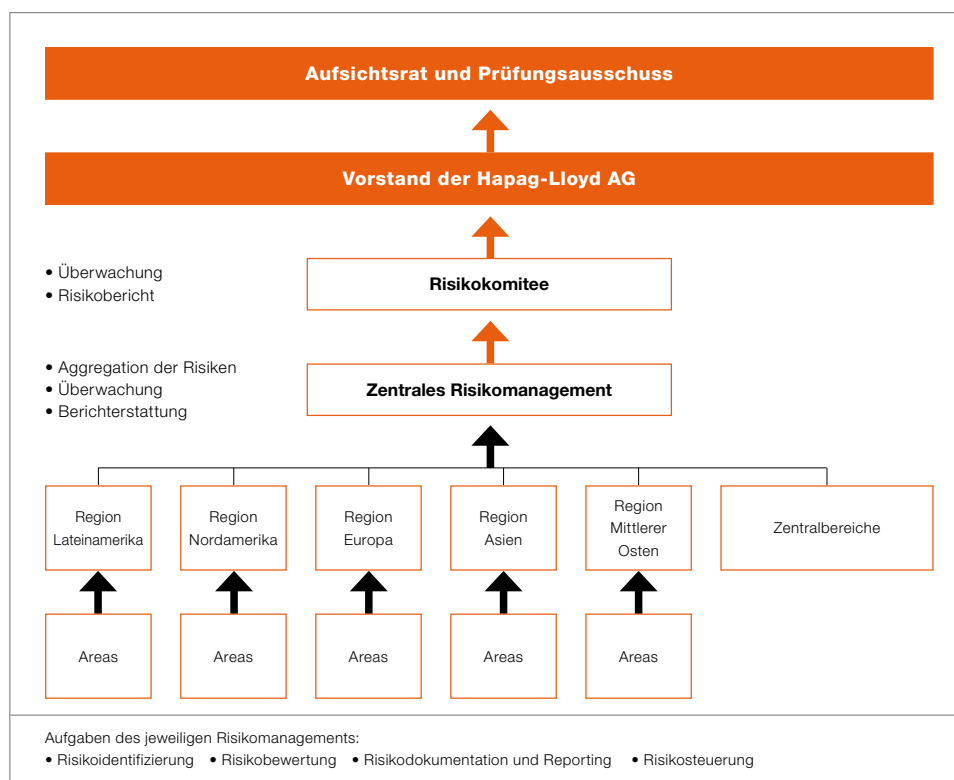
Die Grundsätze, Strukturen und Prozesse des Risikomanagements sind in einer für die gesamte Organisation gültigen Konzernrichtlinie definiert. Ausgehend von den wesentlichen Risikokategorien des Konzerns werden die Strukturen und die Verantwortlichkeiten innerhalb des Gesamtprozesses festgelegt. Darüber hinaus werden das Reporting für die regelmäßige quartalsweise Berichterstattung und auch die Ad-hoc-Berichterstattung verbindlich geregelt.

Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit Risikomanager benannt, die für die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der operativen und finanziellen Risiken in den Regionen und den zentralen Fachbereichen (z. B. Treasury & Finance) verantwortlich sind. Diese Risikomanager bewerten und dokumentieren die identifizierten Risiken einschließlich der Maßnahmen zur Risikoreduzierung im Rahmen der Risikomeldung.

Die Risikomeldung hat regelmäßig quartalsweise an das zentrale Risikomanagement im Fachbereich Accounting zu erfolgen. Zusätzlich hat eine außerplanmäßige Meldung zu erfolgen, wenn Risiken neu identifiziert oder neu bewertet werden und dabei festgelegte Meldegrenzen übertroffen werden (Ad-hoc-Meldung).

Das zentrale Risikomanagement überwacht die regelmäßige Berichterstattung durch die Risikomanager und fasst die wesentlichen Risiken quartalsweise sowie in dringenden Fällen außerplanmäßig für das Risikokomitee zusammen. Das Risikokomitee diskutiert und würdigt die vorliegenden Risiken und berichtet anschließend über die Gesamtrisikosituation an den Vorstand, d. h. insbesondere über den Risikostatus wesentlicher Einflussfaktoren wie z. B. die aktuelle Entwicklung von Frachtraten und Transportvolumen und die potenziellen Auswirkungen wesentlicher Schwankungen dieser Faktoren sowie über wesentliche Einzelrisiken.

Risikomanagement der Hapag-Lloyd



Die Revision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten durch. Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2017 der Hapag-Lloyd AG wurde die grundsätzliche Eignung des Risikofrüherkennungssystems, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen, durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des §317 Abs. 4 HGB geprüft.

Die Methoden und Systeme des Risikomanagements wie auch die Kontrollen sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden ständig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen Rahmenbedingungen angepasst. Als Teil des Risikomanagements werden Risiken durch die dezentralen Gesellschaften und die zentralen Fachbereiche so weit wie möglich abgesichert. Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus den täglichen Geschäften wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. In der Gesellschaft bestehen unter anderem branchenübliche auf die Belange der Hapag-Lloyd zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß §289 Abs. 4 HGB

Konzeption und Zielsetzung

Hapag-Lloyd hat ein Internes Kontrollsystem („IKS“) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Internal Control – Integrated Framework“ definiert. Dieses wurde in 2010 im Rahmen eines Projekts dokumentiert und durch einen Nachweisprozess abgesichert. Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS bestehen eine zentrale IKS-Koordination sowie eine technische Plattform für die Durchführung der weltweiten Prozessüberwachung. Dieses IKS umfasst auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

Primäres Ziel des rechnungslegungsbezogenen IKS ist es, das Risiko wesentlicher Fehlansagen in der Rechnungslegung zu vermeiden, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften zu gewährleisten. Die dazu eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht erreicht werden.

Integration der UASC-Gesellschaften und -Geschäftsaktivitäten in das IKS/RMS-System des Hapag-Lloyd Konzerns

Die UASC-Gruppe ist seit dem am 24. Mai 2017 vollzogenen Zusammenschluss mit der Hapag-Lloyd AG Teil des Konzerns. Im Rahmen der Due Diligence vor dem Zusammenschluss wurden die Risikomanagementsysteme der UASC analysiert und entsprechende Vorbereitungen getroffen, um ein transparentes Risikomanagement für den neu hinzugekommenen Teilkonzern zu gewährleisten.

Die Integration der UASC und der neuen Region Mittlerer Osten in das regelmäßige Risiko-reporting der Hapag-Lloyd wurde während des dritten Quartals 2017 vorbereitet und im vierten Quartal 2017 umgesetzt.

Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung

Die Hapag-Lloyd AG erstellt den Jahresabschluss nach den handelsrechtlichen Rechnungslegungsnormen, den Konzernabschluss nach den Vorschriften der IFRS. Dabei findet eine Konzernrichtlinie für die Bilanzierung Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft. Des Weiteren gilt ein einheitlicher Kontenrahmen für Hapag-Lloyd.

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung und die interne und externe Konzern- und Einzelberichterstattung ist der Bereich Accounting. Zur Erstellung des Abschlusses werden Informationen anderer Fachbereiche angefordert und verarbeitet. Hierzu zählen beispielsweise Informationen aus dem Bereich Treasury für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen und Finanzderivaten sowie aus dem Bereich Controlling für die Unternehmensplanung im Rahmen des durchgeführten Wertminderungstests.

Einzelne Sachverhalte werden unter Einbindung externer Experten und Gutachter, wie z. B. Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet. Der Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den Bereich Accounting überwacht. Die Bilanzierung wird unternehmensweit durch geeignete und marktübliche Buchhaltungssysteme in der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermitteln die Tochtergesellschaften Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidations (FC) zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden insbesondere die notwendigen Konsolidierungsschritte vom Bereich Accounting durchgeführt. Sowohl zum 24. Mai 2017 im Rahmen der Erstkonsolidierung als auch zum 31. Dezember 2017 wurden die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften zunächst als Teilkonzern in den Konzernabschluss einbezogen. Die Zerlegung des UASC-Teilkonzerns in einzelne Tochtergesellschaften erfolgt im Jahr 2018.

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

Mögliche Auswirkungen auf die Rechnungslegung werden oft schon im organisatorischen Umfeld berücksichtigt, z. B. sind wesentliche Investitionen und Finanzierungen bereits vor der Freigabe durch den Vorstand insbesondere vor dem Hintergrund ihrer bilanziellen Abbildung mit dem Accounting abzustimmen und werden kritisch hinsichtlich ihres Einflusses auf den Konzernabschluss gewürdigt. Die Identifizierung und Bewertung weiterer Risiken erfolgt auch dadurch, dass der Leiter des Accountings dem Risikokomitee vorsteht, sodass wesentliche Umstände oder Ereignisse im Konzern mit ihren möglichen rechnungslegungsbezogenen Auswirkungen frühzeitig erfasst und eingeschätzt werden können.

Die Überwachung der Einhaltung der Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften erfolgt durch prozessintegrierte und prozessunabhängig eingerichtete Kontrollen. Die Kontrollen haben sowohl präventiven als auch nachgelagerten Charakter.

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Kontrollen sicherstellen, dass der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern ermöglicht wird. Außerdem werden z. B. Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für sensible Bereiche überprüft. Für die UASC-Gruppe folgte für den am 24. Mai 2017 vollzogenen Zusammenschluss eine Abfrage und Managementbestätigung solch grundsätzlicher Kontrollaktivitäten. Die Ausweitung des IKS der Hapag-Lloyd AG auf das Neugeschäft des erweiterten Konzerns wurde im dritten Quartal 2017 begonnen.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. In 2016 erfolgte ein unabhängiges externes Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR). Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen. Darüber hinaus erfolgte in 2016 ein unabhängiges externes Assessment der im IKS für die Zentralbereiche dokumentierten Schlüsselkontrollen. Nach dem Zusammenschluss mit der UASC am 24. Mai 2017 wurden die Prüfungs- und Beratungsaufgaben sowie die Informations-, Prüf- und Zugangsrechte entsprechend erweitert. Die Konzernrevision hat sich im Juni 2017 mit dem internen Revisionssystem der UASC vertraut gemacht und die UASC-Revision im 3. Quartal 2017 integriert.

IKS-Nachweisprozess

Die Hapag-Lloyd AG hat zur Bestätigung der Einrichtung des IKS einen Regelprozess eingerichtet, dessen Ergebnisse jährlich in einem Bericht zusammengefasst werden („IKS-Nachweisprozess“). Auf dieser Basis wird der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand über das interne Kontrollsystem informiert.

RISIKEN

Die bedeutsamsten Risiken sowie ihre Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind auf der Seite 78 aufgeführt. Auch die weniger bedeutsamen Risiken sind im folgenden Abschnitt beschrieben, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt.

STRATEGISCHE RISIKEN

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und unterliegt einem hohen Risiko, durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst zu werden. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen sowie dem Kapazitätsangebot auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung einzelner Regionen.

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2018) für 2018 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,9 % (2017: 3,7 %) und für 2019 ein weiteres Wachstum von 3,9 %.

Trotz der aktuell positiven Entwicklung der Weltkonjunktur und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen bestehen aber auch für 2018 weiter hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2018 sind geopolitische Spannungen, zunehmender Protektionismus in einigen Ländern, Unsicherheiten bzgl. der zukünftigen Wirtschafts- Handels- und Finanzpolitik in den USA, Auswirkungen des Brexits sowie hohe Bewertungen an den Kapitalmärkten. Eine Eintrübung der globalen Konjunktur könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschifffahrt führen. In den vergangenen Jahren lag der Zuwachs der weltweiten Nachfrage nach Containertransportleistung gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Die niedriger als erwartete Zunahme des Transportaufkommens und die gleichzeitig deutliche Ausweitung des Kapazitätsangebots haben in den vergangenen Jahren zu einem merklichen Rückgang der Frachtraten in allen wichtigen Fahrtgebieten geführt. Ein niedriger als erwartetes Transportaufkommen und ein weiterer Rückgang der Frachtraten könnten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich negativ beeinflussen.

Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen. In 2017 führten z. B. die Importstopps von Recyclingrohstoffen (vor allem von Altpapier und Plastik) sowie temporäre Werksschließungen aus Umweltschutzgründen in China zu einer zeitweisen Abschwächung der chinesischen Im- und Exporte.

Risiken durch intensiven Wettbewerb

Die weltweite Containerschifffahrt ist durch einen intensiven Wettbewerb der Reedereien untereinander gekennzeichnet. Einige der Wettbewerber sind hinsichtlich Geschäftsvolumen, Flottengröße, Transportaufkommen und Kapazitäten größer als Hapag-Lloyd. Andere verfügen über eine bessere Kapitalausstattung. Diese Wettbewerber könnten daher besser im Markt positioniert sein, um Skalenvorteile zu realisieren und in effizientere Schiffe zu investieren. Daher könnten diese Wettbewerber in der Lage sein, einen kostengünstigeren Service und niedrigere Frachtraten anzubieten. Dies könnte zulasten des Marktanteils von Hapag-Lloyd gehen.

In der Regel schließt Hapag-Lloyd mit seinen Kunden keine langfristigen Verträge oder Exklusivverträge ab. Die Mehrzahl der Kunden unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des Markts könnten die Kunden ganz oder teilweise Dienste anderer Reedereien in Anspruch nehmen. In der weltweiten Containerschifffahrt bestehen keine Einschränkungen für Wettbewerber, die ihren Service auf andere Fahrtgebiete oder Routen ausweiten wollen. Jeder der Wettbewerber könnte daher auf den Routen, auf denen Hapag-Lloyd einen Liniendienst unterhält, einen vergleichbaren Service anbieten und versuchen, die Frachtraten von Hapag-Lloyd zu unterbieten. Angesichts der aktuell niedrigen Charraten für Schiffe könnten darüber hinaus neue Wettbewerber hinzukommen, die einen Liniendienst zu besonders niedrigen Frachtraten bereitstellen.

Risiken durch eine weitere Branchenkonsolidierung

Die Containerschifffahrt befindet sich derzeit in einer Phase der Konsolidierung. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV übernommen. Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO). Im Juli 2016 schloss die französische Reederei CMA CGM S.A. die Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, ab. Am 31. Oktober 2016 haben die japanischen Schifffahrtsunternehmen Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) die Gründung einer neuen Joint-Venture-Gesellschaft angekündigt. In dieser werden die Containerschiffahrtsaktivitäten der drei Gesellschaften sowie die weltweiten Terminalaktivitäten (außerhalb Japans) zusammengeführt. Das neue Unternehmen soll am 1. April 2018 seine operative Tätigkeit aufnehmen. Am 1. Dezember 2016 hat Maersk die Übernahme der deutschen Reederei Hamburg Süd angekündigt. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der beiden Unternehmen

fand schließlich am 30. November 2017 statt. Zuvor hatten Maersk und Hamburg Süd im Februar 2017 eine Slotchartering-Vereinbarung für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen. Am 24. Mai 2017 hat Hapag-Lloyd den gesellschaftsrechtlichen Zusammenschluss mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company (UASC) vollzogen.

Durch Übernahmen und Zusammenschlüsse könnten einzelne Reedereien höhere Skalenvorteile und eine größere Finanzkraft erzielen, sodass diese Wettbewerber einen stärkeren Preiswettbewerb und eine höhere Volatilität der Märkte besser verkraften könnten als Hapag-Lloyd.

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

Für die Abdeckung aller wichtigen Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes ist die Mitgliedschaft in Allianzen für Hapag-Lloyd wichtig. Aus der Mitgliedschaft in Allianzen können sich neben den im Chancenbericht beschriebenen Chancen auch Risiken ergeben. Die Konditionen innerhalb der Allianzen könnten sich ändern oder einzelne Reedereien könnten ihre Mitgliedschaft aufgeben bzw. nicht verlängern.

Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam 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 UASC-Containerschiffe werden als Teil der Hapag-Lloyd Flotte ebenfalls in der THE Alliance eingesetzt. Die THE Alliance ist die Nachfolgeorganisation der Grand und der G6 Alliance. Die Kooperation ist auf mindestens fünf Jahre angelegt. Allianzmitglieder können erstmalig nach 36 Monaten und dann mit einer Frist von 12 Monaten die Allianz verlassen. Im Falle eines Kontrollwechsels („Change of Control“) oder bei Insolvenz kann ein Mitglied aus der Allianz ausgeschlossen werden. Der Beschluss zum Ausschluss eines Allianzmitglieds muss von den anderen Mitgliedern einstimmig gefasst werden.

Für das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes benötigt Hapag-Lloyd die Mitgliedschaft in einer Allianz. Im Falle eines Ausschlusses aus einer Allianz oder der Verweigerung der Mitgliedschaft in einer Allianz hätte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation und somit auch auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd.

Risiken aus dem Wettbewerb durch neue Allianzen

Zu Beginn des zweiten Quartals 2017 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Die zu diesem Zeitpunkt in vier Allianzen tätigen Reedereien formierten sich zu den drei folgenden Allianzen: der „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line und MSC, der „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, OOCL, Evergreen und COSCO, sowie der von Hapag-Lloyd zusammen mit „K“ Line, MOL, NYK und Yang Ming betriebenen „THE Alliance“.

Die verschiedenen Allianzen haben eine unterschiedlich ausgeprägte Präsenz in den jeweiligen Fahrtgebieten. Durch den Ausbau der Netzwerke und des Serviceangebots für Kunden können unterschiedliche Kostenvorteile entstehen. Die Kostenvorteile anderer Containerlinienreedereien kann Hapag-Lloyd möglicherweise nicht ausgleichen.

Risiken aus staatlicher Förderung von Wettbewerbern

Die direkte und indirekte staatliche Förderung der eigenen Schifffahrtsunternehmen durch Länder wie China, Taiwan und Südkorea führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen und kann dazu führen, dass die Frachtraten unter Druck geraten oder zu viel Containertransportkapazität am Markt zur Verfügung gestellt wird.

Staatliche Exportförderungen mittels vergünstigter Schiffsfinanzierung für die Kunden der heimischen Werften sowie der stark vorangetriebene Ausbau der Schiffsfinanzierungsaktivitäten chinesischer Banken und Leasingunternehmen kann dazu führen, dass zu viele Schiffe bestellt werden und das Kapazitätsangebot dadurch schneller wächst als die Nachfrage – mit negativen Auswirkungen auf die Frachtraten.

OPERATIVE RISIKEN**Maßnahmen zur Sicherstellung der Effektivität der Bunker-, Währungs- und Zinssicherungen**

Die beabsichtigte Effektivität der Risikoabsicherungen wird durch eine strikte Ausrichtung der Sicherungsgeschäfte an den Parametern der risikotragenden Grundgeschäfte (Währung, Nominal, Laufzeit, Index etc.) sichergestellt. Ferner erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Höhe der zugrunde liegenden Risiken und des daraus resultierenden Absicherungsgrads.

Treibstoffpreisisiken

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerpreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus.

Im Geschäftsjahr 2017 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 11,2% der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2017 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO und MDO) bei 318 USD je Tonne (MFO: 307 USD/t; MDO: 478 USD/t) und damit um 92 USD je Tonne über dem Durchschnittswert des Vorjahres. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. So stiegen die Bunkerpreise Ende 2017 wieder deutlich an. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, dürfte dies die Treibstoffkosten in 2018 deutlich ansteigen lassen.

Die durchschnittliche Frachtrate enthält Bunkerzuschläge. Die Höhe der Bunkerzuschläge ist nach Fahrtgebiet unterschiedlich. Die schwankenden Bunkerpreise können somit je nach Fahrtgebiet einen erheblichen Einfluss auf die Höhe der durchschnittlichen Frachtrate haben. Zur Begrenzung der Auswirkung steigender Bunkerpreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Großteil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch stark von der entsprechenden Marktsituation ab.

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Per Ende Februar 2018 waren insgesamt rd. 21 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2018 gesichert.

Der durch verschärfte Umweltauflagen für das Befahren von Küstenregionen notwendige Einsatz von Marine Diesel Oil (MDO) könnte aufgrund des wesentlich höheren Preises für MDO zu einem deutlichen Anstieg der Transportkosten führen. In 2017 entfielen rd. 13 % (Vorjahr: rd. 16 %) des gesamten Bunkerverbrauchs von rd. 3,9 Mio. Tonnen (Vorjahr: rd. 3,1 Mio. Tonnen) auf schwefelarmen Bunker. Ab 2020 ist die Verwendung schwefelarmer Treibstoffe verpflichtend.

Risiken aus Schwankungen in den Charraten

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer üblicherweise auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe. Es ist nicht auszuschließen, dass die Charraten in Zukunft deutlich anziehen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können.

Die Höhe der Charraten wird von Angebot und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charraten nicht vor Ablauf des Vertrags anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charraten zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Flotte der Hapag-Lloyd AG lag per 31. Dezember 2017 bei rd. 37 % (Vorjahr: rd. 51 %). Die übrigen 63 % sind gechartert, davon 47 Schiffe langfristig, 15 mittelfristig und 76 kurzfristig.

Risiken aus schwankenden Transportmengen und Frachtraten

Hinsichtlich der Entwicklung der Transportmengen und Frachtraten gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Die Frachtratenentwicklung wird zudem stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren Transportkapazitäten bestimmt. Angesichts einer weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2018, wie bereits in den vergangenen Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die sog. „Peak Season“, das dritte Kalenderquartal.

Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen

In den letzten Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Dies führt in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe. Mit dem weiteren Ausbau der Kapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Dies würde die Einhaltung der Fahrpläne erschweren und könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage des Unternehmens führen. Die Entscheidung über den Ausbau der Häfen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Regierungen und damit außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Hapag-Lloyd. Arbeitskämpfe in den Häfen können ebenfalls die Einhaltung von Fahrplänen erschweren und möglicherweise erhebliche zusätzliche Kosten verursachen.

Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

Zwischen der Bestellung und der Auslieferung neuer Schiffe liegt ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren, wobei sich die Auftragsvergabe an den Erwartungen über den künftigen Bedarf an Transportkapazitäten orientiert. Bis zur Auslieferung neuer Schiffe kann sich die Marktlage verändern. Dann besteht die Gefahr, dass die verfügbare Kapazität zu gering ist und Hapag-Lloyd dem Bedarf der Kunden nicht entsprechen könnte. In diesem Fall würde es zu Einnahmeausfällen und dem Verlust von Marktanteilen kommen. Wenn zusätzliche Kapazitäten gechartert werden müssten, um die Kundenbindung nicht zu gefährden, würden höhere Charterraten, die infolge der gestiegenen Nachfrage gezahlt werden müssten, zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen. Aktuell plant Hapag-Lloyd insbesondere auch vor dem Hintergrund des Zusammenschlusses mit der UASC keine weiteren Investitionen in Schiffsneubauten.

Risiken beim Betrieb von Schiffen

Der Betrieb von Schiffen ist mit speziellen Risiken verbunden; hierzu zählen unter anderem Havarie, Kollisionen, Totalverlust des Schiffs, Umweltschäden, Feuer, Explosionen, Verlust oder Beschädigung der Ladung, durch Materialfehler verursachte Schäden, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, Piraterie, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern, Verlust der Zertifizierung der Schiffe, schwierige Wetterbedingungen sowie Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder Hafenarbeiter.

Alle aufgeführten Punkte können den Betrieb der Schiffe verhindern oder den Reiseablauf stören, zum Tod oder zu Verletzungen von Menschen sowie zum Verlust oder zur Beschädigung von Eigentum führen. Hierdurch könnte das Ansehen des Unternehmens Schaden nehmen und Kundenbeziehungen könnten belastet werden. Sofern möglich hat Hapag-Lloyd in einem wirtschaftlich angemessenen Rahmen Versicherungen gegen diese Risiken abgeschlossen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die bestehenden Versicherungen nicht sämtliche Schäden in voller Höhe abdecken. Dies könnte einen erheblichen negativen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd nehmen.

Risiken aus Ansprüchen von Lieferanten und Dienstleistern

Lieferanten, Dienstleister und Mitglieder der Schiffsbesatzungen könnten, wenn unbezahlte Rechnungen zu entsprechenden Ansprüchen gegenüber Hapag-Lloyd führen, die Schiffe bei Eintritt in Häfen beschlagnahmen lassen und damit die Weiterfahrt dieser Schiffe verhindern. Dies könnte, wenn Hapag-Lloyd nicht sofort die gerichtlich festgelegten Zahlungen leistet, dazu führen, dass Transportservices unterbrochen werden, was zu einem hohen materiellen Schaden führen könnte.

Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als weitere Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panama-Kanal, Suez-Kanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und z. B. Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt.

Risiken aus dem größten Fahrtgebiet Lateinamerika

Mit einem Anteil von rd. 25 % am Containertransportvolumen in 2017 ist das Fahrtgebiet Lateinamerika das größte Fahrtgebiet von Hapag-Lloyd. Gemäß den aktuellen Prognosen des IWF (Januar 2018) beträgt das Wirtschaftswachstum der Region Lateinamerika und Karibik in 2017 1,3 % (2016: -0,7 %). Für 2018 wird eine weitere Zunahme des Wirtschaftswachstums auf 1,9 %, gefolgt von 2,6 % in 2019, erwartet. Die jüngste Erholung des Wirtschaftswachstums könnte jedoch schnell wieder ins Stocken geraten, da die lokalen Wirtschaften stark von den politischen Entwicklungen, den Rohstoffpreisen und den Wechselkursen abhängen. Dies könnte eine negative Auswirkung auf die Import- und Exportaktivitäten der Region und somit auf die Nachfrage nach Containertransporten und damit auch auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd haben. Die volatile Entwicklung der lokalen Währungen könnte ebenfalls einen negativen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung haben.

Risiken aus der gestiegenen Bedeutung des Fahrtgebiets Mittlerer Osten

Nach dem Zusammenschluss mit der UASC ist das Fahrtgebiet Mittlerer Osten mit einem Anteil von rd. 10,5% am Containertransportvolumen in 2017 ein bedeutendes Fahrtgebiet von Hapag-Lloyd. Gemäß den aktuellen Prognosen des IWF (Januar 2018) ist das Wirtschaftswachstum der Region Mittlerer Osten, Nordafrika, Afghanistan und Pakistan in 2017 um 2,5% (2016: 4,9%) gestiegen. Für 2018 wird – eine Zunahme des Wirtschaftswachstums um 3,6% erwartet. Ein weiter rückläufiges Wirtschaftswachstum könnte eine negative Auswirkung auf die Import- und Exportaktivitäten der Region und somit auf die Nachfrage nach Containertransporten und damit auch auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd haben.

Risiken aus dem Verlust des US-Flag- oder Kabotagegeschäfts

Hapag-Lloyd erbringt in bestimmten regionalen Teilfahrtgebieten in Lateinamerika Containertransportdienstleistungen auf regulatorisch vom allgemeinen Wettbewerb geschützten Diensten (Kabotagegeschäft). Sollte Hapag-Lloyd diese Dienste nicht mehr betreiben dürfen oder werden diese Dienste dem allgemeinen Wettbewerb geöffnet, könnte dies die Ertragslage negativ beeinflussen. Das Kabotagegeschäft wird über die Gesellschaften CSAV Austral SpA, Companhia Libra de Navegação S.A., Andes Operador Multimodal Ltda und Consorcio Naviero Peruano S.A. betrieben. Sollte sich die Ertragslage dieser Gesellschaften durch den Wegfall des Kabotagegeschäfts nachhaltig verschlechtern, könnte dies negative Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung der Hapag-Lloyd AG zur Folge haben. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als mittel eingestuft.

Als eine von drei internationalen Containerreedereien erbringt Hapag-Lloyd Containertransportdienstleistungen für staatliche Organisationen der USA (US-Flag-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben. Das US-Flag-Geschäft wird über die Gesellschaft Hapag-Lloyd USA LLC betrieben. Sollte sich die Ertragslage dieser Gesellschaft durch den Wegfall des US-Flag-Geschäfts nachhaltig verschlechtern, könnte dies negative Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung der Hapag-Lloyd AG zur Folge haben.

Risiken aus dem Verlust von Kunden und Mitarbeitern

Die Containerschifffahrt ist in einem sehr wettbewerbsintensiven Branchenumfeld tätig. Gelingt es nicht, wichtige Kunden und Mitarbeiter langfristig an Hapag-Lloyd zu binden, könnte dies zu negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnissituation von Hapag-Lloyd führen. Ein nachhaltiger Verlust von Kundengruppen, die durch die Übernahme des Kundenstamms von CP Ships Limited, CSAV und UASC erworben wurden, könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG führen.

Risiken aus einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Projekte

Die Ergebnisentwicklung und die Erreichung der Unternehmensziele sind eng verknüpft mit der erfolgreichen Hebung der Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC sowie der Verbesserung der Umsatzqualität (Projekt Compete to Win).

Sollte sich aus der Umsetzung von Compete to Win sowie der Integration der UASC nicht der erwartete Ergebnisbeitrag ergeben, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben und die Erreichung der finanziellen Ziele erschweren oder gar unmöglich machen. Zudem haben Veränderungen der internen Strukturen (z. B. die Struktur von Diensten in den jeweiligen Fahrtgebieten) und die Entwicklung von externen Einflussfaktoren wie z. B. Währungsschwankungen, die Entwicklung der Frachtraten und die Höhe der Bunkerpreise einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der Umsatzerlöse und der operativen Kosten. Diese Entwicklungen können die Umsetzung der Projekte begünstigen, überlagern oder ihr entgegenwirken. Die Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung könnte daher gegebenenfalls den Erfolg der strategischen Maßnahme nur begrenzt darstellen.

IT-Risiken

Über die eigenen IT-Systeme stellt Hapag-Lloyd die Versorgung mit Daten über Transportvolumen, Frachtraten, Transportkosten, Containerstandorte und Fahrpläne sicher. Die Verfügbarkeit der Systeme ist für das Management der Flotte und der Container sowie für eine effiziente Steuerung der Geschäftsprozesse und zur Kostenkontrolle erforderlich. Ein Ausfall von IT-Systemen könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten zur Folge haben.

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, z. B. durch Feuer, Energieausfall, Systemfehler, Hackerangriffe, Betrugsfälle oder Terrorismus, zu Datenverlusten kommen könnte, deren Wiederbeschaffung – sofern möglich – zu erhöhten Kosten und/oder zu einer Beeinträchtigung der Kunden- oder Partnerbeziehung führen könnte. Der Eintritt der beschriebenen IT-Risiken könnte eine hohe Auswirkung auf die Finanzlage von Hapag-Lloyd haben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als gering eingestuft.

COMPLIANCE-RISIKEN

Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

Als Containerschiffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnten den Geschäftsverlauf belasten und ggf. eine Änderung der Strategie erfordern. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Schadensersatzforderungen und Bußgeldern konfrontiert werden.

Die Containerschiffahrt unterliegt zahlreichen Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern. Die Überprüfungen durch die zuständigen Behörden könnten zur Beschlagnahme von Containern oder deren Inhalt führen sowie Verzögerungen bei der Be- und Entladung der Schiffe zur Folge haben.

In diesem Zusammenhang könnten Zollgebühren erhoben bzw. Strafzahlungen gegen Exporteure, Importeure oder die Reederei verhängt werden. Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

Die Hapag-Lloyd AG unterliegt, wie andere Unternehmen der Branche, einer zunehmenden Regulierung im Bereich Datenschutz und IT Sicherheit. Mit der Datenschutzgrundverordnung der Europäischen Union, die zum 25. Mai 2018 in Kraft tritt, erhöhen sich die allgemeinen Datenschutzrisiken und dabei insbesondere das maximale Bußgeldrisiko für Verstöße gegen das Datenschutzrecht (bis zu 4 % des jährlichen Umsatzes). Ähnliche Entwicklungen hin zu einer höheren Regulierungsdichte und verstärkten datenschutzrechtlichen Sanktionen werden weltweit verzeichnet. Ferner verschiebt sich infolge der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen die Risikoexposition der Hapag-Lloyd AG, sodass die hinzutretenden datenschutzrechtlichen Risiken fortlaufend bewertet und gemanagt werden müssen. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd werden als mittel eingestuft.

Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

Die Emissionsvorschriften der International Maritime Organization (IMO) sehen eine weitere deutliche Reduzierung der Emissionswerte vor. Bereits seit Januar 2015 gilt in den Küstengebieten der USA (in den Küstengebieten von Kalifornien bereits seit Januar 2014), in Hongkong und bestimmten Küstenregionen Europas der gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von besonders schwefelarmen Treibstoffen. Die IMO hat beschlossen, diese Umweltschutzbestimmungen auf alle Weltmeere auszuweiten. Ab 2020 wird der Grenzwert für den Schwefelgehalt auf 0,5 % gesenkt. Dies könnte zu einer deutlichen Erhöhung der spezifischen Treibstoffkosten führen. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise in Form von Treibstoffzuschlägen an Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung der Ergebnissituation.

Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall hohe Kosten verursachen, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen.

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

Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßigen Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In mehreren Jurisdiktionen, wie beispielsweise in Mexiko, Indien und Brasilien, finden derzeit Untersuchungen der lokalen Steuerbehörden zu einzelnen Sachverhalten statt. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden sie durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt.

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus Steuerrisiken in Höhe von 135,5 Mio. EUR (Vorjahr: 128,4 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in Summe als gering eingestuft wird. Der Anstieg resultiert aus der Übernahme der Geschäftsaktivitäten der UASC.

Risiken der Besteuerung

Die Hapag-Lloyd AG hat 1999 entschieden, die Möglichkeit der Besteuerung der geschäftlichen Aktivitäten auf Basis der eingesetzten Transportkapazitäten in Anspruch zu nehmen (sog. Tonnagesteuer). Vergleichbare Systeme der Besteuerung gibt es auch in anderen europäischen Ländern. Damit wird die Steuerlast von der Kapazität der Flotte und nicht vom tatsächlich erzielten Geschäftsergebnis bestimmt. Voraussetzung ist, dass ein bestimmter Anteil der Flotte in Deutschland registriert und bereedert wird und im internationalen Liniendienst eingesetzt ist. Eine Änderung oder Aufhebung der Tonnagesteuer oder fehlende Voraussetzungen im Unternehmen, die Möglichkeit der Tonnagesteuer weiter in Anspruch zu nehmen, könnten insbesondere in Zeiten hoher Erträge die Steuerlast beträchtlich anheben.

Einige Schiffe erfüllen die Voraussetzung für die Tonnagebesteuerung nicht, daher unterliegen in 2017 rd. 5 % (2016: rd. 4 %) des Einkommens der deutschen Regelbesteuerung.

Risiken aus der Börsennotierung

Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt Hapag-Lloyd einer Vielzahl von regulatorischen Anforderungen und Auflagen. Sollte Hapag-Lloyd die gesetzlichen und privatrechtlichen Regularien nicht oder nur teilweise erfüllen, droht neben finanziellen Sanktionen auch ein erheblicher Imageverlust.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

Hapag-Lloyd ist mit seinen geschäftlichen Aktivitäten weltweit vertreten. Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist Hapag-Lloyd im Wesentlichen Währungsrisiken, Zinsrisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen bedeutenden Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten.

Unternehmensstrategie ist es, die aus dem operativen Geschäft resultierenden Preisrisiken von Währungen und Rohstoffen durch den Einsatz von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Die einzelnen Regeln, Kompetenzen und Abläufe sowie die Limits für Transaktionen und Risikopositionen sind in Richtlinien und Ausführungsbestimmungen festgelegt. Die Einhaltung der Richtlinien und Geschäftslimits wird laufend überwacht. Sicherungsgeschäfte werden nur zur wirtschaftlichen Absicherung von bilanzierten oder erwarteten Grundgeschäften abgeschlossen. Für die Erfassung, Bewertung und Berichterstattung der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte wird anerkannte Standardsoftware eingesetzt.

Währungsrisiken

In der internationalen Containerschifffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charraterraten sowie Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben dem Risiko von Währungsschwankungen ausgesetzt. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden. Neben dem US-Dollar und Euro sind auch die Währungen Kanadischer Dollar, Brasilianischer Real, Indische Rupie, Britisches Pfund Sterling, Chinesischer Renminbi, Australischer Dollar, Japanischer Yen sowie Mexikanischer Peso von Bedeutung.

Wesentliche Risiken aus Wechselkursveränderungen werden fortlaufend überwacht. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Euro-Auszahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. Bei Bedarf können auch weitere Währungssicherungsgeschäfte getätigt werden. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

Die Berichtswährung für den Hapag-Lloyd Konzern sowie den Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG ist der Euro. Die Veränderung der USD/EUR-Relation hat somit einen erheblichen Einfluss auf die im Jahresabschluss und in den Quartalsabschlüssen ausgewiesenen Finanzkennzahlen. Die Entwicklung der in Euro ausgewiesenen Finanzkennzahlen kann daher gegebenenfalls erheblich von den in US-Dollar erstellten Finanzkennzahlen des operativen Geschäfts abweichen.

Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollar – insbesondere für die Bewertungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres wesentliches Risiko dar.

Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als gering eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollar ergibt sich dagegen eine Chance, deren Eintrittswahrscheinlichkeit als hoch eingestuft wird.

Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken, die durch die Aufnahme von Finanzmitteln entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können weitere Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden. Im Zuge des Zusammenschlusses mit der UASC hat Hapag-Lloyd Zinsswapgeschäfte des Unternehmens übernommen.

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

Aufgrund der Entwicklung der Gebrauchtmaktpreise von Containerschiffen im vierten Quartal 2016, insbesondere getrieben durch die Insolvenz der Linienreederei Hanjin, entstanden kurzfristige Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten einiger Schiffsfinanzierungen der Hapag-Lloyd. Vor diesem Hintergrund hat Hapag-Lloyd in 2017 auf Anforderung finanzierender Banken Sondertilgungen in Höhe von 51,3 Mio. USD (42,8 Mio. EUR) geleistet.

Vor diesem Hintergrund wurden Finanzierungen mit kritischen Loan-to-Value-Quoten im Verlauf des Geschäftsjahres refinanziert, um das Risiko von möglichen weiteren Unterdeckungen zu vermeiden. Darüber hinaus konnten die geleisteten Sondertilgungen durch Umsetzung dieser Refinanzierungen wieder aufgeholt werden.

Im Rahmen der Optimierung des Gesamtengagements mit einer Bank wurden proaktiv Sondertilgungen auf eine Finanzierung in Höhe von insgesamt 28 Mio. USD (23,3 Mio. EUR) vereinbart. Hiervon wurden 18 Mio. USD (15,0 Mio. EUR) bereits am 1. Dezember 2017 geleistet. Die verbleibenden 10 Mio. USD (8,3 Mio. EUR) wurden am 1. März 2018 zur Zahlung fällig.

Darüber hinaus besteht zum Bilanzstichtag auf Basis aktueller Gebrauchtmaktpreise ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinanzierungen des Unternehmens.

Risiken aus einer restriktiveren Kreditvergabe der Banken gegenüber Schiffahrtsunternehmen

Schiffsfinanzierende Banken könnten ihre Kreditvergabe restriktiver gestalten, was auch für Hapag-Lloyd die Aufnahme neuer Finanzmittel erschweren oder die Kreditkosten erhöhen könnte. Dies hätte eine negative Auswirkung auf die Finanzsituation und die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Diese Liquiditätsreserve des Hapag-Lloyd Konzerns betrug zum 31. Dezember 2017 1.059,5 Mio. EUR (Vorjahr: 759,6 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem. Die Liquiditätsreserve inkl. freier Kreditlinien der Hapag-Lloyd AG betrug zum 31. Dezember 2017 776,9 Mio. EUR (Vorjahr: 661,8 Mio. EUR). Davon entfallen zum 31. Dezember 2017 322,3 Mio. EUR (Vorjahr: 472,4 Mio. EUR) auf liquide Mittel.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auch auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern höchster Bonität sind keine Ausfallrisiken zu erwarten.

Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Banklimits gesteuert.

Kreditausfallrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inkl. Prüfung der Bonitätsrisiken über Dun & Bradstreet (den weltweit größten Anbieter von Wirtschaftsinformationen und Analysen), die Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes monatliches Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inkl. der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen.

Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2017 betragen die Finanzschulden der Hapag-Lloyd AG 2.732,0 Mio. EUR (im Vorjahr 3.272,0 Mio. EUR). Auf Konzernebene weist Hapag-Lloyd Finanzschulden in Höhe von 6.335,5 Mio. EUR (im Vorjahr 4.180,7 Mio. EUR) aus. Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom zukünftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen und aufgenommenen Kredite erschweren.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses sowie einzelvertragliche Vereinbarungen.

Sie umfassen im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines adjustierten Eigenkapitals, die Vorhaltung einer Mindestliquidität sowie die Einhaltung von Loan-to-Value-Quoten. Im Jahresverlauf 2017 und zum 31. Dezember 2017 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Eigenkapitalgeber sowie den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilserwerbs von mehr als 50% durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Risiken durch Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten

Per 31. Dezember 2017 belaufen sich die in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.175,6 Mio. EUR (Vorjahr: 461,2 Mio. EUR). Die Konzernbilanz weist Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.486,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.661,6 Mio. EUR) auf. Die Summe der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 weitere 1.785,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1.340,4 Mio. EUR). Insgesamt entspricht dies zusammen 22,1 % der Konzernbilanzsumme (Vorjahr: 26,5 %). Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2017 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

Risiken durch Wertminderung der Beteiligung an der Containerterminal Altenwerder GmbH

Hapag-Lloyd besitzt eine 25,1%ige Beteiligung an der Containerterminal Altenwerder GmbH („CTA“). Die CTA betreibt das Containerterminal Altenwerder im Hamburger Hafen. Die Ertragslage und damit auch die Ausschüttung von Dividenden sowie der Beteiligungswert der CTA sind abhängig vom Containerumschlag des Terminals. Dieser ist auch abhängig von der weiteren Realisierung der Vertiefung und Verbreiterung der Elb-Fahrrinne. Ein Rückgang des Containerumschlags hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage und könnte den Beteiligungsbuchwert der CTA negativ beeinflussen.

Risiken aus unterschiedlichen Ansichten über den Betrieb von Gemeinschaftsunternehmen

Hapag-Lloyd betreibt derzeit eine Reihe von Unternehmen zusammen mit Partnern (Tochtergesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter sowie nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen). Durch den Zusammenschluss mit der UASC hat sich die Anzahl dieser Gemeinschaftsunternehmen erhöht. Unterschiedliche Ansichten über den Betrieb und die strategische Ausrichtung dieser Gemeinschaftsunternehmen könnten einen erheblichen Einfluss auf die operative Entwicklung dieser Gesellschaften sowie deren Werthaltigkeit haben.

Risiken durch eine niedrige Eigenkapitalausstattung der Hapag-Lloyd AG

Zum 31. Dezember 2017 betrug das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG im handelsrechtlichen Einzelabschluss 3.196,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.143,9 Mio. EUR) und lag somit deutlich unter dem Eigenkapital des Konzerns. Die handelsrechtliche Eigenkapitalquote von 32,3 % zum 31. Dezember 2017 ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen (Vorjahr: 16,2 %). Zum 31. Dezember 2017 betragen die Finanzschulden der Hapag-Lloyd AG 2.732,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3.272,0 Mio. EUR). Sollte eine erneute Verlustsituation eintreten, könnte dies die handelsrechtliche Eigenkapitalausstattung sowie die Dividendenfähigkeit der Hapag-Lloyd AG beeinträchtigen. Dies könnte z. B. aus handelsrechtlichen Verlusten infolge von Wechselkursveränderungen des US-Dollars resultieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als gering eingestuft. Der aktuelle USD/EUR-Kurs beträgt zum 31. Dezember 2017 1,20 USD/EUR (Vorjahr: 1,06 USD/EUR).

In der Hapag-Lloyd AG besteht zum Bilanzstichtag ein Genehmigtes Kapital von rd. 11 Mio. EUR. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. April 2022 durch Ausgabe von neuen Stückaktien um diesen Betrag zu erhöhen und das Eigenkapital hierdurch zu stärken.

Risiken durch Herabstufung des Ratings

Die bereits begebenen Anleihen werden von den Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's bewertet. Dies ist im Prinzip auch für mögliche weitere Anleiheemissionen vorgesehen. Die Bonitätseinstufung durch die Ratingagenturen beeinflusst die Möglichkeiten des Konzerns, zusätzliche Finanzschulden aufzunehmen. Eine Herabstufung des Ratings des Hapag-Lloyd Konzerns oder der begebenen Anleihen könnte zu ungünstigeren Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen. Sollte sich z. B. die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nachhaltig verschlechtern, könnten die Ratingagenturen die Bonität von Hapag-Lloyd herabstufen.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stuft Hapag-Lloyd derzeit mit einem Emittenten-Rating von B+ ein und hat am 12. Dezember 2017 den Ausblick für die Hapag-Lloyd AG auf „stabil“ angehoben. Damit hat die Ratingagentur im Geschäftsjahr 2017 zweimal den Ausblick für das Unternehmen verbessert (Dezember 2016: „CreditWatch Negative“; Juni 2017: „Negativ“). Am 20. Juli 2017 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2 mit einem Ausblick „stabil“. Beide Ratingagenturen bewerteten die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren, als positiv. Beide Ratingagenturen weisen auf die Möglichkeit der Herabstufung des Ratings hin, sollte Hapag-Lloyd nicht in der Lage sein, die hohe Verschuldung nach dem Zusammenschluss mit der UASC wie angekündigt abzubauen. Eine solche Herabstufung könnte negative Auswirkungen auf die Finanzierungskosten von Hapag-Lloyd haben, was sich wiederum negativ auf das Jahresergebnis auswirken könnte.

RISIKEN AUS DER ÜBERNAHME DER UASC

Der Zusammenschluss mit der UASC erfolgte am 24. Mai 2017 und die operative Integration wurde Ende November 2017 abgeschlossen.

Risiken aus einer möglichen Nichterreichung der geplanten Synergien

Aus dem Zusammenschluss mit der UASC sollen ab 2019 jährliche Synergien in Höhe von rd. 435 Mio. USD erzielt werden. Diese Synergien sollen insbesondere durch Optimierungen in den Bereichen Netzwerk, Personal und administrative Funktionen entstehen. Für die UASC-Transaktion und die Realisierung der Synergien werden insgesamt einmalige Aufwendungen von rd. 115 Mio. USD erwartet. Bis zum 31. Dezember 2017 sind bereits Einmalaufwendungen in Höhe von rd. 105 Mio. USD angefallen.

Sollten die geplanten Synergien nicht vollständig erreichbar sein hätte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

Risiken aus einer substanziell höheren Verschuldung

Durch die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten ist die Verschuldung von Hapag-Lloyd erheblich angestiegen. Zukünftig erwirtschaftete liquide Mittel und frei verfügbare Cashflows könnten nicht ausreichen, die Verschuldung wie geplant zügig zu reduzieren. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Finanzsituation und die Solidität von Hapag-Lloyd.

Risiken aus einer größeren Flotte

Durch den erfolgten Zusammenschluss mit der UASC hat Hapag-Lloyd die Schiffsflotte des Unternehmens akquiriert. Wenn das tatsächliche Ladungsaufkommen nicht ausreicht, um die erweiterten Transportkapazitäten zu füllen, könnten entstehende Überkapazitäten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd belasten.

Risiken aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte

Die Einbringung der UASC-Geschäftsaktivitäten hat zum 31. Dezember 2017 zu einem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte von 3.002,0 Mio. EUR auf 3.272,3 Mio. EUR in der Bilanz von Hapag-Lloyd geführt. Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Der Bedarf einer Wertminderung könnte sich unter anderem aus dem Anstieg des aktuell sehr niedrigen Zinsniveaus ergeben.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSRISENEN

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus einem möglichen Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro, einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität sowie einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte bzw. der erwarteten Synergien aus der UASC-Integration. Die Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Risiken und ihre möglichen Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurden in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) vorgenommen.

Zudem erfolgte eine Einschätzung der operativen Risikolage im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Angaben zu den möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der möglichen Risiken bezogen auf das zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2018 sind wie folgt klassifiziert:

Gering:	Die Eintrittswahrscheinlichkeit beträgt bis zu 25 %
Mittel:	Die Eintrittswahrscheinlichkeit liegt bei mehr als 25 und bis zu 50 %
Hoch:	Die Eintrittswahrscheinlichkeit beträgt mehr als 50 %

Die möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis im Geschäftsjahr – nach Berücksichtigung von gegensteuernden Maßnahmen – sind wie folgt klassifiziert:

- Gering: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von bis zu 100 Mio. USD (Vorjahr: bis zu 100 Mio. USD)
- Mittel: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von mehr als 100 Mio. USD und bis zu 250 Mio. USD (Vorjahr: mehr als 100 bis zu 250 Mio. USD)
- Hoch: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von über 250 Mio. USD (Vorjahr: über 250 Mio. USD)

Die Beurteilung der Risikolage im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich aus der Veränderung der Eintrittswahrscheinlichkeit:

- Geringer: Die Eintrittswahrscheinlichkeit hat sich deutlich verringert
- Gleich: Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist unverändert
- Höher: Die Eintrittswahrscheinlichkeit hat sich deutlich erhöht

Wesentliche Risiken

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2018 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Gering	Gering	Gleich
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Hoch	Gering	Höher
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Hoch	Mittel	Höher
Liquidität *	Gering	Hoch	Gleich
Niedriger Ergebnisbeitrag der Synergien	Gering	Hoch	n. a.

* Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

Im Vorjahr wurde auf den Ergebnisbeitrag der Effizienzprogramme verwiesen, während im Geschäftsjahr 2017 die Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC die größere Bedeutung erlangten.

CHANCEN

Chancenmanagement – strategische Ausrichtung auf Chancen

Das Erkennen und Nutzen von Chancen ist bei Hapag-Lloyd integraler Bestandteil der strategischen Unternehmensführung. Grundlage für die Identifikation von Chancen sind die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für die Gesellschaft relevanten Märkten sowie von gesamt- und branchenwirtschaftlichen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden Maßnahmen in die Wege geleitet, die auf ein langfristiges sowie profitables Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen. Hapag-Lloyd ist als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien verschiedensten Entwicklungen auf den nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf Basis der in diesem Bericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale.

Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist Hapag-Lloyd bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten. Die kontinuierliche Identifizierung von Chancenpotenzialen ist wesentlicher Bestandteil der Strategie, die im Kapitel „Konzern-Ziele und -Strategie“ beschrieben wird. Wesentliche Chancenpotenziale ergeben sich aus folgenden Entwicklungen:

STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich stark beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2018 könnte das Welthandelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 4,6% ähnlich stark wie in 2017 (+4,7%) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2018 um 4,9% ansteigen und damit etwas stärker wachsen als 2017 (4,7%). Des Weiteren dürften in 2018 alle Fahrtgebiete einen Anstieg in der Transportmenge erreichen. Sollte die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

Chancen aus der Veränderung der Handelsströme

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsumbedarf in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch dieser Länder untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2018 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten, vor allem wenn die aufstrebenden Schwellenländer ihre derzeitige Wachstumsschwäche im Jahresverlauf 2018 überwinden sollten. Durch ein entsprechendes Service-Netzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Chancen zu partizipieren.

Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten

Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten Chancen ergeben, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden:

Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen.

Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der weiteren Entwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Kostenvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken, was sich positiv auf die Ertragslage auswirken könnte.

Chancen aus der Mitgliedschaft in der THE Alliance

Die Mitgliedschaften in Allianzen versetzen Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassenderes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten, das mit der eigenen Flotte allein nicht darstellbar wäre. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden.

Eine mögliche Erweiterung des Serviceangebots und der Zusammenarbeit innerhalb der THE Alliance z. B. auf den Hinterlandverkehren könnte zusätzliche Wachstumschancen beinhalten.

Chancen aus lokaler Marktführerschaft

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC ist am 24. Mai 2017 erfolgt und die Integration wurde per Ende November 2017 abgeschlossen. Die Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten hat die Marktstellung von Hapag-Lloyd auf dem Fahrtgebiet Fernost gestärkt und bietet den Markteintritt in das attraktive Fahrtgebiet Mittlerer Osten. Dies bietet die Chance, den Anteil an steigenden Containertransporten in diesen Fahrtgebieten zu erhöhen.

Zuvor konnte Hapag-Lloyd durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten seine Marktposition vor allem in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika sowie die lokale Marktführerschaft auf dem Fahrtgebiet Transatlantik stärken.

Chancen aus einer Branchenkonsolidierung

Die Containerschiffahrt befindet sich weiterhin in einer Phase der Konsolidierung. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV übernommen. Am 24. Mai 2017 erfolgte der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC. Sollte Hapag-Lloyd in einem weiteren Konsolidierungsprozess eine aktive Rolle einnehmen, könnte aus einem größeren Unternehmensverbund eine stärkere Wettbewerbsposition entstehen. Hieraus könnten dem Unternehmen zusätzliche Umsatz- und Ergebnispotenziale erwachsen.

Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz

Durch die Indienststellung von insgesamt fünf Schiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 10.500 TEU in 2016 und 2017 und den Ersatz von kleineren Schiffen durch Schiffe mit einer größeren Transportkapazität hat sich die Treibstoffeffizienz der Transporte, gemessen am Bunkerverbrauch pro Slot, in 2017 weiter verbessert. Zudem übernahm Hapag-Lloyd durch den Zusammenschluss mit der UASC die junge und effiziente Flotte des Unternehmens. Der Einsatz dieser Schiffe wirkt sich zusätzlich positiv auf die Effizienz der Hapag-Lloyd Flotte aus. Eine weitere Reduzierung des Bunkererbrauchs pro transportiertem Container durch den Einsatz effizienterer Schiffe könnte zu einem Rückgang der verbrauchsabhängigen Kosten führen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN**Chancen aus einer Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten der Schifffahrtsbranche**

Auch weiterhin sind einige Großbanken unverändert zurückhaltend mit der generellen Bereitstellung von Schiffskrediten. Obwohl Hapag-Lloyd alle wesentlichen Finanzierungen in 2017 erfolgreich abschließen konnte, würde eine weniger restriktive Kreditvergabe dem Unternehmen zusätzliche finanzielle Möglichkeiten bei der Finanzierung von möglichen Wachstumsinvestitionen einräumen.

Chancen aus einer Verbesserung des Unternehmensratings

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stufte Hapag-Lloyd mit einem Emittenten-Rating von B+ ein und hat am 12. Dezember 2017 den Ausblick für die Hapag-Lloyd AG auf „stabil“ angehoben. Damit hat die Ratingagentur im Geschäftsjahr 2017 zweimal den Ausblick für das Unternehmen verbessert (Dezember 2016: „CreditWatch Negativ“; Juni 2017: „Negativ“). Am 20. Juli 2017 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2 mit einem Ausblick „stabil“. Beide Ratingagenturen bewerteten die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren, als positiv. Sollte sich die Ertragssituation von Hapag-Lloyd weiter deutlich verbessern, könnten die Ratingagenturen ihr Unternehmensrating anheben. Ein verbessertes Unternehmensrating könnte niedrigere Finanzierungskosten bewirken.

Chancen aus einem verbesserten Zugang zum Kapitalmarkt

Seit dem 6. November 2015 werden die Aktien der Hapag-Lloyd AG im Prime Standard der Deutschen Börse notiert. Mit dem erfolgreichen Börsengang hat Hapag-Lloyd die Eigenkapitalausstattung gestärkt und den Zugang zum Kapitalmarkt verbessert. Sollte es für die Finanzierung zukünftig erforderlich sein, kann Hapag-Lloyd als börsennotiertes Unternehmen auf ein erweitertes Spektrum von Finanzierungsmöglichkeiten, z. B. durch die verstärkte Ausgabe von Unternehmensanleihen, zurückgreifen.

CHANCEN AUS DER ÜBERNAHME DER UASC

Chancen aus höher als geplanten Synergien

Insbesondere durch die Optimierung der gemeinsamen Netzwerke und administrativen Funktionen sollen durch die Fusion mit der UASC ab 2019 jährliche Synergien von 435 Mio. USD erzielt werden. Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration dürften Einmalaufwendungen von rd. 115 Mio. USD anfallen. Sollten die geplanten Synergien höher als erwartet ausfallen, hätte dies positive Auswirkungen auf die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

Chancen aus einer stärkeren Präsenz in dem Fahrtgebiet Fernost und Mittlerer Osten

Durch die geplante Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten würde Hapag-Lloyd die Präsenz in dem Fahrtgebiet Fernost und Mittlerer Osten stärken. Hierdurch steigt der Einfluss dieser Fahrtgebiete auf die Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd. Ein höher als erwartetes Wirtschaftswachstum in den Regionen Mittlerer Osten und Fernost sowie ein höher als erwartetes Ladungsaufkommen könnten die Ertragssituation von Hapag-Lloyd positiv beeinflussen.

Chancen aus einer größeren Flotte

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC erfolgte am 24. Mai 2017. Nach dem Zusammenschluss mit der UASC verfügt Hapag-Lloyd über die UASC-Flotte. Wenn die Entwicklung des Ladungsaufkommens höher als erwartet ausfallen sollte und damit die erweiterten Transportkapazitäten stärker als geplant ausgenutzt werden, hätte dies eine deutlich positive Auswirkung auf die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einer raschen Umsetzung der Integration der Geschäftsaktivitäten der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern und den hieraus resultierenden Synergien, einer merklich positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem deutlich stärker als erwarteten Anstieg der Transportmenge sowie einer Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro.

Diese Chancen werden in den Führungsgremien von Hapag-Lloyd regelmäßig analysiert und diskutiert. Über die möglichen Auswirkungen der genannten Chancen auf die Unternehmensentwicklung informiert der Vorstand den Aufsichtsrat auf den turnusmäßigen Sitzungen sowie in Einzelgesprächen.

Wesentliche Chancen

Chance	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2018 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg der Transportmenge	Hoch	Gering	Gleich
Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering	Geringer
Rückgang der Bunkerverbrauchspreise	Gering	Mittel	Geringer
Höherer Ergebnisbeitrag der Synergien	Hoch	Gering	n. a.

Im Vorjahr wurde auf den Ergebnisbeitrag der Effizienzprogramme verwiesen, während im Geschäftsjahr 2017 die Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC die größere Bedeutung erlangten.

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2017, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Die unverändert solide Bilanzstruktur und der mehr als ausreichende Liquiditätsstand bilden eine stabile Grundlage für das erwartete organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesamtwirtschaftlichen Unwägbarkeiten und der geopolitischen Unsicherheiten in 2018 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2017 aus.

Das Hauptrisiko der Hapag-Lloyd für 2018 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, das zu einem erneuten Druck auf die Frachtraten führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist stabil und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen.

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

BERICHT NACH § 289a ABS. 1 HGB

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 175.760.293,00 EUR. Es ist eingeteilt in 175.760.293 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von 1,00 EUR. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 15 Abs. 1 der Satzung).

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Am 16. April 2014 haben die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg („CG Hold Co“), die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg („HGV“), und die Kühne Maritime GmbH, Hamburg („Kühne“) (CG Hold Co, HGV und Kühne gemeinsam auch die „Ankeraktionäre“), eine Aktionärsvereinbarung (sog. „Shareholders' Agreement“) geschlossen (in der am 17. November 2014 geänderten Fassung, der die Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile („CSAV“) und die Tollo Shipping Co. S.A., Panamá, Panama, beigetreten sind, die „Aktionärsvereinbarung“), in der die Parteien vereinbart haben, ihre Stimmrechte zu bündeln. Ursprünglich erfolgte die Stimmbündelung durch eine Konsortialgesellschaft, die Hamburg Container Lines Holding GmbH & Co. KG. Im Rahmen des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company Ltd. haben die Ankeraktionäre die Vereinbarung neu formuliert („Neue Aktionärsvereinbarung“) und vereinbart, dass die Bündelung der Stimmrechte durch die Konsortialgesellschaft nur bis zum Ende des Tages der Ordentlichen Hauptversammlung 2017 erfolgen solle. CG Hold Co, HGV und Kühne haben sich in der Neuen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte ab diesem Zeitpunkt einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtvollmacht und verbindlicher Weisungen an den Bevollmächtigten auszuüben. Um eine einheitliche Stimmabgabe herbeizuführen, beabsichtigen die Ankeraktionäre, über die Stimmabgabe im Vorwege von Hauptversammlungen Beschluss zu fassen. Sollten die Ankeraktionäre einen einstimmigen Beschluss hinsichtlich der Stimmabgabe über einen der Tagesordnungspunkte nicht herbeiführen können, wird die Entscheidung den Entscheidungsträgern der ultimativen Anteilseigner der Ankeraktionäre übertragen. Kann eine einstimmige Entscheidung auch auf Ebene der Anteilseigner nicht herbeigeführt werden, sollen die Ankeraktionäre (a) gegen Maßnahmen stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer 75 %-Mehrheit der abgegebenen Stimmen oder des

vertretenen gezeichneten Kapitals zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bedürfen oder (b) bezogen auf die von ihnen jeweils gehaltenen Aktien nach ihrem Ermessen hinsichtlich solcher Beschlussvorschläge stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer einfachen Mehrheit bedürfen.

Durch die Koordination der Stimmrechte werden die Aktionäre in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung und folglich auf von der Hauptversammlung beschlossene Angelegenheiten auszuüben, einschließlich der Bestellung des Aufsichtsrats der Gesellschaft, der Ausschüttung von Dividenden oder vorgeschlagener Kapitalerhöhungen.

Obwohl die Neue Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 30. November 2024 haben soll, können die Parteien frei über ihre Aktien verfügen. Die Parteien haben sich gegenseitig ein Vorerwerbsrecht für Fälle eingeräumt, in denen eine Partei beabsichtigt, Aktien, die einen bestimmten Umfang an Stimmrechten gewähren, zu veräußern (over-the-counter).

Am 28. September 2017 haben CG Hold Co, Kühne, Qatar Holding Germany GmbH sowie der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia im Zusammenhang mit der am 17. Oktober 2017 eingetragenen Kapitalerhöhung der Hapag-Lloyd AG ein Irrevocable Take Up Commitment geschlossen und sich gegenüber den Joint Global Coordinators (Goldman Sachs International und Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG), der Hapag-Lloyd AG, sowie gegenüber den jeweils anderen beteiligten Aktionären unter anderem verpflichtet, innerhalb von 90 Tagen nach Abschluss des Bezugsangebots nicht über die Aktien ohne vorherige Zustimmung der Joint Global Coordinators zu verfügen. Hiervon ausgenommen sind Übertragungen zwischen den vier beteiligten Aktionären, den vier beteiligten Aktionären und HGV und im Falle eines Übernahmeangebots bezüglich der Hapag-Lloyd AG.

3. Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, wird auf die Angaben im Anhang (Ziffer 7: Gezeichnetes Kapital) verwiesen. Hierbei handelt es sich um die der Gesellschaft zuletzt zugegangenen Stimmrechtsmitteilungen. Diese berücksichtigen nicht die zum Schluss des Berichtszeitraums aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

6. Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

Die Regelungen zur Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands ergeben sich aus den §§ 84, 85 Aktiengesetz und 31 Mitbestimmungsgesetz in Verbindung mit § 7 Abs. 1 der Satzung. Nach § 7 Abs. 1 der Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Personen. Der Aufsichtsrat legt die Anzahl der Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung der Mindestanzahl fest, kann ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen, sowie stellvertretende Vorstandsmitglieder bestellen.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Der Beschluss der Hauptversammlung bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst; die §§ 179 ff. Aktiengesetz sind anwendbar. Nach § 20 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen ermächtigt, die lediglich die Fassung betreffen. Der Aufsichtsrat ist zudem berechtigt, die Fassung der Satzung nach Durchführung einer Erhöhung des Grundkapitals aus dem Genehmigten Kapital 2017 sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der durchgeführten Kapitalerhöhung anzupassen.

7. Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. April 2022 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe von bis zu 11.282.647 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage um bis zu 11.282.647,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2017). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten.

Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, um Spitzenbeträge vom Bezugsrecht auszunehmen.

§ 71 Aktiengesetz enthält Regelungen über den Erwerb eigener Aktien. Darüber hinaus besteht keine Ermächtigung der Hauptversammlung an den Vorstand, eigene Aktien zurückzukaufen.

8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen

Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft stehen:

- a) Im Rahmen von zwei von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibungen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 900 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC, der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.
- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und festen Finanzierungszusagen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 6.340 Mio. EUR (rd. 7.600 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 455 Mio. EUR (rd. 545 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmten Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

Der in b) und c) genannte qualifizierte Kontrollwechsel tritt ein, wenn:

- der von den Schlüsselaktionären, der TUI AG sowie von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär oder der TUI AG einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des §2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären und der TUI AG zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inkl. aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind, bestehen nicht.

PROGNOSEBERICHT

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

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2018) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,9%. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft 2018 etwas stärker als im Vorjahr (+3,7%). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2018 um 4,6% (2017: +4,7%). Somit wächst das Welthandelsvolumen auch 2018 stärker als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (November 2017) prognostiziert für 2018 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,9% (2017: 4,7%) auf rd. 146 Mio. TEU. Damit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2018 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2017 um rd. 0,8 Mio. TEU auf 20,8 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 1,2 Mio. TEU. Der erwartete deutliche Anstieg, bedingt durch die vergleichsweise hohe Anzahl an Auslieferungen von Großschiffen, könnte auch 2018 die Durchsetzung von Frachtraterhöhungen erschweren.

Hapag-Lloyd erwartet – unter anderem auch durch die ganzjährige Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten – für das Jahr 2018 eine deutliche Erhöhung des Transportvolumens. Die UASC-Gruppe wird im Jahr 2018 erstmals für volle 12 Monate in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen (abgelaufenes Geschäftsjahr: Einbeziehung der UASC-Gruppe ab dem 24. Mai 2017). Hiermit ist – neben dem deutlichen Mengenanstieg – eine stärkere Gewichtung der Fahrtgebiete Mittlerer Osten sowie Fernost bei der Ermittlung der durchschnittlichen Frachtrate verbunden. Diese Fahrtgebiete weisen ein niedrigeres Frachratenniveau als andere Fahrtgebiete von Hapag-Lloyd auf. Unter der Annahme einer weiteren allgemeinen Frachtraterholung dürfte die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2018 daher annähernd auf Vorjahresniveau liegen. Zudem erwartet Hapag-Lloyd für das Jahr 2018 einen deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises.

Unter Voraussetzung der Erreichung des erwarteten Frachtrateniveaus und der Realisierung eines Großteils der Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität sowie des erwarteten Mengenwachstums plant Hapag-Lloyd für 2018 auf Konzernebene eine deutliche Zunahme des EBITDA und des EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Diese Annahme gilt auch unter Berücksichtigung der mit dem Zusammenschluss und der Integration erwarteten weiteren Einmalaufwendungen in Höhe von rd. 10 Mio. USD. 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.

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Das Geschäftsjahr 2017 war für die Hapag-Lloyd AG weiterhin geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld. Trotz des andauernden intensiven Wettbewerbs in der Containerschifffahrt konnten sich die Frachtraten im Verlauf des Geschäftsjahres 2017 gegenüber dem Vorjahr merklich erholen. Die Stärkung des Euro gegenüber dem US-Dollar im Geschäftsjahr 2017 trug im Gegensatz zum Vorjahr zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung bei.

Aufgrund der Entwicklung des operativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung zum Bilanzstichtag im Jahr 2017 sollte bei einem unveränderten USD/EUR Wechselkurs auch im Geschäftsjahr 2018 von einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Konzern für das Geschäftsjahr 2018 zu sehen.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2018 des Hapag-Lloyd Konzerns

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	3,9 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	4,6 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	4,9 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Deutlich steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Auf Vorjahresniveau
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	Deutlich steigend
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	Deutlich steigend

Die Umsatz- und Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse verglichen mit dem durchschnittlichen Niveau im vierten Quartal des Vorjahres.

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 Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine erneute Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau am Ende des Jahres 2017, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein erneuter Rückgang der Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2018 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

Hamburg, den 23. März 2018

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Anthony J. Firmin

Thorsten Haeser

JAHRESABSCHLUSS

BILANZ

der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2017

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		1.182,2	468,7
II Sachanlagen		5.239,0	4.319,9
III. Finanzanlagen	(2)	1.888,9	852,0
		8.310,1	5.640,6
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(3)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		180,3	113,7
2. Noch nicht beendete Schiffsreisen		188,7	183,3
3. Geleistete Anzahlungen		0,6	2,5
4. Erhaltene Anzahlungen		-32,5	-18,9
		337,1	280,6
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		327,7	219,2
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		433,0	278,2
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0,2	11,1
4. Sonstige Vermögensgegenstände		160,3	138,8
		921,2	647,3
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(5)	322,3	472,4
		1.580,6	1.400,3
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(6)	11,3	13,6
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		0,0	3,9
Summe Aktiva		9.902,0	7.058,4

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den sich mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(7)	175,8	118,1
II Kapitalrücklage	(8)	2.497,9	917,4
III. Bilanzgewinn	(8)	522,4	108,4
		3.196,1	1.143,9
B. Rückstellungen			
	(10)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		144,1	127,7
2. Steuerrückstellungen		7,5	3,7
3. Sonstige Rückstellungen		593,5	667,3
		745,1	798,7
C. Verbindlichkeiten			
	(11)		
1. Anleihen		923,1	789,1
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.808,9	2.482,9
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		527,4	337,3
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.965,9	1.110,6
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		12,4	9,3
6. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern 2,5 Mio. EUR; Vorjahr: 2,1 Mio. EUR) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1,0 Mio. EUR; Vorjahr: 1,1 Mio. EUR)		711,1	379,0
		5.948,8	5.108,2
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(12)	12,0	7,6
Summe Passiva			
		9.902,0	7.058,4

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den sich mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2017	1.1.–31.12.2016
1. Umsatzerlöse	(15)	9.540,6	7.590,8
2. Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen		5,4	–2,0
3. Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.094,6	690,1
		10.640,6	8.278,9
4. Transportaufwendungen	(17)	8.099,7	6.614,0
5. Personalaufwendungen	(18)	266,5	209,8
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(19)	383,5	278,6
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	1.283,0	1.270,8
		10.032,7	8.373,2
8. Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		607,9	–94,3
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		5,9	56,1
10. Erträge aus Beteiligungen		41,2	42,9
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		5,5	1,2
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		26,1	16,9
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		6,0	29,2
14. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,0	0,1
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		239,1	172,6
16. Finanzergebnis	(21)	–166,4	–84,8
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	6,4	5,0
18. Ergebnis nach Steuern		435,1	–184,1
19. Sonstige Steuern		21,1	17,3
20. Jahresüberschuss/ -fehlbetrag		414,0	–201,4
21. Gewinnvortrag		108,4	108,4
22. Entnahme aus der Kapitalrücklage		0,0	201,4
23. Bilanzgewinn	(8)	522,4	108,4

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den sich mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

ANHANG

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft mit Sitz in Hamburg ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen.

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung nach Verabschiedung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes vom 11. April 2017 unter Beachtung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

Der Jahresabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gegeben. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Der Jahresabschluss, der die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie den Anhang umfasst, wird in Euro (EUR) aufgestellt; die Beträge werden in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert und erläutert.

Am 15. Juli 2016 haben die Hapag-Lloyd AG und die arabische Reederei United Arab Shipping Company Ltd. („UASC Ltd.“), Dubai, Vereinigte Arabische Emirate, ein Business Combination Agreement unterzeichnet. Mit Wirkung zum 24. Mai 2017 erfolgte der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss durch den Erwerb von 100 % der Anteile an der UASC Ltd. in Form einer Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen Hapag-Lloyd Aktien an die bisherigen Anteilseigner. Die Anteile der UASC Ltd. wurden zum Zeitwert in Höhe von 1.286,9 Mio. EUR angesetzt.

Nach dem Erwerb der Anteile an UASC hat Hapag-Lloyd mit Kaufvertrag vom 1. Juli 2017 auch den gesamten Containerliniendienst von UASC sowie die damit verbundenen immateriellen Vermögensgegenstände für einen Kaufpreis von 662,0 Mio. EUR erworben. Aus diesem Erwerb entstand in gleicher Höhe ein Geschäfts- oder Firmenwert. Die schrittweise Integration des operativen Geschäfts der UASC-Containerschifffahrtsaktivitäten erfolgte im dritten Quartal und wurde im September 2017 abgeschlossen. Hierzu wurden unter anderem die Dienste und Schiffssysteme auf den verschiedenen Fahrtgebieten zusammengeführt und das operative Geschäft auf die IT-Systeme von Hapag-Lloyd überführt. Zur operativen Durchführung des Containertransportgeschäfts wurden darüber hinaus mit Wirkung zum 1. Juli 2017 sämtliche Container von der UASC an Hapag-Lloyd zur Nutzung überlassen. Dies erfolgte zum einen dadurch, dass Hapag-Lloyd in bestehende Operating-Leasingverhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse durch Novationen eingetreten ist. Zum anderen hat UASC an Hapag-Lloyd Container direkt mittels Finanzierungsleasingverträge vermietet. Hapag-Lloyd trägt alle wesentlichen Chancen und Risiken aus den Leasingverhältnissen. Aus der Transaktion sind im Sachanlagevermögen Container in Höhe von 625,0 Mio. EUR zugegangen, in gleicher Höhe sind Leasingverbindlichkeiten passiviert worden. Darüber hinaus erfolgte neben der Übernahme der UASC-Schiffsflotte durch Charterverträge sowie der Integration der Schiffe in die Flottenplanung und das Netzwerk auch die Übernahme der Mitarbeiter, insbesondere aus den Vertriebsgesellschaften in Deutschland, den Niederlanden und Belgien.

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Sachverhalte im Zusammenhang mit UASC ist die Vergleichbarkeit der Bilanz insbesondere des Geschäfts- oder Firmenwerts, des Sachanlagevermögens und der korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten sowie des Finanzanlagevermögens somit nur eingeschränkt mit dem Vorjahr 2016 möglich. Zudem ist durch die Übernahme des Containerliniengeschäfts und den hieraus resultierenden gestiegenen Umsatzerlösen und Transportaufwendungen die Gewinn- und Verlustrechnung nur eingeschränkt gegenüber dem Vorjahr vergleichbar. Aufgrund der unterjährigen Umstellung des operativen Geschäfts auf die IT-Systeme der Hapag-Lloyd ist eine quantifizierte Aussage des UASC-bedingten Anstiegs der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen nicht ohne unverhältnismäßigen Aufwand zu ermitteln. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (GFW) und Sachanlagen (Container) bedingt durch den Erwerb des Containerliniengeschäfts von der UASC und durch die Übernahme sämtlicher Container der UASC im Rahmen verschiedener Finanzierungstransaktionen betragen im Geschäftsjahr insgesamt 46,4 Mio. EUR, davon entfielen 16,5 Mio. EUR auf den GFW und 29,9 Mio. EUR auf die Container. Die Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit den passivierten Leasingverbindlichkeiten betragen 8,8 Mio. EUR.

Darüber hinaus wurden die First CSAV Ships Germany GmbH („First CSAV“), Hamburg, Deutschland, die Second CSAV Ships Germany GmbH („Second CSAV“), Hamburg, Deutschland, die United Arab Shipping Company Europe GmbH („UASC Europe“), Hamburg, Deutschland, und die United Arab Shipping Agency Company (Deutschland) GmbH („UASAC Deutschland“), Hamburg, Deutschland, im Berichtszeitraum jeweils im Rahmen einer Aufwärtsverschmelzung (up-stream-merger) auf die alleinige Gesellschafterin Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Die Verschmelzungen erfolgten zu Buchwerten ohne Kapitalerhöhung. Der Beteiligungsbuchwert und das übertragene Reinvermögen standen sich jeweils, wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt, gegenüber:

Übernommene Gesellschaft	Beteiligungsbuchwert (in Mio. EUR)	Übertragenes Reinvermögen (in Mio. EUR)	Verschmelzungs- stichtag
First CSAV	205,4	205,4	1. Januar 2017
Second CSAV	32,7	32,7	1. Januar 2017
UASC Europe	0,7	0,7	1. Juli 2017
UASAC Deutschland	0,0	-1,2	1. Juli 2017

Sämtliche Geschäftsvorfälle der übernommenen Gesellschaften wurden ab dem 1. Januar 2017 (First CSAV und Second CSAV) bzw. 1. Juli 2017 (UASC Europe und UASAC Deutschland) im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG dargestellt und sämtliche Vermögensgegenstände und Schulden der jeweiligen Gesellschaft wurden zu diesem Zeitpunkt übernommen.

Im Zusammenhang mit den vorgenannten Verschmelzungen ist die Vergleichbarkeit der Bilanz insbesondere des Anlagevermögens und der Finanzschulden nur eingeschränkt mit dem Vorjahr 2016 möglich. Für weitere Detailinformationen wird auf den Abschnitt Erläuterungen zur Bilanz – Aktiva verwiesen. Die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung ist insbesondere durch den Wegfall der im Vorjahr berücksichtigten Charteraufwendungen als Teil der Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den Verschmelzungen der First und Second CSAV nicht uneingeschränkt möglich. Die Charteraufwendungen der Hapag-Lloyd gegenüber den beiden vorgenannten Gesellschaften betragen im Vorjahr insgesamt 82,3 Mio. EUR. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (GFW) und Sachanlagen (Schiffe) bedingt durch die Verschmelzungen betragen im Geschäftsjahr insgesamt 26,0 Mio. EUR, davon entfielen 13,9 Mio. EUR auf den GFW und 12,1 Mio. EUR auf die

Schiffe. Im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der Zinsaufwendungen – im Zusammenhang mit der Finanzierung der insgesamt sechs übernommenen Containerschiffe stehenden Darlehen – wird aufgrund von Umfinanzierungen im aktuellen Geschäftsjahr auf die Zinsaufwendungen des Vorjahres in Höhe von insgesamt 10,0 Mio. EUR abgestellt.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie die Gliederung der Vorjahresbilanz sind im Geschäftsjahr unverändert beibehalten worden.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten, liquide Mittel und Rückstellungen werden grundsätzlich gemäß § 256a HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Für langfristige übrige Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Niederst-/Höchstwertprinzips durch den Vergleich von Anschaffungs- und Bewertungskurs sichergestellt. Die Anschaffungskosten der in Fremdwährung beschafften Anlagegüter – im Wesentlichen in US-Dollar fakturierte Schiffe und Container – werden durch Umrechnung mit den im Zugangszeitpunkt gültigen Währungskursen ermittelt.

Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände in Fremdwährung, deren Fälligkeit nicht mehr als ein Jahr beträgt, werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt, planmäßig linear über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben und im Jahr der vollständigen Abschreibung als Abgang erfasst. Markenrechte unterliegen aufgrund der voraussichtlich unbegrenzten Nutzung keiner planmäßigen Abschreibung. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden nicht aktiviert.

Die derivativen Geschäfts- oder Firmenwerte werden zum einen über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren als auch über eine Nutzungsdauer von 10 Jahren linear abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer von 20 Jahren begründet sich durch die Langlebigkeit des Kundenportfolios sowie der erwarteten Synergiepotenziale aus den Erwerben der Geschäftsbetriebe der Containerlinienreedereien CSAV in 2015 und UASC in 2017. Die Abschreibungsdauer von 10 Jahren ist bedingt durch die unterjährig zugegangenen Geschäfts- oder Firmenwerte im Rahmen der Verschmelzungen und orientiert sich an den Restnutzungsdauern der übernommenen Schiffe.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und gegebenenfalls außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Planmäßige Abschreibungen erfolgen linear über die geschätzte betriebliche Nutzungsdauer eines Vermögensgegenstands bis zur Höhe eines erwarteten Rest- bzw. Schrottwerts. Die planmäßigen Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Die Restwertschätzung basiert auf dem gegenwärtig erzielbaren Veräußerungswert eines vergleichbaren Vermögensgegenstands, der das Ende seiner Nutzungsdauer bereits erreicht hat und unter ähnlichen Bedingungen eingesetzt wurde. Die Abschreibung der Schiffe

erfolgt unter Berücksichtigung von Schrottwerten über die wirtschaftliche Nutzungsdauer von 25 Jahren. Container werden über eine wirtschaftliche Nutzungsdauer von 13 Jahren auf einen Restwert von je nach Containertyp 10 bzw. 20 % der Anschaffungskosten abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn voraussichtlich dauerhafte Wertminderungen vorliegen. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungskosten, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen.

Sofern die Hapag-Lloyd AG als Leasingnehmer alle wesentlichen Chancen und Risiken aus einem Leasingverhältnis trägt, werden die Leasinggegenstände in der Bilanz im Zugangszeitpunkt zum Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear über die Laufzeit des Leasingvertrags oder über die längere wirtschaftliche Nutzungsdauer des Leasinggegenstands, sofern bereits bei Beginn des Leasingverhältnisses der Übergang des rechtlichen Eigentums am Leasinggegenstand zum Ende der Vertragslaufzeit hinreichend sicher ist.

Geringwertige Vermögensgegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr als 150 EUR und bis zu 1.000 EUR betragen, werden nach § 6 Abs. 2 a EStG in einem jährlichen Sammelposten erfasst, der in jedem Geschäftsjahr mit 20 % abgeschrieben wird.

Finanzanlagen

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Abschreibungen auf einen niedrigeren Wert am Bilanzstichtag werden vorgenommen, wenn die Wertminderung als voraussichtlich dauerhaft angesehen wird. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots werden maximal bis zu den Anschaffungskosten vorgenommen, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen.

Ausleihungen werden grundsätzlich zu Nennwerten bilanziert. Risikobehafteten Posten wird durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

Umlaufvermögen

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder mit den niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Die Bewertung der Treibstoffbestände erfolgt zum gleitenden Durchschnittspreis. Eine Abwertung der Treibstoffbestände zum Bilanzstichtag erfolgt, wenn der Marktpreis unter dem Buchwert liegt. Die Bewertung der noch nicht beendeten Schiffsreisen erfolgt auf Basis der Einzelkosten zuzüglich von Gemeinkosten entsprechend dem handelsrechtlichen Mindestumfang; Fremdkapitalzinsen werden nicht einbezogen. Bei Verlustreisen werden die aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen um die erwarteten Verluste korrigiert. Erhaltene Anzahlungen werden von den Vorräten abgesetzt.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel werden zu Nennwerten bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken bei Forderungen werden durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente werden mit ihren Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Marktwert am Bilanzstichtag angesetzt. Der Marktwert der Bunkeroptionsgeschäfte wird anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihren marktgehandelten Terminkursen am Abschlussstichtag bewertet.

Strukturierte Finanzinstrumente werden im Hinblick auf das Vorhandensein von eingebetteten Derivaten analysiert. Liegen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise Instrumente vor, die aufgrund des eingebetteten Derivats im Vergleich zum Basisinstrument wesentlich erhöhte oder zusätzliche Risiken oder Chancen aufweisen, werden diese getrennt voneinander als einzelne Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten entsprechend den jeweils maßgeblichen handelsrechtlichen Grundsätzen bilanziert. Beim erstmaligen Ansatz werden die Anschaffungskosten des strukturierten Finanzinstruments im Verhältnis der beizulegenden Zeitwerte den einzelnen Bestandteilen zugeordnet. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Rückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Für die Abzinsung wird der jeweilige durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre verwendet, den die Deutsche Bundesbank für eine Restlaufzeit von 15 Jahren veröffentlicht. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ist grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, sofern die nach der Ausschüttung verbleibenden frei verfügbaren Rücklagen zuzüglich eines Gewinnvortrags und abzüglich eines Verlustvortrags nicht mindestens dem Unterschiedsbetrag entsprechen.

Für die Bewertung zum 31. Dezember 2017 wird der entsprechende Zinssatz auf Basis der zum 31. Oktober 2017 veröffentlichten Zinsinformationen auf den 31. Dezember 2017 prognostiziert. Dieser beträgt 3,67 % p. a. (Vorjahr: 4,00 % p. a.). Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zugrunde: Gehaltstrend 2,5 % p. a. (Vorjahr: 2,5 % p. a.), Rententrend 5,5 % alle drei Jahre (Vorjahr: 5,5 % alle drei Jahre), Fluktuationsrate 1,0 % p. a. (Vorjahr: 1,0 % p. a.). Davon abweichend werden für die Niederlassung in den Niederlanden Rentensteigerungen von 2,0 % p. a. (Vorjahr: 2,0 % p. a.) und eine Fluktuationsrate in Abhängigkeit vom Alter der Mitarbeiter zwischen 0 und 10 % p. a. (Vorjahr: 0 bis 10 %) zugrunde gelegt.

Für einen Teil der Pensionsverpflichtungen existieren Rückdeckungsversicherungsverträge, welche an die Pensionäre verpfändet sind. Entsprechend werden die Verpflichtungen und der Gegenwert der Rückdeckungsversicherung nach § 246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Für einen weiteren Teil von Pensionsverpflichtungen sowie für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen der Mitarbeiter sind entsprechende Mittel in Spezialfonds angelegt, die dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen sind. Das Deckungsvermögen wird zum beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den jeweils zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Wert der Wertpapiere die Verpflichtungen, erfolgt der Ausweis als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung auf der Aktivseite der Bilanz. Soweit der Zeitwert des Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB der Ausschüttungssperre.

Die Steuerrückstellungen sowie die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrags nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt. Bei der Bemessung dieser Rückstellungen wird allen erkennbaren Risiken angemessen Rechnung getragen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind abzuzinsen mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ergibt. Die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze für die Abzinsung der sonstigen Rückstellungen betragen für 2017 je nach Restlaufzeit zwischen 1,33 und 2,02 %.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. In den Fällen, in denen der Erfüllungsbetrag einer Verbindlichkeit höher als der Ausgabebetrag ist, wird der Unterschiedsbetrag in den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten aufgenommen und pro rata temporis über die Laufzeit der Verbindlichkeit erfolgswirksam verteilt. In den Fällen, in denen der Erfüllungsbetrag einer Verbindlichkeit niedriger ist als der Ausgabebetrag, wird der Unterschiedsbetrag in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten aufgenommen und pro rata temporis über die Laufzeit der Verbindlichkeit erfolgswirksam verteilt.

Im Falle der Aktivierung eines Leasinggegenstands wird gleichzeitig eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, die in ihrer Höhe dem Buchwert des Leasinggegenstands im Zugangszeitpunkt entspricht. Jede Leasingrate wird in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wird ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, der Tilgungsanteil verringert die angesetzte Leasingverbindlichkeit.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Latente Steuern

Latente Steuern für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten werden anhand des bilanzorientierten Konzepts ermittelt. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2017 sowie 2016 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung würde in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Von dem Wahlrecht zum Ansatz aktiver latenter Steuern aufgrund sich ergebender Steuerentlastungen nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird wie im Vorjahr kein Gebrauch gemacht. Im Geschäftsjahr 2017 ergab sich insgesamt eine nicht bilanzierte aktive latente Steuer. Diese resultiert aus einem körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag und einem Zinsvortrag.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – AKTIVA

1. Anlagevermögen

Die in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 sind im Anlagenspiegel als *Anlage I* zum Anhang dargestellt.

Der Anlagenspiegel enthält gesonderte Spalten, um die Auswirkungen der im Geschäftsjahr 2017 erfolgten Verschmelzungen auf das Anlagevermögen darzustellen. Der Zugang der Containerschiffe wird brutto im Anlagenspiegel als Zugänge aus der Verschmelzung ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2017 wurden die First CSAV, die Second CSAV, die UASC Europe und die UASAC Deutschland jeweils im Rahmen einer Aufwärtsverschmelzung (up-stream-merger) auf die alleinige Gesellschafterin Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Die Verschmelzungen erfolgten zu Buchwerten ohne Kapitalerhöhung. Im Folgenden wird das jeweilige Nettovermögen dem entsprechenden Beteiligungsbuchwert für die wesentlichen Verschmelzungen (First CSAV und Second CSAV) im Geschäftsjahr 2017 gegenübergestellt.

Mio. EUR	Übertragenes Reinvermögen der First CSAV Ships Germany GmbH
Anlagevermögen	345,5
Immaterielle Vermögensgegenstände	92,7
Sachanlagen	252,8
Umlaufvermögen	79,8
Vorräte	0,4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	72,0
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	7,4
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,1
Summe Vermögensgegenstände	425,4
Rückstellungen	2,4
Verbindlichkeiten	217,6
Summe Schulden	220,0
Übertragenes Reinvermögen	205,4
Beteiligungsbuchwert	205,4

Mio. EUR	Übertragenes Reinvermögen der Second CSAV Ships Germany GmbH
Anlagevermögen	47,3
Immaterielle Vermögensgegenstände	15,3
Sachanlagen	32,0
Umlaufvermögen	13,5
Vorräte	0,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	12,4
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	1,0
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0
Summe Vermögensgegenstände	60,8
Rückstellungen	0,7
Verbindlichkeiten	27,4
Summe Schulden	28,1
Übertragenes Reinvermögen	32,7
Beteiligungsbuchwert	32,7

Der Anstieg der immateriellen Vermögensgegenstände resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang eines derivativen Geschäfts- oder Firmenwerts in Höhe von 662,0 Mio. EUR im Rahmen des Erwerbs der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten und aus dem Zugang jeweils eines Geschäfts- oder Firmenwerts im Zuge der Aufwärtsverschmelzung (up-stream-merger) der First CSAV (92,7 Mio. EUR) und der Second CSAV (15,3 Mio. EUR) auf die Hapag-Lloyd AG.

Der Anstieg des Sachanlagevermögens resultiert neben Zugängen von Containerschiffen in Höhe von netto 284,8 Mio. EUR im Zuge der Aufwärtsverschmelzung (up-stream-merger) der First CSAV und der Second CSAV auf die Hapag-Lloyd AG aus Investitionen in Schiffe und Container von insgesamt 960,6 Mio. EUR (Vorjahr: 266,4 Mio. EUR). Die Investitionen in Containerschiffe betreffen vor allem 3 Neubauten (153,4 Mio. EUR). Die Investitionen in Container betreffen sowohl Neuanschaffungen (175,7 Mio. EUR) als auch übernommene Container von der UASC Ltd. (625,0 Mio. EUR).

2. Finanzanlagen

Der Anstieg der Anteile an verbundenen Unternehmen resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang der Anteile an der UASC Ltd., die zum Zeitwert in Höhe von 1.286,9 Mio. EUR angesetzt wurden. Die Ermittlung des Zeitwerts basiert auf dem Discounted-Cashflow-Verfahren. In den Finanzanlagen wird neben den Beteiligungsbuchwerten auch ein langfristiges Darlehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen ausgewiesen. Die wesentlichen mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen der Hapag-Lloyd AG sind in der *Anlage II* zum Anhang aufgeführt.

3. Vorräte

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	180,3	113,7
Noch nicht beendete Schiffsreisen	188,7	183,3
Geleistete Anzahlungen	0,6	2,5
Erhaltene Anzahlungen	-32,5	-18,9
Gesamt	337,1	280,6

4. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen im Wesentlichen ein Gesellschafterdarlehen an die Hapag-Lloyd Special Finance DAC („Hapag-Lloyd Special Finance“), Dublin, Irland, in Höhe von 308,0 Mio. EUR (Vorjahr: 158,3 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einer bestehenden Forderungsverbriefung.

Mio. EUR	31.12.2017	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2016	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	327,7	0,0	219,2	0,0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	433,0	0,0	278,2	0,0
davon aus Lieferungen und Leistungen	47,4	0,0	21,2	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,2	0,0	11,1	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	160,3	22,1	138,8	22,9
Gesamt	921,2	22,1	647,3	22,9

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten unter anderem beschränkt verfügbare Zahlungsmittel in Höhe von 30,3 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR) sowie derivative Finanzinstrumente, vor allem für gezahlte Optionsprämien zur Absicherung von Treibstoffrisiken. Des Weiteren sind eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen für die begebenen Anleihen in den derivativen Finanzinstrumenten enthalten. Diese werden getrennt vom Basisinstrument bilanziert. Der Buchwert der eingebetteten Derivate betrug zum Bilanzstichtag 7,8 Mio. EUR (Vorjahr: 13,7 Mio. EUR).

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert:

Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	Nominalwert zum 31.12.2017	Marktwert zum 31.12.2017	Buchwert zum 31.12.2017
Commodityoptionen	188,4	11,4	5,2
Eingebettete Derivate	0,0	8,6	7,8

Die Laufzeit der eingebetteten Derivate beträgt mehr als ein Jahr.

5. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Der Posten umfasst Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht von den Kassenbeständen abgesetzt, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

6. Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält abgegrenzte Beträge für Charter-, Miet- und Pacht aufwendungen sowie gezahlte Versicherungsprämien für Folgejahre.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – PASSIVA

7. Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG beträgt 175,8 Mio. EUR (Vorjahr: 118,1 Mio. EUR). Es ist in 175,8 Mio. auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien (Vorjahr: 118,1 Millionen Stückaktien) mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital (Vorjahr: 1,00 EUR).

Mit Wirkung zum 24. Mai 2017 wurde durch Einbringung der UASC Ltd. in die Hapag-Lloyd AG im Wege einer Sachkapitalerhöhung gegen Gewährung von neuen Anteilen das gezeichnete Kapital um 45,9 Mio. EUR erhöht. In einem zweiten Schritt erfolgte am 17. Oktober 2017 eine Barkapitalerhöhung um 11,7 Mio. EUR.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 26. August 2016 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. Juni 2018 einmalig oder mehrmals durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 50,0 Mio. EUR zu erhöhen. Durch die Kapitalerhöhung vom 24. Mai 2017 wurde von diesem genehmigten Kapital in Höhe von 45,9 Mio. EUR Gebrauch gemacht.

Darüber hinaus wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 29. Mai 2017 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. April 2022 einmalig oder mehrmals durch Ausgabe neuer auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 23,0 Mio. EUR zu erhöhen. Durch die Kapitalerhöhung vom 17. Oktober 2017 wurde von diesem genehmigten Kapital in Höhe von 11,7 Mio. EUR Gebrauch gemacht.

Angaben zu Beteiligungen am Kapital der Hapag-Lloyd AG

Der Gesellschaft lagen folgende Angaben zu mitteilungspflichtigen Beteiligungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung vor. Die nachfolgenden Stimmrechtsmitteilungen berücksichtigen nicht die zum Schluss des Berichtszeitraums aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte:

Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 Stimmrechten) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

Die Luksburg Stiftung, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement

mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A., der Quiñenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orengo S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Inversiones Orengo S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quiñenco S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 5. November 2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Die Andsberg Inversiones Limitada, Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 Stimmrechten) sind Herrn Kühne gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 % der Stimmrechte (entsprechend 23.878.073 Stimmrechten) sind ihm gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 19,58 % der Stimmrechte (entsprechend 23.128.073 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Die Kühne Maritime GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 19,58 % der Stimmrechte (entsprechend 23.128.073 Stimmrechten) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia, Riad, Saudi-Arabien, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß §21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 10,14 % (entsprechend 16.637.197 Stimmrechten) betrug.

Der State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß §21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 14,43 % (entsprechend 23.663.648 Stimmrechten) betrug. Sämtliche vorgenannte Stimmrechte sind dem State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, nach §22 Abs. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden, sind (beginnend mit der obersten Tochtergesellschaft): Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand hat aufgrund der am 4. Oktober 2016 eingetragenen Ermächtigung der Hauptversammlung vom 26. August 2016 am 18. Mai 2017 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 23. Mai 2017 die Erhöhung des Grundkapitals durch Sacheinlagen um 45.932.023,00 EUR auf 164.042.940,00 EUR beschlossen. Die Kapitalerhöhung wurde am 24. Mai 2017 durchgeführt und ins Handelsregister eingetragen.

Mit Beschluss der Hauptversammlung am 29. Mai 2017 wurde die Satzung in Bezug auf das Genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. April 2022 um bis zu 23,0 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 23.000.000 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2017). Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 20. Juli 2017. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, um Spitzenbeträge vom Bezugsrecht auszunehmen.

Die Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrats, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. Juni 2018 um bis zu 50,0 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016), wurde mit Wirkung auf den Zeitpunkt der Eintragung des Genehmigten Kapitals 2017 aufgehoben.

Durch Beschluss des Vorstands vom 28. September 2017 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 27. September 2017 ist unter Ausnutzung des am 20. Juli 2017 eingetragenen Genehmigten Kapitals 2017 das Grundkapital um 11.717.353,00 EUR auf 175.760.293,00 EUR erhöht worden. Die Kapitalerhöhung wurde am 17. Oktober 2017 durchgeführt und ins Handelsregister eingetragen.

Das Genehmigte Kapital gemäß Ermächtigung vom 29. Mai 2017 (Genehmigtes Kapital 2017) beträgt nach Teilausnutzung zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 noch 11.282.647,00 EUR.

8. Kapitalrücklage und Bilanzgewinn

Der Bruttoemissionserlös betrug aus beiden im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten Kapitalerhöhungen insgesamt 1.638,2 Mio. EUR. Davon entfallen 1.286,7 Mio. EUR auf die Sachkapitalerhöhung vom 24. Mai 2017 und 351,5 Mio. EUR auf die Barkapitalerhöhung vom 17. Oktober 2017. Die Zuzahlungen der neuen Aktionäre aus der Sachkapitalerhöhung wurden in die Kapitalrücklage nach §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt und betragen 1.240,8 Mio. EUR. Die Zuzahlungen der neuen Aktionäre aus der Barkapitalerhöhung wurden in die Kapitalrücklage nach §272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt und betragen 339,8 Mio. EUR.

Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung des vorgetragenen Gewinns aus 2016 in Höhe von 108,4 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 522,4 Mio. EUR.

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG schlägt der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 522,4 Mio. EUR für die Ausschüttung einer Dividende von 0,57 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 100,2 Mio. EUR verbleibende Bilanzgewinn von 422,2 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

9. Angabe zu ausschüttungsgesperrten Beträgen

Aus dem Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und dem zum Zeitwert bewerteten Deckungsvermögen von Pensions- und Altersteilzeitverpflichtungen ergab sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag in Höhe von 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR).

Der Unterschiedsbetrag, der sich zum Stichtag 31. Dezember 2017 als Differenz aus dem Ansatz der Rückstellungen, abgezinst mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Jahre (Zinssatz 3,67 % bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren), und dem Ansatz der Rückstellungen, abgezinst mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Jahre (Zinssatz 2,80 % bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren) ermittelt, beträgt 32,1 Mio. EUR.

Diesen ausschüttungsgesperrten Beträgen stehen frei verfügbare Rücklagen in Höhe von 1.513,9 Mio. EUR gegenüber. Frei verfügbare Rücklagen setzen sich aus der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zusammen.

10. Rückstellungen

In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind Pensionsverpflichtungen in Höhe von 20,2 Mio. EUR (Vorjahr: 19,2 Mio. EUR) enthalten, für die die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 10,5 Mio. EUR (Vorjahr: 10,7 Mio. EUR) an die Pensionäre verpfändet sind. Bei verpfändeten Rückdeckungsversicherungen entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,7 Mio. EUR) stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) gegenüber.

Der Erfüllungsbetrag der darüber hinaus verrechneten Rückstellungen zum 31. Dezember 2017 betrug 39,8 Mio. EUR (Vorjahr: 36,7 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten der gesamten verrechneten Vermögensgegenstände betragen 34,7 Mio. EUR (Vorjahr: 38,9 Mio. EUR), während der beizulegende Zeitwert bei 36,8 Mio. EUR (Vorjahr: 40,5 Mio. EUR) liegt. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR) gegenüber.

Die sich aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes ergebenden Erträge wurden im operativen Ergebnis (Personalaufwand) erfasst.

Die sonstigen Rückstellungen in Höhe von 593,6 Mio. EUR (Vorjahr: 667,3 Mio. EUR) beinhalten Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 334,4 Mio. EUR (Vorjahr: 396,5 Mio. EUR), für Personalkosten in Höhe von 61,6 Mio. EUR (Vorjahr: 33,9 Mio. EUR), für Instandhaltung von geleasteten Containern in Höhe von 46,1 Mio. EUR (Vorjahr: 60,9 Mio. EUR), für nicht versicherte Kasko- bzw. Ladungsschäden in Höhe von 22,3 Mio. EUR (Vorjahr: 18,2 Mio. EUR). Ebenfalls sind Rückstellungen für sonstige Risiken in Höhe von 129,2 Mio. EUR (Vorjahr: 157,8 Mio. EUR) enthalten, die unter anderem länderspezifische Risiken (69,5 Mio. EUR; Vorjahr: 51,6 Mio. EUR) sowie Verpflichtungen aus einer Garantie gegenüber einer Tochtergesellschaft für dort bestehende Pensionsverpflichtungen (12,3 Mio. EUR; Vorjahr: 15,3 Mio. EUR) umfassen.

11. Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2017				31.12.2016			
	davon mit einer Restlaufzeit				davon mit einer Restlaufzeit			
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Finanzverbindlichkeiten								
Anleihen	923,1	23,1	900,0	450,0	789,1	139,1	650,0	0,0
Verbindlichkeiten gegen- über Kreditinstituten	1.808,9	340,3	1.468,6	546,2	2.482,9	631,9	1.851,0	611,0
davon durch Pfand- rechte und andere Rechte gesichert	1.744,3	302,2	1.442,1	546,2	2.272,0	481,4	1.790,6	611,0
	2.732,0	363,4	2.368,6	996,2	3.272,0	771,0	2.501,0	611,0
Sonstige Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.965,9	1.596,4	369,5	31,1	1.110,6	1.079,8	30,8	30,8
davon aus Lieferung und Leistung	1.120,7	1.120,7	0,0	0,0	1.068,3	1.068,3	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungs- unternehmen	12,4	12,4	0,0	0,0	9,3	9,3	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	527,4	527,4	0,0	0,0	337,3	337,3	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	711,1	115,3	595,8	261,7	379,0	89,2	289,8	49,0
davon aus Steuern	2,5	2,5	0,0	0,0	2,1	2,1	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1,0	1,0	0,0	0,0	1,1	1,1	0,0	0,0
davon durch Pfand- rechte und andere Rechte gesichert	687,7	91,9	595,8	261,7	349,1	67,1	282,0	49,0
	3.216,8	2.251,5	965,3	292,8	1.836,2	1.515,6	320,6	79,8
Gesamtbetrag	5.948,8	2.614,9	3.333,9	1.289,0	5.108,2	2.286,6	2.821,6	690,8

Die durch Pfandrechte besicherten Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Hypotheken für die zu finanzierenden Containerschiffe sowie Sicherungsübereignungen für die finanzierten Container.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der UASC Ltd. in Höhe von 829,0 Mio. EUR. Diese entfallen im Wesentlichen auf Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den unterjährig übernommenen UASC-Containern in Höhe von 398,4 Mio. EUR sowie auf sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 398,7 Mio. EUR insbesondere durch den Erwerb der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Darüber hinaus betrug die Verbindlichkeit gegenüber der Hapag-Lloyd Special Finance zum Stichtag 587,6 Mio. EUR (Vorjahr: 435,0 Mio. EUR). Diese steht im Zusammenhang mit dem Programm zur Verbriefung von Forderungen. Der Anstieg ist insbesondere auf die Erweiterung des Forderungsportfolios im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten zurückzuführen.

12. Rechnungsabgrenzungsposten

Auf der Passivseite beinhaltet der Rechnungsabgrenzungsposten einen Unterschiedsbetrag aus den Anleihen in Höhe von 11,5 Mio. EUR (Vorjahr: 6,5 Mio. EUR). Davon entfallen 7,6 Mio. EUR (Vorjahr: 5,5 Mio. EUR) auf die getrennt vom Basisinstrument bilanzierten eingebetteten Rückkaufoptionen. Die Unterschiedsbeträge werden linear über die gesamte Laufzeit der Anleihen verteilt.

13. Haftungsverhältnisse

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	47,3	263,4
davon zugunsten verbundener Unternehmen	47,3	263,4
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	2.437,1	4,3
davon zugunsten verbundener Unternehmen	2.437,1	4,3
Gesamt	2.484,4	267,7

Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen resultieren im Wesentlichen aus Darlehen bei Banken, die durch Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG überwiegend zur Finanzierung von Containern und Schiffen aufgenommen wurden und für die die Hapag-Lloyd AG einsteht und resultieren in Höhe von 2.437,1 Mio. EUR aus der UASC-Übernahme. Ein Großteil der Darlehen ist durch Containersicherheiten und Schiffshypotheken besichert. Die Gegenwerte dieser Sicherheiten übersteigen die ausstehenden Darlehensbeträge der Finanzierungen und die Erlöse aus einer möglichen Verwertung dieser Sicherheiten sind grundsätzlich ausreichend, um etwaige ausstehende Schulden zu tilgen. Aus diesem Grund ist von einer Inanspruchnahme aus den Bürgschaften nicht auszugehen.

Im Rahmen der neu gegründeten Kooperation THE Alliance wurde insbesondere für den Insolvenzfall einer der beteiligten Partnerreedereien ein Treuhandfonds aufgesetzt. Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Treuhandfonds haben sich alle beteiligten Parteien dazu verpflichtet, Sicherheiten in Höhe von jeweils insgesamt 10 Mio. USD zu hinterlegen. Hapag-Lloyd hat in diesem Zusammenhang eine Barzahlung an den Treuhandfonds in Höhe von 0,8 Mio. EUR (1 Mio. USD) geleistet. Darüber hinaus wurde eine Garantie in Höhe von 9 Mio. USD beigebracht.

Ferner ist im Zusammenhang mit der Einrichtung des Treuhandfonds eine grundsätzliche Nachschussverpflichtung der beteiligten Reedereien vereinbart worden, die insbesondere dann zum Tragen kommt, wenn im Zusammenhang mit einem Entschädigungsfall die von der betroffenen Reederei hinterlegten Sicherheiten in Höhe von 10 Mio. USD aufgebraucht sind.

Die Wahrscheinlichkeit des Insolvenzfalles einer Partnerreederei wird gegenwärtig als sehr gering eingeschätzt und somit ist nach derzeitigem Kenntnisstand von einer Inanspruchnahme der im Treuhandfond hinterlegten Sicherheiten sowie eine Inanspruchnahme im Zusammenhang mit der darüber hinaus gehenden Nachschussverpflichtung nicht auszugehen.

Patronatserklärungen / Garantien

Entsprechend der Konzernstruktur erfolgt die Kapitalallokation zentral über die Hapag-Lloyd AG, die die Konzerngesellschaften mit Liquidität versorgt und die Vergabe von Garantien und Patronatserklärungen für Konzerngesellschaften steuert.

Die Hapag-Lloyd AG hat für die ausländische Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia, eine Patronatserklärung abgegeben, damit die Tochtergesellschaft jederzeit in der Lage ist, ihre vertraglichen Verbindlichkeiten erfüllen zu können. Die Laufzeit der Patronatserklärung erstreckt sich auf mindestens 12 Monate ab dem Bilanzstichtag der Gesellschaft. Im Zusammenhang mit dem Kauf von Minderheitenanteilen durch eine Tochtergesellschaft wurde durch die Hapag-Lloyd AG zudem eine Garantie abgegeben.

Aus den von der Hapag-Lloyd AG übernommenen Patronatserklärungen und der Garantie werden keine Inanspruchnahmen erwartet, da davon ausgegangen wird, dass die Unternehmen die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten erfüllen werden.

14. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016*
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Nutzungsverträgen zum Nominalwert bis 1 Jahr	546,8	502,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	172,4	97,5
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Nutzungsverträgen zum Nominalwert 1–5 Jahre	457,5	988,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	23,5	373,2
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Nutzungsverträgen zum Nominalwert über 5 Jahre	79,4	134,3
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	41,1	88,3
Klassifikationsverpflichtungen bis 1 Jahr	37,3	42,9
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Klassifikationsverpflichtungen 1–5 Jahre	95,2	85,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Klassifikationsverpflichtungen über 5 Jahre	52,2	27,9
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Bestellobligo	0,0	151,7
Gesamt	1.268,4	1.932,8

* Zur Steigerung des Informationsgehalts im Zusammenhang mit dem Umfang der sonstigen finanziellen Verpflichtungen wurden die Klassifikationsverpflichtungen ergänzt und die Vorjahresbeträge entsprechend berücksichtigt.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Charter- und Leasingverpflichtungen für Schiffe sowie Leasing- und Mietverpflichtungen für Container und Geschäftsgebäude. Die Klassifikationskosten resultieren aus zukünftigen Verpflichtungen durch gesetzlich geforderte Großreparaturen. Diese umfassen Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an eigenen betriebsnotwendigen Schiffen, die routinemäßig bzw. aufgrund eines Wartungsplans erfolgen, um diese funktionsfähig zu halten.

ERLÄUTERUNGEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

15. Umsatzerlöse

Umsatzerlöse nach Fahrtgebiet *

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Lateinamerika	2.193,5	1.966,5
Atlantik	1.874,0	1.782,8
Transpazifik	1.790,1	1.647,8
Fernost	1.046,4	586,1
Mittlerer Osten	609,5	292,8
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	496,5	394,6
Intra-Asien	391,3	305,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.139,3	614,9
Gesamt	9.540,6	7.590,8

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

Die Erhöhung der Umsatzerlöse in den Fahrtgebieten Fernost und Mittlerer Osten ist im Wesentlichen auf den Erwerb des Containerliniengeschäfts von UASC zurückzuführen. Die Umsatzerlöse werden in Höhe der Nettofrachterlöse anhand der Fahrtgebiete gegliedert. Unter der Position „Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse“ werden Slotchartererlöse sowie Erlöse aus Standgeldern und anderen Leistungen ausgewiesen. In Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 12,9 Mio. EUR) betreffen die Slotchartererträge das Vorjahr und sind somit als periodenfremd zu klassifizieren.

16. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Kursgewinne	903,2	461,3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	145,7	147,9
Erträge aus weiterbelasteten Kosten	17,4	20,9
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2,2	3,6
Erträge aus der Herabsetzung von Wertberichtigungen aus Forderungen	0,1	29,0
Übrige	26,0	27,4
Gesamt	1.094,6	690,1

In den Kursgewinnen sind Erträge aus der Währungsumrechnung (874,4 Mio. EUR; Vorjahr: 448,2 Mio. EUR) sowie aus realisierten Kursgewinnen und der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (28,8 Mio. EUR; Vorjahr: 13,1 Mio. EUR) enthalten.

Die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthaltenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie aus der Herabsetzung der Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von insgesamt 148,0 Mio. EUR (Vorjahr: 180,5 Mio. EUR) sind periodenfremd.

17. Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.078,4	636,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.021,3	5.977,4
Gesamt	8.099,7	6.614,0

Der Anstieg der Aufwendungen für bezogenen Leistungen ist im Wesentlichen bedingt durch die Übernahme des UASC-Containerliniengeschäfts. Erhaltene Rabatte für Hafen-, Kanal- und Terminalkosten sowie für Containertransportkosten werden von den entsprechenden Transportkosten abgesetzt. In Höhe von insgesamt 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 13,8 Mio. EUR) betreffen diese Rabatte die Vorjahre und sind als periodenfremd zu klassifizieren. Zudem sind Aufwendungen aus der Slotcharterabrechnung in Höhe von 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: Ertrag in Höhe von 3,2 Mio. EUR) enthalten, die das Vorjahr betreffen und somit als periodenfremd zu klassifizieren sind.

18. Personalaufwendungen/Mitarbeiter

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Löhne und Gehälter	215,5	177,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	51,0	32,2
davon für Altersversorgung	16,8	1,0
Gesamt	266,5	209,8

Hinsichtlich der Veränderungen der Personalaufwendungen des aktuellen Geschäftsjahres gegenüber dem Vorjahr wird auf die Ausführungen zur Ertragslage im Lagebericht verwiesen.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter entwickelte sich wie folgt:

	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Seepersonal	1.152	1.176
Landpersonal	1.917	1.833
Auszubildende	210	202
Gesamt	3.279	3.211

19. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Planmäßige Abschreibungen		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	58,6	27,8
Abschreibungen auf Sachanlagen	324,9	250,8
Gesamt	383,5	278,6

20. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Kursverluste inkl. Bankgebühren	567,0	644,7
Kommissionen / Vertriebsaufwendungen	431,8	392,1
Aufwendungen für IT-Leistungen	100,3	83,6
Rechts- und Beratungskosten	34,6	25,6
Factoring	26,7	17,4
Miet- und Leasingaufwendungen	13,3	12,6
Aufwendungen für sonstige soziale Sach- und Personalkosten	11,3	15,8
Verwaltungsaufwendungen	10,9	9,6
Übrige Aufwendungen	87,1	69,4
Gesamt	1.283,0	1.270,8

In den Kursverlusten sind 559,4 Mio. EUR (Vorjahr: 584,1 Mio. EUR) aus der Währungsumrechnung sowie 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 54,3 Mio. EUR) aus realisierten Kursverlusten und der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten.

21. Finanzergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Erträge aus Beteiligungen	41,2	42,9
davon aus verbundenen Unternehmen	12,9	12,8
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	5,5	1,2
davon aus verbundenen Unternehmen	5,5	1,2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5,9	56,1
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	26,1	16,9
davon aus verbundenen Unternehmen	14,3	8,4
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,0	0,1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	239,1	172,6
davon aus verbundenen Unternehmen	9,4	1,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	6,0	29,2
Gesamt	-166,4	-84,8

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen im Wesentlichen erhaltene Dividenden der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 22,6 Mio. EUR (Vorjahr: 21,6 Mio. EUR).

Zinsen und ähnliche Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von 7,2 Mio. EUR (Vorjahr: 8,0 Mio. EUR).

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR) und aus der Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) sowie periodenfremde Erträge resultierend aus den rückwirkenden Verschmelzungen der First CSAV (1,6 Mio. EUR) und Second CSAV (0,6 Mio. EUR) zum 1. Januar 2017.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen eine ausländische Tochtergesellschaft und erfolgten aufgrund mangelnder positiver Ertragsaussichten.

22. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Als Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer, der Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer und gezahlte Quellensteuern ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2017 fallen, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0% sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Der Gewerbeertragsteuersatz, dessen Höhe sich entsprechend aus dem gemeindespezifischen Hebesatz ergibt, beläuft sich in den Jahren 2017 sowie 2016 auf 16,5% bzw. 3,3%, soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt. Die Hapag-Lloyd AG hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach Nettotonnage und Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet.

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 2,2 Mio. EUR (Vorjahr: Steuererträge in Höhe von 1,2 Mio. EUR) enthalten.

Im Steuerergebnis sind keine latenten Steuern enthalten. Im Geschäftsjahr 2017 ergab sich insgesamt eine (nicht bilanzierte) aktive latente Steuer. Diese resultiert aus einem körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag und einem Zinsvortrag.

SONSTIGE ANGABEN

23. Beschränkungen von Verfügungsrechten und Sicherheiten für Schulden

Unter den bestehenden Verträgen zur Finanzierung von Gegenständen des Anlagevermögens, insbesondere von Schiffen und Containern, hat sich die Hapag-Lloyd AG zur Einhaltung bestimmter marktüblicher Restriktionen in Bezug auf Verfügungen über diese dinglichen Sicherheiten verpflichtet. Der Gesamtbetrag der besicherten Verbindlichkeiten beläuft sich auf 2.432,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.621,1 Mio. EUR).

Von den im wirtschaftlichen Eigentum der Hapag-Lloyd AG befindlichen Schiffen sind 14 Schiffe zum Stichtag nicht belastet und frei von Rechten Dritter. Auf den übrigen im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft befindlichen Schiffen bestehen Hypotheken.

Die Besicherungen für Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 246,4 Mio. EUR (Vorjahr: 233,9 Mio. EUR) und für Teile der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 279,4 Mio. EUR (Vorjahr: 299,7 Mio. EUR) bestehen darin, dass den jeweiligen Gläubigern der Verbindlichkeiten das rechtliche Eigentum an den Containern zusteht, die aufgrund des wirtschaftlichen Eigentums bei der Hapag-Lloyd AG bilanziert werden. Die Besicherung für Teile der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 408,4 Mio. EUR (Vorjahr: 49,3 Mio. EUR) besteht darin, dass den jeweiligen Gläubigern der Verbindlichkeiten das rechtliche Eigentum an den Containerschiffen zusteht, die aufgrund des wirtschaftlichen Eigentums bei der Hapag-Lloyd AG bilanziert werden. Dies wirkt bei wirtschaftlicher Betrachtung wie eine Sicherungsübereignung der Container und Containerschiffe.

24. Geschäfte mit nahestehenden Personen

Sowohl im Geschäftsjahr als auch im Vorjahr wurden keine wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Personen getätigt, die nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommen sind.

25. Konzernzugehörigkeit

Die Hapag-Lloyd AG ist Mutterunternehmen für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen, für die ein Konzernabschluss aufgestellt wird. Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, Deutschland, zum 31. Dezember 2017 soll im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

26. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,6 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 117.208 Stück (Vorjahr: 125.216 Stück) virtuelle Aktien gewährt. Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR). Die Bezüge aktiver Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR).

Die Höhe der Pensionsrückstellungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern beträgt 18,7 Mio. EUR (Vorjahr: 17,7 Mio. EUR).

Bezüglich der Angaben zu den Grundzügen der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung und der Höhe der individualisierten Bezüge wird auf den Vergütungsbericht als integraler Bestandteil des Lageberichts verwiesen.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in den *Anlagen III* und *IV* zum Anhang angegeben. Die Mitgliedschaft in anderen Aufsichtsräten und Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1 Satz 5 AktG sind in *Anlage V* zum Anhang aufgeführt.

27. Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat im September 2017 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapag-lloyd.de in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ <https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

28. Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2017 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Honorare für Abschlussprüfungsleistungen	1,9	1,7
Honorare für andere Bestätigungsleistungen	0,9	0,2
Honorare für Steuerberatungsleistungen	0,1	0,4
Honorare für sonstige Leistungen	0,1	1,2
Gesamt	3,0	3,5

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragsweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen. Zudem erfolgten prüfungsintegriert Tätigkeiten im Zusammenhang mit einem Enforcement-Verfahren, prüferische Durchsichten von Zwischenabschlüssen sowie Prüfungen von Schlussbilanzen von Tochterunternehmen nach § 17 Abs. 2 UmwG.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen die Erteilung von Comfort Letter, die Prüfung einer Gewinnprognose, die Prüfung von Pro-Forma-Finanzinformationen, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants, EMIR-Prüfung gemäß § 20 WpHG und andere vertraglich vereinbarte Bestätigungsleistungen.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen Unterstützungsleistungen bei der Integration von Gesellschaften der UASC-Gruppe sowie die Unterstützung bei umsatzsteuerrechtlichen Pflichten.

Die sonstigen Leistungen betreffen qualitätssichernde Unterstützungsleistungen sowie Due Dilligence Leistungen im Rahmen eines Unternehmenserwerbs.

29. Nachtragsbericht

Am 21. Februar 2018 wurde das Programm zur Verbriefung von Forderungen um weitere 100,0 Mio. USD ausgeweitet.

Am 22. Februar 2018 erfolgte die Zulassung zum Handel von 911.388 auf den Namen lautenden Stammaktien in Form von nennwertlosen Stückaktien. Die Zulassung erfolgte nachträglich zu der bereits abgeschlossenen Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage und der Zulassung von 42.749.568 neuen Aktien der Hapag-Lloyd AG im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse unter gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des regulierten Marktes (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse.

Die vier im Geschäftsjahr 2017 als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Seeschiffe wurden im 1. Quartal 2018 veräußert.

Hapag-Lloyd hat am 20. März 2018 eine Bestellung von 55.000 Standardcontainern mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 109,7 Mio. USD platziert. Zu diesem Zweck ist Hapag-Lloyd am 22. März 2018 eine Finanzierungsverpflichtung in Höhe von 171,4 Mio. USD eingegangen, die zusätzliche Containerinvestitionen ermöglicht. Die geplante Auslieferung der Container soll bis August 2018 abgeschlossen sein.

Hamburg, den 23. März 2018

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

ANLAGE I

Anlagenspiegel der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2017

Mio. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	1.1.2017	Zugänge	Zugänge aus Verschmelzungen	Umgliederungen	Abgänge	31.12.2017
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Entgeltlich erworbene Software	29,9	2,0	0,0	0,2	0,0	32,1
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5
3. Geschäfts- oder Firmenwert	503,1	662,0	108,0	0,0	0,0	1.273,1
	536,5	664,0	108,0	0,2	-	1.308,7
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-	-	-	-	-	-
2. Schiffe und Wagenpark	4.285,4	157,2	311,7	140,3	-	4.894,6
3. Einbauten auf Leasingsschiffen	5,2	-	-	-	-	5,2
4. Großersatzteile für Schiffe	3,4	0,2	-	-	-	3,6
5. Container, Chassis, Gensets	1.224,0	802,1	-	-	6,6	2.019,5
6. Maschinen und maschinelle Anlagen	9,0	-	-	-	-	9,0
7. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19,9	1,2	0,1	0,1	1,0	20,3
8. Geleistete Anzahlungen	141,2	1,2	-	-140,6	-	1,8
	5.688,1	961,9	311,8	-0,2	7,6	6.954,0
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	648,3	1.287,7	-	0,1	242,2	1.693,9
2. Beteiligungen	319,6	0,4	-	-0,1	-	319,9
3. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	99,5	1,5	-	-	6,4	94,6
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,4	0,1	-	-	-	1,5
	1.068,8	1.289,7	-	-	248,6	2.109,9
Gesamt	7.293,4	2.915,6	419,8	0,0	256,2	10.372,6

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

	Wertberichtigungen				Buchwerte		
	1.1.2017	Abschreibungen	Änderungen der gesamten Abschreibungen iZm Verschmelzungen	Änderungen der gesamten Abschreibungen iZm Abgängen	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016
	25,9	3,1	0,0	0,0	29,0	3,1	4,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5
	41,9	55,6	0,0	0,0	97,5	1.175,6	461,2
	67,8	58,7	-	-	126,5	1.182,2	468,7
	-	-	-	-	-	-	-
	952,8	193,3	26,8	-	1.172,9	3.721,7	3.332,6
	5,1	0,1	-	-	5,2	0,0	0,1
	2,2	0,2	-	-	2,4	1,2	1,2
	389,6	128,5	-	3,9	514,2	1.505,3	834,4
	2,7	0,9	-	-	3,6	5,4	6,3
	15,8	1,8	-	0,9	16,7	3,6	4,1
	-	-	-	-	-	1,8	141,2
	1.368,2	324,8	26,8	4,8	1.715,0	5.239,0	4.319,9
	211,1	6,0	-	1,8	215,3	1.478,6	437,2
	4,3	-	-	-	4,3	315,6	315,3
	-	-	-	-	-	94,6	99,5
	1,4	-	-	-	1,4	0,1	0,0
	216,8	6,0	-	1,8	221,0	1.888,9	852,0
	1.652,8	389,5	26,8	6,6	2.062,5	8.310,1	5.640,6

ANLAGE II

Anteilsbesitzliste der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2017

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %	Eigen- kapital in TWE ¹⁰	Jahres- ergebnis in TWE ¹⁰
Zentrale					
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00	63	*
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90	30.045	* ¹³
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	26	*
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10	80.433	*
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	63	*
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	26	*
Europa					
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00	1.205	16
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00	245	54
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Asnieres sur Seine	EUR	100,00	4.578	314
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00	154	27
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Mailand	EUR	100,00	608	49
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	PLN	100,00	479	78
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00	175	8
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00	400	41
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00	95	22
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00	1.955	435
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00	776	243
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00	3.768	-792
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	USD	100,00	11.596	8.310
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00	40.956	35.206
United Arab Shipping Agency Co. (Polska) Sp.z.o.o.	Warschau	PLN	100,00	471	255
United Arab Shipping Agency Company (Italy) S.r.l.	Mailand	EUR	100,00	1.081	721
UASAC Nordic A/S	Kopenhagen	DKK	100,00	3.728	3.123
UASAC Sweden AB	Göteborg	SEK	100,00	1.053	583
Oy UASAC Finland AB	Helsinki	EUR	100,00	**	**
UASAC Russia ApS	Kopenhagen	DKK	100,00	-1.205	-80
UASAC Russia Ilc	St. Petersburg	RUB	100,00	16	13
United Arab Shipping Agency Company (CEE) Kft	Budapest	EUR	100,00	-370	47
United Arab Shipping Agency Company (Benelux) B.V.	Rotterdam	EUR	100,00	359	341
United Arab Shipping Agency Company (Denizcilik Nakliyat) Z.A.S.	Istanbul	TRY	100,00	34.430	51.151
United Arab Shipping Agency Co. (United Kingdom) Ltd	London	GBP	49,00 ¹	141	119
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00	31	*
CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul	TRY	100,00	5.606	4.477 ¹⁵
UASAC CEE (Slovakia) s.r.o	Bratislava	EUR	100,00	-73	1
UASAC Groupement France	Marseille	EUR	100,00	**	**
Asien					
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Pymont	AUD	100,00	2.110	55
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	HKD	100,00	3.312	812
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	90.165	4.884
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00	238.883	3.602
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00	1.287.233	88.595
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn.Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00	75	61
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00	915	36
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapore	USD	100,00	5.721	455
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	TWD	100,00	88.437	968
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90	6.271	500
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00	4.540	713
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	6.392	3.608
United Arab Shipping Co. Korea Ltd.	Seoul	KRW	100,00	-325.636	131.211
United Arab Shipping Co. Shanghai Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	7.309	833
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Limited	Singapore	SGD	100,00	294	17.346
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte Limited	Singapore	USD	100,00	**	**
UASC Japan Co. Ltd.	Tokio	JPY	60,00	69.504	9.504
United Arab Shipping Co. Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,945	-46	-58
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	74,972	5.506	806
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd	Ho Chi Minh City	VND	100,00	12.113.780	7.581.780
United Arab Shipping Agency Company (Taiwan) Ltd	Taipei	TWD	100,00	17.565	-435
United Arab Shipping Agency Company (Hong Kong) Ltd	Hong Kong	HKD	100,00	58.456	48.946

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %	Eigen- kapital in TWE ¹⁰	Jahres- ergebnis in TWE ¹⁰
Asien (Fortsetzung)					
United Arab Shipping Agency Company (Malaysia) Sdn Bhd	Kuala Lumpur	MYR	100,00	2.355	1.779
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd	Colombo	LKR	40,00	137.422	144.112 ¹²
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00	322	12.761
United Arab Shipping Agency Company (Shenzhen) Ltd	Shenzhen	CNY	49,00	32.558	22.592
United Arab Shipping Agency Company (Ningbo) Ltd	Ningbo	CNY	49,00	37.742	30.676
Mittlerer Osten					
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	ZAR	100,00	556	555
Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd.	Thane	INR	100,00	651.005	65.682 ¹²
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00	208.920	29.616 ¹²
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00 ¹	767	392
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00	**	**
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Baghdad	USD	100,00	2.198	2.155
United Arab Shipping Agency Company Pakistan Pvt. Ltd	Karachi	PKR	100,00	74.441	52.941
United Arab Shipping Agencies Company Private Shareholding Company	Amman	JOD	50,00	155	30
United Arab Shipping Agency Co. India Pvt. Limited	Mumbai	INR	100,00	36.601	46.976
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	USD	49,00 ¹	**	**
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL (ehemals United Arab Shipping Agencies Co. (Bahrain) WLL)	Manama	BHD	49,00	319	167
United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL	Doha	QAR	49,00	3.890	2.390
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E	Alexandria	EGP	49,00 ¹	35.396	33.896
United Arab Shipping Agencies Co. (Saudi Arabia) Limited	Al-Damman	SAR	60,00	5.394	5.062
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C. (ehemals United Arab Shipping Agencies Company KSCC)	Safat	KWD	49,00 ¹	2.000	528
United Arab Shipping Company Services Limited (DIFC)	Dubai	USD	100,00	23.367	6.909
United Arab Shipping Company Services DMCCO	Dubai	AED	100,00	81.893	25.950
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	AED	49,00 ¹	6.615	-237
United Arab Shipping Company Services LLC	Al-Damman	SAR	98,80	2.122	355
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 ²	34.266	27.486
United Arab Shipping Engineering & Ship Repair Services LLC	Dubai	AED	24,01 ³	-1.378	99
UASC Ships (No. 1) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 3) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 4) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 5) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 6) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 7) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 8) Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
Ship Management No. 1 Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
Ship Management No. 2 Limited	Dubai	USD	100,00	**	**
Djibouti Container Services FZCO	Djibouti	DJF	19,06 ⁴	838.477	429.441
UASC Services (India) Pvt. Ltd. i.L.	Chennai	INR	99,99 ⁵	**	**
Hapag Lloyd (Ghana) Limited	Tema	GHS	65,00	**	**
Nordamerika					
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00	4.356	1.001 ¹⁴
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00	-1.050	192
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00	312.422	25.118 ¹⁴
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00	**	**
United Arab Agencies (Inc.)	Wilmington	USD	100,00	4.547	822
Lateinamerika					
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00	11.208	1.929
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	COP	100,00	3.425	3.161
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	CRC	100,00	718.831	-20.778
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala City	GTQ	100,00	657	72
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexico City	MXN	100,00	196.100	-50.791
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	MXN	100,00	-8.972	-853
Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V.	Mexico City	MXN	100,00	-74.518	-70.311 ¹⁵
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	PEN	60,00	9.419	31.576
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00	**	**
CSAV Austral SpA	Valparaiso	USD	49,00	102.533	1.843

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %	Eigen- kapital in TWE ¹⁰	Jahres- ergebnis in TWE ¹⁰
Lateinamerika (Fortsetzung)					
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00	4.401	-589 ¹³
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00	12.601	17.547
Libra Serviços de Navegação Limitada (ehemals Companhia Libra de Navegacao S.A.)	São Paulo	BRL	100,00	164.154	8.153 ¹⁵
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00	**	**
Corvina Maritime Holding S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Sea Lion Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	936	424
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	USD	100,00	160	11
Wellington Holding Group S.A.	Road Town	USD	100,00	**	**
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00	**	**
Inversiones CNP S.A.	Lima	USD	100,00	8.833	2.387
Torksey S.A.	Montevideo	USD	100,00	**	**
Rahue Investment Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
CNP Holding S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Norasia Alya S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Servicios de Procesamiento Naviero S.R. L.i.L.	Montevideo	USD	100,00	19.897	15.505 ¹⁵
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay S.A. (Kiranbir S.A.)	Montevideo	UYU	60,00	332	331
Sonstige					
CSAV Ships S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00	1.077	0 ¹¹
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	5.842	0 ¹¹
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	3.767	0 ¹¹
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	3.353	0 ¹¹
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	2.013	-1 ¹¹
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Maule Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Al Wakrah Limited	George Town	USD	100,00	-18	-9
Al Rayyan Limited	George Town	USD	100,00	92	45
Qurtuba Limited	George Town	USD	100,00	-55	-9
Dhat Al Salasil Limited	George Town	USD	100,00	**	**
Hira Limited	George Town	USD	100,00	-28	-9
Al Madinah Limited	George Town	USD	100,00	-18	-9
Al Mutanabbi Limited	George Town	USD	100,00	-28	-9
Manamah Limited	George Town	USD	100,00	-29	-9
Al Aziziyah Limited	George Town	USD	100,00	-18	-9
Busaiten Limited	George Town	USD	100,00	-18	-9
Al Oyun Limited	George Town	USD	100,00	-19	-9
Onayzah Limited	Valetta	EUR	100,00	3.256	667
Barzan Limited	Valetta	EUR	100,00	4.619	3.583
Alula Limited	Valetta	EUR	100,00	3.197	865
Al Muraykh Limited	Valetta	EUR	100,00	1.588	3.380
Tayma Limited	Valetta	EUR	100,00	3.663	687
Al Zubara Limited	Valetta	EUR	100,00	3.329	3.564
Al Jasrah Limited	Majuro	USD	100,00	-2.928	-2.921
Al Nefud Limited	Valetta	EUR	100,00	2.673	3.564
Al Riffa Limited	Valetta	EUR	100,00	-566	-480
Al Dahna Limited	Valetta	EUR	100,00	-726	-709
Jebel Ali Limited	Valetta	EUR	100,00	-1.536	-535
Tihama Limited	Valetta	EUR	100,00	-352	-334
Al Qibla Limited	Valetta	USD	100,00	42.560	5.112
Umm Salal Limited	Valetta	EUR	100,00	2.576	578
Al Jowf Limited	Valetta	USD	100,00	**	**
Ain Esnan Limited	Valetta	EUR	100,00	3.427	754
Umm Qarn Limited	Majuro	USD	100,00	-2.442	-2.435
Salahuddin Limited	Majuro	USD	100,00	2.492	2.998
Afif Limited	Majuro	USD	100,00	-299	-293
Linah Limited	Majuro	USD	100,00	4.099	3.003

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %	Eigen- kapital in TWE ¹⁰	Jahres- ergebnis in TWE ¹⁰
Sonstige (Fortsetzung)					
Al Jmelyah Limited	Majuro	USD	100,00	-298	-292
Al Nasriyah Limited	Majuro	USD	100,00	1.720	2.995
Al Rawdah Limited	Majuro	EUR	100,00	5.027	-204
Al Dhail Limited	Majuro	USD	100,00	-764	-755
Al Murabba Limited	Majuro	USD	100,00	6.017	2.991
Al Mashrab Limited	Majuro	USD	100,00	-93	-83
Sajid Limited	Majuro	USD	100,00	5.528	2.968
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 ¹¹
Hull 1800 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 ¹¹
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-998	0 ¹¹
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 ¹¹
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	58	0 ¹¹
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-16	0 ¹¹
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 ¹¹
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 ¹¹
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 ¹¹
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 ¹¹
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 ¹¹
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 ¹¹
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00	**	**
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00	0	0 ¹¹
Hapag-Lloyd Container Ltd	Barking	EUR	100,00	4	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00	4	1
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00	1	1
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00	107	-2
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00	-2	-2
Khafji Limited	George Town	USD	100,00	**	**
Ash-Shahnaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00		

¹ Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

² Weitere 5,64 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

³ Weitere 75,99 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁴ Weitere 2,19 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁵ Weitere 0,01 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

¹⁰ TWE = in Tausend Währungseinheiten; Abschlüsse zum 31.12.2016 soweit nicht abweichend vermerkt

¹¹ Abschluss zum 30.9.2016

¹² Abschluss zum 31.3.2017

¹³ Abschluss zum 31.12.2017

¹⁴ IFRS Paket zum 31.12.2017

¹⁵ Abschluss zum 31.12.2015

* Ergebnisabführungsvertrag

** Für diese Gesellschaften lagen zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung keine Jahresabschlüsse vor.

ANLAGE III**Vorstandsmitglieder der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft im Geschäftsjahr 2017**

Rolf Habben Jansen **Hamburg**

Vorsitzender des Vorstands
Chief Executive Officer (CEO)

Nicolás Burr **Hamburg**

Mitglied des Vorstands
Chief Financial Officer (CFO)

Anthony J. Firmin **Hamburg**

Mitglied des Vorstands
Chief Operating Officer (COO)

Thorsten Haeser **Hamburg**

Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer (CCO)

ANLAGE IV**Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft im Geschäftsjahr 2017**

Michael Behrendt (Vorsitzender)

Vorsitzender des Aufsichtsrats Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Christine Behle (1. Stellv. Vorsitzende)

Mitglied im Bundesvorstand, Leiterin des Fachbereichs Verkehr ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Bundesverwaltung, Berlin

Oscar Eduardo Hasbún Martínez (2. Stellv. Vorsitzender)

Vorstandsvorsitzender Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago de Chile, Chile

Jutta Diekamp

Stellvertretende Vorsitzende des Seebetriebsrats Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Nicola Gehrt

Leiterin Investor Relations TUI Group TUI AG, Hannover

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

Arnold Lipinski

Leiter Personal See Hapag-Lloyd AG, Hamburg

José Francisco Pérez Mackenna

Vorsitzender des Vorstands Quiñenco S.A., Las Condes, Chile

Sabine Nieswand

Vorsitzende des Betriebsrats Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Klaus Schroeter

Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bundesverwaltung, Berlin

Uwe Zimmermann

Kaufmännischer Angestellter Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

seit 29. Mai 2017

S.E. Scheich Ali Bin Jassim Al-Thani

Berater des CEO Qatar Investment Authority, Qatar

seit 10. Juni 2017

Joachim Kramer

Seebetriebsrat Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Annabell Kröger

Kaufmännische Angestellte, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

vom 29. Mai 2017 bis 30. November 2017

S.E. Dr. Nabeel M. Al-Amudi

Präsident der Saudi Ports Authority, Riad (bis Oktober 2017),
Transportminister des Königreichs Saudi-Arabien (ab Oktober 2017)

seit 23. Februar 2018

Turqi Alnowaiser

Head of International Investments
Public Investment Fund, Saudi Arabien

ANLAGE V**Mandate von Mitgliedern des Vorstands in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen****Rolf Habben Jansen**

Stolt-Nielsen Limited – Mitglied des Verwaltungsrats
World Shipping Council – Mitglied des Aufsichtsrats

Anthony J. Firmin

HHLA Container Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 18. August 2017)
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
SCA Service Center Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH – Mitglied des Beirats
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. – Vize-Chairman
Through Transport Mutual Insurance Association Ltd. – Mitglied des Verwaltungsrats
(bis 1. April 2017)

Thorsten Haeser

REVIDERM AG – Mitglied des Aufsichtsrats (seit 1. Dezember 2017)

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen**S.E. Dr. Nabeel Al-Amudi**

Tabadul – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 15. Oktober 2017)
SAR (Saudi Railways Company) – Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 3. Oktober 2017)

S.E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

SCI Elysees 26 – Mitglied des Verwaltungsrats
Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats
Qatar Holding LLC – Mitglied des Verwaltungsrats
Qatar Navigation Q.P.S.C. – Mitglied des Verwaltungsrats

Turqi Alnowaiser (seit 23. Februar 2018)

Noon Investment – Mitglied des Aufsichtsrats

Christine Behle

Deutsche Lufthansa AG – Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats
Bremer Lagerhaus-Gesellschaft – Aktiengesellschaft von 1877 – Stellvertretende Vorsitzende
des Aufsichtsrats
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaften – Mitglied des Aufsichtsrats

Michael Behrendt

Barmenia Allgemeine Versicherungs AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Barmenia Lebensversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
ESSO Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
MAN SE – Mitglied des Aufsichtsrats
MAN Diesel Turbo SE – Mitglied des Aufsichtsrats
MAN Truck & Bus AG – Mitglied des Aufsichtsrats
Renk AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Nicola Gehrt

TUI Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

Karl Gernandt

Kühne + Nagel International AG – Vize-Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Holding AG – Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Logistics University – Vorsitzender des Aufsichtsrats
Kühne Real Estate AG – Präsident des Verwaltungsrats
Hochgebirgsklinik Davos AG – Mitglied des Verwaltungsrats
VTG Aktiengesellschaft – Mitglied des Aufsichtsrats
HSV Fußball AG – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 6. Februar 2018)

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG – Mitglied des Aufsichtsrats
HSH Nordbank AG – Mitglied des Aufsichtsrats
HSH Beteiligungsmanagement GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (seit 1. Februar 2017)
Vattenfall Wärme Hamburg GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
HMC Hamburg Messe und Congress GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
HSH Finanzfonds AöR – Mitglied der Anstaltsträgerversammlung

José Francisco Pérez Mackenna

Banchile Corredores de Seguros Limitada – Mitglied des Verwaltungsrats
 Banco de Chile – Mitglied des Verwaltungsrats
 Compañía Cervecerías Unidas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Compañía Cervecerías Unidas Argentina S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Cervecera CCU Limitada – Mitglied des Verwaltungsrats
 Central Cervecera de Colombia SAS – Mitglied des Verwaltungsrats
 Compañía Industrial Cervecera S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Compañía Pisquera de Chile S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Compañía Sud Americana de Vapores S.A. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Embotelladoras Chilenas Unidas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Empresa Nacional de Energía S.A. ENEX – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Hidrosur S.A. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Invexans S.A. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Inversiones IRSA Limitada – Mitglied des Verwaltungsrats
 Inversiones LQ-SM Limitada – Mitglied des Verwaltungsrats
 Inversiones y Rentas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Nexans S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 LQ Inversiones Financieras S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Administradora de la Obligación Subordinada SAOS S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Matriz del Banco de Chile S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Matriz SAAM S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Tech Pack S.A. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Viña San Pedro Tarapacá S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

SM-SAAM S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM Logistics S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM Ports S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM SMIT Towage Brasil S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM SMIT Towage Mexico S.A. DE C.V.– Mitglied des Verwaltungsrats
 Florida International Terminal LLC. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Portuaria De Caldera (SPC) S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Portuaria Granelera De Caldera (SPGC) S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Die vorstehend nicht genannten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder haben keine Ämter in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen inne.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

VERSICHERUNG NACH §§ 264 ABS. 2, 289 ABS. 1 HGB

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hapag-Lloyd AG vermittelt und im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Hapag-Lloyd AG so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Hapag-Lloyd AG beschrieben sind.

Hamburg, den 23. März 2018

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die Zugangs- und Folgebewertung der erworbenen Anteile an der United Arab Shipping Company Ltd.

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den entsprechenden Abschnitt im Anhang.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Am 24. Mai 2017 hat die Hapag-Lloyd AG 100 % der Anteile an der United Arab Shipping Company Ltd, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate (UASC), erworben. Als Gegenleistung für den Anteilserwerb wurden den Anteilseignern der UASC 45.932.023 neue, nennwertlose Stückaktien gewährt. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien wurde vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG auf den geringsten Ausgabebetrag von EUR 1,00 je Aktie festgesetzt. Der den geringsten Ausgabebetrag übersteigende Zeitwert der Anteile an UASC in Höhe von EUR 1.241 Mio wurde als schuldrechtliches Agio in die freie Kapitalrücklage gemäß §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt. Die Anteile an UASC wurden damit in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG bei erstmaligem Ansatz mit einem Wert in Höhe von EUR 1.287 Mio angesetzt und werden im Finanzanlagevermögen in dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr ist die operative Integration des UASC-Geschäfts in den Hapag-Lloyd Konzern abgeschlossen worden. Im Rahmen der operativen Integration ist das Geschäft von UASC auf die Hapag-Lloyd AG übergegangen (sog. voyage cut-over). Vor diesem Hintergrund war zum Stichtag 31. Dezember 2017 die Werthaltigkeit der Anteile an UASC zu überprüfen. Hierzu wird der Buchwert der Anteile mit dem beizulegenden Wert verglichen. Liegt der beizulegende Wert unter dem Buchwert und ist die Wertminderung voraussichtlich von Dauer, sind die Anteile auf den niedrigeren beizulegenden Wert abzuschreiben. Zum Abschlussstichtag hat die Hapag-Lloyd AG keine Wertminderung erfasst.

Die Bestimmung des Zeitwerts der Anteile an UASC im Erwerbszeitpunkt und die Überprüfung, ob zum Abschlussstichtag der beizulegende Wert der Anteile unter ihrem Buchwert liegt, sind komplex und beruhen auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen und Schätzungen. Diese betreffen insbesondere die erwartete Geschäftsentwicklung, die erwarteten operativen Margen, die Berücksichtigung von Synergien und die Kapitalkosten einschließlich deren Sensitivität als wesentliche Input-Faktoren sowie den Stand der Integration und den Übergang des UASC-Geschäfts auf die Hapag-Lloyd AG zum Abschlussstichtag.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass der Zeitwert der Anteile an UASC im Erwerbszeitpunkt nicht in zutreffender Höhe ermittelt und der Betrag der freien Kapitalrücklage gemäß §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zu hoch ausgewiesen wurde. Zudem besteht das Risiko, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende Wertminderung der Anteile an UASC nicht erkannt wurde und der Wertansatz der Anteile an UASC somit nicht werthaltig ist.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Bei der Prüfung der bilanziellen Abbildung des Anteilserwerbs gegen Ausgabe von 45.932.023 neuen Stückaktien haben wir die vertraglichen Unterlagen zum Erwerb gewürdigt, einschließlich des Vorstandsbeschlusses zur Ausgabe der neuen Stückaktien auf Basis des genehmigten Kapitals und zur Einstellung des den geringsten Ausgabebetrag übersteigenden Zeitwerts in die freien Rücklagen. Die Ermittlung des Zeitwerts der Anteile an UASC im Erwerbszeitpunkt haben wir unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten beurteilt. Wesentliche Grundlage für unsere Beurteilung war das Bewertungsgutachten des von der Hapag-Lloyd AG beauftragten unabhängigen Sachverständigen.

Wir haben die Bewertungsmethodik sowie die Angemessenheit und Konsistenz der wesentlichen Planungs- und Bewertungsannahmen zur Ermittlung des Zeitwerts beurteilt. Hierbei haben wir unter anderem die zentralen Annahmen der Unternehmensplanung der UASC (Umsatzplanung, Synergien, EBIT-Marge) beurteilt, die besonders ermessensbehaftet sind. Die zentralen Planungsannahmen haben wir unter Berücksichtigung der finanziellen Entwicklung in der Vergangenheit, der aktuellen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie von Marktstudien analysiert. Da sich bereits geringfügige Änderungen des Kapitalkostensatzes auf die Höhe des Wertansatzes der Anteile auswirken können, haben wir die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie, den Betafaktor und die Länderrisikoprämie sowie den Wachstumsabschlag, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen.

Die Ermittlung des beizulegenden Werts der Anteile an UASC zum Abschlussstichtag haben wir ebenfalls unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten beurteilt. Hierzu haben wir unter anderem die vom Vorstand der Hapag Lloyd AG verabschiedete Planung für die UASC nach Übergang des UASC-Geschäfts auf die Hapag-Lloyd AG gewürdigt, mit den im Rahmen unserer Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen zum aktuellen Stand der Integration verglichen und das Analyseergebnis mit den Planungsverantwortlichen diskutiert. Da sich bereits geringfügige Änderungen des Kapitalkostensatzes auf die Höhe des Wertansatzes der Anteile auswirken können, haben wir die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie, den Betafaktor und die Länderrisikoprämie, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten zum Abschlussstichtag verglichen. Schließlich haben wir die Berechnungsmethode beurteilt.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Ermittlung des Zeitwerts der erworbenen Anteile an UASC zum Zugangszeitpunkt zugrunde liegende Berechnungsmethodik ist sachgerecht. Die einfließenden Annahmen sind insgesamt angemessen.

Die der Überprüfung der Werthaltigkeit der Anteile im Rahmen der Folgebewertung zugrunde liegende Berechnungsmethode ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die einfließenden Annahmen sind konsistent und sind insgesamt angemessen.

Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Anhangangaben im Abschnitt „Immaterielle Vermögensgegenstände“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Der zum 31. Dezember 2017 ausgewiesene Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von EUR 1.176 Mio stellt einen der betragsmäßig größten einzelnen Bilanzposten der Hapag-Lloyd AG dar. Der aus den Erwerben der Geschäftsbetriebe der Containerlinienreedereien CSAV in 2015 und UASC in 2017 resultierende anteilige Geschäfts- oder Firmenwert wird aufgrund der Langlebigkeit des diesem zugrunde liegenden Kundenportfolios sowie der erwarteten Synergiepotenziale über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren linear abgeschrieben. Darüber hinaus ist eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorzunehmen, wenn der Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwertes zum Abschlussstichtag den beizulegenden Wert aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung übersteigt.

Da die Hapag-Lloyd AG die größte operative Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns darstellt und die operativen Zahlungsströme der Hapag-Lloyd AG im Wesentlichen mit denen des Konzerns übereinstimmen, hängt die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes der Hapag-Lloyd AG in wesentlichem Umfang von der zukünftigen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des gesamten Containerlinienbetriebs des Hapag-Lloyd Konzerns ab. Die Beurteilung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Hierzu zählen unter anderem die für die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der Hapag-Lloyd AG wesentlichen Input-Faktoren Frachtrate, Transportmenge, Bunkerpreis und USD/EUR -Wechselkurs sowie der verwendete Kapitalkostensatz und der Wachstumsabschlag einschließlich deren Sensitivität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende dauernde Wertminderung nicht erkannt wurde.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Berechnungsmethode der Gesellschaft beurteilt. Dazu haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung sowie den unterstellten Wachstumsabschlag mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung mit der vom Vorstand erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Managementplanung abgestimmt. Da sich bereits geringfügige Änderungen in der Geschäfts- und Ergebnisentwicklung in wesentlichem Umfang auf den beizulegenden Wert auswirken können und das wirtschaftliche Umfeld in der Containerschifffahrt weiterhin angespannt ist, haben wir die Konsistenz der Annahmen für die Entwicklung der wesentlichen Input-Faktoren mit externen Markteinschätzungen, Ergebnissen vergleichbarer Unternehmen und Vergangenheitswerten beurteilt. Zudem haben wir die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zur Sicherstellung der rechnerischen Richtigkeit des verwendeten Bewertungsmodells haben wir die Berechnungen der Gesellschaft auf Basis risikoorientiert ausgewählter Elemente nachvollzogen. Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir mögliche Veränderungen des Kapitalkostensatzes und der Ergebnisentwicklung bzw. des Wachstumsabschlages auf den beizulegenden Wert untersucht (Sensitivitätsanalyse), indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Werten der Gesellschaft verglichen haben. Dabei haben wir eine Sensitivitätsanalyse in Form einer Monte-Carlo-Simulation bezüglich der angesetzten EBIT-Marge in der ewigen Rente durchgeführt.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes zugrunde liegende Berechnungsmethode ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Parameter der Gesellschaft stimmen im Wesentlichen mit externen Markteinschätzungen überein und sind insgesamt angemessen. Die Sensitivitätsanalyse in Form einer Monte-Carlo-Simulation hat ergeben, dass die in der ewigen Wachstumsrate angesetzte EBIT-Marge in einer vertretbaren Bandbreite liegt.

Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Anhang im Abschnitt „Umlaufvermögen“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die bis zum Abschlussstichtag angefallenen Transportaufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd in den Vorräten als noch nicht beendete Schiffsreisen aktiviert. Bereits erfasste Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Umsatzerlöse aus Transportaufträgen, die den noch nicht beendeten Schiffsreisen zuzurechnen sind, werden storniert. Erwartete Verluste aus nicht beendeten Schiffsreisen mindern die aktivierten Aufwendungen im Rahmen der verlustfreien Bewertung.

Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die erwarteten Verluste maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Transportaufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind und die Bewertung der nicht beendeten Schiffsreisen nicht angemessen ist.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen sichergestellt werden soll, beurteilt. Zudem haben wir untersucht, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für risikoorientiert ausgewählte Elemente die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Bewertung der nicht beendeten Schiffsreisen maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und das Modell auf rechnerische Richtigkeit untersucht. Die Entwicklung der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen haben wir anhand der Transportmengenentwicklung auf Angemessenheit beurteilt und in Gesprächen mit Mitarbeitern des Controllings und Rechnungswesens erörtert. Zudem haben wir externe Bestätigungen von Dienstleistern anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente eingeholt, um die Vollständigkeit der Transportaufwendungen zum Stichtag zu beurteilen.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Methoden zur Ermittlung der aus noch nicht beendeten Schiffsreisen erwarteten Marge und zur Abgrenzung der Transportaufwendungen sind sachgerecht.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame

Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Mai 2017 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 20. Juli 2017 vom Prüfungs- und Finanzausschuss beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Abschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, als kapitalmarktorientiertes Unternehmen tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art. 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Niels Madsen.

Hamburg, den 23. März 2018

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Madsen
Wirtschaftsprüfer

gez. Lippmann
Wirtschaftsprüfer

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

Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

Druck

optimal media GmbH

