



KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1. – 31.12. 2018	1.1. – 31.12. 2017	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen¹				
Schiffe insgesamt (Stand 31. Dezember)		227	219	8
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.643	1.573	70
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.559	2.349	210
Frachtrate (Durchschnittswerte) ²	USD/TEU	1.044	1.060	-16
Transportmenge	TTEU	11.874	9.803	2.071
Umsatzerlöse	Mio. EUR	11.515	9.973	1.542
EBITDA ³	Mio. EUR	1.138,1	1.055,0	83,1
EBIT ³	Mio. EUR	443,0	411,4	31,6
Konzernergebnis ³	Mio. EUR	46,0	32,6	13,4
Ergebnis je Aktie ³	EUR	0,21	0,19	0,02
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	1.073	894	179
Renditekennzahlen¹				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse) ²	%	9,9	10,6	-0,7 ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse) ²	%	3,8	4,1	-0,3 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ⁴	%	3,7	3,1	0,6 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. Dezember¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	15.301	14.828	473
Eigenkapital	Mio. EUR	6.259	6.058	201
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	40,9	40,9	0 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.042	8.770	272
Finanzkennzahlen zum 31. Dezember¹				
Finanzschulden	Mio. EUR	6.018	6.336	-318
Liquide Mittel	Mio. EUR	657	605	52

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

² Für das Geschäftsjahr 2018 wurden Erlöse für Zusatzleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtrate einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

³ Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verminderten sich die Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2017 um 0,5 Mio. EUR.

⁴ Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden). Die Kennzahl wird in US-Dollar berechnet.

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 Arab Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S.A.G) und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC oder UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Die Angaben des Geschäftsjahres 2017 beinhalten Effekte aus der Transaktion und der Integration der UASC-Gruppe ab dem Erwerbszeitpunkt. Dementsprechend sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2018 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Der vorliegende Bericht wurde am 22. März 2019 veröffentlicht.

STRATEGY 2023 – NUMMER EINS FÜR QUALITÄT

HAPAG-LLOYD IST EINE DER BEDEUTENDSTEN INTERNATIONALEN CONTAINERLINIEN-REEDEREIEN UND DIE GRÖSSTE DEUTSCHE CONTAINERLINIENREEDEREI. UNSER KERNGESCHÄFT UMFASST VOR ALLEM DEN TRANSPORT VON CONTAINERN ÜBER SEE, ABER AUCH DAS ANGEBOT DES TRANSPORTS VON TÜR ZU TÜR. WIR VERFÜGEN ÜBER EIN AUSGEWOGENES WELTWEITES HANDELSNETZ MIT GUTER AUFSTELLUNG IN ATTRAKTIVEN MÄRKTEN UND STARKEN NISCHENGESCHÄFTEN.

NACH EINER PHASE DER KONSOLIDIERUNG IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRTSBRANCHE SETZT HAPAG-LLOYD MIT DER NEUEN MITTELFRISTSTRATEGIE „STRATEGY 2023“ DEN FOKUS AUF QUALITÄT.

Wesentliche Entwicklungen des Geschäftsjahres 2018:

- Neue Mittelfriststrategie „Strategy 2023“ am 21. November 2018 veröffentlicht
- Gute Wettbewerbsposition nach erfolgreicher Integration der UASC-Gruppe
- Synergieziel von 435 Mio. USD per Ende 2018 vorzeitig erreicht
- Die Transportmenge stieg in 2018 deutlich um 21,1 %, was vor allem auf die Integration der UASC zurückzuführen ist. Auf einer Pro-forma-Basis¹ wäre das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 5,9 % gestiegen
- Die durchschnittliche Frachtrate lag 2018 mit 1.044 USD / TEU aufgrund der Integration der UASC um 1,5 % (2017: 1.060 USD / TEU)² leicht unter dem Vorjahresniveau. Auf einer Pro-forma-Basis¹ wäre die durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % gestiegen
- Der deutliche Anstieg der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise³ um 103 USD pro Tonne trug wesentlich zu einem Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 43,1 % gegenüber dem Vorjahr bei
- Die Transportaufwendungen (exkl. Bunkerkosten)⁴ stiegen mit 13,2 % unterproportional zum Anstieg der Transportmenge (21,1 %)
- Merkliche Steigerung sowohl des EBITDA auf 1.138,1 Mio. EUR (2017: 1.055,0 Mio. EUR) als auch des EBIT auf 443,0 Mio. EUR (2017: 411,4 Mio. EUR) im Geschäftsjahr 2018
- Guter Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.072,9 Mio. EUR (2017: 893,9 Mio. EUR) und eine deutliche Reduzierung der Nettoverschuldung um 327,3 Mio. EUR auf 5.354,4 Mio. EUR per 31. Dezember 2018 (31. Dezember 2017: 5.681,7 Mio. EUR)

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

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

³ Gewichteter Durchschnitt MFO und MDO.

⁴ Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verminderten sich die Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2017 um 0,5 Mio. EUR.

INHALT

4	VORWORT DES VORSTANDS
8	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
20	CORPORATE GOVERNANCE
40	STRATEGY 2023
54	KONZERNLAGEBERICHT
150	KONZERNABSCHLUSS
276	VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)
277	BESTÄTIGUNGSVERMERK
286	FINANZKALENDER
287	IMPRESSUM

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

das Marktumfeld im Geschäftsjahr 2018 war sicher nicht einfach für die Linienreedereien: In der ersten Jahreshälfte blieben die Frachtraten durch neue Auslieferungen von Containerschiffen und einen starken Preiswettbewerb in einigen Fahrtgebieten zunächst unter den ursprünglichen Erwartungen. Zugleich hatten wir im Jahresverlauf mit deutlich höheren Bunkerpreisen und gestiegenen Kosten zu kämpfen. In der zweiten Jahreshälfte wurden diese Effekte jedoch teilweise durch eine höhere weltweite Transportmenge, zunehmend bessere Frachtraten und Einsparungen auf der Kostenseite kompensiert. In Summe hat Hapag-Lloyd ein gegenüber dem Vorjahr gesteigertes Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erzielt und zugleich mit einem höheren positiven Konzernergebnis abgeschlossen.

Mittlerweile vereinen die weltweit 10 größten Linienreedereien mehr als 80 % des globalen Transportvolumens. Hapag-Lloyd hat seine Marktposition über die letzten Jahre deutlich gestärkt und bezogen auf die Transportkapazität sind wir heute mehr als doppelt so groß wie im Jahr 2014. Eine weitere Konsolidierung in der Branche ist jedoch weniger attraktiv aufgrund abnehmender Skaleneffekte. Daher ist die Wahrscheinlichkeit von weiteren großen Fusionen gering, was die Branche insgesamt an einen Wendepunkt führt. Wir sind überzeugt, Größe allein ist nicht länger Trumpf, sondern strikte Kundenorientierung. Deshalb haben wir uns in 2018 sehr intensiv mit unserer Zukunft auseinandergesetzt und eine neue Strategie entwickelt. Im Kern der „Strategy 2023“ wird sich Hapag-Lloyd erstens auf eine deutliche Steigerung der Qualität für die Kunden, zweitens auf selektives globales Wachstum und drittens auf durchgängige Profitabilität fokussieren.

Zu diesem Zweck wollen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit auf der Kostenseite beibehalten und planen, weitere Einsparungen von jährlich 350 bis 400 Mio. USD ab dem Jahr 2021 realisieren zu können. Wesentliche Kosteninitiativen fokussieren auf Netzwerkoptimierungen, Terminalpartnerschaften und weitere Verbesserungen im Einkauf sowie in der Steuerung von Equipment. Aber dies ist nur eine Facette, denn es geht um mehr: Wir sind sicher, dass unsere Kunden bereit sind für Mehrwert zu bezahlen und dass unsere Branche sich verändern muss. Es geht darum, über eine noch bessere Differenzierung im Markt kommerziell zu überzeugen und für unsere Kunden Mehrwert zu schaffen durch herausragende Zuverlässigkeit und Servicequalität. Dies steht im Mittelpunkt unserer „Strategy 2023“ und unser Anspruch ist dabei nicht weniger, als die Nummer eins für Qualität zu sein.



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender
des Vorstands)

Im November haben wir den Startschuss für eine spannende Reise gegeben, denn dieses ambitionierte Ziel werden wir nicht von heute auf morgen erreichen können. Wir werden Hapag-Lloyd über die nächsten Jahre kontinuierlich optimieren, dynamischer ausrichten sowie mehr digitalisieren und automatisieren. Beispielsweise indem wir den Online-Verkauf über unseren Web-Channel bis 2023 auf 15 % des Gesamtvolumens steigern werden. Ende 2018 konnten wir über diesen Kanal bereits knapp 15.000 TEU pro Woche abwickeln, was gemessen an unserem Gesamtvolumen circa 6 % entspricht.

Geopolitische Risiken wie beispielsweise die Handelsbeschränkungen zwischen den USA und China bleiben auch im Jahr 2019 bestehen. Solche protektionistischen Tendenzen und deren Auswirkungen auf den Welthandel analysieren wir sehr genau. Hier gilt es, entsprechende Anpassungen an veränderte Marktgegebenheiten oder neue makroökonomische Entwicklungen frühzeitig zu antizipieren und schnellstmöglich vorzunehmen. Die damit einhergehenden gedämpften konjunkturellen Erwartungen spiegelten sich insbesondere zum Jahresende auch in unserem Aktienkurs wider.

Darüber hinaus verbleiben eine strengere Umweltregulierung und Kosten für schwefelarmen Treibstoff eine Herausforderung. Mit der strengeren Richtlinie der International Maritime Organization (IMO 2020), die am 1. Januar 2020 in Kraft tritt, wird der maximale Schwefelgehalt für Schiffstreibstoffe von 3,5 % auf 0,5 % gesenkt. Diese neue Verordnung wird den ökologischen Fußabdruck der Schifffahrtsindustrie verbessern, was wir sehr begrüßen. Zugleich ist klar, dass dies mit höheren Kosten für die Schifffahrtsbranche verbunden ist: Bei einer angenommenen Preisdifferenz von rd. 250 USD pro Tonne für schwefelarmen Treibstoff erwarten wir für Hapag-Lloyd zusätzliche Kosten von jährlich etwa 1 Mrd. USD ab 2020. Diese zusätzlichen Kosten können wir nicht allein tragen. Deshalb haben wir unseren Marine Fuel Recovery (MFR) Mechanismus entwickelt, der in diesem Jahr schrittweise eingeführt werden soll, alle bestehenden Treibstoffzuschläge ersetzt und zugleich eine verursachungsgerechte, transparente und leicht verständliche Berechnung von Treibstoffkosten ermöglicht. Das sehen nicht nur wir so, sondern das wird uns auch von unseren Kunden bestätigt.

Auch wenn unser Geschäft zyklisch ist und bleibt, haben sich die Marktbedingungen jedoch für die Linienreedereien über die letzten Jahre hinweg graduell verbessert. Unser Kurs für die nächsten Jahre ist gesetzt und unsere Ziele für 2019 sind klar. Wir werden unsere Verschuldung konsequent weiter abbauen, wir werden unsere neue „Strategy 2023“ weiter umsetzen und durch herausragende Qualität echten Mehrwert für unsere Kunden und für unsere Eigentümer schaffen.

Unsere engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf See und an Land arbeiten jeden Tag mit enormer Professionalität und Leidenschaft daran, unsere Ziele Realität werden zu lassen.

Ich danke Ihnen sehr herzlich für Ihr Vertrauen im letzten Geschäftsjahr und freue mich, wenn Sie uns auch im Jahr 2019 unterstützen und an unserer Seite bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender des Vorstands)

Hamburg, 18. März 2019



Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG (v. l. n. r.): Nicolás Burr, Anthony J. Firmin, Joachim Schlotfeldt, Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2018 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft. Die Unternehmensplanung, die Refinanzierung von Schiffskrediten sowie insbesondere die Strategy 2023 bildeten Schwerpunkte der Berichterstattung und Beratungen.

In den Sitzungen des Aufsichtsrats hat der Vorstand mündlich und schriftlich berichtet, in diesem Zuge wurden alle Fragen des Aufsichtsrats vollumfänglich beantwortet. Auch außerhalb der Sitzungen ist durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns und zu den wichtigsten Vorgängen in der Hapag-Lloyd AG die Information an den Aufsichtsrat sichergestellt worden. Des Weiteren ist die Zusammenarbeit des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Vorsitzenden des Vorstands von einem regelmäßigen Austausch zur aktuellen Geschäftslage geprägt. Folglich war die unverzügliche Information des Aufsichtsrats zu jeder Zeit gegeben. Die Berichterstattung des Vorstands wurde den vom Gesetz, von den Grundsätzen guter Corporate Governance und vom Aufsichtsrat gestellten Anforderungen gerecht.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat frühzeitig in Entscheidungen mit bedeutendem Einfluss auf die Lage und Entwicklung des Unternehmens eingebunden. Dabei hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung durch den Vorstand jederzeit auf Grundlage von Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit überwacht.

Im Geschäftsjahr 2018 wurde über zustimmungspflichtige Geschäfte durch den Aufsichtsrat und unter bestimmten Voraussetzungen auch durch einzelne Ausschüsse entschieden, nachdem diese eingehend geprüft und mit dem Vorstand erörtert wurden. Der Katalog der Geschäfte, für die der Vorstand die Genehmigung des Aufsichtsrats benötigt, ergibt sich aus § 7 der Satzung der Hapag-Lloyd AG und der Geschäftsordnung für den Vorstand und den Aufsichtsrat.



Michael Behrendt
(Vorsitzender
des Aufsichtsrats)

Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum sechs Sitzungen ab. Sie fanden am 28. März 2018, 9. Mai 2018, 10. Juli 2018 (zwei Sitzungen), 27. September 2018 und 6. / 7. November 2018 statt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen und auch der Sitzungen der Ausschüsse teilgenommen, denen sie jeweils angehörten. Die durchschnittliche Präsenzquote stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 99 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 97 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 94 %

Der Nominierungsausschuss sowie der Vermittlungsausschuss hielten im Berichtszeitraum keine Sitzungen ab.

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2018

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats						Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses				Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses			
	28.3.2018	9.5.2018	10.7.2018 I	10.7.2018 II	27.9.2018	6./7.11.2018	28.3.2018	9.5.2018	27.9.2018	7.11.2018	27.3.2018	9.5.2018	9.8.2018	6.11.2018
Name														
Alnowaiser	○	✓	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓
Al-Thani	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Behle	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Diekamp	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Gehrt	✓	✓	✓	✓	✓	✓								
Gernandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○		✓
Hasbún	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓
Klemmt-Nissen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kramer	✓	✓	✓	✓	✓	✓								
Kröger	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓
Lipinski	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓
Schwiegershausen-Güth						✓								
Zimmermann	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○

✓ Teilnahme an der Sitzung

○ Keine Teilnahme an der Sitzung

■ Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Durch Beschlussfassungen im Umlaufverfahren hat der Aufsichtsrat am 7. März 2018 sowohl ein Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat als auch ein Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand verabschiedet. Des Weiteren wurden in diesem Zuge auch die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats erneuert und ebenfalls verabschiedet.

Aufsichtsratssitzung am 28. März 2018

Zu Beginn seiner Sitzung am 28. März 2018 wählte der Aufsichtsrat Herrn Turqi Alnowaiser als neues Mitglied in den Prüfungs- und Finanzausschuss des Aufsichtsrats. Des Weiteren wurden der Dienstvertrag mit dem Vorstandsmitglied Thorsten Haeser (CCO) aufgehoben und Herr Joachim Schlotfeldt als neues Vorstandsmitglied für das geschaffene Ressort Personal

and Procurement (CPO) sowie als Arbeitsdirektor bestellt. Hiernach beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahresabschluss nebst Lagebericht sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat erstmals mit der Prüfung des in Übereinstimmung mit §§ 289 b Abs. 3 und 315 b Abs. 3 HGB erstellten nichtfinanziellen Berichts und verabschiedete diesen und beriet im Anschluss über die aktuelle Geschäftslage. Abschließend beschäftigte sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Analyseprozess zur Unterlegung der Hapag-Lloyd Strategy 2023.

Aufsichtsratssitzung am 9. Mai 2018

Zu Beginn der Sitzung wurde die Verlängerung des Dienstvertrags des Vorstandsvorsitzenden Herrn Rolf Habben Jansen um fünf Jahre zu ansonsten unveränderten Vertragsbedingungen beschlossen. Hiernach stimmte der Aufsichtsrat der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 10. Juli 2018 zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Insbesondere beschloss der Aufsichtsrat, diesbezüglich der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers zu folgen und der Hauptversammlung Herrn Turqi Alnowaiser als Vertreter der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten. Neben dem Bericht zur aktuellen Geschäftslage befasste sich der Aufsichtsrat mit der geplanten Refinanzierung von Schiffskrediten und ließ sich über die Implikationen der neuen Umweltbestimmungen zu Schiffsemissionen (MARPOL-Regulierungen) informieren, die mit Beginn des Jahres 2020 in Kraft treten.

Aufsichtsratssitzungen am 10. Juli 2018

Vor der Hauptversammlung ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die aktuelle Geschäftslage informieren und erörterte diese mit ihm. Die Ergebnisprognosen für das erste und zweite Quartal 2018 standen dabei im Mittelpunkt der Beratungen. Des Weiteren ließ sich der Aufsichtsrat einen Überblick über den aktuellen Stand zum Prozess sowie der geplanten Maßnahmen der Hapag-Lloyd Strategy 2023 geben und befasste sich abschließend mit den Vorbereitungen zu der im Anschluss stattfindenden Hauptversammlung der Gesellschaft.

Auf der der Hauptversammlung nachfolgenden Aufsichtsratssitzung begrüßte der Aufsichtsrat sein neu gewähltes Mitglied und beschloss eine Änderung in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Im Folgenden fanden die Wahlen in die Ausschüsse statt und die Anpassungen der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurden verabschiedet.

Aufsichtsratssitzung am 27. September 2018

In der Sitzung am 27. September 2018 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage. Hierbei berichtete der Vorstand insbesondere über die Hapag-Lloyd Strategy 2023 und die bevorstehende Kommunikation und Umsetzung derselben. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen das laufende Projekt zur Stärkung des Beschaffungs- und Lieferantenmanagements sowie die zweite Hochrechnung des Jahres 2018.

Aufsichtsratssitzung am 6./7. November 2018

Zu Beginn der Sitzung begrüßte der Aufsichtsrat Frau Schwiegershausen-Güth, nachdem sie im Zuge der Mandatsniederlegung von Frau Behle durch das Amtsgericht Hamburg mit Wirkung zum 26. Oktober 2018 als neues Mitglied des Aufsichtsrats bestellt wurde. Im weiteren Verlauf der Sitzung und damit als Nachfolger von Frau Behle wählte der Aufsichtsrat Herrn Schroeter zum ersten stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Im Zentrum dieser Sitzung stand anschließend neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage, das Jahresbudget 2019 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses der Planung des Vorstands zu. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit den zu erwartenden Auswirkungen aus dem neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 16. Abschließend wurde einer entsprechenden Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses folgend eine die gewachsene Unternehmensgröße einbeziehende Anpassung der jährlichen variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern verabschiedet.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 17. Dezember 2018 der Bestellung von Dr. Maximilian Rothkopf als neues Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 und Nachfolge des im Sommer 2019 ausscheidenden Anthony J. Firmin zu.

Sitzungen der Ausschüsse und Themen der Ausschussarbeit

Die Arbeit des Aufsichtsrats wurde durch seine Ausschüsse vorbereitet und unterstützt. Folgende Ausschüsse mit den nachstehend genannten Mitgliedern waren im Berichtsjahr eingesetzt:

Präsidial- und Personalausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Christine Behle (bis 30. September 2018), Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (ab 6. November 2018), Uwe Zimmermann.

Prüfungs- und Finanzausschuss: Karl Gernandt (Vorsitz bis 10. Juli 2018), Oscar Hasbún Martínez (Vorsitz ab 10. Juli 2018), Turqi Alnowaiser (ab 28. März 2018), Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz: Michael Behrendt (Vorsitz), Christine Behle (bis 30. September 2018), Jutta Diekamp, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (ab 6. November 2018).

Nominierungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, José Francisco Pérez Mackenna.

Die diesen Ausschüssen zugewiesenen Aufgaben sind im Einzelnen im Rahmen des gemeinsamen Berichts des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) auf den Seiten 32 ff. beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2018 in vier Sitzungen, und zwar am 28. März 2018, 9. Mai 2018, 27. September 2018 und 6. November 2018. Neben der jeweiligen Befassung mit der Vorbereitung der Plenumsitzung des Aufsichtsrats am selben Tage, befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 28. März 2018 zusätzlich mit der Aufhebung eines Vorstandsdienstvertrags einerseits und der Bestellung eines neuen Vorstandsmitglieds andererseits, am 9. Mai 2018 mit der Vertragsverlängerung des Vorstandsvorsitzenden und am 6. November 2018 mit der Anpassung der Vorstandsvergütung.

Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** trat im Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen.

In der Sitzung am 27. März 2018 standen die Jahresabschluss Themen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2017 im Mittelpunkt der Beratung (siehe dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2017“). Der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers wurden erörtert und es wurde ein entsprechender Vorschlag an den Aufsichtsrat beschlossen (siehe dazu auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss erstmals mit der Prüfung des in Übereinstimmung mit §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB erstellten nichtfinanziellen Berichts.

Die zweite Sitzung am 9. Mai 2018 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht über das erste Quartal und der Vorschau auf das zweite Quartal, einer Erörterung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems (IKS) sowie der Risikosituation im Konzern und einer geplanten Refinanzierung von Schiffskrediten.

In der Sitzung am 9. August 2018 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht sowie die Vorschau auf das zweite Halbjahr im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht der Konzernrevision.

In seiner vierten Sitzung am 6. November 2018 stand das vorgelegte Jahresbudget 2019 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Beratungen. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, der Planung des Vorstands zuzustimmen. Der Quartalsfinanzbericht über das dritte Quartal wurde ebenso erörtert wie die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung. Ferner befasste sich der Ausschuss mit den zu erwartenden Auswirkungen aus dem neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 16 und dem Bericht über die Sicherungsgeschäfte des Konzerns.

Der **Vermittlungsausschuss** und der **Nominierungsausschuss** hielten im Berichtszeitraum keine Sitzungen ab.

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

Herrn Turqi Alnowaiser wurde am 23. Februar 2018 als neues Mitglied der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat durch das Amtsgericht Hamburg befristet bis zur Hauptversammlung in 2018 bestellt. In der Hauptversammlung am 10. Juli 2018 wurde Herr Turqi Alnowaiser in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Wirkung zum 30. September 2018 legte Frau Christine Behle ihr Aufsichtsratsmandat aus persönlichen Gründen nieder. Frau Maya Schwiegershausen-Güth wurde als Nachfolgerin mit Wirkung zum 26. Oktober 2018 durch das Amtsgericht Hamburg bestellt.

Herr Joachim Kramer als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat hat das Unternehmen aus Altersgründen am 28. Februar 2019 verlassen. Das Amtsgericht Hamburg hat mit Wirkung zum 11. März 2019 Herrn Felix Albrecht als neuen Vertreter der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats bestellt.

Bis zu seinem einvernehmlichen Ausscheiden zum 31. März 2018 war Herr Thorsten Haeser Mitglied des Vorstands. Im Zuge der Anpassung des Ressortzuschnitts wurde der Verantwortungsbereich des Vertriebsvorstands auf den Vorstandsvorsitzenden übertragen. Als neues Vorstandsmitglied wurde Herr Joachim Schlotfeldt zum 1. April 2018 bestellt, der unter anderem als Arbeitsdirektor das neu geschaffene Ressort Personnel and Procurement (CPO) verantwortet.

Gemäß Beschlussfassung im Umlaufverfahren hat der Aufsichtsrat am 17. Dezember 2018 Dr. Maximilian Rothkopf als neues Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Herr Rothkopf wird als neuer COO, Nachfolger des im Sommer 2019 ausscheidenden Vorstandsmitglieds Anthony J. Firmin.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2018 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildet dabei die Anerkennung der Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) auf Grundlage der Fassung vom 7. Februar 2017 (seit Bekanntmachung am 24. April 2017 und in der berichtigten Fassung vom 19. Mai 2017). Dies schließt nicht aus, in einzelnen begründeten Aspekten von den Empfehlungen des Kodex abzuweichen. Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt die Hapag-Lloyd AG der Pflicht, nach § 161 des Aktiengesetzes zu erklären, inwieweit den Empfehlungen des DCGK entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden, und Abweichungen von Empfehlungen zu begründen (Entsprechenserklärung). Vorstand und Aufsichtsrat haben im Juli 2018 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist. Weitere Details zur Corporate Governance sind dem gemeinsamen Bericht des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) ab Seite 20 zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, etwaige Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsrat offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2018 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2018

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht, den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd AG sowie seinen Gewinnverwendungsvorschlag fristgerecht vorgelegt.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand nach den Regeln des HGB aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 und den Lagebericht sowie den gemäß § 315 e HGB auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellten Konzernabschluss und Konzernlagebericht geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Abschlussprüfer hat vor der Beschlussfassung des Prüfungs- und Finanzausschusses über dessen Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung erklärt, dass keine geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die Zweifel an seiner Unabhängigkeit begründen können. Im Rahmen dieser Erklärung wurde auch angegeben, in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr andere Leistungen für das Unternehmen erbracht wurden bzw. für das folgende Jahr vertraglich vereinbart waren. In diesem Rahmen wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geprüft und bestätigt, dass die erforderliche Unabhängigkeit gegeben ist. Über das Ergebnis der Prüfung ist der Aufsichtsrat vor seiner Beschlussfassung zum Wahlvorschlag an die Hauptversammlung informiert worden.

Den Prüfungsauftrag für die Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzerns hat der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juli 2018 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 20. März 2019 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie im Beisein des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems berichten, wobei der Abschlussprüfer erklärte, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 Aktiengesetz geforderten Maßnahmen zur Einrichtung eines Risikofrüherkennungssystems in geeigneter Form getroffen hat und dass das Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom

Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen von Jahres- und Konzernabschluss nebst Lagebericht und Konzernlagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss und Lagebericht sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 21. März 2019 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 21. März 2019 das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung dieser Vorlagen durch den Vorstand – unterzogen. An dieser Sitzung hat auch der Abschlussprüfer teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet sowie Fragen des Aufsichtsrats hinsichtlich der Art und des Umfangs der Prüfung sowie der Prüfungsergebnisse beantwortet. Die Erörterung bezog sich auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Insbesondere seine erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand seiner entsprechenden Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vollumfänglich befolgt.

Der Aufsichtsrat konnte sich davon überzeugen, dass die Prüfung durch den Abschlussprüfer ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und dass die Prüfung wie auch die Prüfungsberichte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Nach eigener eingehender Prüfung des Jahresabschlusses und Lageberichts sowie des Konzernabschlusses nebst Konzernlagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwendungen gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lage- und Konzernlagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Abschlussprüfers zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 21. März 2019 gebilligt. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Einschätzung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im Lage- und Konzernlagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Den Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns, der eine Dividende in Höhe von 0,15 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik und unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 208,8 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 21. März 2019 zu.

Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2018 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Auch der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Beratung in der Aufsichtsratssitzung am 21. März 2019 rechtzeitig übermittelt.

Zur Vorbereitung der Prüfung und Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat hat sich zunächst der Prüfungs- und Finanzausschuss eingehend mit den vorgenannten Unterlagen befasst. In seiner Sitzung am 20. März 2019 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstands erläutern. Ferner wurden Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet. Der an der Sitzung ebenfalls teilnehmende Abschlussprüfer hat darüber hinaus über seine Prüfung, insbesondere seine Prüfungsschwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung, berichtet sowie seinen Prüfungsbericht erläutert. Die Mitglieder des Prüfungs- und Finanzausschusses haben den Prüfungsbericht und den Bestätigungsvermerk zur Kenntnis genommen, kritisch gewürdigt und diese Unterlagen ebenso wie die Prüfung selbst mit dem Abschlussprüfer diskutiert, was die Befragung zu Art und Umfang der Prüfung sowie zu den Prüfungsergebnissen einschloss. Dabei konnte sich der Prüfungs- und Finanzausschuss von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und, da nach seiner Beurteilung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 21. März 2019 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat bei den im Bericht über die

Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften geprüft, ob nach den Umständen, die im Zeitpunkt ihrer Vornahme bekannt waren, die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind. Dazu hat er sich insbesondere die Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung erläutern lassen, nach welchen Grundsätzen die Leistungen der Gesellschaft und die dafür erhaltenen Gegenleistungen festgesetzt worden sind. Hierdurch und auf der Grundlage des vom Prüfungs- und Finanzausschuss erstatteten Berichts konnte sich der Aufsichtsrat von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht insbesondere auf Richtigkeit geprüft und hat sich dabei auch vergewissert, dass der Kreis der verbundenen Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt festgestellt und notwendige Vorkehrungen zur Erfassung der berichtspflichtigen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen getroffen wurden. Anhaltspunkte für Beanstandungen des Abhängigkeitsberichts sind bei dieser Prüfung nicht ersichtlich geworden. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer zugestimmt. Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat durchgeführten eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat damit den Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsbericht des Abschlussprüfers seinerseits geprüft.

Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2018

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) rechtzeitig zur Vorbereitung der eigenen Prüfung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat eine externe inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt, hat eine externe inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2018 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 21. März 2019 das Ergebnis der Prüfung des nichtfinanziellen Berichts behandelt und seiner eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand und im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete – unterzogen. Der Aufsichtsrat konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen, nahm das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete den nichtfinanziellen Bericht in seiner Sitzung am 21. März 2019.

Der Aufsichtsrat erteilte in ebendieser Sitzung den Prüfungsauftrag für den nichtfinanziellen Bericht des laufenden Geschäftsjahres an einen externen Prüfer.

Dank

Der Aufsichtsrat bedankt sich herzlich bei den Mitarbeitern und dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns für den hohen persönlichen Einsatz und die erfolgreich geleistete Arbeit im vergangenen Geschäftsjahr.

Verabschiedung dieses Berichts

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht mit Beschluss vom 21. März 2019 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 21. März 2019

Für den Aufsichtsrat



Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

CORPORATE GOVERNANCE

GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Corporate Governance umfasst alle Grundsätze für die Leitung und Überwachung eines Unternehmens. In diesem Sinne ist Corporate Governance als Ausdruck von guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung ein wesentlicher Bestandteil der Führungsphilosophie von Hapag-Lloyd. Die Grundsätze von Corporate Governance betreffen vor allem die Zusammenarbeit im Vorstand, im Aufsichtsrat und zwischen beiden Gremien sowie zwischen den Organen und den Aktionären, insbesondere in der Hauptversammlung. Sie betreffen auch das Verhältnis der Gesellschaft zu anderen Personen und Einrichtungen, die in einer wirtschaftlichen Beziehung zu Hapag-Lloyd stehen.

Bekennnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Hapag-Lloyd AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für Hapag-Lloyd – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens und den Empfehlungen und Anregungen des Kodex beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Dies schließt gemäß der Präambel des DCGK im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG)

§ 161 AktG verpflichtet den Vorstand und den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG, jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht. Die Erklärung ist auf der Internetseite der Gesellschaft dauerhaft öffentlich zugänglich zu machen.

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Aktiengesetz

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 27. September 2017 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Fassung vom 7. Februar 2017 mit der folgenden Ausnahme entsprochen hat und künftig entsprechen wird:

Ziffer 5.3.2 Satz 5 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (bekannt gemacht am 24. April 2017 und in der berichtigten Fassung bekannt gemacht am 19. Mai 2017, DCGK) enthält unter anderem die Empfehlung, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses unabhängig sein soll. Derzeit ist Oscar Hasbún Martínez Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses. Herr Hasbún Martínez ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd AG wesentlich beteiligten Aktionär. Damit ist Herr Hasbún Martínez im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK als nicht unabhängig anzusehen. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Hasbún Martínez im dringenden Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Hasbún Martínez bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist. Zweifel an der unabhängigen Ausübung seines Amtes bestehen nicht.

Hamburg, 10. Juli 2018
Vorstand und Aufsichtsrat
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Neben der Beachtung der anerkannten Grundsätze guter Unternehmensführung tragen auch unternehmensindividuelle Richtlinien und Standards zu einer guten und nachhaltigen Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd bei.

Im Jahr 2010 hat Hapag-Lloyd eine Ethikrichtlinie (Code of Ethics) eingeführt, mit der das Bekenntnis von Hapag-Lloyd zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck gebracht wird. Die Ethikrichtlinie soll allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Orientierungshilfe bei der Erfüllung ihrer Aufgaben dienen und definiert die Grundwerte des Unternehmens. Insbesondere dient sie als Leitlinie zum fairen Umgang mit Kunden, Zulieferern und Wettbewerbern und wirkt auch innerhalb des Unternehmens.

Neben der Befolgung hoher gesetzlicher und ethischer Standards durch verantwortungsbewusste Mitarbeiter legt das Selbstverständnis von Hapag-Lloyd besonderen Wert auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter.

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter: www.hapag-lloyd.com/de

Der hohe Stellenwert von Qualität und Umweltschutz bei Hapag-Lloyd spiegelt sich auch in einem weltweit gültigen integrierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (ISO 9001 und 14001) wider. Hapag-Lloyd deckt mit diesem System die gesamten Aktivitäten entlang der globalen Transportkette ab. Nähere Informationen zu den Qualitäts- und Umweltschutzprogrammen von Hapag-Lloyd sind abrufbar unter: www.hapag-lloyd.com/de

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit der in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahme – die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (siehe vorstehend).

Compliance

Compliance genießt bei Hapag-Lloyd zusammen mit einem hohen Qualitätsanspruch, einem proaktiven Umweltschutz sowie Nachhaltigkeit im Management und bei allen operativen Prozessen allerhöchste Priorität. Die Gesellschaft bekennt sich ausdrücklich zu einem fairen Wettbewerb sowie zur Einhaltung aller auf Hapag-Lloyd anwendbaren geltenden nationalen und internationalen Gesetze, insbesondere in Bezug auf Korruption, Bestechung und Preisabsprachen. Jegliche internen und externen Verstöße gegen geltendes Recht werden strikt abgelehnt und in keiner Weise toleriert. Derartige Verstöße wird Hapag-Lloyd keinesfalls dulden, sondern juristisch verfolgen. Hapag-Lloyd verfügt über eine Ethikrichtlinie, in der entsprechende Verhaltensvorschriften unmissverständlich formuliert sind (siehe vor- und nachstehend).

Um Compliance-Verstößen vorzubeugen, hat der Vorstand im Rahmen des Compliance-Management-Systems eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Dazu zählen verpflichtende Compliance-Schulungen, die jeder Mitarbeiter weltweit erfolgreich absolvieren muss, aber auch ein Whistleblower-System, das anonyme Hinweise auf Verstöße ermöglicht.

Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation sorgt, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung sowie der Einhaltung von Embargos und Sanktionen zusammen.

Compliance-Organisation

Das direkt unter dem Chief Financial Officer der Hapag-Lloyd AG angesiedelte zentrale Global-Compliance-Team und die Compliance-Beauftragten in den Regionszentralen sowie den Ländergesellschaften sorgen dafür, dass das Hapag-Lloyd Compliance-Programm konzernweit, beispielsweise durch internetbasierte Schulungen und Präsenzs Schulungen, umgesetzt wird. Der Vorstand sowie der Prüfungs- und Finanzausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig durch Compliance-Berichte informiert.

Die Compliance-Organisation von Hapag-Lloyd ermöglicht im Rahmen des Compliance-Programms die grundlegende Ausführung von Maßnahmen, die der Sicherstellung der Einhaltung von Gesetzen sowie externer und interner Richtlinien dienen.

Compliance-Organisation



Ethikrichtlinie

Die „Globale Ethikrichtlinie“ spiegelt die Unternehmenskultur von Hapag-Lloyd wider und definiert die Grundwerte sowie die Erwartungen an das Verhalten von Führungskräften und Mitarbeitern im Innen- und Außenverhältnis. In dieser Richtlinie sind die Prinzipien für einen fairen Umgang miteinander sowie mit den Kunden und Geschäftspartnern von Hapag-Lloyd zusammengefasst (siehe vorstehend).

Corporate Responsibility

Hapag-Lloyd mit seiner langen Tradition als weltweit tätiges Unternehmen trägt gesellschaftliche Verantwortung gegenüber Kunden, Mitarbeitern, Kapitalgebern und der Öffentlichkeit. Die Einhaltung von individuellem Recht, Gesetzen und internen Richtlinien versteht Hapag-Lloyd deshalb als eine Grundlage des eigenen unternehmerischen Handelns und Wirtschaftens. Die globale Ausrichtung und die Strategie des profitablen Wachstums verlangen ein gemeinsames Werte- und Grundsatzsystem, das allen Mitarbeitern als Leitlinie für ihr Verhalten dient.

Die Compliance-Organisation von Hapag-Lloyd hilft, die oben genannten Werte in die Unternehmensstruktur hinein zu vermitteln und nachhaltig zu verankern. Diese sorgt dafür, dass das Compliance-Programm weltweit umgesetzt wird.

Die vorgenannten wesentlichen Dokumente für das Leitbild des Handelns im Hapag-Lloyd Konzern finden sich im Internet unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/about-us.html>

Transparenz

Die zeitnahe und gleichmäßige Information der Öffentlichkeit ist für Hapag-Lloyd ein wichtiger Baustein guter Corporate Governance. Hierzu wird unter Investor Relations auf der Hapag-Lloyd Website ein ausführliches Informationsangebot auf Deutsch und Englisch vorgehalten.

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt ein Finanzkalender.

Der jeweils aktuelle Finanzkalender ist abrufbar unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/calendar-events/financial-calendar.html>

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd wird insbesondere in den Finanzberichten, im Geschäftsbericht sowie in Investor-Relations-Präsentationen erläutert. Zusätzlich sind Details rund um die Hapag-Lloyd Aktie und die Konditionen der begebenen Anleihen von Hapag-Lloyd verfügbar.

Kapitalmarktrechtliche Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Managers' Transactions – werden unverzüglich ebenfalls auf die Investor-Relations-Internetseite gestellt.

Erläuterungen der Unternehmensstrategie, der Aktionärsstruktur und des Geschäftsmodells runden das Angebot ab.

Vorstand und Aufsichtsrat

Das Aktiengesetz ist die gesetzliche Grundlage der Unternehmensverfassung der Hapag-Lloyd AG. Näher ausgestaltet wird sie durch die Satzung der Gesellschaft und die Vorgaben des DCGK (siehe hierzu oben).

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder), mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Zudem entwickelt er die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Des Weiteren hat er ein wirksames internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert. Mit den übrigen Organen der Gesellschaft arbeitet er zum Wohle des Unternehmens vertrauensvoll zusammen.

Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen. Darin sind die Geschäftsverteilung im Vorstand sowie die Geschäfte und Maßnahmen geregelt, für die eine Beschlussfassung des Gesamtvorstands notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommen werden dürfen.

Der Vorstand besteht derzeit aus vier Mitgliedern. Ein Mitglied, Herr Rolf Habben Jansen, ist zum Vorsitzenden ernannt. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Zusammenarbeit des Vorstands und die Informationsversorgung des Aufsichtsrats. Er hält darüber hinaus mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden regelmäßigen Kontakt. Die Vorstandsmitglieder arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2018 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Nicolás Burr, Anthony J. Firmin und Joachim Schlotfeldt.

Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2018)

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966		Vorsitzender des Vorstands / CEO
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014 Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014	
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2024	
Nicolás Burr Jahrgang 1975		Mitglied des Vorstands / CFO
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2015	
Aktuelle Bestellung:	bis zum 29. Februar 2020	
Anthony J. Firmin Jahrgang 1953		Mitglied des Vorstands / COO
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014	
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. Juni 2019	
Joachim Schlotfeldt Jahrgang 1954		Mitglied des Vorstands / CPO
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2018	
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2021	

Bis zu seinem einvernehmlichen Ausscheiden zum 31. März 2018 war Herr Thorsten Haeser Mitglied des Vorstands. Im Zuge der Anpassung des Ressortzuschnitts wurde der Verantwortungsbereich des Vertriebsvorstands auf den Vorstandsvorsitzenden übertragen. Als neues Vorstandsmitglied wurde Herr Joachim Schlotfeldt zum 1. April 2018 bestellt, der unter anderem als Arbeitsdirektor das neu geschaffene Ressort Personal und globaler Einkauf verantwortet.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Herr Dr. Rothkopf wird als neuer COO Nachfolger des Vorstandsmitglieds Herrn Anthony J. Firmin werden, der zum 30. Juni 2019 in den Ruhestand gehen wird.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidaten und Kandidatinnen für eine Vorstandsposition stellen ihre fachliche Qualifikation für das jeweilige Ressort, Führungsqualitäten, bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Geschäftsmodell des Unternehmens aus Sicht des Aufsichtsrats die grundlegenden Eignungskriterien dar. Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands ein Diversitätskonzept verabschiedet, das die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt. Aufgrund der Vielzahl an Aufgaben und Veränderungen im Zuge des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company Limited wurde der endgültige Beschluss über das Diversitätskonzept für den Vorstand durch den Aufsichtsrat am 7. März 2018 gefasst.

Das Diversitätskonzept für den Vorstand setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- die durch den Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand gemäß § 111 Abs. 5 AktG;
- Bestellungen als Mitglied des Vorstands sollen in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahrs enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält;
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen;
- mindestens zwei Vorstandsmitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen;
- der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Finanzen und Personalführung verfügen.

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Die ausreichende Informationsversorgung des Aufsichtsrats ist die gemeinsame Aufgabe von Vorstand und Aufsichtsrat. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat gemäß § 90 AktG sowie nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats /Vorstands. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sowie über die Beachtung der Compliance-Richtlinien. Er geht auf Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen unter Angabe von Gründen ein.

Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Außerdem legt der Vorstand dem Aufsichtsrat rechtzeitig die Geschäfte und Maßnahmen vor, die gemäß der Satzung oder der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats /Vorstands der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, so auch das jährliche Budget des Konzerns. Darüber hinaus kann der Aufsichtsrat auch weitere Geschäfte und Maßnahmen im Einzelfall von seiner Zustimmung abhängig machen.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen.

Die Mitglieder des Vorstands unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Eine weitere Beschäftigung, insbesondere Mandate in Aufsichtsräten von Gesellschaften, die nicht Beteiligungsgesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind, dürfen sie nur mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden übernehmen. Sofern mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden solche Mandate übernommen werden, nimmt das betroffene Vorstandsmitglied das Amt als persönliches Mandat wahr – unter Beachtung seiner strikten Verschwiegenheitspflicht und der strikten Trennung von seiner Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Jedes Mitglied des Vorstands ist verpflichtet, unverzüglich jeglichen Interessenkonflikt gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Im Geschäftsjahr 2018 ist es nicht zu Interessenkonflikten bei Vorstandsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG gekommen.

Alle Geschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer ihrer Konzerngesellschaften einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen nahestehenden Unternehmungen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen. Entsprechende Geschäfte wurden im Berichtszeitraum nicht getätigt.

Die Hapag-Lloyd AG hat für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds vereinbart worden. Schließlich besteht zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung), die die gesetzliche Haftpflicht aus der Aufsichtsrats-tätigkeit abdeckt. Für den Versicherungsfall ist ein Selbstbehalt in Höhe von 10 % des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des Aufsichtsratsmitglieds vorgesehen.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstands und ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum bzw. zur Vorstandsvorsitzenden und beruft diese gegebenenfalls ab. Er legt die Vergütung der Vorstandsmitglieder fest. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Ferner prüft er den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die jeweiligen Lageberichte. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

Zu Entscheidungen von wesentlicher und grundsätzlicher Bedeutung, die in einem Katalog zustimmungspflichtiger Geschäftsvorfälle konkretisiert sind, bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Hierzu zählen unter anderem:

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft und einem verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 ff. AktG, sofern diese nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören oder einem Drittvergleich nicht standhalten;
- Kreditaufnahmen außerhalb des Jahresbudgets mit einem Volumen von mehr als 75 Mio. EUR;
- Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder ähnlichen Haftungen sowie Bestellung von Sicherheiten, jeweils für fremde Verbindlichkeiten außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, falls der Wert im Einzelfall 2 Mio. EUR übersteigt;
- Abschluss, Änderung oder die Beendigung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. AktG, an denen die Gesellschaft beteiligt ist.

Der Aufsichtsrat setzt sich derzeit aus 16 Mitgliedern zusammen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit acht Vertreter der Anteilseigner grundsätzlich von der Hauptversammlung und die derzeit acht Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Zum Stichtag waren drei Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt. Eines dieser gerichtlich bestellten Aufsichtsratsmitglieder hat das Unternehmen aus Altersgründen am 28. Februar 2019 verlassen, sodass ein neuer Vertreter der Arbeitnehmer nach dem Stichtag gerichtlich bestellt wurde.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet und darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Einen Interessenkonflikt hat ein Mitglied dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Dieses Mitglied ist von der Beschlussfassung bei Sitzungen des Aufsichtsrats ausgeschlossen, in denen die Angelegenheit behandelt wird, hinsichtlich derer der Interessenkonflikt besteht. Der Aufsichtsrat wird in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informieren. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2018 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. In jedem Kalenderhalbjahr finden zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen statt. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmgleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmgleichheit führt.

Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats muss gewährleisten, dass das Gremium in seiner Gesamtheit über die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben verfügt. Jedes Aufsichtsratsmitglied achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seines Aufsichtsratsmandats genügend Zeit zur Verfügung steht.

Der Aufsichtsrat hat sich Ziele für seine Zusammensetzung gegeben und ein Kompetenzprofil für das Gremium erarbeitet. Diese Besetzungsziele bilden gemeinsam mit der gesetzlichen Geschlechterquote das Diversitätskonzept zur Sicherstellung einer vielfältigen Besetzung des Gremiums (Diversity). Bei Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung zu turnusmäßigen Aufsichtsratswahlen und bei der Nachwahl eines Aufsichtsratsmitglieds sind die Besetzungsziele und das Diversitätskonzept zu berücksichtigen:

Die überarbeiteten Besetzungsziele und das Diversitätskonzept wurden am 7. März 2018 endgültig vom Aufsichtsrat beschlossen.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich für seine Zusammensetzung folgende Ziele gegeben:

- mindestens ein Aufsichtsratsmitglied auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 des DCGK ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß Ziffer 5.4.2 des DCGK nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat das folgende Kompetenzprofil für sich erarbeitet:

- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die aufgrund ihrer Herkunft und / oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern außerhalb Deutschlands maßgebliches Geschäft betreibt;
- mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügt und damit als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Risikomanagement und Controlling verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkennntnis in der Schifffahrt verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Personal verfügen;
- mindestens einen Aufsichtsratssitz für eine Person, die über besondere Kenntnisse im Bereich Informationstechnologie oder Digitalisierung verfügt.

Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats;
- Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat;
- die Geschlechterquote von 30 %, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG gemäß § 96 Abs. 2 AktG bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung entspricht gemäß einer Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats diesen Zielvorgaben zum Stichtag am 31. Dezember 2018. Insbesondere erfüllt der Aufsichtsrat zum Stichtag die Zielvorgabe, dass mindestens ein Vertreter / eine Vertreterin auf Anteilseignerseite unabhängig im Sinne des DCGK ist. Dabei stuft der Aufsichtsrat Frau Gehrt als unabhängig ein. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung des gesetzten Zielbildes entsprechend nachverfolgen.

Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:**Michael Behrendt**

(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Christine Behle

(bis 30. September 2018)

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

(Erste Stellvertretende Aufsichtsrats-
vorsitzende bis 30. September 2018)

Klaus Schroeter

Gewerkschaftssekretär, Bundesdivision
für Verkehr (Tarifvertragskoordination, Öffent-
liche Busse und Eisenbahntransport),
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,
Berlin

(Erster Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender seit 6. November 2018)

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

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

(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender bis 10. Juli 2018)

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender seit 10. Juli 2018)

Felix Albrecht (seit 11. März 2019)

Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

Berater des CEO
Qatar Investment Authority, Qatar

Turqi Alnowaiser (seit 23. Februar 2018)

Head of International Investments
Public Investment Fund, Saudi Arabien

Jutta Diekamp

Stellvertretende Vorsitzende des
Seebetriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Nicola Gehrt

Leiterin Investor Relations TUI Group
TUI AG, Hannover

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Geschäftsführer
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens-
und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
(bis 31. August 2018)

Joachim Kramer

(bis 28. Februar 2019)

Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Annabell Kröger

Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Arnold Lipinski

Leiter Personal See
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sabine Nieswand

Vorsitzende des Betriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

José Francisco Pérez Mackenna

Vorsitzender des Vorstands
Quiñenco S. A., Santiago de Chile, Chile

Maya Schwiengershausen-Güth

(seit 26. Oktober 2018)

Leiterin Vertragsbüro der
ITF Billigflaggenkampagne,
Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft,
ver.di Bundesverwaltung, Berlin

Uwe Zimmermann

Kaufmännischer Angestellter
Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG



- (1) Der **Präsidial- und Personalausschuss** koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet in der Regel die Sitzungen des Aufsichtsrats vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrats über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstands sowie über das Vergütungssystem des Vorstands vor.

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Christine Behle (bis 30. September 2018), Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (seit 6. November 2018), Uwe Zimmermann

- (2) Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** des Aufsichtsrats befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss einschließlich der jeweiligen Lageberichte und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstands zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss legt zudem dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor und befasst sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und der Honorarvereinbarung. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, der Compliance sowie des internen Revisionssystems zuständig.

Mitglieder:

Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz seit 10. Juli 2018), Karl Gernandt (Vorsitz bis 10. Juli 2018), Turqi Alnowaiser (seit 28. März 2018), Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

- (3) Der **Nominierungsausschuss** unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat unterbreitet seinerseits Wahlvorschläge der Hauptversammlung. Der Nominierungsausschuss ist entsprechend der Empfehlung des DCGK ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt.

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, José Francisco Pérez Mackenna

- (4) Darüber hinaus ist ein **Vermittlungsausschuss** gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet. Dieser Ausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, wenn im ersten Wahlgang die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Christine Behle (bis 30. September 2018), Jutta Diekamp, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (seit 6. November 2018)

Der Vermittlungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss tagen nur bei Bedarf. Alle übrigen Ausschüsse tagen turnusmäßig sowie darüber hinaus bei konkreten Anlässen entsprechend ihrer jeweiligen Zuständigkeit nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats. Auf die Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im abgelaufenen Geschäftsjahr geht der Bericht des Aufsichtsrats ein. Dort sind auch die Angaben bezüglich der Sitzungsteilnahmen der Aufsichtsratsmitglieder dargestellt.

Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

Nach der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) (Art. 19 MAR) sind Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, damit also die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen (unter anderem Ehepartner, eingetragene Lebenspartner und unterhaltsberechtigte Kinder), verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der Hapag-Lloyd AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Hapag-Lloyd AG und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) mitzuteilen, wenn die Gesamtsumme der Geschäfte eines Mitglieds des Vorstands oder des Aufsichtsrats und der mit ihm in enger Beziehung stehenden Personen 5.000,00 EUR im Kalenderjahr erreicht oder übersteigt. Die mitgeteilten Geschäfte sind auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG veröffentlicht: <https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/corporate-governance/managers-transactions.html>

Der Gesamtbesitz an Aktien der Hapag-Lloyd AG und sich darauf beziehender Finanzinstrumente aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder beträgt zum Abschlusstichtag weniger als 1 % der ausgegebenen Aktien.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Vergütung für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden im Vergütungsbericht als Bestandteil des Lageberichts dargestellt.

Aktionäre

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung wählt den Abschlussprüfer sowie die Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und beschließt insbesondere über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen und Satzungsänderungen. Die Aktien lauten auf den Namen. Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind diejenigen Aktionäre berechtigt, die im Aktienregister eingetragen sind und sich rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2018:

in %	2018
CSAV Germany Container Holding GmbH	25,8
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	25,0
Qatar Holding Germany GmbH	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	10,6
Gesamt	100,0

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss und der dazugehörige Lagebericht der Hapag-Lloyd AG werden vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) und dem Aktiengesetz (AktG) aufgestellt. Der Konzernabschluss wird nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt. Der Konzernlagebericht wird nach den Vorschriften des HGB aufgestellt. Jahres- und Konzernabschluss nebst Lagebericht und Konzernlagebericht werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Die Hauptversammlung hat am 10. Juli 2018 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie die jeweiligen Lageberichte der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2018 gewählt. Der Aufsichtsrat hatte sich zuvor von der Unabhängigkeit des Prüfers überzeugt. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG sind Niels Madsen (seit dem Geschäftsjahr 2017) und Dr. Victoria Röhrich (seit dem Geschäftsjahr 2018). Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikofrüherkennungssystem.

Risikomanagement und internes Kontrollsystem (IKS)

Das Risikomanagement im Hapag-Lloyd Konzern inkl. des IKS bezogen auf den Rechnungslegungsprozess wird im Risikobericht als Bestandteil des Lageberichts dargestellt.

Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

Die Regelungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst sind neben die bereits bestehenden Diversity-Vorgaben des DCGK getreten, denen die Hapag-Lloyd AG bereits bisher entsprochen hat. Hapag-Lloyd hat sich mit den Anforderungen auf den verschiedenen Ebenen und in den zuständigen Gremien befasst und dazu die erforderlichen Beschlüsse gefasst.

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote, die bei Neubestellungen ab dem 1. Januar 2016 zu beachten ist. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2018 gehören fünf Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit waren zum Stichtag 31 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

Hapag-Lloyd wird die gesetzlichen Regelungen auch bei zukünftigen Neubestellungen berücksichtigen, um die entsprechenden Vorgaben zu erfüllen.

Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst verlangt zudem, dass Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sowie Fristen zu deren Erreichung festgelegt werden.

Die erstmals festzulegende Frist zur Erreichung der Zielgröße durfte nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Der Aufsichtsrat hatte für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 0 % für den Vorstand festgelegt und den aus damaliger Sicht aktuellen Stand festgehalten. Zum Stichtag 30. Juni 2017 waren keine Frauen als Vorstandsmitglieder bestellt. Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Vorstand von 20 % beschlossen.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hatte der Vorstand seinerzeit, unter Berücksichtigung der Nachfolgeplanungen, Zielgrößen von 0 % für die erste, und 14 % für die zweite Führungsebene festgelegt und die Frist zur Erreichung ebenfalls auf den 30. Juni 2017 gesetzt. Zum Stichtag 30. Juni 2017 betrug der Frauenanteil in der ersten Führungsebene 0 % und in der zweiten Führungsebene 14 %.

Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG als Zielgröße für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands 5 % und für die zweite Führungsebene 15 % festgelegt.

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 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

Thorsten Haeser (bis 31. März 2018)

REVIDERM AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen**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
Al Rayan Bank – Mitglied des Verwaltungsrats

Turqi Alnowaiser

Noon Investment – Mitglied des Aufsichtsrats
Saudi Information Technology Company (SITCO) – Mitglied des Aufsichtsrats

Christine Behle (bis 30. September 2018)

Deutsche Lufthansa AG – Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats
Bremer Lagerhaus-Gesellschaft – Aktiengesellschaft von 1877 – Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaften / Bochum Gelsenkirchener Bahngesellschaft mbH – Mitglied des Aufsichtsrats (seit 31. August 2018)
Dortmunder Stadtwerke AG / Dortmunder Stadtwerke Holding GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (seit Juli 2018)

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 Energy Solutions 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 – Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Kühne Holding AG – Präsident / Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Kühne + Nagel (AG & Co.) KG – Vorsitzender des Aufsichtsrats
 Kühne & Nagel A.G., Luxemburg – Vorsitzender des Aufsichtsrats
 Kühne Invest AG, Schweiz – Mitglied des Verwaltungsrats
 Kühne Holding (Management) AG – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Kühne Logistics University – Vorsitzender des Aufsichtsrats
 Kühne Real Estate AG – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 LogIndex AG – Mitglied des Verwaltungsrats
 VTG Aktiengesellschaft – Mitglied des Aufsichtsrats
 HSV Fußball AG – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 6. Februar 2018)

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. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 SAAM SMIT Towage Brasil S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM SMIT Towage Mexico S. A. DE C. V. – Mitglied des Verwaltungsrats
 SAAM Puertos S. A. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Florida International Terminal LLC. – Mitglied des Verwaltungsrats
 IQUIQUE Terminal Internacional S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 San Antonio Terminal Internacional S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 San Vicente Terminal Internacional S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Portuaria De Caldera (SPC) S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats
 Sociedad Portuaria Granelera De Caldera (SPGC) S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG – Mitglied des Aufsichtsrats (bis Juli 2018)
 HSH Nordbank AG – Mitglied des Aufsichtsrats (bis Dezember 2018)
 HSH Beteiligungsmanagement GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 22. Januar 2019)
 Vattenfall Wärme Hamburg GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (bis Juli 2018)
 HMC Hamburg Messe und Congress GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (bis Juli 2018)
 HSH Finanzfonds AöR – Mitglied der Anstaltsträgerversammlung (bis September 2018)

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
 Invexans S. A. – Vorsitzender des Verwaltungsrats
 Invexans Ltd. – Mitglied 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

Maya Schwiegershausen-Güth

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG – Mitglied des Aufsichtsrats

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



**1857
GRÜNDUNG**
Norddeutscher Lloyd (NDL)



**1847
GRÜNDUNG**
Hamburg-Amerikanische
Packetfahrt-Actien-
Gesellschaft (Hapag)

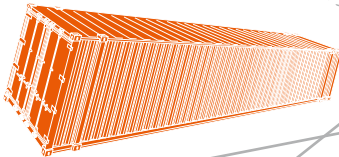
**1970
MERGER**
Hapag und NDL zu
Hapag-Lloyd



**2015
CSAV-SYNERGIEN**
übertreffen die Erwartungen

Hapag-Lloyd
CSAV
**better.
together.**
mejor juntos

**2009
RESTRUKTURIERUNG**
im Zuge der globalen
Finanzkrise

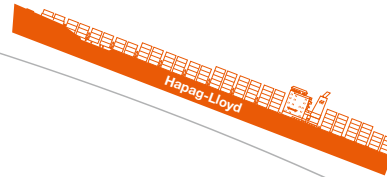


**2009
ÜBERNAHME** von
Hapag-Lloyd durch
das Albert Ballin
Konsortium

Stark sein

Seit über 170 Jahren behauptet sich Hapag-Lloyd in einem schnelllebigen Markt. Als aktiver Treiber der Konsolidierung in der Containerschifffahrt ist Hapag-Lloyd heute größer und stärker denn je und erheblich vielfältiger: Mit 12.800 Menschen aus 100 Nationen und einer modernen wie effizienten Flotte von mehr als 220 Schiffen sind wir in allen wichtigen Regionen der Welt für unsere Kunden da.

**2005
MERGER**
mit CP Ships



**2014
MERGER**
mit CSAV startete die
jüngste Welle der
Branchenkonsolidierung



2015
Erfolgreicher
BÖRSENGANG
in einem schwierigen
Börsenumfeld



**2018
UASC-SYNERGIEN**
frühzeitig erreicht



**2017
MERGER**
mit UASC



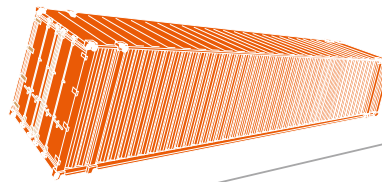
2017
Erfolgreiche
BARKAPITALERHÖHUNG
in Höhe von USD 413 Mio.

2018
Erstmalige
DIVIDENDENZAHLUNG
seit dem Börsengang



Veränderungsfähig sein

Mittlerweile vereinen die weltweit zehn größten Linienreedereien mehr als 80 % des globalen Transportvolumens. Durch die Zusammenschlüsse mit CSAV und UASC haben wir unsere Transportkapazität seit dem Jahr 2014 verdoppelt und zählen zu den Top 5 Linienreedereien der Welt. Eine weitere Konsolidierung in der Branche hingegen ist weniger wahrscheinlich aufgrund abnehmender Skaleneffekte – die Branche ist an einem Wendepunkt angekommen. Im Ergebnis geht es heute nicht um Größe allein, sondern um strikte Kundenorientierung und Differenzierung.



TRANSPORTMENGE

von 5,9 Mio. TEU auf
11,9 Mio. TEU in den letzten
vier Jahren gesteigert



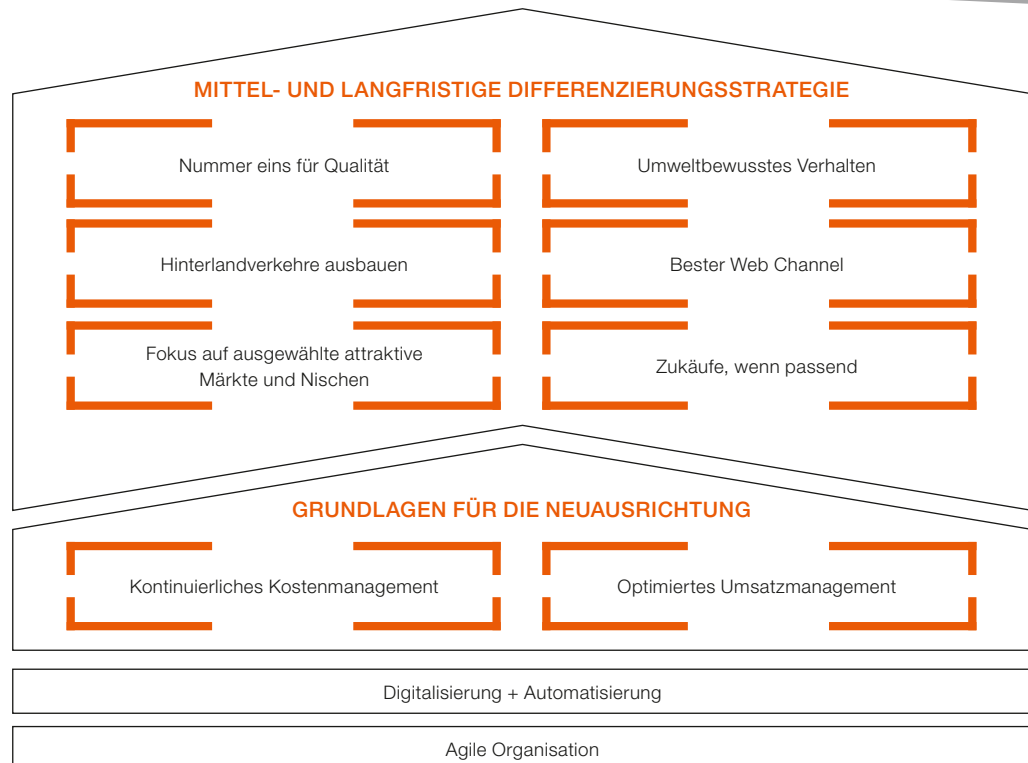
ANZAHL MITARBEITER

erhöhte sich von 7.000 auf
rund 12.800 Mitarbeiter
in den letzten vier Jahren

Anders sein

Die Kunden erwarten zuverlässigere Lieferketten und unsere Branche muss sich dahingehend verändern und nachhaltig investieren. Es ist wichtig, die Anforderungen unserer Kunden schneller als unsere Mitbewerber zu verstehen und zu bedienen. Vor diesem Hintergrund haben wir unsere Strategy 2023 entwickelt und werden uns auf eine deutliche Steigerung der Qualität für die Kunden, selektives globales Wachstum und durchgängige Profitabilität fokussieren.

Im Kern der neuen Strategie steht eine noch bessere Differenzierung am Markt durch eine herausragende Zuverlässigkeit und Servicequalität. Hapag-Lloyd wird deshalb Strukturen, Systeme, Prozesse und operative Abläufe verändern und sich darauf konzentrieren, noch bessere Kundenerlebnisse entlang der Lieferkette anzubieten. Mit der erfolgreichen Umsetzung sichern wir unsere Zukunft und legen die Basis für weiteres, organisches Wachstum.



DAS SIND DIE WICHTIGSTEN ELEMENTE UNSERER STRATEGIE

PROFITABILITÄT

Fokussierung auf durchgängige Profitabilität

NUMMER EINS FÜR QUALITÄT

Noch bessere Differenzierung am Markt durch eine hervorragende Zuverlässigkeit und Servicequalität

Fokussierung auf Kunden, die bereit sind, für Mehrwert zu bezahlen

UNSERE STRATEGY 2023 HAT DREI HAUPTZIELE

GLOBALER AKTEUR

Stärken ausbauen

Expansion in wichtige Wachstumsmärkte

Weltmarktanteil auf mehr als 10% steigern (exkl. Intra-Asien)



Qualitätsführer sein

Unsere Marktanalysen zeigen, dass eine nachweislich hohe und durchgängige Qualität für mehr als die Hälfte der Marktteilnehmer von Bedeutung ist. Mit unserer Strategy 2023 haben wir einen klaren Kurs für unsere mittelfristige Zukunft gesetzt – jetzt stehen wir am Anfang dieser herausfordernden Reise. Unser Anspruch ist es, nicht weniger als die Nummer eins für Qualität zu werden, indem wir Maßstäbe in der Containerschifffahrt setzen, Qualitätsstandards vorgeben und damit überragenden Mehrwert für unsere Kunden schaffen. Infolgedessen werden wir uns künftig noch stärker an der Zufriedenheit unserer Kunden messen lassen. Wir werden ein klar konzipiertes Kernprodukt für alle Kunden schaffen. Kunden, die nach Mehrwert suchen, wollen wir zusätzliche Dienstleistungen anbieten, für die sie auch bereit sind, zu zahlen.





PREMIUMPRODUKT

DIVERSIFIZIERT

um spezielle Kundenbedürfnisse zu adressieren, die beim Basisprodukt nicht abgedeckt werden

VERBESSERTER

Service-Level für Kunden, die Premium-Qualität wertschätzen, als klar differenziertes Produkt mit einem Premium-Preis

BASISPRODUKT

KONSISTENT

über alle Kundengruppen, Vertragstypen und Industrien hinweg

• **KLAR**

kommuniziert durch Qualitätsversprechen

• **TRANSPARENT**

durch messbare und kommunizierte Leistungsversprechen

• **KALIBRIERT**

auf leicht über Marktniveau





VERIFICATION / ELY SFEE 000 333 / DOME DOME / 110
VERIFICATION / STR1STR1 / MMPF 001 000 000 / TRY / DENIED
VERIFICATION / ALFA ALFA 99099 / E000-----1000---222
CODE MMM00A00A / 398998---0---0MMNB00992---333919996---
CODE WWWSDPPO / 001299999999---8829929999900000000000
VERIFICATION / MMM 445 MM 2 --- 09
CODE / 22--22--09008002---00090---933
TYPE 8
CODE MEXICAN
CODE / TYPE WINDUP / 44 / SERIAL



NETZWERK

- Dienstportfolio ertragsmäßig optimieren



CONTAINER STEERING

- Verbesserte Equipmentsteuerung durch neueste Datenanalyse- und Prognosemethoden

Kostenbewusst sein

Wir wollen unsere Wettbewerbsfähigkeit auf der Kostenseite beibehalten und weitere Einsparungen von jährlich 350 bis 400 Mio. USD ab dem Jahr 2021 realisieren. Deshalb bilden Kosteneinsparungs- und Effizienzverbesserungsprogramme auch künftig die Basis für unsere strategischen Initiativen. Zahlreiche Kosteninitiativen unserer Strategy 2023 fokussieren auf Netzwerkoptimierungen, Terminalpartnerschaften und weitere Verbesserungen im Einkauf sowie in der Steuerung von Equipment. Zusätzlich soll über ein optimiertes Umsatzmanagement die finanziell attraktivste Fracht geladen werden.

ZUSAMMENARBEIT

- Zusammenarbeit mit Schlüsselpartnern weiter ausbauen



TERMINAL-PARTNERSCHAFTEN

- Qualität erhöhen
- Liegezeiten verringern
- Win-win durch enge Zusammenarbeit

EINKAUF

- Weiterer Aufbau des Global Procurement
- Zulieferermanagement





Hapag

Digitaler sein

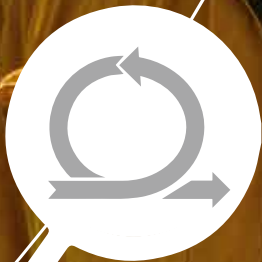
Digitalisierung spielt seit jeher eine große Rolle für Hapag-Lloyd und unser „Single Operating System“ ist in der gesamten Branche unerreicht. Damit haben wir eine sehr gute Ausgangsposition für die Implementierung neuer Technologien, Plattformen oder digitaler Kundenerlebnisse. Mit Erfolg: Zum Beispiel wickelten wir Ende 2018 über unseren Web Channel bereits knapp 15.000 TEU pro Woche ab, was gemessen an unserem Gesamtvolumen circa 6 % entspricht. Bis 2023 wollen wir den Onlineverkauf über diesen Kanal auf 15 % des Gesamtvolumens steigern.

HLXU 348700 2
22G1



oag-Lloyd







Agiler sein

Wesentliche Schlüsselfaktoren für die erfolgreiche Umsetzung unserer Strategy 2023 sind unsere Mitarbeiter und effiziente Arbeitsabläufe. Deshalb werden wir die Organisation von Hapag-Lloyd durch weitere Optimierungen agiler, dynamischer und analytischer ausrichten. Wir wollen kontinuierlich lernen, mutig und unternehmerisch sein, flexibler in der Projektentwicklung werden und Partnerschaften offen gegenüberstehen. So können wir im Ergebnis noch schneller auf Marktveränderungen reagieren und besser von Marktchancen profitieren.

KONZERN- LAGEBERICHT

56	GRUNDLAGEN DES KONZERNS
56	Geschäftstätigkeit
58	Konzernstruktur und Aktionärskreis
60	Konzern-Ziele und -Strategie
66	Unternehmenssteuerung
70	Grundlagen und Leistungsindikatoren
75	Forschung und Entwicklung
76	Mitarbeiter
77	WIRTSCHAFTSBERICHT
77	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
78	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
85	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
85	Ertragslage des Konzerns
91	Finanzlage des Konzerns
98	Vermögenslage des Konzerns
99	Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung
100	RISIKO- UND CHANCENBERICHT
100	Risikomanagement
104	Risiken
120	Zusammenfassender Überblick über Unternehmensrisiken
121	Chancen
124	Zusammenfassender Überblick über Unternehmenschancen
124	Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen
125	PROGNOSEBERICHT
127	VERGÜTUNGSBERICHT
142	SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

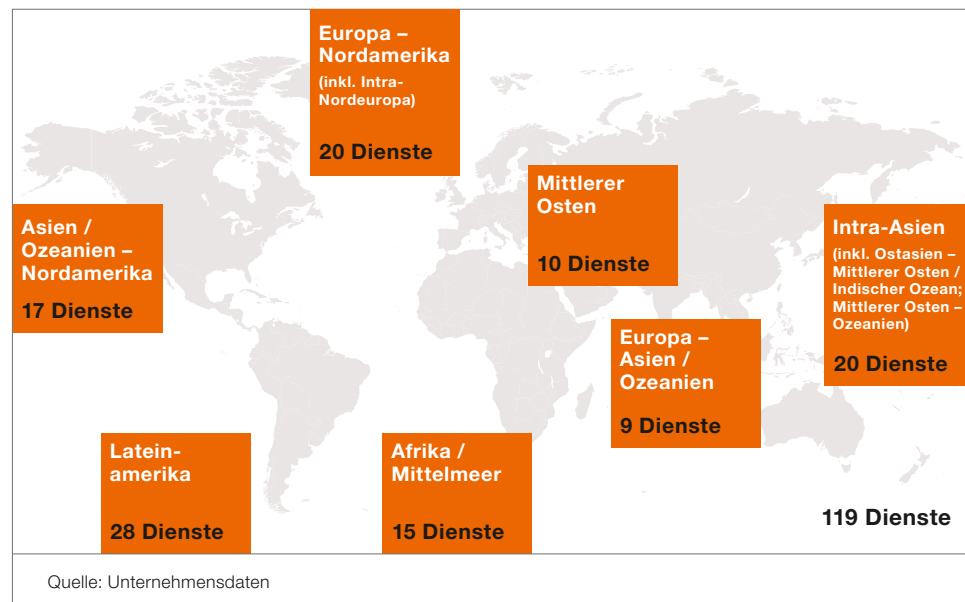
Die United Arab Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S.A.G) und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC oder UASC-Gruppe bezeichnet) werden seit dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2018 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Die Ergebnisentwicklung des Geschäftsjahres 2017 ist durch Einmaleffekte infolge der bilanziellen Abbildung der Transaktion beeinflusst.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Zum 31. Dezember 2018 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 227 Schiffe mit einer Transportkapazität von ca. 1,6 Mio. TEU sowie ein globales Netzwerk von 119 Diensten.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Mit einem globalen Vertriebsnetz von 407 Vertriebsstellen (Vorjahr: 387) in 128 Ländern (Vorjahr: 125) betreute Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2018 rd. 30.200 Kunden (Vorjahr: rd. 32.400).

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 Konzernabschluss 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 direkt im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern erfolgen gegebenenfalls Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des USD / EUR-Kurses.

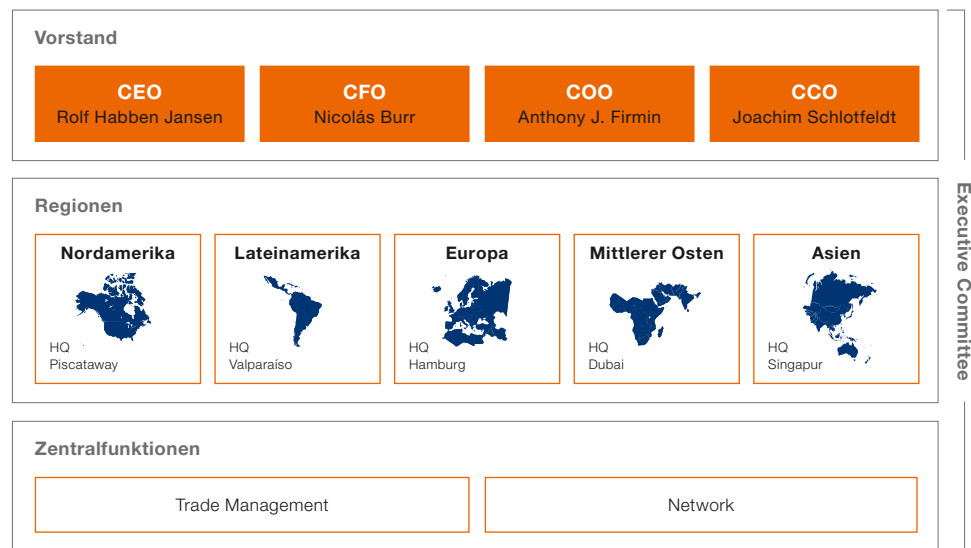
Rechtliche Rahmenbedingungen

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 bezüglich der Ladung des Schiffs festschreiben. Die Einhaltung internationaler Regularien und Compliance-Bestimmungen sind Grundvoraussetzungen für die Leistungserbringung.

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

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 2018 wie folgt dar:



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 anfänglich 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) verblieben nach dem Zusammenschluss mit UASC auch weiterhin als Ankeraktionäre. Im Verlauf des zweiten Quartals 2018 erhöhte Kühne seinen Anteil an Hapag-Lloyd auf insgesamt 25,0 %.

Die fünf oben genannten Großaktionäre hielten zum Bilanzstichtag zusammen rd. 89,4 % des Grundkapitals der Hapag-Lloyd AG. Zudem haben sich die CSAV, die HGV und die Kühne Maritime GmbH in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Zum 31. Dezember 2018 stellte sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

Stimmrechtsanteile zum 31. Dezember 2018

in %	2018	2017
CSAV Germany Container Holding GmbH	25,8	25,5
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	25,0	20,5
Qatar Holding Germany GmbH	14,5	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	10,6	15,4
Gesamt	100,0	100,0

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand der Hapag-Lloyd AG

Nachdem Herr Dr. Nabeel Al-Amudi sein Aufsichtsratsmandat zum 30. November 2017 niedergelegt hatte, wurde Herr Turqi Alnowaiser am 23. Februar 2018 als neues Mitglied der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat durch das Amtsgericht Hamburg befristet bis zur nächsten Hauptversammlung bestellt. Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Juli 2018 wurde Herr Turqi Alnowaiser in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Wirkung zum 30. September 2018 legte Frau Christine Behle ihr Aufsichtsratsmandat aus persönlichen Gründen nieder. Frau Maya Schwiegershausen-Güth wurde als Nachfolgerin mit Wirkung zum 26. Oktober 2018 durch das Amtsgericht Hamburg bestellt.

Herr Joachim Kramer als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat hat das Unternehmen aus Altersgründen am 28. Februar 2019 verlassen. Das Amtsgericht Hamburg hat mit Wirkung zum 11. März 2019 Herrn Felix Albrecht als neuen Vertreter der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats bestellt.

Im Vorstand kam es im Geschäftsjahr 2018 zu personellen Veränderungen. Bis zu seinem einvernehmlichen Ausscheiden zum 31. März 2018 war Herr Thorsten Haeser Mitglied des Vorstands. Im Zuge der Anpassung des Ressortzuschnitts wurde der Verantwortungsbereich des Vertriebsvorstands auf den Vorstandsvorsitzenden übertragen. Als neues Vorstandsmitglied wurde Herr Joachim Schlotfeldt zum 1. April 2018 bestellt. Er hat unter anderem als Arbeitsdirektor das neu geschaffene Ressort Personal (bisher durch den Vorstandsvorsitzenden verantwortet) und globaler Einkauf (CPO) übernommen.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Herr Dr. Rothkopf wird als neuer COO Nachfolger des Vorstandsmitglieds Anthony J. Firmin werden, der zum 30. Juni 2019 in den Ruhestand gehen wird.

Nachfolgend sind die Ziele, Rahmenbedingungen und Grundlagen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit des Konzerns dargestellt. Hierzu zählen die Erzielung nachhaltiger operativer Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung sowie eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung.

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

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

Bezogen auf den Anstieg der Transportmenge erreichte Hapag-Lloyd in den letzten fünf Jahren ein Wachstum von insgesamt mehr als 100 %. Ursächlich hierfür waren hauptsächlich die im Dezember 2014 getätigte Übernahme der Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV und der im Mai 2017 erfolgte Zusammenschluss mit der UASC, aber auch die steigende globale Nachfrage nach Containertransportleistungen.

Trotz eines weiterhin wettbewerbsintensiven Branchenumfelds erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2018 ein gestiegenes EBITDA sowie EBIT. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich 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.

Hapag-Lloyd erzielte im Geschäftsjahr 2018 eine EBITDA-Marge von 9,9 %. 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

in %	2018	2017	2016	2015	2014
Transportmenge (in TTEU)	11.874	9.803	7.599	7.401	5.907
EBITDA (in Mio. EUR)	1.138	1.055	607	831	99
EBIT (in Mio. EUR)	443	411	126	366	-383
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes)	9,9	10,6	7,9	9,4	1,5
EBIT-Marge (in % des Umsatzes)	3,8	4,1	1,6	4,1	-5,6

Hapag-Lloyd strebt ein Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an. Durch weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen, das erwartete Mengenwachstum und durch die Verbesserung der Erlösqualität soll das operative Ergebnis von Hapag-Lloyd weiter verbessert werden.

Das Ziel eines Wachstums der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums wurde in 2018 mit einem Anstieg der Transportmenge um 21,1 % 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 5,9 % und lag damit oberhalb des Marktwachstums von 4,0 % (IHS Global Insight, Januar 2019).

In den Vorjahren hat Hapag-Lloyd bereits umfangreiche Synergie-, Kosteneinsparungs- und Effizienzprogramme implementiert. Die wichtigsten Programme CUATRO, OCTAVE I und II sowie Close the Cost Gap wurden bereits bis zum Ende des ersten Quartals 2017 erfolgreich umgesetzt. Damit 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.

Neben den in Vorjahren implementierten Effizienzsteigerungs- und Kosteneinsparungsprogrammen 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 sollte ursprünglich ab dem Ende des Geschäftsjahres 2019 rd. 435 Mio. USD pro Jahr betragen, wobei der Vorstand der Hapag-Lloyd AG davon ausgegangen war, rd. 90 % der Synergien zum Ende des Geschäftsjahres 2018 zu erzielen. Die Synergien wurden bereits zum 31. Dezember 2018 erstmals vollständig realisiert. 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). Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration sind bis zum 31. Dezember 2018 insgesamt Einmalaufwendungen von rd. 110 Mio. USD (davon rd. 5 Mio. USD in 2018) angefallen. Weitere wesentliche Aufwendungen für die Integration der UASC-Gruppe werden nicht erwartet.

Trotz des weiter wettbewerbsintensiven Branchenumfelds und der mit der UASC-Integration erfolgten Ausweitung der Bilanzsumme erreichte die Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]) in 2018 3,7 %. Mittelfristig wird angestrebt über einen Wirtschaftszyklus eine Rendite auf das investierte Kapital zu erwirtschaften, die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital [WACC]) entspricht. Die durchschnittlichen Kapitalkosten betragen im Berichtszeitraum 8,2 % (Vorjahr: 7,9 %).

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

Strategy 2023

Im November 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG erstmals über die neue Strategie („Strategy 2023“) des Konzerns berichtet.

Ausgangslage

Die Linienschifffahrt kommt aus dem längsten Abschwung ihrer Geschichte. Seit der Finanzkrise 2008 hat die Branche ihre Kapitalkosten nicht verdient. Nach einer Fülle von Fusionen vereinen die weltweit 10 größten Linienreedereien mittlerweile mehr als 80 % des globalen Volumens. Durch die Konsolidierung und auch durch den Einsatz immer größerer Schiffe konnten Stückkosten deutlich reduziert werden. Eine weitere Konsolidierung würde aus Sicht von Hapag-Lloyd jedoch nur relativ geringe Vorteile bringen. Die Wahrscheinlichkeit von größeren Fusionen ist daher aus Sicht der Hapag-Lloyd AG gering: Es gibt nur wenige potenzielle Synergien, stattdessen höhere Integrationsrisiken und wahrscheinlich strengere Kontrollen und höhere Auflagen durch die Fusionskontrollbehörden. Darüber hinaus fehlt es der gesamten Branche an finanzieller Stärke, um eine Bargeldakquisition zu finanzieren. Eine weitere umfangreiche Konsolidierung ist daher eher unwahrscheinlich. Angesichts der großen Kostenwettbewerbsfähigkeit der größten Linienreedereien besteht die Herausforderung heute darin, sich kommerziell voneinander zu differenzieren. Gemessen an der Transportkapazität ist Hapag-Lloyd als fünftgrößte globale Linienreederei mit einer der jüngsten und effizientesten Schiffsflotten gut positioniert und vorbereitet, um sich den veränderten Rahmenbedingungen und Herausforderungen zur Sicherung der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit zu stellen.

Ein verändertes Marktumfeld bedarf einer neuen strategischen Ausrichtung: die Strategy 2023

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG geht davon aus, dass die Zukunft der Industrie, das Containerfrachtgeschäft, künftig nicht mehr einzig und allein von Stückkosten und Skaleneffekten bestimmt wird. Vielmehr ist er der Überzeugung, dass Dienstleistungsqualität und Zuverlässigkeit entscheidende Wettbewerbsfaktoren sein werden und dass Kunden bereit sind, für Qualität, Service und höhere Zuverlässigkeit zu zahlen. Denn insbesondere hinsichtlich der Zuverlässigkeit besteht für die Branche insgesamt, und damit auch für Hapag-Lloyd, Handlungsbedarf.

Unter diesen Prämissen hat Hapag-Lloyd seine neue Strategie entwickelt. Mit der erfolgreichen Umsetzung wird die Zukunft gesichert und die Basis für weiteres, organisches Wachstum gelegt.

Die drei Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

Ziel ist es, den Fortbestand als Global Player zu sichern, Hapag-Lloyd zum Qualitätsführer zu machen und bei Qualität, Zuverlässigkeit und Service die Standards innerhalb der Branche zu setzen. Hapag-Lloyd betrachtet die Qualitätsführerschaft als Grundvoraussetzung für eine Verstärkung oder gar Verbesserung der Margen und des künftigen Markterfolgs. Eine beständige Prozessoptimierung durch eine agilere Organisation, Digitalisierung und Automation trägt hierzu bei.

Den Kern bildet die klare Differenzierung von Wettbewerbern durch folgende Alleinstellungsmerkmale:

Qualitätsführerschaft

Von Hapag-Lloyd beauftragte Umfragen belegen, dass für mehr als die Hälfte aller Marktteilnehmer erwiesene Qualität und Zuverlässigkeit, etwa termingerechte Zustellung, eine bedeutende Rolle spielen. Im Rahmen des Ziels, die Branchenstandards in Sachen Qualität zu setzen, hat Hapag-Lloyd Qualitätsversprechen definiert, die Schritt für Schritt implementiert werden. Infolgedessen wird die Kundenzufriedenheit künftig eine der Zielgrößen sein. Eine entsprechende Methodik zur Erhebung und Messung ist derzeit in der Diskussion und wird im Laufe der kommenden Quartale implementiert sowie kommuniziert. Neben einem Basisprodukt, das klar definierte Service- und Qualitätsversprechen beinhaltet, werden zukünftig passgenaue Premiumprodukte angeboten, die spezifische Kundenanforderungen erfüllen und zusätzliche Dienstleistungen abdecken.

Agile Organisation

Ein Schlüsselfaktor für den Erfolg der Strategy 2023 ist die Fortentwicklung der Hapag-Lloyd Organisation zu mehr Agilität. Das Ziel ist, kommerzielle Entscheidungen schneller und besser mithilfe von datenbasierten Analyse-Tools zu treffen. Dies ermöglicht unter anderem eine schnellere und flexiblere Reaktion auf Marktveränderungen bei Nachfrage und Angebot. Agilität erfordert zudem die Bereitschaft, kontinuierlich zu lernen. Zugleich bedeutet Agilität, dass Hapag-Lloyd flexibler in der Projektentwicklung sein muss und Partnerschaften offen gegenübersteht.

Digitalisierung und Automation

Neue Technologien und Automation tragen zu einer kontinuierlichen Verbesserung der internen Prozesse und Systeme bei, um somit zeitaufwendige manuelle Tätigkeiten weiter zu minimieren. Die so frei werdenden Ressourcen können anderweitig zur Effizienzsteigerung und Optimierung eingesetzt werden, z. B. für eine verbesserte Kostenkontrolle und einer Weiterentwicklung des Umsatzmanagements.

Hapag-Lloyd sieht sich gut gerüstet für die Digitalisierung und Automation. Unser „Single Operating System“ ist in der Branche anerkannt, es stellt das Rückgrat unseres effizienten operativen Prozesses dar. Dies bedeutet auch, dass Hapag-Lloyd bei der Implementierung und Nutzung neuer Technologien eine vergleichsweise gute Ausgangsposition hat, wie beispielsweise mit der Einführung des Web Channels bewiesen werden konnte.

Kontinuierliches Kosten- und Umsatzmanagement

Die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategy 2023 bleibt weiterhin ein konsequentes Kosten- und Umsatzmanagement. Zur Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Gesamtkostenstruktur hat Hapag-Lloyd bereits eine Vielzahl von Projekten initiiert. Auch im Umsatzmanagement sind bereits die wesentlichen Stellschrauben zu einer Optimierung identifiziert und erste Maßnahmen eingeleitet. Dank verbesserter Kostenstrukturen wird erwartet, dass bis zum Jahr 2021 ein Ergebnisbeitrag in einer Größenordnung zwischen 350–400 Mio. USD pro Jahr realisiert werden kann. Die Kostenstrukturen werden kontinuierlich überprüft und angepasst. Bei den Skaleneffekten befindet sich Hapag-Lloyd bereits heute auf Augenhöhe mit deutlich größeren Wettbewerbern. Zugleich ist die konsequente und konsistente Digitalisierung auch die notwendige Vorbedingung, um die Servicequalität zu steigern.

Zusammenfassung der Ziele und Messbarkeit der Ergebnisse

Hapag-Lloyd betrachtet die jüngste große Konsolidierungswelle innerhalb der Branche als überwiegend abgeschlossen. Der Fokus der Strategy 2023 liegt auf Qualitätsführerschaft und profitabilem Wachstum, basierend auf einem kontinuierlichen und konsequenten Kosten- und Umsatzmanagement sowie der Verbesserung der internen Prozesse durch höhere Agilität und das Nutzen technologischer Chancen, etwa durch Digitalisierung und Automation. Erste Maßnahmen, wie beispielsweise der Web Channel mit Quick Quotes, wurden bereits umgesetzt. Der Planungszeitraum für die Strategy 2023 läuft bis Ende des Jahres 2023. Somit werden im Jahr 2019 zwar weitere Umsetzungsschritte erfolgen, jedoch wird der größte Teil der Maßnahmen sowie Auswirkungen auf das finanzielle Ergebnis hauptsächlich in den darauffolgenden Jahren erfolgen.

Die bisherigen finanziellen Steuerungsgrößen des Hapag-Lloyd Konzerns bleiben auch weiterhin das EBITDA und das EBIT. Hapag-Lloyd strebt darüber hinaus eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital (ROIC)), die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten des Unternehmens (WACC) entspricht. Der Schuldenabbau hat weiterhin Priorität, bis Ende 2023 soll ein Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von unter oder gleich 3,0x erreicht werden. Bis Ende 2019 soll weiterhin ein Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von 3,5x erzielt werden. Darüber hinaus strebt Hapag-Lloyd eine Eigenkapitalquote von über 45 % sowie eine Liquiditätsreserve von etwa 1,1 Mrd. USD an.

Neben den finanziellen Kennzahlen wurden folgende nichtfinanzielle Ziele neu definiert:

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

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

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2019 liegt der Fokus auf:

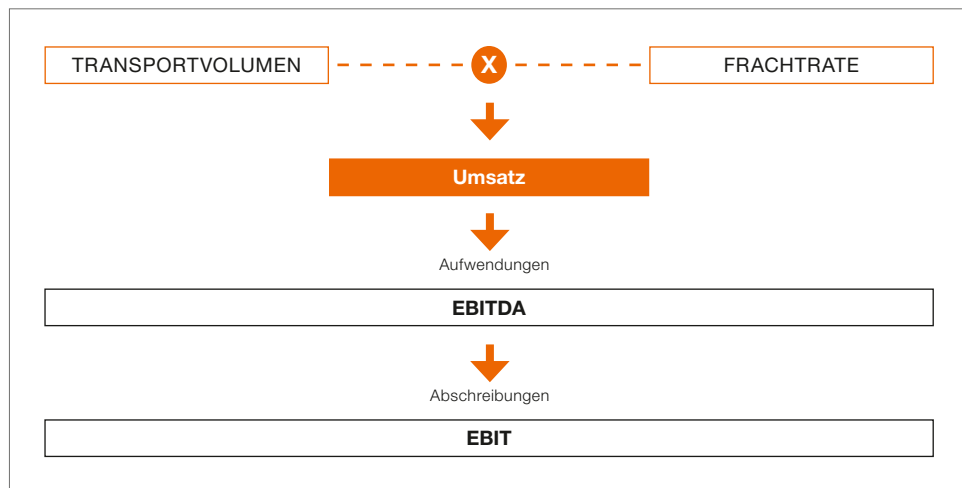
- Der Strategy 2023
- Der Realisierung weiterer Kosteneinsparungen, die bis 2021 ein Niveau von 350–400 Mio. USD p. a. erreichen sollen
- Der weiteren Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erlösqualität
- Der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der THE Alliance
- Der technischen und organisatorischen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

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

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 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 inklusive Bunkerpreis.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich 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.



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 versucht, den Anteil der weniger profitablen Ladung kontinuierlich zu reduzieren. Der Einsatz maßgeschneiderter IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgrößen EBITDA und 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 Steuern, 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	
	2018	2017	2018	2017
Langfristige Vermögenswerte	12.845,0	12.633,5	14.709,1	15.146,1
Vorräte	238,1	186,4	272,6	223,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.217,7	887,8	1.394,3	1.064,4
Sonstige Aktiva	343,4	515,2	393,3	617,7
Summe Vermögenswerte	14.644,2	14.222,9	16.769,3	17.051,7
Rückstellungen	692,6	615,1	793,1	737,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.774,1	1.559,8	2.031,6	1.870,1
Sonstige Verbindlichkeiten	557,4	259,1	638,4	310,5
Summe Schulden	3.024,1	2.434,0	3.463,1	2.918,1
Invested Capital	11.620,1	11.788,9	13.306,2	14.133,6
EBIT	443,0	411,4	523,5	466,8
Steuern	31,8	24,1	37,7	27,3
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	411,2	387,3	485,8	439,5
Return on Invested Capital (ROIC)			3,7 %	3,1 %

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. Die Angaben für das Geschäftsjahr 2018 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 den im Konzernanhang auf Seite 184 angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

Für das Geschäftsjahr 2018 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 3,7 % nach 3,1 % für das Geschäftsjahr 2017. Damit blieb die Kapitalverzinsung in 2018 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Berichtszeitraum 8,2 % (2017: 7,9 %). Zur Berechnung der durchschnittlichen Kapitalkosten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz (Seite 215) im Konzernanhang.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement der Hapag-Lloyd AG erfolgt grundsätzlich zentral und schließt alle Konzernunternehmen ein, an denen die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt die Mehrheit hält. Das Finanzmanagement erfolgt nach Richtlinien, die sich auf sämtliche zahlungsorientierten Aspekte der Geschäftstätigkeit des Konzerns erstrecken. Die Ziele des Finanzmanagements umfassen die ausreichende Liquiditätsversorgung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften, die Einhaltung etwaiger mit den Banken vereinbarter Finanzkennzahlen (sog. Financial Covenants) sowie die Begrenzung von finanzwirtschaftlichen Risiken aus der Schwankung von Wechselkursen, Rohstoffpreisen und Zinsen.

Liquiditätssicherung

Die Hapag-Lloyd AG entwickelt im Rahmen der jährlichen Konzernplanung einen mehrjährigen Finanzplan, aus dem der langfristige Finanzierungs- und Refinanzierungsbedarf abgeleitet wird. Diese Informationsgrundlage und das Beobachten der Finanzmärkte zum Identifizieren von Finanzierungsopportunitäten bilden die Entscheidungsgrundlage, um Investitionen langfristig zu finanzieren sowie frühzeitig geeignete Finanzierungsinstrumente zur Unternehmensfinanzierung einzusetzen.

Hapag-Lloyd sichert die Liquiditätsreserve durch den Bestand an flüssigen Mitteln sowie durch syndizierte Kreditfazilitäten ab. Zum 31. Dezember 2018 bestand eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.133,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.059,5 Mio. EUR). Im Zuge der konzernweiten Finanzdisposition werden die Liquiditätsüberschüsse einzelner Konzerngesellschaften bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert. Grundlage für die Disposition mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

Einhaltung von Finanzkennzahlen

Hapag-Lloyd unterliegt aus verschiedenen Kreditverträgen der Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen, sog. Financial Covenants. Im Wesentlichen sind dies (a) die Einhaltung einer ausreichenden Liquidität sowie (b) ein Mindesteigenkapital auf Konzernebene. Die ausreichende Liquidität und die solide Eigenkapitalausstattung lagen im Berichtszeitraum jederzeit über den einzuhaltenden Covenantanforderungen. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quote). Auch diese Quoten wurden im Berichtszeitraum zu keinem Zeitpunkt unterschritten.

Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken

In der Containerschifffahrt werden Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Die Berichtswährung von Hapag-Lloyd ist hingegen der Euro. Zudem hat Hapag-Lloyd als europäisches Unternehmen einen bedeutsamen Teil der Kosten in Euro. Währungsrisiken werden, wenn wirtschaftlich sinnvoll, durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert.

Treibstoffpreisänderungen wirken sich bei der Hapag-Lloyd AG insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen (Bunkeröl) aus. Sofern es möglich ist, werden solche Preissteigerungen aufgrund vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben. Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen teilweise durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert.

Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements überwacht und werden teilweise durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

Stärkung der Eigenkapitalausstattung

Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag rd. 6.259,3 Mio. EUR (Vorjahr: 6.058,3 Mio. EUR). Durch die teilweise Thesaurierung zukünftiger Gewinne soll die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd weiter gestärkt werden.

Senkung des Verschuldungsgrads

Der Nettoverschuldungsgrad betrug im Geschäftsjahr 2018 85,5 % (2017: 93,8 %). Durch die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten ist die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 zunächst deutlich angestiegen. Die Entwicklung des Nettoverschuldungsgrads im Berichtszeitraum zeigt, dass Hapag-Lloyd bereits erfolgreich Maßnahmen zur Schuldenreduzierung umsetzen konnte. Die Verschuldung soll durch die Erzielung hoher operativer Cashflows und geringe Investitionen weiter reduziert werden.

Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg

Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Im Zuge der positiven Geschäftsentwicklung schlägt der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2018 die Zahlung einer Dividende von 26,4 Mio. EUR, entsprechend 15 Cent pro Aktie, vor. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende in Höhe von bis zu 20 – 30 % des Konzernjahresüberschusses auszuschütten.

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN**WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA, das EBIT 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 die derzeit wichtigsten Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 sollen zukünftig weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert werden.

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, die sog. „Blueprint Organization“, ermöglicht einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale, 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 gesteigerter Anforderungen, Emissionen zu reduzieren sowie Energieverbrauch und -kosten weiter zu senken, wurde in 2013 die Abteilung Fleet Support Center (FSC) gegründet, um ein integriertes Energiemanagement-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 jeder Container in 2018 4,8-mal (Vorjahr: 4,9-mal) umgeschlagen. 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 (gemessen an der gesamten TEU-Kapazität auf dem Dominant Leg) um 0,4 %-Punkte auf 93,0 % gestiegen (Vorjahr: 92,6 %) ¹.

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2018 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 227 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. Dezember 2018 1.643.371 TEU und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 69.994 TEU (4,4 %) erhöht. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2018 rd. 64 % der Flotte in Eigenbesitz (Vorjahr: rd. 68 %). Die Übernahme der UASC-Flotte im Jahr 2017 führte zu einem deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Schiffsgröße und einer Reduzierung des Durchschnittsalters, das zum Jahresende 2018 (kapazitätsgewichtet) 7,9 Jahre betrug (Vorjahr: 7,1 Jahre). Mit 7.240 TEU lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 21 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien. Hapag-Lloyd verfügt somit über eine der jüngsten und effizientesten Flotten der Welt.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag über 1.554.423 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.559.316 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 31. Dezember 2018 rd. 52 % (Vorjahr: rd. 54 %). Durch eine Flotte von rd. 97.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von rd. 185.000 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 2018 weiter in den Ausbau seiner Reeferflotte investiert und im Geschäftsjahr 2018 die Bestellung weiterer 11.100 Kühlcontainer in Auftrag gegeben.

¹ Im Berichtsjahr erfolgte eine Neudefinition der Feeder- / Mainliner-Klassifikationen. Der Vorjahreswert wurde entsprechend angepasst.

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Anzahl der Schiffe	227	219	166	177	191
davon					
Eigene Schiffe	95	102	72	68	77
Geleaste Schiffe	17	14	3	3	5
Gecharterte Schiffe	115	103	91	106	109
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.643	1.573	963	966	1.009
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.559	2.349	1.576	1.564	1.619
Anzahl Dienste	119	120	128	121	119

Die Daten für 2017 beziehen sich auf die Flotte von Hapag-Lloyd inklusive der UASC. 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 vergleichbar. Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf die Flotte von Hapag-Lloyd inklusive der von der CSAV übernommenen Containeraktivitäten.

Zum 31. Dezember 2018 hatte Hapag-Lloyd 3 Schiffe hauptsächlich für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Die Transportkapazität der 3 Schiffe betrug insgesamt rd. 13.000 TEU. Die Schiffe werden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Aufträge für Schiffsneubauten. Hapag-Lloyd verfügt seit dem Zusammenschluss mit der UASC über eine sehr junge und effiziente Flotte. Kurzfristig ergibt sich somit keine Notwendigkeit, in neue Schiffssysteme zu investieren. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden kurzfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können mit der bestehenden Flotte sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance realisiert werden. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG jedoch davon aus, dass der Konzern zu gegebener Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird.

Die Effizienz der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd zeigt sich in den Bunkerverbrauchsdaten. Der absolute Bunkerverbrauch stieg durch die Vergrößerung der Containerschiffsflotte auf insgesamt 4.403.896 Tonnen an. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) betrug 2,75 Tonnen (Vorjahr: 2,85 Tonnen).

Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

Metric Tons	2018	2017
MFO (High Sulphure)	3.841.488	3.416.770
MDO, MFO (Low Sulphure)	562.408	508.538
Gesamter Bunkerverbrauch	4.403.896	3.925.308

Bezogen auf das Transportvolumen betrug der Bunkerverbrauch 0,37 Metric Tons pro TEU (Vorjahr: 0,40 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 in TTEU	2018	2017
Fahrtgebiete Transatlantik		
Europa – Nordamerika	3.289	3.162
Nordamerika – Europa	2.119	1.980
Fahrtgebiete Fernost		
Asien – Europa	15.857	15.474
Europa – Asien	7.430	7.598
Fahrtgebiete Transpazifik		
Asien – Nordamerika	20.307	19.158
Nordamerika – Asien	7.743	7.606

Quelle: Drewry Container Forecaster 4Q 2018. 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 Markt ¹

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	4,6	3,8
Atlantik	6,6	6,4
Europa-Fernost	5,0	4,7

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 2018; Hapag-Lloyd 2018; Angaben gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Drewry

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 über dem Marktdurchschnitt.

Kunden und Kundenorientierung

Mit der neuen Mittelfriststrategie „Strategy 2023“ will sich Hapag-Lloyd unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter weiter differenzieren. 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 2018 Transportaufträge für rd. 30.200 Kunden (Vorjahr: rd. 32.400 Kunden) durchgeführt.

Mit dem erfolgreich gestarteten Web Channel konnte im Geschäftsjahr 2018 ein neuer Vertriebsweg etabliert werden. Nach einer Pilotphase wurde der Web Channel im August weltweit eingeführt. Rund 6 % der Hapag-Lloyd Ladungsmenge wurden bereits im vierten Quartal 2018 über den Web Channel gebucht.

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 2018

Produktgruppe	Anteil 2018 in %	Anteil 2017 in %
Nahrungsmittel	16	16
Chemieprodukte	14	14
Plastik	14	13
Papier- und Holzprodukte	10	10
Maschinenbauprodukte	9	9
Rohstoffe	8	8
Textilien	8	8
Automobilteile	6	6
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	5	5
Sonstige Produkte	5	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 Terminalleistungen. 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 Fachabteilung DCIU arbeitet mit den Regionen und der IT-Abteilung sowie weiteren Fachabteilungen eng zusammen, 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 Geschäftsjahr 2017 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.

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2018 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 12.765 Mitarbeiter (Vorjahr: 12.567 Mitarbeiter). Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau der Quality Service Center. Im Seebereich waren zum 31. Dezember 2018 2.077 Personen beschäftigt (Vorjahr: 2.136). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich stieg von 10.431 im Vorjahr um 257 Personen auf 10.688 Mitarbeiter. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land beträgt durchschnittlich 8,7 Jahre.

Anzahl Mitarbeiter¹

	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Seebereich	1.970	2.007	1.295	1.411	1.408
Landbereich	10.561	10.304	7.895	7.771	8.901
Auszubildende	234	256	223	235	214
Gesamt	12.765	12.567	9.413	9.417	10.523

¹ Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern inklusive der CSAV Containerschiffahrtsaktivitäten, die Angaben für 2017 inklusive der UASC.

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 % (2018: 82 %). Per 31. Dezember 2018 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 127 Auszubildende an Land sowie 107 auf See (Vorjahr: 127 an Land und 129 auf See).

WIRTSCHAFTSBERICHT

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 2018 belief sich das globale Wirtschaftswachstum gemäß dem Internationalen Währungsfonds (IWF, World Economic Outlook, Januar 2019) auf 3,7 % (Vorjahr: 3,8 %). In seinem aktuellen Konjunkturausblick erwartet der IWF für 2019 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 % und für 2020 von 3,6 %.

Somit lag das Weltwirtschaftswachstum leicht unter den ursprünglichen Erwartungen von 3,9 % für 2018 (IWF, World Economic Outlook, Januar 2018). Laut IWF sind die Abwärtsrisiken für das globale Wachstum während des Jahres gestiegen. Die Abwärtskorrektur spiegelt ein geringer als erwartet ausgefallenes Wirtschaftswachstum der Industriestaaten in der ersten Jahreshälfte 2018 wider. Darüber hinaus zeigten sich erste negative Auswirkungen des Handelskonflikts der USA mit ihren Handelspartnern. Zudem verschlechterten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einigen wichtigen Entwicklungs- und Schwellenländern (beispielsweise Brasilien und der Türkei), die neben den teilweise länderspezifischen Problemen unter den steigenden Zinsen in den USA und dem daraus resultierenden Kapitalabfluss litten.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen stieg im Jahr 2018 um 4,0 % (Vorjahr: 5,3 %) und dürfte nach Einschätzung des IWF 2019 und 2020 um jeweils 4,0 % zunehmen. Somit wuchs das Welthandelsvolumen 2018 stärker als die Weltwirtschaft und wird dies voraussichtlich auch 2019 und 2020 tun. Zu Beginn des Jahres 2018 prognostizierte der IWF ein Wachstum des Welthandelsvolumens von 4,6 %. Im Jahresverlauf wurde die Prognose zunächst angehoben und im Anschluss zwei Mal gesenkt (April 2018: +0,5 %-Punkte; Juli 2018: -0,3 %-Punkte; Oktober 2018: -0,6 %-Punkte) und im Januar 2019 ein weiteres Mal um -0,2 %-Punkte. Grund hierfür waren eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den internationalen Handel, die insbesondere aus dem Handelskonflikt der USA mit ihrem Handelspartner China, aber auch der EU resultieren. Zudem haben sektorspezifische Faktoren, wie neue Abgasgrenzwerte in der Automobilbranche, das Wachstum des Welthandels etwas verlangsamt. Trotz dieser deutlichen Rücknahme der Wachstumserwartung liegen der Anstieg in 2018 und das prognostizierte Wachstum 2019 mit jeweils 4,0 % über dem durchschnittlichen Niveau der letzten 5 Jahre (3,5 %).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF, Januar 2019

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Laut dem Branchendienst IHS Global Insight betrug das globale Ladungsaufkommen im Jahr 2018 rd. 146 Mio. TEU. Dies ist ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 4,0 % (IHS Global Insight, Januar 2019). Somit lag die Wachstumsrate um 0,9 %-Punkte unter dem ursprünglich erwarteten Anstieg von 4,9 % für 2018 (IHS Global Insight, November 2017). Für 2019 prognostiziert IHS Global Insight einen Anstieg von 4,7 % und für 2020 von 4,9 % auf rd. 161 Mio. TEU.

Entwicklung globale Containertransportmenge 2014 – 2023 in Mio. TEU

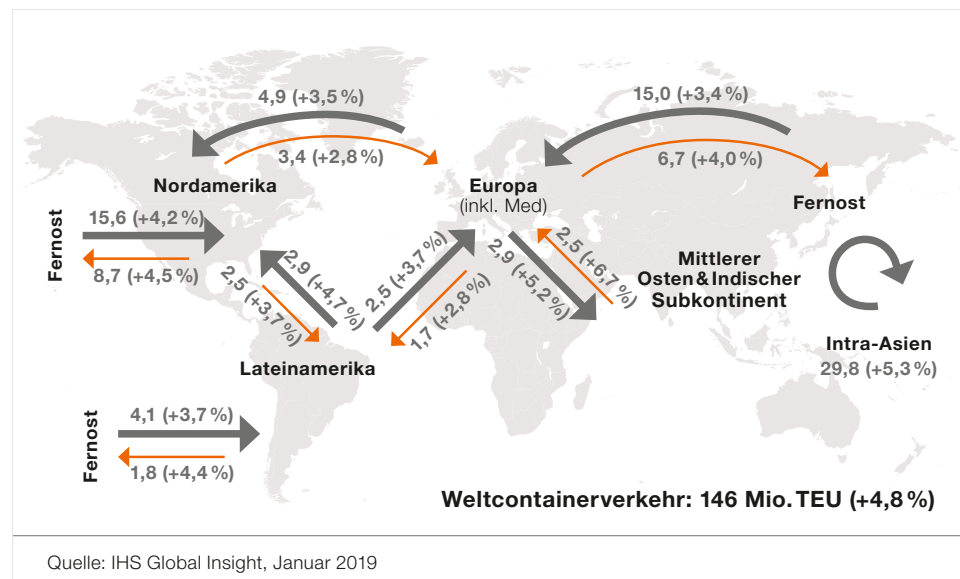
	2023e	2022e	2021e	2020e	2019e	2018e	2017	2016	2015	2014
Mio. TEU	185	176	168	161	153	146	141	133	129	128
Wachstumsrate in %	4,8	4,7	4,8	4,9	4,7	4,0	5,6	3,1	1,2	4,0

Quelle: IHS Global Insight, Januar 2019

Die erwartete durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) für den Zeitraum 2019 bis 2023 beträgt gemäß den derzeitigen Prognosen 4,8 %, verglichen mit einem durchschnittlichen Wachstum von rd. 3,6 % in den Jahren 2014 bis 2018. Damit bleibt die Containerschifffahrt weiterhin eine Wachstumsbranche.

Das erwartete Wachstum nach Schätzung von IHS Global Insight verteilt sich relativ gleichmäßig auf die einzelnen Fahrtgebiete, das stärkste Wachstum wird in dem Fahrtgebiet Mittlerer Osten und indischer Subkontinent erwartet.

Transportvolumen und Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs pro Trade (Volumen 2018 in Mio. TEU; in Klammern: CAGR 2019 – 2023 in %)



Während die Wachstumsraten des Welthandels die Nachfrage nach Containertransportleistungen bestimmen, sind die Indienststellung neuer und die Verschrottung ineffizienter älterer 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 daher im zweiten Quartal 2016 einen historischen Tiefststand. Trotz des weiterhin steigenden Angebots an Transportkapazität haben sich die Frachtraten aufgrund der weltweit steigenden Nachfrage nach Containertransportleistungen im Jahr 2018 merklich von den erreichten Tiefstständen erholt.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zum Jahresende 2018 rd. 21,9 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q4 2018, Dezember 2018), ein Anstieg um 5,4 % gegenüber dem Vorjahr. Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen in 2019 um rd. 0,5 Mio. TEU (+2,5 %) zunehmen (Drewry Container Forecaster Q4 2018, Dezember 2018). Darin enthalten sind die 2019 erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Nachdem im Jahr 2018 die Verschrottung von alten Schiffen mit rd. 100.000 TEU auf sehr niedrigem Niveau lag, wird für 2019 ein Anstieg der Verschrottung auf rd. 450.000 TEU erwartet. Die beschäftigungslose Flotte betrug zum Jahresende 2018 179 Schiffe mit rd. 0,6 Mio. TEU Kapazität. Der Großteil der aufliegenden Flotte betrifft die kleineren Schiffsgrößen von bis zu 5.100 TEU.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,5 Mio. TEU (MDS Transmodal, Januar 2019) liegt mit rd. 11 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 21,9 Mio. TEU) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 17 %).

In 2018 wurden Aufträge für den Bau von 198 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 1,2 Mio. TEU vergeben (Clarksons Research, Januar 2019). Somit stieg die Anzahl und die Kapazität der insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten deutlich gegenüber dem Vorjahr mit Bestellungen von 117 Containerschiffen mit einer Kapazität von 0,8 Mio. TEU. Nachdem in den beiden Jahren 2016 und 2017 die Neubaubestellungen unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre (rd. 1 Mio. TEU) lagen, wurden somit in 2018 wieder relativ mehr neue Schiffe bestellt, um die nötige Kapazität für das erwartete Nachfragewachstum zu schaffen und um ältere und ineffiziente Schiffe zu ersetzen. Gemessen an der Transportkapazität der beauftragten Schiffsneubauten entfallen rd. 81 % auf die Größenklasse über 10.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2019).

Die Auslieferung neuer Schiffskapazität erfolgte mit 60 % der Kapazität schwerpunktmäßig in der ersten Jahreshälfte 2018. Insgesamt wurden 164 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1,3 Mio. TEU im vergangenen Jahr in Dienst gestellt. Von den ausgelieferten Schiffen waren 25 größer als 20.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2019).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2020	2019	2018	2017
Kapazität Jahresanfang	22,5	21,9	20,8	20,1
Geplante Auslieferungen	1,3	1,1	1,5	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,5	0,5	0,1	0,4
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen	0,1	0,1	0,3	0,4
Nettokapazitätswachstum	0,7	0,5	1,1	0,8

Quelle: Drewry Container Forecaster 4Q 2018. Angaben gerundet.

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 Indienstellung 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.

Die Höhe der Treibstoffkosten in der Schifffahrtsbranche ist maßgeblich an die Entwicklung des Rohölpreises gebunden. Dieser betrug zum 31. Dezember 2018 53,80 USD / Barrel (Bloomberg) und lag damit um rd. 20 % unter dem Wert zu Jahresbeginn (29. Dezember 2017: 66,87 USD / Barrel). Nachdem der Rohölpreis Anfang Oktober sein Jahreshoch bei 86,29 USD / Barrel (Bloomberg) erreicht hatte, verzeichnete er im letzten Quartal des Jahres einen deutlichen Rückgang und lag somit zum Jahresende deutlich unterhalb des zu Jahresbeginn erwarteten Niveaus.

Durch die ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird ein Großteil der Weltflotte mit neuem schwefelarmen Brennstoff mit einem Schwefelanteil von 0,5 % (derzeit 3,5 %) fahren. Dieser neue Treibstoff, der derzeit von den Raffinerien entwickelt wird, muss bereits im vierten Quartal 2019 gebunkert werden, um zu gewährleisten, dass ab 2020 den neuen Grenzwerten entsprochen wird. Es wird erwartet, dass dieser neue Niedrigschwefel-Bunker deutlich teurer sein wird als der derzeit hauptsächlich verwendete Bunker. Nach derzeitiger Einschätzung könnte der Preisunterschied pro Tonne um die 250 USD betragen. Es kommen daher erhebliche zusätzliche Kosten ab Jahresende 2019 auf die Reedereien zu. Diese Mehrkosten müssen an die Kunden weitergegeben werden. Hapag-Lloyd sowie alle anderen großen Containerlinien haben bereits neue Berechnungsmethoden für die Treibstoffzuschläge veröffentlicht, die im Laufe des Jahres 2019 implementiert werden.

Branchenkonsolidierung und Allianzen in der Containerschifffahrt

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschifffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien.

Am 30. November 2017 fand der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss von Maersk Line A/S (Maersk) und der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co KG (Hamburg Süd) statt.

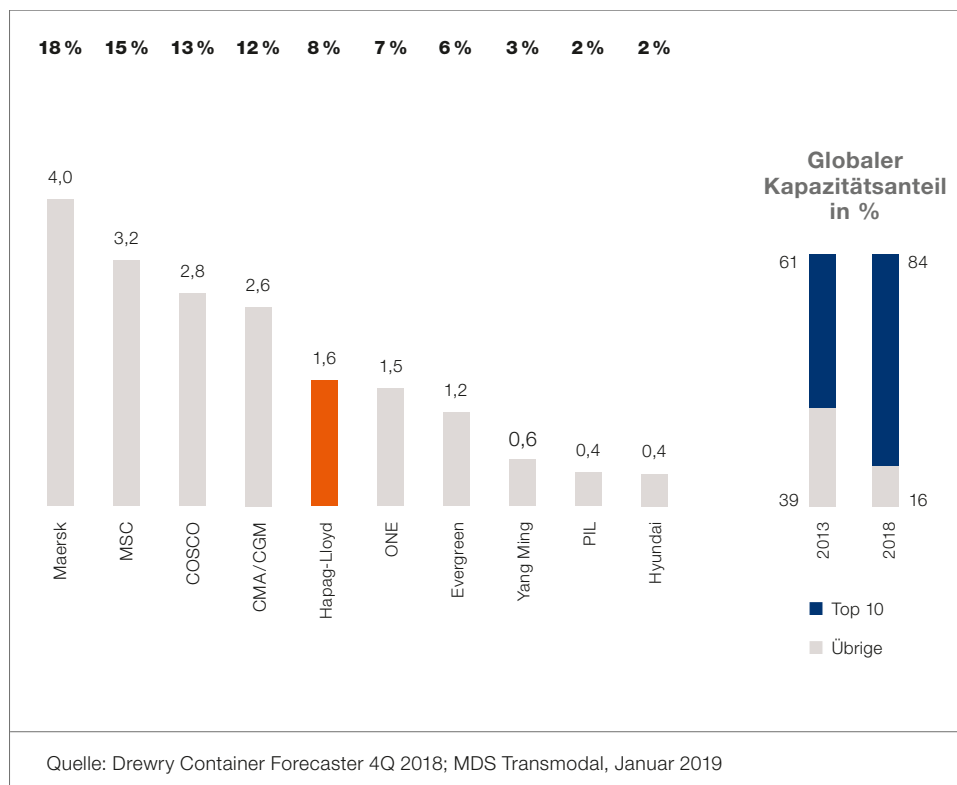
Am 1. April 2018 nahm das Joint Venture der Containerschiffahrtsaktivitäten der 3 japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) unter dem Namen Ocean Network Express (ONE) seine operative Tätigkeit auf. Das Joint Venture hat das Containerschiffahrtsgeschäft, inklusive des Terminalgeschäfts außerhalb Japans, der 3 Gesellschaften integriert. Der Hauptsitz ist in Singapur.

Die Übernahme der Orient Overseas (International) Limited (OOIL), Hongkong, durch die chinesische Reederei China COSCO Shipping (China) (COSCO) wurde am 13. Juli 2018 vollzogen, nachdem zuvor die Mehrheit der Anteilseigner der OOIL dem Übernahmeangebot vom 9. Juli 2018 von COSCO zugestimmt hatten und alle weiteren Voraussetzungen für die Übernahme erfüllt waren. OOIL soll weiterhin an der Börse in Hongkong notiert bleiben. Mit einer gesamten Transportkapazität von 2,8 Mio. TEU hat COSCO damit seine Marktposition weiter gestärkt und ist nun die weltweit drittgrößte Containerreederei, knapp vor CMA CGM.

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

Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Januar 2019) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien ca. 84 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte.

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2018 vs. 2013



Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe ermöglichen und durch sie umfassendere Dienste den Kunden angeboten werden können. Die drei derzeitigen Allianzen bestehen seit dem zweiten Quartal 2017. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC). Die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), COSCO (China), inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen), ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 31. Dezember 2018 deckte die THE Alliance mit 246 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

MSC, Maersk und Hyundai Merchant Marine Co., Ltd (Korea) (HMM) kooperieren zudem auf den Ost-West-Fahrtgebieten im Rahmen einer Slotchartering-Vereinbarung.

Seit September 2018 kooperiert ZIM Integrated Shipping Services Ltd (Israel) (ZIM) mit der 2M Allianz auf der Route zwischen Asien und der US-Ostküste. Es werden 5 Dienste gemeinsam betrieben, wobei die 2M Allianzpartner Maersk und MSC 4 Dienste stellen und ZIM einen Dienst. Die Kooperation beruht auf dem gegenseitigen Tausch von Stellplätzen (slot swap) auf allen 5 Diensten. Im Januar 2019 teilten ZIM und die 2M Allianz mit, dass sie ihre Kooperation um die beiden Fahrtgebiete Asien – Östliches Mittelmeer und Asien – Nordwest Pazifikküste Amerika erweitern werden. Voraussichtlich ab März 2019 werden in diesen Fahrtgebieten 4 gemeinsame Dienste angeboten.

Die THE Alliance Mitglieder Hapag-Lloyd, ONE und Yang Ming kooperieren seit Dezember 2018 mit CMA-CGM, COSCO und OOCL auf der Route zwischen dem Mittelmeer und der US-Ostküste. Der gemeinsame Dienst ersetzt je einen bestehenden separaten Dienst und wird den Kunden mit größeren Schiffen einen effizienteren und besseren Service anbieten können.

Im Oktober 2018 wurde eine bilaterale Vereinbarung über eine Feeder-Netzwerk-Kooperation zwischen den Reedereien Hapag-Lloyd und ONE geschlossen. Im Rahmen der strategischen Zusammenarbeit nutzen beide Unternehmen die Kapazitäten ihrer bestehenden Feeder-Netzwerke gemeinsam.

Im Januar 2019 vereinbarten die an der Ocean Alliance beteiligten Unternehmen, vorzeitig die auf zunächst 5 Jahre vereinbarte Kooperation auf 10 Jahre bis 2027 zu verlängern.

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

Allianzen		Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	in %	40	25	50
Ocean Alliance	in %	36	42	11
THE Alliance	in %	23	27	34
Sonstige	in %	1	6	5

Quelle: Alphaliner Dezember 2018

Berichterstattung über die Entwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns in 2018 gemessen an der Prognose

Im Betrachtungszeitraum erhöhte sich die Transportmenge um 21,1 % und wurde wesentlich durch die Integration von UASC getrieben. Damit wurde die Prognose einer „deutlich steigenden“ Transportmenge erfüllt. Durch die wie erwartet gestiegene Kapazität der Containerschiffsflotte um 5,4 % im Jahresverlauf 2018 blieben die Frachtraten unter Druck: Die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd konnte in etwa auf dem Vorjahresniveau gehalten werden und reduzierte sich in 2018 leicht auf 1.044 USD / TEU (-16 USD / TEU). Die Entwicklung der Frachtrate verlief damit wie 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.

Auf Basis der Entwicklung der ersten 5 Monate des Geschäftsjahres 2018 und des erwarteten weiteren Geschäftsverlaufs hatte der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 29. Juni 2018 beschlossen, den ursprünglichen Ausblick für das Konzern-EBIT und das Konzern-EBITDA des laufenden Geschäftsjahres 2018 (bisheriger Ausblick für beide Kennzahlen: deutlich steigend) anzupassen. Ursache hierfür waren die seit Anfang des Jahres unvorhergesehen stark gestiegenen und auch weiterhin steigenden operativen Kosten, insbesondere im Hinblick auf Treibstoffkosten und Charraten, kombiniert mit sich langsamer als erwartet erholenden Frachtraten. Diese Entwicklungen konnten nicht vollständig durch bereits initiierte Maßnahmen zur Kosteneinsparung kompensiert werden.

Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der anhaltenden Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Frachtraten in der Peak Season ging die aktualisierte Jahresprognose für das Geschäftsjahr 2018 nunmehr von einem EBIT in einer Bandbreite von 200 – 450 Mio. EUR (EBIT zum 31. Dezember 2017: 411,4 Mio. EUR) und einem EBITDA in einer Bandbreite von 900 – 1.150 Mio. EUR (EBITDA zum 31. Dezember 2017: 1.055,0 Mio. EUR) aus.

Der deutliche Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises wurde durch die Erhöhung der Transportmenge und den Synergien aus der Integration der UASC mehr als ausgeglichen. Die Realisierung der erwarteten Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC lag im Jahr 2018 oberhalb der ursprünglichen Erwartungen. Die Prognosen für das EBIT in einer Bandbreite von 200 – 450 Mio. EUR und eines EBITDA in einer Bandbreite von 900 – 1.150 Mio. EUR wurden somit ebenso erreicht.

	Ist-Wert 2018	Ist-Wert 2017	Ver- änderung	Prognose aus dem Halbjahres- finanzbericht zum 30.6.2018	Prognose aus dem Konzern- lagebericht zum 31.12.2017
Transportmenge (TTEU)	11.874	9.803	+21,1 %	Deutlich steigend	Deutlich steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchs- preis (MFO+MDO, USD / mt)	421	318	+103	Deutlich steigend	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd (USD / TEU)	1.044	1.060	-1,5 %	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau
EBITDA (Mio. EUR)	1.138,1	1.055,0	+83,1	900 – 1.150 Mio. EUR	Deutlich steigend
EBIT (Mio. EUR)	443,0	411,4	+31,6	200 – 450 Mio. EUR	Deutlich steigend

Hinweis: Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden Erlöse für Zusatzdienstleistungen in Lateinamerika und der Türkei in die Berechnung der Frachtrate des Hapag-Lloyd Konzerns einbezogen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Entwicklung der strategischen Projekte

Die Realisierung der Synergien aus der Integration der UASC war ein Schwerpunkt des Jahres 2018. Die Synergierrealisierung verläuft überplanmäßig. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC sollte ursprünglich ab dem Geschäftsjahr 2019 rd. 435 Mio. USD pro Jahr betragen, wobei der Vorstand der Hapag-Lloyd AG davon ausgegangen war, rd. 90 % der Synergien zum Ende des Geschäftsjahres 2018 zu erzielen. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung konnte die Erzielung der geplanten Synergien bereits in voller Höhe nachgewiesen werden.

Ungeachtet des intensiven Wettbewerbsumfelds beurteilt der Vorstand die wirtschaftliche Lage des Hapag-Lloyd Konzerns zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts als robust. Der Hapag-Lloyd Konzern ist mit seinem Leistungsportfolio und dem aktuellen Finanzprofil gut aufgestellt und hat seine Marktposition durch den Zusammenschluss mit der UASC eindeutig gestärkt. Die Implementierung der Strategy 2023 wird darüber hinaus nach Ansicht des Vorstands einen entscheidenden Beitrag dazu liefern, dass Hapag-Lloyd auch mittelfristig diese starke Marktposition verteidigen kann. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen des Jahres 2019 liegt im Rahmen der Erwartungen.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

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

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im Geschäftsjahr 2018 war die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd auch weiterhin durch ein herausforderndes Branchenumfeld in der Containerschifffahrt geprägt.

Das Weltwirtschaftswachstum belief sich in 2018 auf 3,7 % (Vorjahr: 3,8 %) und lag damit leicht unter den ursprünglichen Erwartungen (+3,9 %, Januar 2018) des IWF.

Die durchschnittliche Frachtrate blieb aufgrund des weiterhin intensiven Wettbewerbs und insbesondere aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2018 hinter der zu Jahresbeginn erwarteten Entwicklung zurück. Frachtratenerhöhungen im zweiten Halbjahr trugen jedoch zu einer ersten Erholung bei. Der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich gestiegene durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis konnte durch die im zweiten Halbjahr durchgesetzten Frachtratenerhöhungen jedoch nicht vollständig kompensiert werden. Diese steigenden Treibstoffkosten kombiniert mit einem im Vergleich zum Euro schwächeren US-Dollar (2018: 1,18 USD / EUR; Vorjahreszeitraum: 1,13 USD / EUR) wirkten sich belastend auf die Ertragslage aus. Die Steigerung der Transportmenge sowie die Synergieeffekte durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe konnten diese Effekte jedoch kompensieren.

Im Geschäftsjahr 2018 sind Aufwendungen und Erträge mit Einmalcharakter (One-offs) im Saldo von insgesamt 8,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –30,5 Mio. EUR) angefallen. Diese resultierten insbesondere aus dem Erwerb und der Integration der UASC-Gruppe sowie dem Verkauf einer Minderheitsbeteiligung.

Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2018 ein gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum verbessertes operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 443,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 411,4 Mio. EUR) und ein ebenfalls verbessertes positives Ergebnis nach Steuern in Höhe von 46,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 32,6 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017 ¹
Umsatzerlöse	11.515,1	9.973,4
Sonstige betriebliche Erträge	115,1	133,0
Transportaufwendungen	9.396,6	7.989,5
Personalaufwendungen	659,4	679,8
Abschreibungen	695,1	643,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	479,5	439,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	399,6	354,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	30,7	38,1
Übriges Finanzergebnis	12,7	18,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	443,0	411,4
Zinsergebnis	-365,2	-354,7
Ertragsteuern	31,8	24,1
Konzernergebnis	46,0	32,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	36,8	27,9
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	9,2	4,7
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,21	0,19
EBITDA	1.138,1	1.055,0
EBITDA-Marge (%)	9,9	10,6
EBIT	443,0	411,4
EBIT-Marge (%)	3,8	4,1

¹ In den Angaben für das Geschäftsjahr 2017 ist die UASC-Gruppe ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 einbezogen. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verbesserte sich das Konzernergebnis für das Geschäftsjahr 2017 um 0,5 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2018 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.044 USD/TEU und lag damit um 16 USD/TEU bzw. 1,5 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.060 USD/TEU mit UASC-Gruppe seit dem 24. Mai 2017). Ursächlich hierfür war neben der Einbeziehung der UASC-Gruppe, die insgesamt ein niedrigeres Frachtrateniveau auswies, das unverändert wettbewerbsintensive Marktumfeld mit einem hohen Zuwachs an neuer Kapazität, insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres.

Dabei wirkten sich die Frachratenerhöhungen in den Fahrtgebieten Atlantik, Transpazifik, Lateinamerika und EMAO in der Berichtsperiode positiv auf die durchschnittliche Frachtrate und folglich auf das Ergebnis aus. Die Frachtratenrückgänge in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten, Intra-Asien und Fernost hatten jedoch einen gegenläufigen Effekt.

Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe bereits ab dem 1. Januar 2017) hätte die durchschnittliche Frachtrate für den Vorjahreszeitraum 1.022 USD/TEU betragen. Hieraus hätte sich ein Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 22 USD/TEU bzw. 2,2 % ergeben.

Frachtraten pro Fahrtgebiet ¹

USD / TEU	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	1.336	1.302
Transpazifik	1.271	1.241
Fernost	908	947
Mittlerer Osten	758	864
Intra-Asien	512	578
Lateinamerika	1.128	1.082
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.103	1.069
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.044	1.060

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

Aufgrund der Einbeziehung der UASC-Gruppe und der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 2.071 TTEU auf 11.874 TTEU (Vorjahreszeitraum: 9.803 TTEU mit UASC-Gruppe seit dem 24. Mai 2017) erhöhen, was einem Anstieg von 21,1 % entspricht. Zu dieser positiven Entwicklung haben nahezu alle Fahrtgebiete beigetragen.

Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe ab dem 1. Januar 2017) hätte sich das Transportvolumen (Vorjahreszeitraum: 11.212 TTEU) für das Geschäftsjahr 2018 um 662 TTEU bzw. 5,9 % erhöht.

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	1.856	1.696
Transpazifik	1.961	1.709
Fernost	2.086	1.504
Mittlerer Osten	1.473	1.033
Intra-Asien	1.046	851
Lateinamerika	2.774	2.466
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	678	544
Gesamt	11.874	9.803

Im Geschäftsjahr 2018 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.541,7 Mio. EUR auf 11.515,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.973,4 Mio. EUR mit UASC-Gruppe seit dem 24. Mai 2017) gestiegen, was einem Anstieg von 15,5 % entspricht.

Ursächlich hierfür waren insbesondere die durch die Einbringung der UASC-Gruppe gestiegenen Transportmengen sowie die allgemein positive Mengenentwicklung. Gegenläufig wirkte sich neben der niedrigeren durchschnittlichen Frachtrate auch der deutlich schwächere US-Dollar aus. Bereinigt um Wechselkurseffekte hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 2.049,2 Mio. EUR (20,5 %) ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	2.098,8	1.955,3
Transpazifik	2.108,8	1.877,8
Fernost	1.602,5	1.260,8
Mittlerer Osten	944,8	790,2
Intra-Asien	452,8	435,2
Lateinamerika	2.647,7	2.363,5
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	633,0	514,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.026,7	775,7
Gesamt	11.515,1	9.973,4

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Geschäftsjahr 2018 um 17,9 Mio. EUR auf 115,1 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (133,0 Mio. EUR) gesunken. Ursächlich hierfür war insbesondere der im Geschäftsjahr 2017 aus der damaligen Kaufpreisallokation gemäß IFRS 3 resultierende Gewinn in Höhe von 28,2 Mio. EUR aus dem Erwerb der UASC-Gruppe, der im entsprechenden Vorjahreszeitraum 2017 ergebniswirksam erfasst wurde.

Dem gegenüber standen in 2018 zusätzliche Erträge aus dem Abgang von immateriellen und materiellen langfristigen Vermögenswerten in Höhe von 14,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,3 Mio. EUR).

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2018 um 1.407,1 Mio. EUR auf 9.396,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.989,5 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 17,6 %, der hauptsächlich auf die Übernahme der UASC-Gruppe und der infolgedessen gestiegenen Transportvolumina sowie auf gestiegene Bunkerpreise zurückzuführen ist. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind insbesondere infolge des deutlich gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode um 510,5 Mio. EUR (43,1 %) auf 1.694,1 Mio. EUR gestiegen. In der Berichtsperiode lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 421 USD je Tonne um 103 USD je Tonne über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 318 USD je Tonne.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind im Geschäftsjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 896,6 Mio. EUR (13,2 %) gestiegen, was einem geringeren prozentualen Anstieg im Vergleich zum Umsatzwachstum entspricht (15,5 %). In diesem Anstieg spiegeln sich insbesondere die durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe gestiegenen Transportvolumina sowie gestiegene operative Kostenpositionen wider. Synergieeffekte aus der Integration der UASC-Gruppe wirkten sich hingegen entlastend aus.

Transportaufwendungen¹

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.694,1	1.183,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.702,5	6.805,9
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	3.988,3	3.472,9
Charter-, Leasing- und Containermieten	1.038,6	836,2
Containertransportkosten	2.480,4	2.236,3
Instandhaltung / Reparatur / Sonstiges	195,2	260,5
Transportaufwendungen	9.396,6	7.989,5

¹ Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verminderten sich die Transportaufwendungen für das Geschäftsjahr 2017 um 0,5 Mio. EUR.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2018 18,4 % (Vorjahreszeitraum: 19,9 %).

Der Personalaufwand reduzierte sich im Geschäftsjahr 2018 um 20,4 Mio. EUR auf 659,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 679,8 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Rückgang waren insbesondere die im Vorjahr erfassten Einmalaufwendungen aus der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC-Gruppe in Höhe von 40,9 Mio. EUR, die im laufenden Geschäftsjahr nicht anfielen. Zudem wirkten sich stichtagsbezogene Währungskursgewinne aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 6,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Währungskursverluste von 15,2 Mio. EUR) positiv aus.

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 12.470 Mitarbeiter (Vorjahr: 11.505 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 6,8 % auf 5,7 %.

Entwicklung Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Personalaufwand	659,4	679,8
Umsatzerlöse	11.515,1	9.973,4
Personalaufwandsquote (%)	5,7	6,8

Die Abschreibungen für das Geschäftsjahr 2018 betrugen 695,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 643,6 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 51,5 Mio. EUR (8,0 %) resultierte im Wesentlichen aus der ganzjährigen Einbeziehung der UASC-Gruppe sowie den planmäßigen Abschreibungen auf im Laufe des Jahres 2017 zugegangene Schiffsneubauten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 479,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 439,1 Mio. EUR). Der Anstieg von 40,4 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ergab sich im Wesentlichen aus der volljährigen Einbeziehung der UASC-Gruppe, aus höheren IT-Kosten, höheren Kommissionskosten und höheren Wechselkursverlusten.

Insbesondere die Entwicklung des USD / EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu zeitraumbezogenen Wechselkursgewinnen und Wechselkursverlusten, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus im Geschäftsjahr 2018 ein Kursverlust in Höhe von –25,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursgewinn 20,0 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in Höhe von 30,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 38,1 Mio. EUR) sowie dem übrigen Finanzergebnis in Höhe von 12,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18,9 Mio. EUR) zusammen. Im übrigen Finanzergebnis enthalten sind Erträge in Höhe von 12,9 Mio. EUR aus der Veräußerung einer Minderheitsbeteiligung.

Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 443,0 Mio. EUR und übertraf den Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums (411,4 Mio. EUR) um 31,6 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im Geschäftsjahr 2018 bei 1.138,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.055,0 Mio. EUR). Für 2018 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 3,7 % (Vorjahreszeitraum: 3,1 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Geschäftsjahr 2018 0,21 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 0,19 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2018	2017 ²
Umsatz	11.515,1	9.973,4
EBIT	443,0	411,4
EBITDA	1.138,1	1.055,0
EBIT-Marge (%)	3,8	4,1
EBITDA-Marge (%)	9,9	10,6
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,21	0,19
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	3,7	3,1

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

² Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte für die Ertragskennzahlen angepasst.

Für das Geschäftsjahr 2018 belief sich das Zinsergebnis auf –365,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –354,7 Mio. EUR). Der leichte Anstieg der Zinsaufwendungen resultierte überwiegend aus der Einbeziehung der hinzugekommenen Finanzschulden der UASC-Gruppe sowie dem gestiegenen USD-Zinsniveau. Verringerte Zinsaufwendungen aus der vorzeitigen Rückführung von höherverzinslichen Anleihen im Vorjahr und anderen Finanzschulden wirkten sich hingegen positiv auf das Zinsergebnis aus. Mit der Rückführung der Anleihen waren im Vorjahreszeitraum zudem Einmaleffekte in Höhe von insgesamt –29,9 Mio. EUR durch Ablösegebühren, den Abgang von damit verbundenen eingebetteten Derivaten sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Transaktionskosten verbunden.

Insgesamt ergab sich ein Konzernjahresüberschuss in Höhe von 46,0 Mio. EUR (Vorjahr: 32,6 Mio. EUR).

In 2018 stiegen die Ertragsteuern um 7,7 Mio. EUR auf 31,8 Mio. EUR aufgrund der erstmaligen Einbeziehung von Gesellschaften, die im Vorjahr nach der Equity-Methode konsolidiert wurden, sowie aufgrund der Einbeziehung der UASC-Gruppe auf Volljahresbasis.

Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 36,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,9 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 9,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,7 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 320,9 Mio. EUR (Vorjahr: –631,2 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 36,8 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von 274,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –663,8 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet einen Ergebniseffekt aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von 14,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,6 Mio. EUR), ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von 272,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –669,0 Mio. EUR), aus Kosten der Absicherung in Höhe von –18,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –0,5 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen in Höhe von 6,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,1 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns erfolgt grundsätzlich zentral durch die Hapag-Lloyd AG und 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 (Währungen, Zinsen und Bunker), 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. Die Hapag-Lloyd AG sichert die kurzfristige Liquiditätsreserve durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln. 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 operativen finanzwirtschaftlichen Transaktionsrisiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Bunkerpreisänderungsrisiko, das Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus.

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben. Verbleibende Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen werden zum Teil durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert.

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Indische Rupie (INR), Brasilianischer Real (BRL), Chinesischer Renminbi (CNY), Kanadischer Dollar (CAD), Britisches Pfund Sterling (GBP), Australischer Dollar (AUD), Japanischer Yen (JPY) sowie V.A.E.-Dirham (AED) von Bedeutung. Transaktionsrisiken bestehen ferner aus in Euro denominierten Finanzschulden (insb. begebene Anleihen).

Zur Absicherung dieser Euro-Wechselkursrisiken werden zum Teil derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und zum Teil durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

Der Einsatz von derivativen Sicherungsgeschäften erfolgt grundsätzlich geschäftsbezogen; eingesetzte Derivate dienen nicht der Spekulation.

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des Konzernlageberichts und der Abschnitt „(28) Finanzinstrumente“ im Konzernanhang.

Emittenten-Ratings

Rating / Ausblick	31.12.2018	31.12.2017
Standard & Poor's	B+ / Stabil	B+ / Stabil
Moody's	B2 / Stabil	B2 / Stabil

Das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG wurde von der Ratingagentur Standard & Poor's mit der Note „B+“ und einem stabilen Ausblick eingestuft. Auch die Ratingagentur Moody's bewertet das Unternehmensrating weiterhin mit der Note „B2“ und einem stabilen Ausblick zum Bilanzstichtag.

Am 18. Februar 2019 verbesserte Moody's das Rating der Hapag-Lloyd AG auf B1 mit einem stabilen Ausblick.

Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden.

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

Im Geschäftsjahr 2018 standen die Finanzierung von getätigten Investitionen in Container sowie die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und -kosten im Vordergrund.

Weitere Angaben zum Fristigkeits- und Fälligkeitsprofil der bestehenden Finanzierungen und zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält der Abschnitt „(28) Finanzinstrumente“ im Konzernanhang.

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2018 hat der Konzern folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

Container

- Während des Geschäftsjahres 2018 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 373,1 Mio. USD (325,8 Mio. EUR) bestellt. Die Auslieferung der Container erfolgte zum großen Teil gegen Ende des Berichtsjahres und soll im ersten Quartal 2019 abgeschlossen sein.
- Zur Refinanzierung dieser Investitionen hat Hapag-Lloyd in der zweiten Jahreshälfte mehrere Sale-and-Lease-Back-Transaktionen mit einem Volumen in Höhe von 225,7 Mio. USD (197,1 Mio. EUR) abgeschlossen. Dabei wurden die neu angeschafften Container im Rahmen von sogenannten Japanese-Operating-Leases an Investorengruppen verkauft und anschließend über eine Laufzeit von 7 bzw. 8 Jahren mit der Option zurückgemietet, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarungen entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container.
- Hapag-Lloyd hat im September 2018 eine bestehende Containerfinanzierung (Finanzierungsleasing) in Höhe von 68,7 Mio. USD (60,0 Mio. EUR) vorzeitig und vollständig zurückgeführt. Zwecks Refinanzierung der vorzeitigen Tilgung hat die Hapag-Lloyd AG eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion im Rahmen eines Japanese-Operating-Leases geschlossen mit einem Volumen in Höhe von 77,8 Mio. USD (67,9 Mio. EUR).
- Im Dezember 2018 wurde eine ursprünglich in 2012 geschlossene Containerfinanzierung in Höhe von 53,1 Mio. USD (46,4 Mio. EUR) vollständig aus Barmitteln zurückgezahlt, um die laufenden Zinskosten zu reduzieren.

Schiffe

- Zur Refinanzierung von einem im Bestand befindlichen Schiffsportfolio wurden am 30. Juli 2018 3 im Eigentum befindliche Containerschiffe im Rahmen von sog. Japanese-Operating-Leases an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu 8,5 Jahren zurückgemietet mit der Option, die Schiffe nach einer Laufzeit von 7,5 Jahren zurückzuerwerben. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung des Schiffsportfolios. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 240,0 Mio. USD (209,6 Mio. EUR). Die vormals mit den Schiffen im Zusammenhang stehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 151,0 Mio. USD (131,9 Mio. EUR) wurden vollständig zurückgezahlt.
- 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 rechtzeitig Sondertilgungen in Höhe von 10,0 Mio. USD (8,7 Mio. EUR) geleistet.

Beteiligungen

- Am 14. August 2018 hat die Hapag-Lloyd AG den Geschäftsbetrieb ihres bisherigen Drittagenten in Ägypten erworben. Die aus diesem Erwerb resultierende Zahlungsverpflichtung betrug zum Transaktionszeitpunkt 11,7 Mio. USD (10,2 Mio. EUR), davon ist ein wesentlicher Teil vertraglich fixiert und langfristig. Daneben besteht ein variabler Kaufpreisbestandteil, der abhängig von der zukünftigen Mengenentwicklung der Agentur ist.
- Am 17. Oktober 2018 wurden die Anteile an einer von Hapag-Lloyd gehaltenen Minderheitsbeteiligung verkauft. Dadurch wurde ein Verkaufserlös in Höhe von 15,2 Mio. USD (12,9 Mio. EUR) erzielt.

Eine Kreditlinie in Höhe von 210,0 Mio. USD (183,4 Mio. EUR) wurde im Laufe des Geschäftsjahres mehrmals in Anspruch genommen. Die ausgezahlten Beträge aus dieser Linie wurden innerhalb des Jahres 2018 wieder komplett zurückgezahlt, sodass zum Ende des Jahres keine Inanspruchnahme aus dieser oder anderen Kreditlinien bestand.

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 2018 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Zum 1. Januar 2019 kommen die neuen Regelungen zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 zur Anwendung. Durch die Bilanzierung der Nutzungsrechte und der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten wird es zu einer Bilanzverlängerung kommen, wodurch sich in Folge die Eigenkapitalquote verringern wird. Aufgrund dessen wurden in sämtlichen Finanzierungsverträgen, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene (Financial Covenant) enthalten, Anpassungen vorgenommen, die diesen Effekt weitgehend neutralisieren. Der Vorstand erwartet daher, dass die Anwendung des IFRS 16 keine Auswirkungen auf die Fähigkeit hat, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene zu erfüllen.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Finanzschulden	6.017,9	6.335,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	657,1	604,9
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	6,4	48,9
Nettoverschuldung	5.354,4	5.681,7
Verschuldungsgrad (%) ¹	85,5	93,8
Frei verfügbare Kreditlinien	475,9	454,6
Eigenkapitalquote (%)	40,9	40,9

¹ Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die Nettoverschuldung des Konzerns zum 31. Dezember 2018 verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 327,3 Mio. EUR von 5.681,7 Mio. EUR auf 5.354,4 Mio. EUR. Beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 48,9 Mio. EUR), die als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienen und aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, wurden in die Berechnung der Nettoverschuldung einbezogen. Der Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung / Eigenkapital) verringerte sich auf 85,5 % (31. Dezember 2017: 93,8 %).

Die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2018 belief sich unverändert auf 40,9 % (31. Dezember 2017: 40,9 %).

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln sowie bilaterale und syndizierte Kreditvereinbarungen mit Banken jederzeit gegeben. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug insgesamt 1.133,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.059,5 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang im Abschnitt „(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“.

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
EBITDA	1.138,1	1.055,0
Working Capital Veränderungen	33,6	-97,6
Übrige Effekte	-98,8	-63,5
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.072,9	893,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-104,3	31,8
Free Cashflow	968,6	925,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-945,6	-806,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	23,0	119,4

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2018 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.072,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 893,9 Mio. EUR). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum war insbesondere auf die positive operative Ergebnisentwicklung sowie auf ein verbessertes Working Capital zurückzuführen.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 104,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 31,8 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 328,9 Mio. EUR insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen. Darin enthalten sind Auszahlungen für Containerzugänge in Höhe von 53,2 Mio. EUR, die bereits im Vorjahr aktiviert wurden. Des Weiteren wurden Containerinvestitionen in 2018 in Höhe von 90,5 Mio. EUR vorgenommen, die zu Auszahlungen in 2019 führen werden. Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus erhaltenen Dividenden (34,4 Mio. EUR) sowie aus dem Verkauf von Sachanlagevermögen (33,1 Mio. EUR) und den zum 31. Dezember 2017 als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Seeschiffen (15,2 Mio. EUR). Zusätzlich führten Einzahlungen in Höhe von 129,1 Mio. EUR aus der Begleichung einer ehemals langfristigen Forderung von UASC, die infolge des Verkaufs einer Beteiligung entstanden war, zu einer Reduzierung des Cashflows aus Investitionstätigkeit.

Nach Abzug der Zahlungsmittelabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2018 ein positiver Free Cashflow von 968,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 925,7 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 945,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 806,3 Mio. EUR), der im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 1.663,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.783,2 Mio. EUR) enthält. Zudem führten Dividendenauszahlungen in Höhe von 115,7 Mio. EUR inklusive der in der Hauptversammlung am 10. Juli 2018 beschlossenen Dividendenausschüttung der Hapag-Lloyd AG von 100,2 Mio. EUR sowie der Ausschüttungen an Minderheiten zu einem entsprechenden Mittelabfluss.

Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 782,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.641,9 Mio. EUR), die im Wesentlichen neu aufgenommene Finanzierungen für Containerinvestitionen (256,9 Mio. EUR), Mittelzuflüsse aus der Umfinanzierung von Schiffsfinanzierungen (289,0 Mio. EUR) sowie die Erhöhung bestehender Finanzierungen betrafen. Darüber hinaus entstanden Mittelzuflüsse aus der Realisierung der zur Sicherung von Finanzschulden eingesetzten derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 9,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,8 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Bestand am Anfang der Periode	604,9	570,2
Wechselkursbedingte Veränderungen	29,2	-84,7
Zahlungswirksame Veränderungen	23,0	119,4
Bestand am Ende der Periode	657,1	604,9

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2018 ein Zahlungsmittelzufluss von 23,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 29,2 Mio. EUR zum Ende des Geschäftsjahres 2018 ein Finanzmittelbestand von 657,1 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 604,9 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 475,9 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 454,6 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.133,0 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2017: 1.059,5 Mio. EUR). Finanzmittel, die als Sicherheit für Finanzschulden auf verpfändeten Konten hinterlegt sind, belaufen sich auf 6,4 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 48,9 Mio. EUR). Aufgrund ihrer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten werden sie unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2018 wurden weitere Investitionen in Container getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt „Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang im Abschnitt „(12) Sachanlagen“.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Bestellungen für Container, jedoch keine Neubestellungen für Schiffe vorgenommen. Zum 31. Dezember 2018 weist Hapag-Lloyd ein Bestellobligo für Container in Höhe von 33,4 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 11,2 Mio. EUR aus. Zum 31. Dezember 2017 lagen keine wesentlichen Bestellungen von Containern vor.

Im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd Vermögenswerte ein, die nicht im wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelte es sich insbesondere um Schiffe und Container, für die branchenübliche Miet-, Pacht- und Charterverträge abgeschlossen wurden, sogenannte Operating Leases. Aus diesen Verträgen bestehen künftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 1.102,9 Mio. EUR (Vorjahr: 846,9 Mio. EUR). Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträgen sowie die Struktur der Restlaufzeiten der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „(32) Leasing“ im Konzernanhang.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	12.845,0	12.633,5
davon Anlagevermögen	12.789,8	12.570,7
Kurzfristige Vermögenswerte	2.456,3	2.194,3
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	657,1	604,9
Bilanzsumme	15.301,3	14.827,8
Passiva		
Eigenkapital	6.259,3	6.058,3
Fremdkapital	9.042,0	8.769,5
davon langfristige Schulden	5.665,3	6.003,8
davon kurzfristige Schulden	3.376,7	2.765,7
davon Finanzschulden	6.017,9	6.335,5
davon langfristige Finanzschulden	5.301,6	5.630,7
davon kurzfristige Finanzschulden	716,3	704,8
Bilanzsumme	15.301,3	14.827,8
Nettoverschuldung	5.354,4	5.681,7
Eigenkapitalquote (%)	40,9	40,9

Zum 31. Dezember 2018 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 15.301,3 Mio. EUR und lag damit um 473,5 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2017 (14.827,8 Mio. EUR). Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2018 bei 1,15 (31. Dezember 2017: 1,20).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 219,1 Mio. EUR auf 12.789,8 Mio. EUR. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Höhe von 366,2 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen betrafen, sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 560,0 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 695,1 Mio. EUR minderten das Anlagevermögen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2017 um 262,0 Mio. EUR auf 2.456,3 Mio. EUR. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie infolge der Erstanwendung von IFRS 15. Diesen Entwicklungen wirkten die verminderten Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente entgegen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten war mit 657,1 Mio. EUR um 52,2 Mio. EUR (8,6 %) höher als der Bestand am Jahresende 2017 (604,9 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 201,0 Mio. EUR auf 6.259,3 Mio. EUR. Der Anstieg ist insbesondere auf die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne und Verluste aus der Währungsrechnung in Höhe von 272,2 Mio. EUR zurückzuführen. Das Konzernergebnis von 46,0 Mio. EUR erhöhte zudem das Eigenkapital. Gegenläufig wirkte sich die auf der Hauptversammlung vom 10. Juli 2018 beschlossene Dividendenausschüttung der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 100,2 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote blieb zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres mit 40,9 % unverändert gegenüber dem Vorjahr (31. Dezember 2017: 40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem 31. Dezember 2017 um 272,5 Mio. EUR auf 9.042,0 Mio. EUR gestiegen. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unter Hinzurechnung der seit 2018 separat auszuweisenden Vertragsverbindlichkeiten. Dagegen reduzierten sich die Finanzschulden um –317,6 Mio. EUR auf 6.017,9 Mio. EUR. Dieser Rückgang ist überwiegend auf Tilgungen in Höhe von 1.345,4 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen in Höhe von 782,1 Mio. EUR aus der Aufnahme von Containerfinanzierungen und der Erhöhung bestehender Finanzierungen sowie Wechselkurseffekte in Höhe von 227,6 Mio. EUR aus.

Zum 31. Dezember 2018 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden 5.354,4 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 5.681,7 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten und zum Umfang der Investitionsverpflichtungen finden sich in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Abschnitten (11) bis (28).

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

Die Ertragsentwicklung des Geschäftsjahres 2018 lag unterhalb der Erwartungen des Vorstands zu Jahresbeginn, jedoch im Bereich der am 29. Juni 2018 angepassten Prognose für das laufende Geschäftsjahr. Grund waren die seit Jahresbeginn unvorhergesehen stark gestiegenen operativen Kosten, insbesondere im Hinblick auf Treibstoffkosten, kombiniert mit einer später als erwartet einsetzenden Frachtraterholung. Aufgrund des unverändert intensiven Wettbewerbs in der Containerschifffahrt bleibt die Frachtratenentwicklung weiterhin volatil. Frachtraterhöhungen in der zweiten Jahreshälfte trugen zwar zu einer Erholung der durchschnittlichen Frachtrate bei, konnten aber die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich gestiegenen Treibstoff- und übrigen operativen Kosten nicht vollständig kompensieren. Durch die Realisierung von Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC konnten Ergebnisbelastungen durch gestiegene operative Kosten teilweise abgeschwächt werden. Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung unterlagen trotz der Handelsbeschränkungen mit China indes keinen wesentlichen Änderungen.

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.

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.

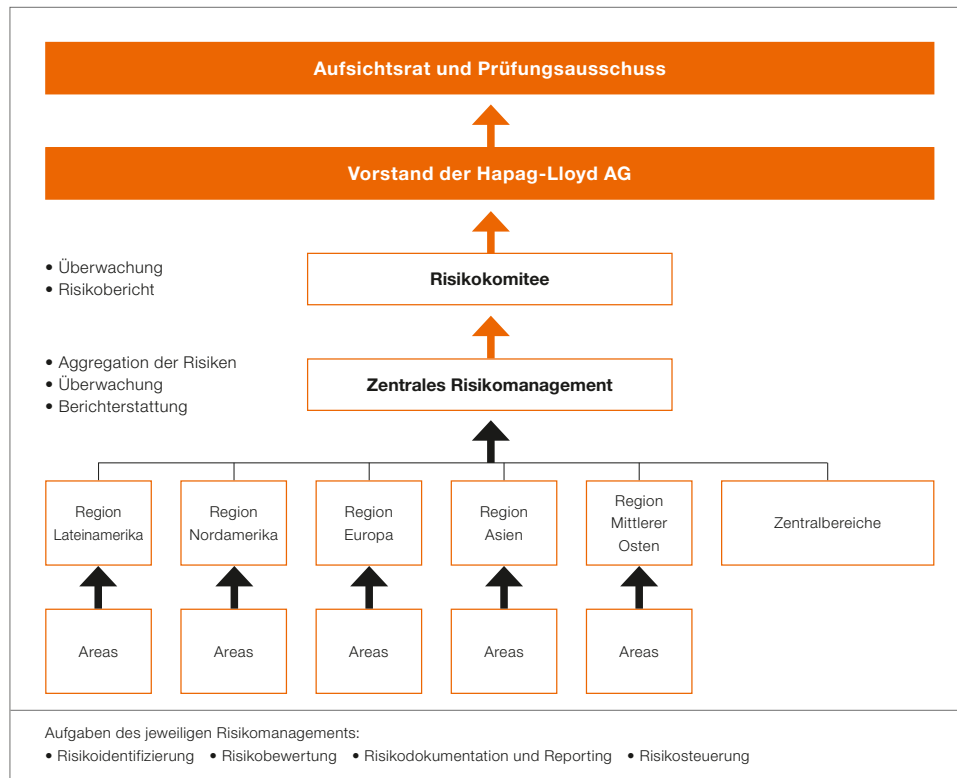
Die Grundsätze, Strukturen und Prozesse des Risikomanagements sind in einer für die gesamte Organisation gültigen Konzernrichtlinie definiert. Ausgehend von den wesentlichen Risikokategorien des Konzerns werden die Strukturen und die Verantwortlichkeiten innerhalb des Gesamtprozesses festgelegt. Darüber 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 Konzernrevision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten durch.

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 § 315 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 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 verringern, 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.

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 Richtlinie für die Bilanzierung Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelvorschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft.

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.

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.

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. Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen. In 2016 erfolgte ein externes Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR).

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 Seite 121 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 2019) für 2019 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 % (2018: 3,7 %) und für 2020 ein weiteres Wachstum von 3,6 %.

Trotz der aktuell positiven Entwicklung der Weltkonjunktur und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen bestehen aber auch für 2019 weiter hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2019 sind geopolitische Spannungen, zunehmender Protektionismus in einigen Ländern, Unsicherheiten bezüglich 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 Transportmengenwachstums in der Containerschifffahrt führen. In den vergangenen Jahren lag der Zuwachs der weltweiten Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Die niedriger als erwartet eingetretene 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 unter den Erwartungen liegendes Transportaufkommen und ein weiterer Rückgang der Frachtraten könnten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich negativ beeinflussen.

Risiken in Bezug auf die gewählte Mittelfriststrategie

Mit der gewählten Strategy 2023 zielt Hapag-Lloyd unter anderem auf die Qualitätsführerschaft und Differenzierung im Markt ab. Sollten durch die im Rahmen der Strategy 2023 geplanten Maßnahmen langfristige Potenziale nicht ausgenutzt oder falsch eingeschätzt werden, könnten dementsprechende Planabweichungen negative Auswirkungen auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben.

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 und sich somit negativ auf die Ertragslage auswirken. In 2018 führten z. B. die Importstopps für Recyclingrohstoffe (vor allem für Altpapier und Plastik) sowie Unsicherheiten durch einen möglichen Brexit und den Handelskrieg zu einer zeitweisen Abschwächung und Verlagerung der asiatischen 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, was sich negativ auf die Ertragslage auswirken könnte.

Risiken durch eine weitere Branchenkonsolidierung

Nach Ansicht von Hapag-Lloyd gilt die jüngste Phase der Konsolidierung in der Containerschifffahrt als weitgehend abgeschlossen. Die gesellschaftsrechtlichen Zusammenschlüsse der involvierten Unternehmen sind erfolgt. Durch die 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. Weitere große / weitreichende Akquisitionen innerhalb der Branche werden vorerst nicht erwartet.

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 Ocean Network Express Pte. Ltd. (Singapur) (ONE) (vormals Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan)) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die THE Alliance. 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 zwölf 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 Verwehrung 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

Die in 2017 umfangreiche Umstrukturierung der Allianzen gilt aktuell nach Ansicht von Hapag-Lloyd als stabil, weshalb kurzfristig keine Änderungen in der Zusammensetzung der Allianzen zu erwarten sind. Risiken durch mittelfristige Entwicklungen sind noch nicht abzuschätzen.

Die Europäische Kommission überprüft derzeit die EU Block Exemption Regulation („BER“) für Konsortien (einschließlich Allianzen). Eine BER ist eine Ausnahme von Art. 101.1 TFEU (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) für einen bestimmten Geschäftsbereich oder eine bestimmte Branche. Die derzeitige BER für Konsortien, die klar festlegt, was innerhalb von Konsortien zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs erlaubt ist, läuft bis April 2020. Ein Konsultationsverfahren der europäischen Wettbewerbsbehörden zur Fortsetzung der BER dauert an. Die BER kann unverändert verlängert, durch Überarbeitungen erweitert, zurückgezogen oder durch eine neue Richtlinie ersetzt werden. Eine kurzfristige Entscheidung in den nächsten Wochen ist nicht zu erwarten. Selbst wenn die BER abgeschafft wird, können Allianzen unverändert arbeiten, da Konsortien mit einem Marktanteil von über 30 % bereits heute außerhalb der BER agieren. Ohne die BER würden klare Leitlinien für die interne Dokumentation verloren gehen. Allerdings bliebe die Rechtmäßigkeit von Allianzen unberührt.

Die verschiedenen Allianzen haben eine unterschiedlich ausgeprägte Präsenz in den jeweiligen Fahrtgebieten. Durch eine unterschiedliche Entwicklung in einzelnen Fahrtgebieten könnten sich Wettbewerber besser entwickeln als HLAG, wodurch sich ein Risiko für die Profitabilität von Hapag-Lloyd ergeben kann.

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 zugrundeliegenden Risiken und des daraus resultierenden Absicherungsgrades.

Treibstoffpreisrisiken

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerschiffsflotte 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 2018 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 13,8 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschifffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2018 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO+MDO) bei 421 USD je Tonne (MFO: 407 USD je Tonne; MDO: 616 USD je Tonne) und damit um 103 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 im Jahresverlauf 2018 wieder deutlich an, bevor sie sich zum Jahresende vorübergehend wieder leicht abschwächten. Seit dem Jahresbeginn 2019 sind wieder steigende Bunkerpreise zu verzeichnen. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, dürfte dies die Treibstoffkosten in 2019 weiter ansteigen lassen.

Am 1. Januar 2020 tritt die globale Treibstoffvorschrift IMO 2020 in Kraft, durch die die Schwefelobergrenze für Treibstoff von 3,5 % auf 0,5 % abgesenkt wird. Hapag-Lloyd implementiert seit dem 1. Februar 2019 schrittweise den sogenannten Marine Fuel Recovery (MFR) Mechanismus, der an Stelle der Bunkerzuschläge tritt, die bislang Bestandteil der durchschnittlichen Frachtrate waren. Die höheren Treibstoffpreise für den schwefelarmen Treibstoff (LSFO 0,5 % Schwefel) werden automatisch im MFR berücksichtigt, sobald die Schiffe von Hapag-Lloyd schwefelarmen Treibstoff nutzen. Der MFR Mechanismus erfasst unterschiedliche Parameter, zum Beispiel den Treibstoffverbrauch pro Tag, Treibstoffart und -preis (für HSFO, LSFO 0,5 % und LSFO 0,1 %), See- und Hafentage sowie beförderte TEU. Diese Parameter leiten sich von einem repräsentativen Dienst im Markt für ein spezifisches Fahrtgebiet ab. Beim MFR werden auch Preisschwankungen besser berücksichtigt mit einer optimierten Abdeckung von Aufwärts- und Abwärtsbewegungen der Marktpreise für Treibstoff. Schwankende 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 mit dem MFR Mechanismus zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch stark von der entsprechenden Marktsituation ab. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise an Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung der Ergebnissituation.

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per Ende Dezember 2018 waren insgesamt rd. 21 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2019 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 2018 entfielen rd. 13 % (Vorjahr: rd. 13 %) des gesamten Bunkerverbrauchs von rd. 4,4 Mio. Tonnen (Vorjahr: rd. 3,9 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 Charterraten wird von Angebot und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charterraten 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 Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten 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 Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2018 bei rund 64 % (Vorjahr: rd. 68 %). Die übrigen 36 % sind gechartert, davon 8 Schiffe langfristig, 38 mittelfristig und 69 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 2019, 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 kann. 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. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Aufträge für Schiffsneubauten. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG davon aus, dass der Konzern zu gegebener Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird.

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 Hafentarbeiter.

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 (Panamakanal, Suezkanal) 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. 23,4 % am Containertransportvolumen in 2018 ist das Fahrtgebiet Lateinamerika das größte Fahrtgebiet von Hapag-Lloyd. Gemäß den aktuellen Prognosen des IWF (Januar 2019) beträgt das Wirtschaftswachstum der Region Lateinamerika und Karibik in 2018 1,1 % (2017: 1,3 %). Für 2019 wird eine weitere Zunahme des Wirtschaftswachstums auf 2,0 %, gefolgt von 2,5 % in 2020, erwartet. Die erwartete 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 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 Navegacao S.A., Andes Operador Multimodal Ltda und Consorcio Naviero Peruano S.A. betrieben.

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.

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.

Risiken aus einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Projekte

Die Ergebnisentwicklung und die Erreichung der Unternehmensziele sind eng verknüpft mit der erfolgreichen Umsetzung der Effizienz- und Kostensenkungsprogramme im Rahmen der Strategy 2023. Aus den angekündigten Kostensenkungsmaßnahmen erwartet Hapag-Lloyd ab dem Jahr 2021 jährliche Kosteneinsparungen von 350 bis 400 Mio. USD zu realisieren.

Sollte sich aus der Umsetzung dieser Maßnahmen nicht der erwartete Ergebnisbeitrag ergeben, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben und die Erreichung der mittelfristigen 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, unter anderem 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 negative Auswirkung auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben. Sowohl die mögliche Auswirkung als auch die Eintrittswahrscheinlichkeit werden 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 gegebenenfalls eine Änderung der Abläufe erfordern. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden.

Die Containerschifffahrt 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 trat, 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, insbesondere im asiatischen Raum und in Lateinamerika. Neben der klassischen datenschutzrechtlichen Regulierung streben verschiedene Staaten und multinationale Organisationen auch eine stärkere Normierung von IT-Sicherheit und Cybersecurity an. Dabei kommt für die Hapag-Lloyd AG dem Cybersecurity Law der Volksrepublik China eine herausgehobene Bedeutung zu. 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. Dies wird schrittweise seit 2018 an der Küstenregion von China ausgeweitet. 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. Sowohl die mögliche Auswirkung als auch die Eintrittswahrscheinlichkeit werden als gering eingeschätzt.

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

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 107,2 Mio. EUR (Vorjahr: 135,5 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in Summe als gering eingestuft wird.

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.

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 Charterraten 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 dem 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.

Wechselkursrisiken werden bezüglich ihrer Wesentlichkeit fortlaufend überwacht. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Nettoszahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. 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 Jahres- und Konzernabschluss sowie 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.

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.

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

Typischerweise werden in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sog. Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (i. d. R. halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat i. d. R. zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat.

Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller Gebrauchtmarktpreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinanzierungen des Unternehmens.

Risiken aus einer restriktiveren Kreditvergabe der Banken gegenüber Schifffahrtsunternehmen

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 betrug zum 31. Dezember 2018 1.133,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.059,5 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

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 Bankenlimits 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 inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken über Bisnode (ehemals 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 inklusive 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 2018 betragen die Finanzschulden des Konzerns 6.017,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6.335,5 Mio. EUR). 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. Zum 31. Dezember 2018 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 2018 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.568,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.486,8 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 weitere 1.773,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.785,5 Mio. EUR). Insgesamt entspricht dies zusammen 21,9 % der Konzernbilanzsumme (Vorjahr: 22,1 %). 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 2018 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 Container-Terminal 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 Elbfahrrinne. 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). 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 2018 betrug das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG im handelsrechtlichen Einzelabschluss 2.908,9 Mio. EUR (Vorjahr: 3.196,1 Mio. EUR) und lag somit deutlich unter dem Eigenkapital des Konzerns. Die handelsrechtliche Eigenkapitalquote von 28,9 % zum 31. Dezember 2018 ist im Vergleich zum Vorjahr (32,3 %) gesunken. Zum 31. Dezember 2018 betragen die Finanzverbindlichkeiten der Hapag-Lloyd AG 2.179,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2.732,0 Mio. EUR). Sollte eine erneute Verlustsituation eintreten, könnte dies die handelsrechtliche Eigenkapitalausstattung sowie die Dividendenfähigkeit der Hapag-Lloyd AG beeinträchtigen. Dies könnte zum Beispiel aus handelsrechtlichen Verlusten infolge von Wechselkursveränderungen des US-Dollars resultieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als mittel eingestuft. Der aktuelle USD/EUR-Kurs beträgt zum 31. Dezember 2018 1,15 USD/EUR (Vorjahr: 1,20 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+ und einem stabilen Ausblick ein. Am 25. Juli 2018 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2 mit einem stabilen Ausblick. Am 18. Februar 2019 verbesserte Moody's das Rating der Hapag-Lloyd AG auf B1 mit einem stabilen Ausblick. Beide Ratingagenturen bewerteten die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd 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 Konzernergebnis auswirken könnte.

RISIKEN AUS DER ÜBERNAHME DER UASC

Der Zusammenschluss mit der UASC erfolgte am 24. Mai 2017 und die operative Integration wurde Ende 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. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung konnte die Erzielung der geplanten Synergien bereits in voller Höhe nachgewiesen werden. Das Risiko einer Nichterreichung der Synergien besteht demnach nicht länger.

Risiken aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte

Insbesondere aufgrund der Einbringung der CCS- und UASC-Geschäftsaktivitäten in Vorjahren werden immaterielle Vermögenswerte von 3.342 Mio. EUR (Vorjahr: 3.272 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 des Transportmengenwachstums, 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. 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 2019 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 2019 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Mittel	Gering	Höher
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Gering	Mittel	Geringer
Liquidität ¹	Gering	Hoch	Gleich
Niedriger Ergebnisbeitrag der Synergien	Gering	Mittel	n.a.

¹ Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

Im Vorjahr wurde auf die Synergien aus dem Zusammenschluss mit UASC verwiesen, während im Geschäftsjahr 2018 der Ergebnisbeitrag der Effizienzprogramme die größere Bedeutung erlangte.

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 2019 könnte das Welthandelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 4,0 % ähnlich stark wie in 2018 (+4,0 %) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2019 um 4,7 % ansteigen und damit stärker wachsen als 2018 (4,0 %). Des Weiteren dürften in 2019 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 in Bezug auf die gewählte Mittelfriststrategie

Sollten durch die im Rahmen der Strategy 2023 geplanten Maßnahmen unerwartete Potenziale ausgenutzt werden, könnte dies positive Auswirkungen auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben.

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 2019 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten 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, was 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 Serviceangebotes 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 den Markteintritt in das attraktive Fahrtgebiet Mittlerer Osten ermöglicht. 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.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN**Chancen aus einer Verbesserung des Unternehmensratings**

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stuft Hapag-Lloyd mit einem Emittenten-Rating von B+ und einem stabilen Ausblick ein. Am 25. Juli 2018 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2 mit einem stabilen Ausblick. Am 18. Februar 2019 verbesserte Moody's das Rating der Hapag-Lloyd AG auf B1 mit einem stabilen Ausblick. Beide Ratingagenturen bewerteten die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd als positiv. Sollte sich die Ertragssituation von Hapag-Lloyd weiter deutlich verbessern, könnten die Ratingagenturen ihr Unternehmensrating anheben. Ein verbessertes Unternehmensrating könnte eine Verringerung der Finanzierungskosten zur Folge haben.

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.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einer erfolgreichen Umsetzung der Effizienz- und Kostensenkungsprogramme im Rahmen der Strategy 2023 und den hieraus resultierenden positiven Ergebnisbeiträgen, 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 2019 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg der Transportmenge	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Hoch	Gering	Höher
Rückgang der Bunkerverbrauchspreise	Hoch	Mittel	Höher
Höherer Ergebnisbeitrag der Synergien	Hoch	Mittel	n.a.

Im Vorjahr wurde auf die Synergien aus dem Zusammenschluss mit UASC verwiesen, während im Geschäftsjahr 2018 der Ergebnisbeitrag der Effizienzprogramme die größere Bedeutung erlangte.

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 2018, 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 2019 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2018 aus.

Das Hauptrisiko der Hapag-Lloyd für 2019 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.

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 2019) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,5 %. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft 2019 etwas schwächer als im Vorjahr (+3,7 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2019 um 4,0 % (2018: +4,0 %). Somit wächst das Welthandelsvolumen auch 2019 stärker als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (Januar 2019) prognostiziert für 2019 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,7 % (2018: 4,0 %) auf rd. 153 Mio. TEU. Damit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2019 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2018 um rd. 1,1 Mio. TEU auf 21,9 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 0,5 Mio. TEU. Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von rd. 2,5 %. Obwohl der erwartete Anstieg geringer ausfällt als im Vorjahr (5,4 %), könnte die Auslieferung von Großschiffen auf dem Fahrtgebiet Fernost auch im Jahr 2019 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen in diesem Fahrtgebiet erschweren.

Hapag-Lloyd erwartet für das Jahr 2019 eine Erhöhung des Transportvolumens im Rahmen des allgemeinen Marktwachstums. Unter dieser Annahme, kombiniert mit einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Anstieg der weltweiten Transportkapazität, dürfte die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht steigen. Zudem erwartet Hapag-Lloyd für das Jahr 2019 einen im Vergleich zum durchschnittlichen Wert in 2018 moderat steigenden durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis.

Unter Voraussetzung der Erreichung des erwarteten Frachtratenniveaus, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität in Kombination mit der Erzielung erster Kosteneinsparungen im Rahmen der Strategy 2023 sowie dem erwarteten Mengenwachstum plant Hapag-Lloyd für 2019 ein EBITDA in Höhe von 1,6 – 2,0 Mrd. EUR und ein EBIT in Höhe von 0,5 – 0,9 Mrd. EUR. Darin enthalten ist ein derzeit erwarteter Ergebniseffekt aus der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 auf das EBITDA in Höhe von 370 – 470 Mio. EUR sowie das EBIT in Höhe von 10 – 50 Mio. EUR. Die erwarteten bilanziellen Auswirkungen der Erstanwendung sind ausführlich auf Seite 172 ff. des Konzernanhangs beschrieben. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2019

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

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 Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises 2018, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein nachhaltiger Rückgang der Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2019 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht als Bestandteil des Konzernlageberichts 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.

Für das Geschäftsjahr 2018 blieb die Vorstandsvergütung im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

1.1 Veränderungen im Vorstand

Am 28. März 2018 beschloss der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine Neuaufteilung der Vorstandsressorts. Demnach übernahm der Vorstandsvorsitzende („CEO“) Rolf Habben Jansen die Verantwortung für die weltweiten Vertriebsaktivitäten. Neues Vorstandsmitglied der Hapag-Lloyd AG wurde zum 1. April 2018 Joachim Schlotfeldt. Er übernahm unter anderem als Arbeitsdirektor den Bereich Human Resources (bisher verantwortet durch den Vorstandsvorsitzenden) sowie die Verantwortung für den weltweiten Einkauf (Chief Personnel and Global Procurement Officer – „CPO“). Diese Verantwortung lag bisher beim Vorstand Operations (Chief Operating Officer – „COO“). Der bisherige Vertriebsvorstand (Chief Commercial Officer „CCO“) Thorsten Haeser schied zum 31. März 2018 aus.

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.

Für Herrn Schlotfeldt wurden im Geschäftsjahr Auslagen für seinen Umzug nach Hamburg sowie Wohnungskosten für drei Monate übernommen. Die Kostenübernahmen wurden dabei in einem angemessenen Umfang gegen Nachweis erbracht.

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 EUR brutto; die Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,1 % des EBIT des Konzerns, begrenzt auf einen Betrag von 600.000 EUR brutto.

Herrn Schlotfeldt wurde für jeden vollen Kalendermonat, in dem er in dem Zeitraum vom 1. April 2018 bis 31. März 2019 für die Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig ist, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000 EUR brutto zugesagt, welche unabhängig vom erzielten operativen Ergebnis zur Auszahlung gelangt. Sollte das operative Ergebnis nach der oben dargestellten Berechnung eine höhere Tantieme ergeben, gelangt der höhere Betrag zur Auszahlung.

Entsprechend dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 6. November 2018 wird die kurzfristige variable Vergütung ab dem Geschäftsjahr 2019 wie folgt angepasst: Die variable Tantieme der ordentlichen Mitglieder des Vorstands beträgt 0,05 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft. Diese ist auf maximal 600.000 EUR brutto pro Jahr begrenzt. Die variable Tantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,075 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft. Diese ist auf maximal 900.000 EUR brutto pro Jahr begrenzt.

b) Langfristige variable Vergütung

Im Rahmen der langfristigen 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 Kalenderjahres erfolgt. Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt. Sie unterliegen einer vierjährigen Wartefrist („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 veranderalbfachen 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 Bezugsrechtehandels (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 hatte 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 EUR brutto, für den Vorstandsvorsitzenden bei 1.050.000 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 Tranchen bestehen. Der Zuteilungsbetrag für das Geschäftsjahr des Ausscheidens wird grundsätzlich zeitanteilig gewährt. Der Leistungszeitraum endet bei Ausscheiden in den oben genannten Fällen 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 grundsätzlich auf Basis des zeitanteiligen Zuteilungsbetrags für das entsprechende Geschäftsjahr gewährt. Einzelvertraglich kann hiervon Abweichendes geregelt sein.

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan (LTIP) 2018

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2018

	Anzahl bei Zuteilung ¹	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	20.784	33,68	700.000
Nicolás Burr	14.846	33,68	500.000
Anthony J. Firmin	14.846	33,68	500.000
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)	11.134	33,68	375.000
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	11.134	33,68	375.000
Summe	72.744		2.450.000

¹ Die zugeweilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2018 auf die nächste ganze Zahl kaufmännisch gerundet.

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

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2017

	Anzahl bei Zuteilung ¹	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 (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)	26.638	18,77	500.000
Summe	117.208		2.200.000

¹ Die zugeweilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2017 auf die nächste ganze Zahl kaufmännisch 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.

Aufwand für anteilsbasierte Vergütungen im Rahmen der Long Term Incentive Plans (LTIP)

EUR	LTIP 2015–2018	
	Gesamter erfasster Personalaufwand	
	2018	2017
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	664.577	1.402.287
Nicolás Burr	845.043	699.434
Anthony J. Firmin	1.006.939	657.520
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)	1.180.658	1.193.434
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	36.284	–
Summe	3.733.501	3.952.675

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 Anthony J. Firmin und Joachim Schlotfeldt, denen eine betriebliche Altersversorgungszusage in Höhe von 72.000 EUR pro Jahr bzw. 69.000 EUR pro Jahr aus ihren langjährigen Tätigkeiten 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 bzw. Herrn Schlotfeldt jeweils ihren 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.

Zum 31. März 2018 schied der bisherige Vertriebsvorstand Thorsten Haeser aus. Im Zusammenhang mit der vorzeitigen, einvernehmlichen Aufhebung des Dienstvertrags wurden Herrn Haeser die vertraglich bis zum ursprünglichen Ende des Dienstvertrags zugesagten Leistungen im ersten Quartal des Geschäftsjahres vorzeitig ausgezahlt. Dies umfasste insbesondere eine Tantieme in Höhe von 0,3 Mio. EUR, womit sämtliche Ansprüche aus der kurzfristigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr abgegolten wurden. Darüber hinaus wurde ein Betrag in Höhe von 2,6 Mio. EUR für die LTIP-Tranchen 2015 bis 2018 (langfristige variable Vergütung) vorzeitig ausgezahlt. Zusätzlich wurde Herrn Haeser als Ausgleich für die vorzeitige Beendigung seines Anstellungsverhältnisses eine Abfindung in Höhe von 0,2 Mio. EUR im ersten Quartal des Geschäftsjahres ausgezahlt.

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 ausbezahlt 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 2018

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

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,8 Mio. EUR (2017: 6,2 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR (2017: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 72.744 Stück (2017: 117.208 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 Anteilsbasierte Vergütung (LTIP 2017, LTIP 2018)	
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)					
2018	750.000	172.053	443.039	700.000	2.065.092
2017	750.000	172.086	410.878	700.000	2.032.964
Nicolás Burr					
2018	450.000	387.694	287.976	500.000	1.625.670
2017	450.000	357.781	267.071	500.000	1.574.852
Anthony J. Firmin					
2018	450.000	22.053	287.976	500.000	1.260.029
2017	450.000	22.086	267.071	500.000	1.239.157
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)					
2018	112.500	71.146	300.000	375.000	858.646
2017	450.000	104.629	267.071	500.000	1.321.700
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)					
2018	337.500	29.519	225.000	375.000	967.019
Summe 2018	2.100.000	682.465	1.543.991	2.450.000	6.776.456
Summe 2017	2.100.000	656.582	1.212.091	2.200.000	6.168.673

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 2018 sowie zum 31. Dezember 2017 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstands.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß IFRS

EUR	Barwert	Dienstzeitaufwand
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)		
2018	5.955	1.550
2017	5.334	1.760
Nicolás Burr		
2018	2.342	767
2017	2.074	842
Anthony J. Firmin		
2018	2.233.636	203.186
2017	2.004.177	218.981
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)		
2018	0	265
2017	2.347	1.260
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)		
2018	1.869.197	156.395
Summe 2018	4.111.130	362.163
Summe 2017	2.013.932	222.843

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)			
	2017	2018	2018 (min.)	2018 (max.)
EUR				
Festvergütung	750.000	750.000	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.086	172.053	172.053	172.053
Summe	922.086	922.053	922.053	922.053
Einjährige variable Vergütung	410.878	443.039	0	600.000
Mehrfährige variable Vergütung	700.000	700.000	0	1.050.000
LTIP 2017 (Laufzeit 2017 – 2020)	700.000	0	–	–
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	0	700.000	0	1.050.000
Summe	1.110.878	1.143.039	0	1.650.000
Versorgungsaufwand	1.760	1.550	1.550	1.550
Gesamtvergütung	2.034.724	2.066.642	923.603	2.573.603

Gewährte Zuwendungen	Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)			
	2017	2018	2018 (min.)	2018 (max.)
EUR				
Festvergütung	450.000	112.500	112.500	112.500
Nebenleistungen	104.629	71.146	71.146	71.146
Summe	554.629	183.646	183.646	183.646
Einjährige variable Vergütung	267.071	300.000	300.000	300.000
Mehrfährige variable Vergütung	500.000	375.000	0	750.000
LTIP 2017 (Laufzeit 2017 – 2020)	500.000	0	–	–
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	0	375.000	0	750.000
Summe	767.071	675.000	300.000	1.050.000
Versorgungsaufwand	1.260	265	265	265
Gesamtvergütung	1.322.960	858.911	483.911	1.233.911

Nicolás Burr**Anthony J. Firmin**

	2017	2018	2018 (min.)	2018 (max.)	2017	2018	2018 (min.)	2018 (max.)
	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
	357.781	387.694	387.694	387.694	22.086	22.053	22.053	22.053
	807.781	837.694	837.694	837.694	472.086	472.053	472.053	472.053
	267.071	287.976	0	400.000	267.071	287.976	0	400.000
	500.000	500.000	0	750.000	500.000	500.000	0	750.000
	500.000	0	–	–	500.000	0	–	–
	0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000
	767.071	787.976	0	1.150.000	767.071	787.976	0	1.150.000
	842	767	767	767	218.981	203.186	203.186	203.186
	1.575.694	1.626.437	838.461	1.988.461	1.458.138	1.463.215	675.239	1.825.239

Joachim Schlotfeldt

(Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)

	2017	2018	2018 (min.)	2018 (max.)
	0	337.500	337.500	337.500
	0	29.519	29.519	29.519
	0	367.019	367.019	367.019
	0	225.000	225.000	400.000
	0	375.000	0	750.000
	0	0	–	–
	0	375.000	0	750.000
	0	600.000	225.000	1.150.000
	0	156.395	156.395	156.395
	0	1.123.414	748.414	1.673.414

Zufluss für das Berichtsjahr

Zufluss	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)		Nicolás Burr	
	2018	2017	2018	2017
EUR				
Festvergütung	750.000	750.000	450.000	450.000
Nebenleistungen	172.053	172.086	387.694	357.781
Summe	922.053	922.086	837.694	807.781
Einjährige variable Vergütung	443.039	410.878	287.976	267.071
Mehrfährige variable Vergütung	0	0	0	0
LTIP 2015 (Laufzeit 2015 – 2018)	0	0	0	0
LTIP 2016 (Laufzeit 2016 – 2019)	0	0	0	0
LTIP 2017 (Laufzeit 2017 – 2020)	0	0	0	0
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	0	–	0	–
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	443.039	410.878	287.976	267.071
Versorgungsaufwand	1.550	1.760	767	842
Gesamtvergütung	1.366.642	1.334.724	1.126.437	1.075.694

Anthony J. Firmin		Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)		Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	
2018	2017	2018	2017	2018	2017
450.000	450.000	112.500	450.000	337.500	0
22.053	22.086	71.146	104.629	29.519	0
472.053	472.086	183.646	554.629	367.019	0
287.976	267.071	300.000	267.071	225.000	0
0	0	2.615.752	0	0	0
0	0	750.000	0	0	0
0	0	750.000	0	0	0
0	0	750.000	0	0	0
0	–	365.752	–	0	–
0	0	0	0	0	0
287.976	267.071	2.915.752	267.071	225.000	0
203.186	218.981	265	1.260	156.395	0
963.215	958.138	3.099.663	822.960	748.414	0

d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2018 auf 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach IFRS für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2018 24,5 Mio. EUR (Vorjahr: 25,3 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 EUR, für seine Stellvertreter 75.000 EUR sowie für die übrigen Mitglieder 50.000 EUR. Die Vorsitzenden des Präsidial- und Personalausschusses und des Prüfungs- und Finanzausschusses erhalten zusätzlich eine Vergütung von je 20.000 EUR und die übrigen Mitglieder dieser Ausschüsse je 10.000 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 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	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Dr. Nabeel Al-Amudi	/.	29.167	/.	5.833	/.	1.200	/.	36.200
Turqj Alnowaiser	45.833	/.	9.167	/.	2.400	/.	57.400	/.
Scheich Ali Al-Thani	50.000	33.333	10.000	6.667	2.100	600	62.100	40.600
Christine Behle	56.250	75.000	7.500	10.000	1.500	2.100	65.250	87.100
Michael Behrendt	150.000	150.000	20.000	20.000	1.800	2.100	171.800	172.100
Jutta Diekamp	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Nicola Gehrt	50.000	50.000	/.	/.	1.800	1.800	51.800	51.800
Karl Gernandt	62.500	50.000	25.000	30.000	2.700	4.200	90.200	84.200
Oscar Hasbún	62.500	75.000	15.000	10.000	3.000	4.200	80.500	89.200
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	50.000	50.000	20.000	20.000	3.000	3.900	73.000	73.900
Joachim Kramer	50.000	29.167	/.	/.	1.800	600	51.800	29.767
Annabell Kröger	50.000	29.167	10.000	5.833	3.000	1.500	63.000	36.500
Arnold Lipinski	50.000	50.000	20.000	20.000	3.000	3.900	73.000	73.900
Sabine Nieswand	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Francisco Pérez	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Klaus Schroeter	54.167	50.000	11.667	10.000	3.000	4.200	68.833	64.200
Maya Schwiengershausen-Güth	12.500	/.	/.	/.	300	/.	12.800	/.
Uwe Zimmermann	50.000	50.000	20.000	16.667	2.400	3.900	72.400	70.567
Summe	943.750	870.833	198.333	185.000	37.200	40.500	1.179.283	1.096.333

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 oben angegebenen 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 2018 sowie zum 31. Dezember 2017 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2018 und im Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

BERICHT NACH § 315 A ABS. 1 HGB UND § 289 A 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 geschlossen und im Rahmen des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company Ltd. neuformuliert („Neue Aktionärsvereinbarung“). CG Hold Co, HGV und Kühne haben sich in der Neuen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte ab dem auf die Hauptversammlung 2017 folgenden Tag einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht 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).

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

Der Gesellschaft lagen folgende Angaben zu mitteilungspflichtigen Beteiligungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz bis zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung vor. Die nachfolgenden Stimmrechtsmitteilungen aus dem Jahr 2015 berücksichtigen nicht die zum Schluss des Berichtszeitraums aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte:

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 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) 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 Compania 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) 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 Luksburg Stiftung, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein, 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S. A., der Quinenco 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S. A. und der Quinenco 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S. A. und der Quinenco S. A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quinenco 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Compania Sud Americana de Vapores S. A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S. A. und der Quinenco S. A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) 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.

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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) 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 HGV 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 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

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 der Stimmrechte) 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 der Stimmrechte) 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.

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 ihr 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.

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 lautende 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 aufgelaufener 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 HanseMerkur Krankenversicherung AG, die HanseMerkur 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 rund 6.026 Mio. EUR (rund 6.900 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 bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rund 476 Mio. EUR (rund 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 bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den Schlüsselaktionären¹ und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär² 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 Schlüsselaktionären³ zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive 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.

¹ In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

² In einigen Finanzierungen wurde hier zusätzlich zu den Schlüsselaktionären Bezug auf die TUI AG genommen.

³ In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

**ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH §315D I. V. M.
§289F ABS. 1 HGB SOWIE DIE ENTSPRECHENSERKLÄRUNG NACH §161 AKTG**

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f 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.

**NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE
UMSETZUNGSGESETZ**

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

Der gesonderte nicht-finanzielle Konzernbericht gemäß § 315 b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichtes 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.

Hamburg, den 18. März 2019

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

KONZERN- ABSCHLUSS

152	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
153	KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
154	KONZERNBILANZ
156	KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
158	KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
160	KONZERNANHANG
160	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
203	Segmentberichterstattung
205	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
215	Erläuterungen zur Konzernbilanz
261	Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

Mio. EUR	Anhang	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017 ¹
Umsatzerlöse	(1)	11.515,1	9.973,4
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	115,1	133,0
Transportaufwendungen	(3)	9.396,6	7.989,5
Personalaufwendungen	(4)	659,4	679,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	695,1	643,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	479,5	439,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		399,6	354,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(13)	30,7	38,1
Übriges Finanzergebnis	(7)	12,7	18,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		443,0	411,4
Zinserträge	(8)	15,8	11,3
Zinsaufwendungen	(8)	381,0	366,0
Ergebnis vor Steuern		77,8	56,7
Ertragsteuern	(9)	31,8	24,1
Konzernergebnis		46,0	32,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		36,8	27,9
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(22)	9,2	4,7
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(10)	0,21	0,19

¹ In den Angaben für das Geschäftsjahr 2017 ist die UASC-Gruppe ab dem Erstkonsolidierungszeitpunkt 24. Mai 2017 einbezogen. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

KONZERN- GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018¹

Mio. EUR	Anhang	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Konzernergebnis		46,0	32,6
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(21)	6,2	0,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		7,2	0,6
Steuereffekt		-1,0	-0,5
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(21)	19,1	-
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		19,0	-
Währungsumrechnungsdifferenzen		0,1	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(21)	-18,3	-
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		-18,1	-
Währungsumrechnungsdifferenzen		-0,2	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(21)	272,2	-670,3
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(21)	-4,5	5,6
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		-57,5	103,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		52,9	-96,7
Währungsumrechnungsdifferenzen		0,1	-0,9
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(21)	0,2	-0,5
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		-29,2	-9,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		29,4	8,9
Währungsumrechnungsdifferenzen		0,0	0,1
Umgliederung von Währungsumrechnungsdifferenzen in den Gewinn oder Verlust	(21)	-	1,3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		274,9	-663,8
Gesamtergebnis		320,9	-631,2
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		311,3	-635,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(22)	9,6	3,9

¹ Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 9 hat sich die Struktur der Gesamtergebnisrechnung geändert. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2018

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2018	31.12.2017 ¹
Geschäfts- oder Firmenwerte	(11)	1.568,8	1.486,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(11)	1.773,2	1.785,5
Sachanlagen	(12)	9.119,7	8.966,5
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(13)	328,1	331,9
Sonstige Forderungen	(14)	10,5	25,7
Derivative Finanzinstrumente	(15)	4,5	8,6
Ertragsteuerforderungen	(9)	4,2	3,8
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	36,0	24,7
Langfristige Vermögenswerte		12.845,0	12.633,5
Vorräte	(16)	238,1	186,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	1.217,7	887,8
Sonstige Forderungen	(14)	300,8	436,7
Derivative Finanzinstrumente	(15)	3,6	42,6
Ertragsteuerforderungen	(9)	39,0	19,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	657,1	604,9
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(18)	–	16,3
Kurzfristige Vermögenswerte		2.456,3	2.194,3
Summe Aktiva		15.301,3	14.827,8

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

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2018	31.12.2017 ¹
Gezeichnetes Kapital	(19)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(19)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(20)	3.117,4	3.174,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(21)	318,1	57,7
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		6.248,7	6.045,8
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(22)	10,6	12,5
Eigenkapital		6.259,3	6.058,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	265,2	270,2
Sonstige Rückstellungen	(24)	75,6	80,0
Finanzschulden	(25)	5.301,6	5.630,7
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	9,1	9,5
Derivative Finanzinstrumente	(27)	8,5	9,4
Passive latente Ertragsteuern	(9)	5,3	4,0
Langfristige Schulden		5.665,3	6.003,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	8,3	20,7
Sonstige Rückstellungen	(24)	343,5	244,2
Ertragsteuerschulden	(9)	52,3	34,4
Finanzschulden	(25)	716,3	704,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(26)	1.774,1	1.559,8
Vertragsverbindlichkeiten	(26)	260,3	–
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	157,9	201,8
Derivative Finanzinstrumente	(27)	64,0	–
Kurzfristige Schulden		3.376,7	2.765,7
Summe Passiva		15.301,3	14.827,8

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

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017 ¹
Konzernergebnis	46,0	32,6
Steueraufwendungen (+) / -erträge (-)	31,8	24,1
Zinsergebnis	365,2	354,7
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)	695,1	643,6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-) und Umgliederungen	12,7	19,3
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-33,3	-35,5
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-24,5	-
Erträge (-) / Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-30,8	-38,2
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte	-41,6	-35,0
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-46,6	-69,2
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	1,1	-45,1
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	120,7	51,7
Ertragsteuereinzahlungen (+) / -zahlungen (-)	-28,7	-11,9
Zinseinzahlungen	5,8	2,8
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.072,9	893,9
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	33,1	33,0
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	142,3	0,9
Einzahlungen aus Dividenden	34,4	29,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	15,2	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-328,9	-411,3
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-0,5
Nettozahlungsmittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-0,4	380,6
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-104,3	31,8

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

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017 ¹
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	0,2	351,5
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	-1,9	-4,0
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-	-15,0
Auszahlungen für Dividenden	-115,7	-3,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	782,1	1.641,9
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-1.345,4	-2.475,7
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-317,7	-307,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	9,4	19,8
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	43,4	-14,2
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-945,6	-806,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23,0	119,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	604,9	570,2
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29,2	-84,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23,0	119,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	657,1	604,9

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

KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	Eigenkapital der Aktionäre	
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen
Stand 1.1.2017	118,1	1.061,8
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	–	–
Angepasster Stand 1.1.2017	118,1	1.061,8
Gesamtergebnis (angepasst)	–	–
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	57,7	1.575,6
davon		
Ausgabe von Stückaktien im Zusammenhang mit dem Erwerb der UASC-Gruppe	46,0	1.240,2
Ausgabe von Stückaktien	11,7	339,8
Transaktionskosten	–	–4,4
Sukzessiver Erwerb der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A. S.	–	–
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Entkonsolidierung	–	–
Stand 31.12.2017¹	175,8	2.637,4
Stand 1.1.2018²	175,8	2.637,4
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	–	–
Angepasster Stand 1.1.2018	175,8	2.637,4
Gesamtergebnis	–	–
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Kapitalerhöhung bei Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Abgang von Anteilen und sonstige Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	–	–
Entkonsolidierung	–	–
Stand 31.12.2018	175,8	2.637,4

¹ Durch die retrospektive Verbesserung des Ergebnisses im Geschäftsjahr 2017 ergab sich zum 31. Dezember 2017 ein um 0,5 Mio. EUR höheres erwirtschaftetes Konzerneigenkapital. Gegenläufig wurde zum 1. Januar 2017 eine Rücklage für Kosten der Absicherung in Höhe von –0,5 Mio. EUR und zum 31. Dezember 2017 von insgesamt –1,0 Mio. EUR ausgewiesen.

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

der Hapag-Lloyd AG

Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neube-wertungen aus leistungsori-entierten Pensions-plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs-rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
3.152,9	-118,9	5,4	-	835,3	-	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4
0,5	-	-	-0,5	-	-	-0,5	-	-	-
3.153,4	-118,9	5,4	-0,5	835,3	-	721,3	5.054,6	3,8	5.058,4
27,9	0,1	5,6	-0,5	-668,2	-	-663,0	-635,1	3,9	-631,2
27,9	-	-	-	-	-	-	27,9	4,7	32,6
-	0,1	5,6	-0,5	-668,2	-	-663,0	-663,0	-0,8	-663,8
-6,0	-	-	-	-	-1,0	-1,0	1.626,3	4,8	1.631,1
-	-	-	-	-	-	-	1.286,2	7,1	1.293,3
-	-	-	-	-	-	-	351,5	-	351,5
-	-	-	-	-	-	-	-4,4	-	-4,4
7,2	-	-	-	-	-	-	7,2	4,3	11,5
-	-	-	-	-	-1,0	-1,0	-1,0	-1,2	-2,2
-11,6	-	-	-	-	-	-	-11,6	-3,8	-15,4
-1,6	-	-	-	-	-	-	-1,6	-1,6	-3,2
-0,4	-	-	-	0,4	-	0,4	-	-	-
3.174,9	-118,8	11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.045,8	12,5	6.058,3
3.174,9	-118,8	11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.045,8	12,5	6.058,3
10,3	-	-	-	-	-	-	10,3	-	10,3
3.185,2	-118,8	11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.056,1	12,5	6.068,6
36,8	6,2	14,6	-18,1	271,8	-	274,5	311,3	9,6	320,9
36,8	-	-	-	-	-	-	36,8	9,2	46,0
-	6,2	14,6	-18,1	271,8	-	274,5	274,5	0,4	274,9
-	-	-26,4	11,4	-	-	-15,0	-15,0	-	-15,0
-104,2	-	-	-	-	0,5	0,5	-103,7	-11,5	-115,2
-100,2	-	-	-	-	-	-	-100,2	-	-100,2
-	-	-	-	-	0,5	0,5	0,5	-	0,5
-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
-4,6	-	-	-	-	-	-	-4,6	-11,6	-16,2
0,6	-	-	-	-	-	-	0,6	-0,1	0,5
-0,4	-	-	-	0,4	-	0,4	-	-	-
3.117,4	-112,6	-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3

KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und der Öffentlichkeit auf der Internetseite des Unternehmens (www.hapag-lloyd.com) dauerhaft zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 und wurde am 18. März 2019 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernanhang am 21. März 2019 prüfen und billigen.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Darüber hinaus wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB in der Fassung, die für das Geschäftsjahr anzuwenden ist, zusätzlich zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2018 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- Änderung des IFRS 2: Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen
- Änderungen des IFRS 4: Anwendung des IFRS 9 mit IFRS 4
- IFRS 9: Finanzinstrumente
- IFRS 15: Erlöse aus Verträgen mit Kunden
- Änderungen von IFRS 15: Klarstellungen zum IFRS 15
- Änderungen des IAS 40: Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien
- IFRIC 22: Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte oder erhaltene Gegenleistungen
- Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014–2016

Im Folgenden werden die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Änderungen durch die erstmals im Geschäftsjahr 2018 anzuwendenden Standards IFRS 9 und IFRS 15 erläutert. Aus den übrigen erstmals im Geschäftsjahr 2018 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

IFRS 9 Finanzinstrumente

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

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

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

i. Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Schulden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Teil der Finanzschulden

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 bzw. IAS 39 vorliegt.

a) Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Vertragsvermögenswerte sowie die sonstigen Forderungen, die gemäß IAS 39 als „Loans and Receivables“ (LaR) klassifiziert wurden, werden nach IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) bilanziert. Aufgrund des neuen Wertminderungsmodells nach IFRS 9 (siehe hierzu ii. Wertminderung) verringern sich die jeweiligen Buchwerte zum Erstanwendungszeitpunkt. Der hieraus resultierende Effekt wurde in der Eröffnungsbilanz im erwirtschafteten Konzerneigenkapital mindernd erfasst.

b) Zum 31. Dezember 2017 verfügte Hapag-Lloyd über finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“ (AfS), die gemäß IAS 39 erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 betrug der Buchwert dieser Finanzinstrumente 3,3 Mio. EUR. Darin enthalten sind Wertpapiere in Höhe von 2,3 Mio. EUR, die das Zahlungsstromkriterium des IFRS 9 nicht erfüllen. Die Wertpapiere wurden daher von der IAS 39 Kategorie AfS in die IFRS 9 Kategorie FVTPL umkategorisiert. Dies hat zur Folge, dass alle Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts ab dem 1. Januar 2018 im Gewinn oder Verlust erfasst werden.

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

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

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

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

ii. Wertminderung

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

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

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

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

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

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

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität sowie Vertragsvermögenswerten ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Dabei berücksichtigen die in länderspezifischen Wertberichtigungstabellen angesetzten Ausfallwahrscheinlichkeiten makroökonomische Daten sowie finanzielle und nichtfinanzielle Informationen der nach Rating gruppierten Kunden. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt. Der Betrag der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Vertragsvermögenswerte zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9 ist um 0,6 Mio. EUR höher als der Betrag der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39.

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

iii. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

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

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

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

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

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

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

iv. Übergang

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

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

v. Anpassungseffekte aus der retrospektiven Anwendung von IFRS 9

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 31.12.2017
Transportaufwendungen	7.990,0	-0,5	7.989,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	353,9	0,5	354,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	410,9	0,5	411,4
Ergebnis vor Steuern	56,2	0,5	56,7
Konzernergebnis	32,1	0,5	32,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	27,4	0,5	27,9
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,19	0,0	0,19

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 31.12.2017
Konzernergebnis	32,1	0,5	32,6
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-663,3	-0,5	-663,8
Gesamtergebnis	-631,2	-	-631,2

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017

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

Konzernkapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Mio. EUR	IAS 39 wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst zum 31.12.2017
Konzernergebnis	32,1	0,5	32,6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-) und Umgliederungen	19,8	-0,5	19,3
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	893,9	-	893,9

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden

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

Hapag-Lloyd wendet IFRS 15 seit dem 1. Januar 2018 an. Beim Übergang auf IFRS 15 wird die modifizierte retrospektive Methode angewendet, nach der die kumulativen Anpassungsbeträge zum 1. Januar 2018 in den Gewinnrücklagen erfasst werden. Vergleichsinformationen werden nicht angepasst, das heißt, sie werden wie bisher gemäß IAS 18, IAS 11 und den entsprechenden Interpretationen dargestellt. Aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 haben sich im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Auswirkungen hinsichtlich der Höhe sowie des Zeitpunkts der Erlöserfassung ergeben. Zum 1. Januar 2018 waren daher keine kumulierten Anpassungsbeträge im Eigenkapital zu erfassen.

Erlöse aus Seefracht, Containerinlandstransport und Terminal-Handling-Gebühren haben im Hapag-Lloyd Konzern die größte Bedeutung innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden. Pro Transportauftrag (Shipment) besteht eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise führt hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunkts der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Da auch gemäß IAS 18 die Erfassung und Abgrenzung der Erlöse aus Seefracht, Containerinlandstransport und Terminal-Handling-Gebühren zeitraumbezogen erfolgten, haben sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit diesem Erlösstrom ergeben. Die bisher verwendete Methode zur Messung des Leistungsfortschritts (inputorientierte Methode) wird unter IFRS 15 unverändert angewendet. In Bezug auf die Bilanzierung variabler Kaufpreisbestandteile, insbesondere Rabatte oder Stand- und Lagergelder (Demurrage und Detention), haben sich keine wesentlichen Auswirkungen durch IFRS 15 ergeben. Hinsichtlich der weiteren Erlösströme haben sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Höhe der Erlöse sowie auf den Zeitpunkt der Erlöserfassung ergeben.

Zum 1. Januar 2018 wurden entsprechend den Vorgaben des IFRS 15 zunächst die neuen Bilanzposten „Vertragsvermögenswerte“ und „Vertragsverbindlichkeiten“ ausgewiesen. Unter den Vertragsvermögenswerten wurden im Wesentlichen Forderungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen für zum jeweiligen Abschlussstichtag nicht beendeten Schiffsreisen ausgewiesen. Unter den Vertragsverbindlichkeiten wurden erhaltene Anzahlungen auf nicht beendete Schiffsreisen ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen für abgeschlossene Reisen wurden in dem Zeitpunkt vollständig erfasst, in dem die Reise beendet war.

Zum Stichtag 31. Dezember 2018 hat Hapag-Lloyd die Auslegung eines unbedingten Zahlungsanspruchs konkretisiert. Durch die Änderung der Bilanzierungsmethode werden unbedingte Ansprüche auf Zahlungen des Transportentgelts früher als bisher und in voller Höhe als Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Die Konkretisierung führt dazu, dass der Abschluss zuverlässigere und relevantere Informationen hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen für zum Abschlussstichtag nicht beendeten Schiffsreisen vermittelt. Die Umsatzerlöse werden unverändert nach Maßgabe des Reisefortschritts erfasst. Eine Vertragsverbindlichkeit wird für die am Abschlussstichtag noch zu erbringende Leistungsverpflichtung passiviert. Erhaltene Anzahlungen mindern die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beträgt der Anpassungsbetrag aus der Änderung der Bilanzierungsmethode zum 31. Dezember 2018 502,0 Mio. EUR und führt – isoliert betrachtet – zu einer entsprechenden Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der Vertragsverbindlichkeiten. Eine retrospektive Ermittlung des Anpassungsbetrags ist aufgrund technischer Restriktionen nicht durchführbar. Für die Bilanzierung sonstiger Rückstellungen siehe Anmerkung (24) dieses Konzernanhangs.

Die nachstehende Tabelle fasst die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 unter der Berücksichtigung der oben dargestellten Konkretisierung der Bilanzierungsmethode auf die betroffenen Posten der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 zusammen. Es ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzern-Gesamtergebnisrechnung oder die Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2018:

Mio. EUR	IFRS 15	Anpassungen	Ohne Anwendung des IFRS 15
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte	12.845,0	0,0	12.845,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.217,7	-245,4	972,3
Sonstige	1.238,6	0,0	1.238,6
Kurzfristige Vermögenswerte	2.456,3	-245,4	2.210,9
Summe Aktiva	15.301,3	-245,4	15.055,9
Passiva			
Eigenkapital	6.259,3	0,0	6.259,3
Langfristige Schulden	5.665,3	0,0	5.665,3
Sonstige Rückstellungen	343,5	-118,9	224,6
Vertragsverbindlichkeiten	260,3	-260,3	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	157,9	133,8	291,7
Sonstige	2.615,0	0,0	2.615,0
Kurzfristige Schulden	3.376,7	-245,4	3.131,3
Summe Passiva	15.301,3	-245,4	15.055,9

Im Hapag-Lloyd Konzern werden die Umsatzerlöse nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann der Segmentberichterstattung entnommen werden. Für weitere Informationen zu den Umsatzerlösen siehe Anmerkung (1) dieses Konzernanhangs.

Im Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2018 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard / Interpretation	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 9 Änderungen an IFRS 9: Vorzeitige Rückzahlungsoptionen mit negativer Vorfälligkeitsentschädigung	1.1.2019	ja
IFRS 16 Leasingverträge	1.1.2019	ja
IAS 28 Änderungen an IAS 28: Langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1.1.2019	ja
IFRIC 23 Stuerrisikopositionen aus Ertragsteuern	1.1.2019	ja
IAS 1 IAS 8 Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition von wesentlich	1.1.2020	nein
IAS 19 Änderungen an IAS 19: Plananpassung, -kürzung oder -abgeltung	1.1.2019	nein
IFRS 3 Änderungen an IFRS 3: Definition eines Geschäftsbetriebs	1.1.2020	nein
IFRS 10 IAS 28 Änderungen an IFRS 10 und IAS 28: Verkauf oder Einlage von Vermögenswerten zwischen einem Anleger und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	offen	nein
IFRS 17 Versicherungsverträge	1.1.2021	nein
Diverse Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2015–2017	1.1.2019	nein
Rahmenkonzept Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept	1.1.2020	nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2019 oder später anzuwenden sind. Von einer vorzeitigen Anwendung der Standards hat die Hapag-Lloyd AG Abstand genommen. Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Vorschriften erläutert. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

IFRS 16 Leasingverträge

Allgemeines

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

IFRS 16 beinhaltet unterschiedliche Regelungen für die Leasingnehmer- und Leasinggeberseite. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einheitliches Bilanzierungsmodell (Single accounting model) vor. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- (Finance lease) und Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) ist nicht mehr vorzunehmen. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem des IAS 17.

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

Leasingnehmer haben grundsätzlich alle Leasingverhältnisse in Form eines Nutzungsrechts und einer korrespondierenden Leasingverbindlichkeit zu bilanzieren. Ein Leasingverhältnis liegt vor, wenn die Vertragserfüllung von der Nutzung eines identifizierbaren Vermögenswerts abhängt und der Kunde zugleich die Kontrolle über die Nutzung dieses Vermögenswerts erlangt. Die Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt grundsätzlich als Finanzierungsvorgang, so dass das Nutzungsrecht im Regelfall linear abzuschreiben und die Leasingverbindlichkeit nach der Effektivzinsmethode fortzuschreiben ist. Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit steigt, da die Rückzahlung des Kapitalbetrags der Leasingverbindlichkeit als Cashflow aus Finanzierungstätigkeit zu klassifizieren ist.

Einführung von IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern

Hapag-Lloyd ist verpflichtet, IFRS 16 zum 1. Januar 2019 anzuwenden. Im Berichtszeitraum 2018 hat Hapag-Lloyd eine konzernweite Ermittlung der voraussichtlichen Auswirkungen des neuen Standards IFRS 16 vorgenommen. Hierzu hat Hapag-Lloyd ein gruppenweites Projekt initiiert. Wesentlicher Bestandteil des IFRS 16-Projekts war die Einführung einer Systemlösung für die Abbildung künftiger Leasingverhältnisse. Die Projektsteuerung erfolgte zentral, während die Projektumsetzung dezentral organisiert ist. Hapag-Lloyd hat die Vertragsanalyse auf Einzelvertragebene durchgeführt.

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

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

Für diese Leasingverhältnisse werden künftig Nutzungsrechte und korrespondierend Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz angesetzt.

Die tatsächlichen Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 können von den bisher ermittelten geschätzten Auswirkungen abweichen, da:

- der Konzern Tests sowie Beurteilungen der Kontrollen seines neuen IT-Systems noch nicht final abgeschlossen hat und
- die neuen Rechnungslegungsmethoden bis zur Veröffentlichung des ersten Konzernabschlusses nach dem Erstanwendungszeitpunkt Änderungen unterliegen können.

Ausübung von Wahlrechten

Hapag-Lloyd wendet zum 1. Januar 2019 die modifiziert retrospektive Methode i. S. d. IFRS 16, C5 (b) an. Aus diesem Grund wird der kumulative Effekt aus der Anwendung von IFRS 16 als eine Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 erfasst. Eine Anpassung von Vergleichsinformationen erfolgt nicht.

Der Konzern beabsichtigt, die Vereinfachungsregelung bezüglich der Beibehaltung der Definition eines Leasingverhältnisses bei der Umstellung zu nutzen. Hapag-Lloyd wendet daher IFRS 16 auf Vereinbarungen, die zuvor unter Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft wurden, an und wendet IFRS 16 auf Vereinbarungen, die zuvor unter Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 als Vereinbarung ohne Leasingverhältnis eingestuft wurden, nicht an.

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

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

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

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

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

Das Wahlrecht hinsichtlich kurzfristiger Leasingverhältnisse wendet Hapag-Lloyd auf alle Vermögenswertklassen dahingehend an, dass diese nicht mit einem Nutzungsrecht und einer Leasingverbindlichkeit in der Bilanz erfasst werden. Das Wahlrecht hinsichtlich Vermögenswerten von geringem Wert wendet Hapag-Lloyd auf die sonstige mietweise überlassene Betriebs- und Geschäftsausstattung an. Aus Wesentlichkeitsgründen wurde eine Grenze für Vermögenswerte von geringem Wert in Höhe von 10.000 USD festgesetzt. Für angemietete Container, die die Definition eines Vermögenswerts von geringem Wert erfüllen, wurde das Wahlrecht für Vermögenswerte von geringem Wert nicht in Anspruch genommen.

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

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

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

Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen, ob bei Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als

insignifikantem Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt.

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer

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

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

Die Anwendung des IFRS 16 führt zu einem Anstieg des EBITDA, da Aufwendungen im Zusammenhang mit bisherigen Mietleasingvereinbarungen als Abschreibungen für Nutzungsrechte sowie Zinsaufwendungen aus den Leasingverbindlichkeiten bilanziert werden. Bislang hat Hapag-Lloyd Aufwendungen aus Mietleasingvereinbarungen linear über die Laufzeit im EBITDA erfasst und Vermögenswerte und Schulden in der Höhe bilanziert, in der es eine zeitliche Differenz zwischen den tatsächlichen Leasingzahlungen und den erfassten Aufwendungen gab.

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

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

Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes

In den meisten Fällen ist der dem Leasingverhältnis zugrundeliegende Zinssatz des Leasinggebers Hapag-Lloyd als Leasingnehmer nicht bekannt und lässt sich auch nicht ohne Weiteres bestimmen. Folglich wird unter IFRS 16 für die Folgebilanzierung in diesen Fällen der Grenzfremdkapitalzinssatz von Hapag-Lloyd ermittelt.

Der Grenzfremdkapitalzinssatz spiegelt wider, was Hapag-Lloyd als Leasingnehmer für die Aufnahme von Fremdkapital zahlen müsste, um einen Vermögenswert von ähnlichem Wert wie das Nutzungsrecht unter vergleichbaren Bedingungen zu erwerben. Der Grenzfremdkapitalzinssatz ist ein für Hapag-Lloyd als Leasingnehmer spezifischer Zinssatz, der Folgendes berücksichtigt:

- das Kreditrisiko des Leasingnehmers,
- die Laufzeit des Leasingverhältnisses,
- die Höhe und Qualität von Sicherheiten,
- die Art des Vermögenswerts (Anlageklasse),
- den Wert des Nutzungsrechts und
- das wirtschaftliche Umfeld (Land, Währung und Datum des Vertragsabschlusses), in dem die Transaktion stattfindet.

Im Hapag-Lloyd Konzern wird der Grenzfremdkapitalzinssatz pro Vermögenswertklasse und Laufzeit bestimmt und setzt sich aus einem risikolosen Basiszins und einem gewichteten Risikoaufschlag zusammen. Der laufzeitspezifische risikolose Zinssatz wird auf Basis der vertragswährungsspezifischen Zinskurve bemessen. Der Risikoaufschlag ist entsprechend der Besicherungsquote gewichtet und enthält einen unbesicherten und einen besicherten Anteil. Die wesentlichen Annahmen, die zur Bemessung der Besicherungsquote sowie des unbesicherten und besicherten Risikoaufschlags verwendet wurden, basieren auf internen und externen Quellen.

Der gewichtete Durchschnittswert des Grenzfremdkapitalzinssatzes beträgt zum 1. Januar 2019 5,5 % – 6,5 %.

Hapag-Lloyd als Leasinggeber

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

Auswirkungen von IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern

Zum Bilanzstichtag hat Hapag-Lloyd Verpflichtungen aus unkündbaren Mietleasingvereinbarungen in Höhe von 1.102,9 Mio. EUR, siehe Anmerkung (32).

Auf Basis der zum 31. Dezember 2018 existierenden Leasingverhältnisse erwartet Hapag-Lloyd einen Erstanwendungseffekt (ohne Berücksichtigung von möglichen Steuereffekten), der zu einer Erhöhung der Konzernbilanzsumme führen wird. Auf der Aktivseite wird mit Nutzungsrechten in Höhe von ca. 0,7 – 0,9 Mrd. EUR und auf der Passivseite mit korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten in Höhe von ca. 0,8 – 1,0 Mrd. EUR gerechnet. Die kumulierten Effekte aus der Erstanwendung in Höhe von ca. 10 – 100 Mio. EUR werden als Berichtigung des Eröffnungsbilanzwerts der Gewinnrücklagen im Eigenkapital gezeigt.

Auf Basis der vorliegenden Informationen erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2019 zudem einen Effekt auf das EBITDA in Höhe von 370 – 470 Mio. EUR sowie das EBIT in Höhe von 10 – 50 Mio. EUR.

IAS 28

Durch die Änderungen an IAS 28 wird klargestellt, dass IFRS 9 auf langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen anzuwenden ist, deren Bilanzierung nicht nach der Equity-Methode erfolgt.

IFRIC 23

IFRIC 23 ergänzt die Regelungen des IAS 12 Ertragsteuern hinsichtlich der Berücksichtigung von Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung von Sachverhalten und Transaktionen. Gemäß IFRIC 23 sind steuerliche Risiken anzusetzen, wenn die Steuerbehörden den steuerlichen Sachverhalt wahrscheinlich nicht akzeptieren werden. Die Gefahr einer möglichen Entdeckung (Entdeckungsrisiko) durch die Steuerbehörden wird bei dieser Betrachtung ausgeklammert. Die steuerlichen Risiken können mit dem wahrscheinlichsten Wert oder mit dem Erwartungswert bewertet werden. Nach der Interpretation soll die Bewertungsmethode verwendet werden, die das bestehende Risiko am besten abbildet. Die Verzinsung von Steuernachforderungen und -erstattungen sowie evtl. entstehende Strafgebühren werden von der Interpretation nicht behandelt.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Mit den Änderungen an IAS 1 und IAS 8 wird in den IFRS ein einheitlicher und genauer umrissener Definitionsbegriff der Wesentlichkeit von Abschlussinformationen geschaffen und durch begleitende Beispiele ergänzt. In diesem Zusammenhang findet eine Harmonisierung der Definitionen aus dem Rahmenkonzept, IAS 1, IAS 8 und dem IFRS Practice Statement 2 Making Materiality Judgements statt.

Mit der Änderung an IFRS 3 stellt das IASB klar, dass ein Geschäftsbetrieb eine Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten umfasst, die mindestens einen Ressourceneinsatz (Input) und einen substanziellen Prozess beinhalten, die dann zusammen signifikant zur Fähigkeit beitragen, Leistungen (Output) zu produzieren. Weiterhin wird im Hinblick auf die Leistungen (Output) nun auf die Erbringung von Waren und Dienstleistungen an Kunden abgestellt; der Verweis auf Kostenreduktionen entfällt. Die neuen Vorschriften enthalten darüber hinaus auch einen optionalen „Konzentrationstest“, der eine vereinfachte Identifikation eines Geschäftsbetriebs ermöglichen soll.

Das überarbeitete Rahmenkonzept besteht aus einem neuen übergeordneten Abschnitt „Status and purpose of the conceptual framework“ sowie aus nunmehr acht vollständig enthaltenen Abschnitten. Dabei sind jetzt Abschnitte zu „The reporting entity“ und „Presentation and disclosure“ enthalten; der Abschnitt „Recognition“ wurde um „Derecognition“ ergänzt. Zudem wurden Inhalte geändert: So wurde beispielsweise die Unterscheidung von Income in Revenues einerseits und Gains andererseits aufgegeben. Einhergehend mit dem geänderten Rahmenkonzept wurden Referenzen auf das Rahmenkonzept in diversen Standards angepasst.

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden

In den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften sind alle Unternehmen, bei denen direkt oder indirekt Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG besteht. Beherrschung ist gegeben, wenn die Hapag-Lloyd AG die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte innehat, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch ihre Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Tochterunternehmen werden ab dem Zeitpunkt vollkonsolidiert, zu dem die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wird. Endet die Beherrschung, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Die Erstkonsolidierung eines Tochterunternehmens erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei wird zunächst eine vollständige Zeitwertbewertung aller identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Die zum Zeitwert bewertete Gegenleistung für den Erwerb des Beteiligungsanteils wird mit dem auf den erworbenen Anteil entfallenden Eigenkapital verrechnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passiver Unterschiedsbetrag wird zum Zeitpunkt der Entstehung sofort erfolgswirksam erfasst und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwerts auf nicht beherrschende Anteile wird nicht angewendet. Mit einem Unternehmenszusammenschluss verbundene Transaktionskosten werden als Aufwand erfasst.

Ein derivativer Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Folgeperioden mindestens einmal jährlich nach Abschluss des Planungsprozesses sowie bei Vorliegen von Hinweisen / Ereignissen, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, auf Werthaltigkeit überprüft und bei vorliegender Wertminderung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag abgeschrieben (Impairment-Test). Diese Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte ausgewiesen.

Basis für die Erstellung des Konzernabschlusses bilden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt sind.

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert. Zwischenergebnisse werden eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung für den Konzern sind. Latente Steuern werden für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen angesetzt.

Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital eines Tochterunternehmens werden innerhalb des Konzerneigenkapitals als Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ausgewiesen. Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung als solche ausgewiesen. Transaktionen, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern Anteile an einem bestehenden Tochterunternehmen hinzugewirbt oder Anteile veräußert, ohne dass damit ein Kontrollwechsel einhergeht, werden als

Eigenkapitaltransaktionen zwischen Gesellschaftern bilanziert. Der Unterschiedsbetrag zwischen der erhaltenen / transferierten Gegenleistung und den veräußerten / erhaltenen Anteilen wird im Konzerneigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen

Gemeinschaftliche Vereinbarungen sind vertragliche Vereinbarungen, auf deren Grundlage zwei oder mehr Parteien eine wirtschaftliche Aktivität begründen, die sie gemeinschaftlich beherrschen. Gemeinschaftliche Beherrschung liegt vor, wenn die Partner zusammenarbeiten müssen, um die relevanten Aktivitäten zu steuern, und Entscheidungen einstimmig getroffen werden müssen. Hat der Hapag-Lloyd Konzern zusammen mit anderen Parteien gemeinschaftliche Beherrschung über ein Unternehmen, wird untersucht, ob es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen handelt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet.

Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Gesellschaften, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), oder bei denen gemeinschaftliche Kontrolle mit anderen Parteien besteht (Gemeinschaftsunternehmen), werden in den Konzernabschluss ab dem Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode einbezogen. In der Regel wird ein maßgeblicher Einfluss vermutet, wenn die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt einen Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % besitzt. Der Erwerbszeitpunkt stellt den Zeitpunkt dar, ab dem die mögliche Ausübung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Kontrolle gegeben ist.

Ein aktivischer Unterschiedsbetrag aus der Gegenüberstellung der Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten zum Erwerbszeitpunkt ist als Geschäfts- oder Firmenwert im Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens enthalten.

Der Anteil des Hapag-Lloyd Konzerns am Periodenergebnis bzw. sonstigen Ergebnis von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung bzw. im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Die kumulierten Veränderungen nach dem Erwerbszeitpunkt erhöhen oder vermindern den Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens. Anteilige Verluste, die den Wert des Beteiligungsbuchwerts des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens im Konzern übersteigen, werden nicht erfasst, sofern nicht weitere Instrumente an das Unternehmen ausgegeben werden.

Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Wertminderungen des Buchwerts werden im Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2018 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 151 (Vorjahr: 164) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2017	3	154	1	6	164
Zugänge	1	6	0	1	8
Abgänge	0	19	0	2	21
31.12.2018	4	141	1	5	151

Verschiedene Tochtergesellschaften, die im Rahmen der Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäfts der CSAV in 2014 und im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen wurden, sind auf Hapag-Lloyd Gesellschaften in den jeweiligen Ländern verschmolzen worden. Hierdurch hat sich im Geschäftsjahr 2018 der Konsolidierungskreis um 5 Gesellschaften reduziert. Weiterhin sind 7 Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden, da sie von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind. Weitere 7 Gesellschaften wurden liquidiert. Aus den Entkonsolidierungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Verschmelzungen

Untergehende Gesellschaft	Aufnehmende Gesellschaft
CNP Holding S. A., Panama City	Rahue Investment Co. S. A., Panama City
Corvina Maritime Holding S. A., Panama City	Rahue Investment Co. S. A., Panama City
Sea Lion Shipping Co. S. A., Panama City	Corvina Maritime Holding S. A., Panama City
United Arab Shipping Agency Company (Taiwan) Ltd., Taipeh	Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd., Taipeh
United Arab Shipping Co. Korea Ltd., Seoul	Hapag-Lloyd (Korea) Ltd., Seoul

Entkonsolidierung wegen Unwesentlichkeit

Malleco Shipping Co. S. A.	Panama City
Maule Shipping Co. S. A.	Panama City
Oy UASAC Finland AB i. L.	Helsinki
UASAC Sweden AB i. L.	Göteborg
United Arab Agencies (Inc.)	Wilmington
United Arab Shipping Agency Company (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur
United Arab Shipping Agency Co. (United Kingdom) Ltd. i. L.	London

Liquidationen

Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro
Inversiones CNP S.A.	Lima
UASC Japan Co. Ltd.	Tokio
United Arab Shipping Agency Company (Ningbo) Ltd.	Ningbo
United Arab Shipping Company Services LLC	Al-Damman
Wellington Holding Group S.A.	Road Town

Folgende Gesellschaften werden vollkonsolidiert, da die Hapag-Lloyd AG jeweils die Stimmrechtsmehrheit besitzt und somit Beherrschung besteht:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	49,0
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	45,0
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S. A. E.	Alexandria	49,0
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	49,0
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K. S. C. C.	Safat	49,0
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,9
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	49,0
United Arab Shipping Agencies Company PJS	Amman	50,0
United Arab Shipping Agencies Co. (Bahrain) WLL	Manama	49,0
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	49,0
United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL	Doha	49,0
United Arab Shipping Agency Co. S. A. E. (Egypt)	Alexandria	49,0
United Arab Shipping Co. Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,945

An der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, hält die Hapag-Lloyd AG zwar nur 48,95 % der stimmberechtigten Anteile, stellt aber die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 % der dividendenberechtigten Anteile, sodass das wirtschaftliche Eigentum ausschließlich im Hapag-Lloyd Konzern liegt.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter finden sich unter Anmerkung (22).

10 vollkonsolidierte Gesellschaften und ein nach der Equity-Methode bilanziertes Unternehmen haben im Berichtsjahr ein vom Konzern abweichendes Geschäftsjahr. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die fortgeschriebenen Werte jeweils zum 31. Dezember 2018 verwendet. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Geschäftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd AG überein.

Eine Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns ist unter Anmerkung (40) aufgeführt.

Unternehmenserwerbe

Erwerb einer ägyptischen Agentur

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

Bis zum Erwerbszeitpunkt war MDV als Agent für Hapag-Lloyd in Ägypten tätig. Seit dem Erwerbszeitpunkt wickelt die HLE das Agenturgeschäft in Ägypten für Hapag-Lloyd ab. Durch die Übernahme des Agenturgeschäfts von MDV und die damit verbundene Reorganisation werden redundante Agentenstrukturen in Ägypten abgebaut und Kostensynergien gehoben. Der beizulegende Zeitwert der für den Erwerb des Geschäftsbetriebs übertragenen Gegenleistung belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 10,2 Mio. EUR und entfällt mit 9,4 Mio. EUR auf eingegangene finanzielle Verbindlichkeiten und mit 0,8 Mio. EUR auf Schulden für eine bedingte Gegenleistung. Die bedingte Gegenleistung sieht zusätzliche zukünftige Zahlungen in US-Dollar für Volumensteigerungen der HLE im Vergleich zu einem festen Vergleichsvolumen vor. Die geschätzte Bandbreite der nicht abgezinsten zusätzlichen Zahlungen liegt zwischen 0,6 Mio. EUR und 1,2 Mio. EUR.

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

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

Nach dem Erwerbszeitpunkt wurden neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden. Daher wurden die erwarteten zukünftigen Volumensteigerungen der HLE erhöht, was zu einer Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung führte (Erhöhung um 0,2 Mio. EUR). Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist damit abgeschlossen.

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

Aus dem Unternehmenszusammenschluss ergibt sich ein Geschäfts- oder Firmenwert von 10,2 Mio. EUR. Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert nicht identifizierbare immaterielle Vermögenswerte, wie Fachwissen und Prozesse der bestehenden Belegschaft von MDV, durch die das Agenturgeschäft in Ägypten ab dem Erwerbszeitpunkt fortgesetzt werden

kann, sowie die erwarteten Synergien aus Kostenreduzierungen durch die Reorganisation der vorhandenen Agentenstrukturen in Ägypten.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf die HLE Umsatzerlöse von 11,9 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 1,6 Mio. EUR. Eine Pro-forma-Betrachtung (wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2018 erfolgt wäre) ist undurchführbar, da nur der operative Geschäftsbetrieb von MDV erworben wurde und Hapag-Lloyd keinen Zugriff auf die Buchhaltung des ehemaligen Agenten MDV hat.

Erwerb der UASC-Gruppe im Vorjahr

Am 24. Mai 2017 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der UASC. Die UASC war zum Erwerbszeitpunkt die größte Containerlinienreederei im Mittleren Osten. Aus dem Zusammenschluss werden ab 2019 jährlich Synergien von rd. 435 Mio. USD erwartet.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2017 erfolgt wäre (Pro-forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 11.059,5 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 459,9 Mio. EUR gelegen. Ausgangsbasis für die Pro-forma-Betrachtung ist der Hapag-Lloyd Konzern für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 zuzüglich des UASC-Konzerns für den Zeitraum vom 1. Januar bis 24. Mai 2017, der nach Rechnungslegungsgrundsätzen von Hapag-Lloyd aufgestellt wurde. Die Pro-forma-Betrachtung wurde unter Berücksichtigung der Effekte aus der Kaufpreisallokation und ohne Berücksichtigung von Effekten aus Transaktionen, die vertragsgemäß bereits vor dem Erwerbszeitpunkt durchzuführen waren, ermittelt. Ferner wurde bei der Ermittlung dieser Beträge angenommen, dass die Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2017 gültig gewesen wären. Die notwendigen Pro-forma-Anpassungen basieren auf den verfügbaren Informationen. Aufgrund der beschriebenen Prämissen entspricht das dargestellte Pro-forma-Ergebnis nicht zwingend dem Konzernergebnis, das der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der UASC tatsächlich am 1. Januar 2017 vollzogen worden wäre.

Währungsumrechnung

Jahresabschlüsse werden in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft aufgestellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfelds bezeichnet, in dem die Gesellschaft primär tätig ist. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und fast aller Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro.

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Umrechnung der Zahlungsströme sowie der Aufwendungen und Erträge der übernommenen UASC-Gruppe erfolgte im Vorjahr mit dem USD/EUR-Durchschnittskurs vom 24. Mai bis 31. Dezember 2017 in Höhe von 1,1687.

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs, nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) designed sind. Diese sind im sonstigen Ergebnis zu erfassen.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste werden in dem Posten gezeigt, der ursächlich für die Währungseffekte ist. So wurden wechselkursbedingte Gewinne und Verluste, die in Verbindung mit Transportdienstleistungen stehen, in den Umsatzerlösen und den Transportaufwendungen erfasst. Die übrigen wechselkursbedingten Gewinne und Verluste werden in saldierter Form in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie in den Personalaufwendungen und Ertragsteuern gezeigt.

Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
US-Dollar	1,14510	1,19890	1,18150	1,12940
Indische Rupie	80,25200	76,48900	80,82087	73,54459
Brasilianischer Real	4,43666	3,96566	4,31896	3,60532
Chinesischer Renminbi	7,85905	7,83385	7,81640	7,63223
Kanadischer Dollar	1,55960	1,50280	1,53151	1,46607
Britisches Pfund Sterling	0,89690	0,88731	0,88591	0,87720
Australischer Dollar	1,62240	1,53311	1,58237	1,47369
Japanischer Yen	125,89810	134,88869	130,46391	126,64971
Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate	4,20630	4,40370	4,33963	4,14821

Bilanzierung und Bewertung

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

Geschäfte- oder Firmenwerte

Geschäfte- oder Firmenwerte unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, sondern werden einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte wie vorteilhafte Verträge, Kundenstamm und Markenrechte werden mit dem beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt aktiviert. Ubige immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten aktiviert.

Sofern immaterielle Vermögenswerte nur über einen begrenzten Zeitraum nutzbar sind, erfolgt eine planmäßige lineare Abschreibung über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Geschäfte- oder Firmenwerte einem

regelmäßigen jährlichen Wertminderungstest unterzogen. Darüber hinaus werden Überprüfungen vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Die erwarteten Nutzungsdauern der immateriellen Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	20–25
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Andere Marken	5–20
Charter- und Leasingverträge	5–10
Computersoftware	5–8
Sonstiges	3

Der weltweite Containerliniendienst wird fast ausschließlich unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung bzw. Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad durch die weltweiten Tätigkeiten bereits erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

Für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres die Nutzungsdauer überprüft. Für immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird jährlich überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden prospektiv als Schätzungsänderung behandelt.

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten werden die Ausgaben für die Entwicklungsphase erstmalig aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Zu den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen („F&E“) zählen insbesondere Aufwendungen zur Entwicklung von unternehmensspezifischer Individualsoftware, die zum Ziel hat, die Produktivität zu steigern und unsere Geschäftsprozesse effektiver zu gestalten. Zu den F&E-Aufwendungen zählen insbesondere Verbesserungen und Erneuerungen von Bestandssoftwarelösungen für den operativen Bereich. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit den Kosten angesetzt, die in der Entwicklungsphase nach dem Zeitpunkt der Feststellung der technologischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit bis zur Fertigstellung entstanden sind. Die Entwicklungsphase gilt als abgeschlossen, sobald die IT-Abteilung formell dokumentiert, dass der aktivierte Vermögenswert zur Nutzung bereitsteht und in der Art und Weise einsatzfähig ist, wie es durch das Management beabsichtigt ist. Die aktivierten Herstellungskosten werden auf Grundlage von Einzelkosten ermittelt.

Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Die Anschaffungskosten umfassen alle Gegenleistungen, die notwendig sind, um einen Vermögenswert zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten werden auf Basis von Einzelkosten sowie direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen.

Die nutzungsbedingten planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden zum Vorjahr unveränderten wirtschaftlichen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude	40
Schiffe	25
Container	13
Übrige Anlagen	3–10

Die Trockendockarbeiten zur Erzielung der Betriebsgenehmigung (Klassekosten) werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswerts erwarteten Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihres Schrottwerts ermittelt.

Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft. Überprüfungen auf Werthaltigkeit werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Werthaltigkeitsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer und Sachanlagen werden regelmäßig dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise / Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Im Rahmen dieser Überprüfung wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswerts seinem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit, „CGU“).

Die Containerschiffahrt wird in ihrer Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert, da es aufgrund der Komplexität des Transportgeschäfts nicht möglich ist, die operativen Zahlungsströme einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen (siehe Erläuterungen im Abschnitt „Segmentberichterstattung“).

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Das betrifft die Marke Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert ermittelt wurde. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Eine Überprüfung erfolgt auch, wenn Ereignisse oder Umstände eintreten, die darauf hinweisen, dass der Buchwert möglicherweise nicht wiedererlangt werden kann. Die Überprüfung auf Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschiffahrt“.

Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist. Sofern ein Wertminderungsbedarf ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüberhinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte verteilt.

Ergibt sich nach der in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen, da sie nach IAS 36 nicht zulässig sind.

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value Less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder des einzelnen Vermögenswerts. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht notwendig, beide Werte zu ermitteln.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswerts bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zahlen würden. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der zukünftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme ermittelt.

Für die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwerts wird der erzielbare Betrag der CGU Containerschiffahrt bestimmt, und zwar auf Basis des Nutzungswerts. Dieser Wert wird anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cashflow) berechnet. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der vom Aufsichtsrat genehmigten Hapag-Lloyd Managementplanung zugrunde gelegt. Diese Planung enthält Ergebnisbeiträge aus bereits im Geschäftsjahr 2018 initiierten Kosteneinsparungsmaßnahmen der Strategy 2023. Die Cashflow-Prognosen enthalten spezifische Schätzungen für fünf Jahre und eine ewige Wachstumsrate danach. Für die Containerschiffahrt sind die zentralen Planungsannahmen die zukünftige Entwicklung von Transportvolumina, Frachtraten, Bunkerpreisen und Wechselkursen sowie die EBIT-Marge in der ewigen Rente. Diese hängen von einer Reihe makroökonomischer Faktoren, insbesondere der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts sowie des Welthandels, ab. Deshalb werden bei der Erstellung der Planung die Einschätzungen externer Wirtschafts- und Marktforschungsinstitute hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung in der globalen Containerschiffahrt herangezogen und um Erfahrungen und Einschätzungen der eigenen Wettbewerbsposition auf den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt.

Die nachhaltige Wachstumsrate wird basierend auf der Schätzung der langfristigen durchschnittlichen jährlichen Branchenentwicklung ermittelt.

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-Cashflows erfolgt mit den gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) nach Ertragsteuern. Diese werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet. Der gewichtete Vorsteuer-Kapitalkostensatz entspricht aufgrund der Regelungen zur Tonnagebesteuerung dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern.

Leasing

Als Leasing wird jede Form der entgeltlichen Nutzungsüberlassung bezeichnet. Hierunter fallen Mietverträge für Gebäude und Container sowie Charterverträge für Schiffe. Anhand der wirtschaftlichen Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (Finance Lease) oder dem Leasinggeber (Operating Lease) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Leasingnehmer – Finance Lease

Sofern der Hapag-Lloyd Konzern als Leasingnehmer alle wesentlichen Chancen und Risiken aus einem Leasingverhältnis trägt, werden die Leasinggegenstände in der Konzernbilanz mit Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses zum beizulegenden Zeitwert des Leasinggegenstandes oder zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear über die Laufzeit des Leasingvertrages oder über die längere wirtschaftliche Nutzungsdauer des Leasinggegenstandes, sofern bereits bei Beginn des Leasingverhältnisses der Übergang des rechtlichen Eigentums am Leasinggegenstand zum Ende der Vertragslaufzeit hinreichend sicher ist.

Gleichzeitig wird eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, die in ihrer Höhe dem Buchwert des Leasinggegenstandes im Zugangszeitpunkt entspricht. Jede Leasingrate wird in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wird ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst; der Tilgungsanteil verringert die angesetzte Leasingverbindlichkeit.

Leasingnehmer – Operating Lease

Mietaufwendungen aus Operating-Lease-Verträgen werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Am Ende der Laufzeit anfallende Einmalkosten werden linear über die Laufzeit abgegrenzt.

Leasinggeber – Operating Lease

Tritt der Hapag-Lloyd Konzern als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen auf, wird der überlassene Leasinggegenstand weiterhin in der Konzernbilanz erfasst und planmäßig abgeschrieben. Mieterträge aus Operating-Lease-Verhältnissen werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge als Umsatzerlöse bzw. sonstige betriebliche Erträge erfasst.

Sale-and-Leaseback

Gewinne oder Verluste aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verträgen führen, werden sofort vereinnahmt, wenn die Transaktionen zu Marktwerten durchgeführt wurden. Wird ein entstandener Verlust durch zukünftige, unter dem Marktpreis liegende Leasingraten ausgeglichen, wird dieser Verlust über die Laufzeit des Leasingvertrages abgegrenzt. Übersteigt der vereinbarte Verkaufspreis den beizulegenden Zeitwert, wird der Gewinn aus der Differenz zwischen diesen beiden Werten ebenfalls abgegrenzt.

Finanzinstrumente mit Wirkung zum 1. Januar 2018

Finanzinstrumente sind vertraglich vereinbarte Ansprüche oder Verpflichtungen, die zu einem Zu- oder Abfluss von finanziellen Vermögenswerten oder zur Ausgabe von Eigenkapitalrechten führen werden. Sie umfassen auch die aus originären Finanzinstrumenten abgeleiteten (derivativen) Ansprüche oder Verpflichtungen.

Nach IFRS 9 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC), „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet“ (FVOCI) und „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ (FVTPL) unterteilt.

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, Vermögenswerte zu halten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen (Zahlungsstromkriterium).

Ein Schuldinstrument wird erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es wird im Rahmen eines gemischten Geschäftsmodells gehalten, bei dem sowohl vertragliche Zahlungsströme vereinnahmt als auch Verkäufe getätigt werden.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen (Zahlungsstromkriterium).

Sofern die oben genannten Kriterien für die Klassifizierung als AC bzw. FVOCI nicht erfüllt sind, werden die Schuldinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Ungeachtet der oben beschriebenen Kriterien zur Klassifizierung von Schuldinstrumenten in die Kategorien AC oder FVOCI kann ein Unternehmen seine finanziellen Vermögenswerte beim erstmaligen Ansatz unwiderrufflich als „erfolgswirksam zum Fair Value bewertet“ einstufen, wenn dadurch eine Rechnungslegungsanomalie vermieden oder erheblich verringert wird (Fair-Value-Option).

Die Klassifizierung und Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten erfolgt grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Davon abweichend besteht für originäre Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, beim erstmaligen Ansatz die unwiderruffliche Möglichkeit, die Fair-Value-Änderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen (OCI-Option).

Im Hapag-Lloyd Konzern sind die finanziellen Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums als „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert. Es wurde weder von der Fair-Value-Option noch von der OCI-Option Gebrauch gemacht.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet oder ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Sie sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder beim erstmaligen Ansatz – unter bestimmten Voraussetzungen – als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ designiert wurden (FV-Option). Originäre finanzielle Verbindlichkeiten bestehen im Hapag-Lloyd Konzern lediglich in der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) eingebunden sind, sondern „zu Handelszwecken gehalten“ werden, sind der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zuzuordnen.

Nicht derivative Basisverträge, bei denen es sich nicht um finanzielle Vermögenswerte im Anwendungsbereich von IFRS 9 handelt, werden bezüglich der Existenz von eingebetteten Derivaten analysiert. Eingebettete Derivate sind hierbei getrennt vom Basisvertrag als eigenständiges Finanzinstrument auszuweisen, wenn u. a. beide Komponenten unterschiedliche wirtschaftliche Eigenschaften aufweisen, die nicht eng miteinander verbunden sind. Liegt eine Trennungspflicht vor, sind eingebettete Derivate erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Im Geschäftsjahr 2018 sowie im vorangegangenen Geschäftsjahr gab es keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden in dem Zeitpunkt angesetzt, in dem der Konzern Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Sie werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei originären finanziellen Vermögenswerten, die nicht der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zugeordnet sind, werden zusätzlich dem Erwerb direkt zurechenbare Transaktionskosten bei der Erstbewertung berücksichtigt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Im Hapag-Lloyd Konzern werden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ein Großteil der sonstigen finanziellen Forderungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (siehe nächsten Abschnitt) im Rahmen der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet.

Erwartete Kreditverluste bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden als Wertberichtigung erfasst, d. h. als Teil der Bewertung dieser Vermögenswerte in der Bilanz. Jegliche Anpassungen des Saldos der Wertberichtigung aufgrund einer Erhöhung oder Verringerung des Betrags von erwarteten Kreditverlusten wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als Wertaufholungsertrag oder Wertminderungsaufwand erfasst.

Die erwarteten Kreditverluste werden dabei als wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag, der auch zukünftige wirtschaftliche Bedingungen und den Zeitwert des Geldes berücksichtigt, ermittelt. Des Weiteren werden bei der Bewertung der erwarteten Kreditverluste Sicherheiten berücksichtigt.

Es gibt 2 Vorgehensweisen zur Ermittlung der erwarteten Kreditverluste:

Bei der allgemeinen Vorgehensweise wird eine Risikovorsorge für die erwarteten 12-Monats-Kreditverluste (Stufe 1) oder für die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2 und 3) gebildet. Die Einordnung in die Stufen richtet sich danach, ob sich das Kreditrisiko für das Finanzinstrument seit dem erstmaligen Ansatz signifikant erhöht (Stufe 2) bzw. sogar eine beeinträchtigte Bonität hat (Stufe 3). Von einer signifikanten Erhöhung des Kreditrisikos seit dem erstmaligen Ansatz wird spätestens ausgegangen, wenn die vertraglichen Zahlungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Ein finanzieller Vermögenswert hat eine beeinträchtigte Bonität, wenn ein oder mehrere Ereignisse mit nachteiligen Auswirkungen auf die erwarteten künftigen Zahlungsströme (objektive Hinweise auf Wertminderung) eingetreten sind.

Die vereinfachte Vorgehensweise ist für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die keine wesentliche Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden. Änderungen des Kreditrisikos werden bei der vereinfachten Vorgehensweise nicht nachverfolgt, es wird immer eine Risikovorsorge für die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2 und 3) angesetzt.

Die allgemeine Vorgehensweise findet im Hapag-Lloyd Konzern für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und sonstige finanzielle Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, Anwendung. Für diese finanziellen Vermögenswerte besteht am Abschlussstichtag ein niedriges Ausfallrisiko.

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Dabei berücksichtigen die in länderspezifischen Wertberichtigungstabellen angesetzten Ausfallwahrscheinlichkeiten makroökonomische Daten sowie finanzielle und nichtfinanzielle Informationen der nach Rating gruppierten Kunden. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt.

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

Falls auf Einzelbasis keine angemessenen und belastbaren Informationen ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand verfügbar sind, erfolgt die Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf kollektiver Basis unter Berücksichtigung umfassender Kreditrisikoinformationen. Dazu werden Finanzinstrumente anhand gemeinsamer Kreditrisikoeigenschaften gruppiert.

Einige sonstige finanzielle Forderungen von Hapag-Lloyd werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Hierbei handelt es sich um Wertpapiere und Beteiligungen. Die Bewertungsgewinne und -verluste solcher Finanzinstrumente werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion übertragen werden, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswerts verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden. Werden alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an einem finanziellen Vermögenswert weder übertragen noch behalten und wird die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert nicht behalten, findet ebenfalls eine Ausbuchung statt. Darüber hinaus werden finanzielle Vermögenswerte, die als ausgefallen gelten, dann ausgebucht, wenn alle Maßnahmen zur Eintreibung erfolglos blieben.

Transaktionen, bei denen bilanzierte Vermögenswerte übertragen werden, aber entweder alle oder alle wesentlichen Risiken und Chancen aus den übertragenen Vermögenswerten behalten werden, führen zu keiner Ausbuchung der übertragenen Vermögenswerte.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht saldiert, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Finanzmittel, die auf verpfändeten Konten hinterlegt sind und deren Restlaufzeit nicht mehr als 3 Monate beträgt, werden als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen. Beträgt die Restlaufzeit solcher Finanzmittel mehr als 3 Monate, werden diese unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen (in der Regel täglich verfügbar) sowie der hohen Bonität (ausschließlich Investment Grade) der kontrahierenden Kreditinstitute sind die erwarteten Kreditausfälle bei Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen geringfügig (niedriges Ausfallrisiko am Abschlussstichtag) und werden daher nicht angesetzt. Die Berechnung der erwarteten Kreditausfälle beruht auf öffentlich verfügbaren Marktdaten zur Ausfallwahrscheinlichkeit (Credit Default Swaps) der jeweiligen Kreditinstitute zum Bilanzierungsstichtag.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

Der erstmalige Ansatz einer originären finanziellen Verbindlichkeit erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Im Rahmen der Folgebewertung werden originäre finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Führt eine Überprüfung von geänderten Vertragsbedingungen anhand quantitativer und qualitativer Kriterien zu der Einschätzung, dass beide Vertragswerke als substantiell gleich anzusehen sind, so wird die alte Verbindlichkeit zu

geänderten Bedingungen fortgeführt, indem der Buchwert ergebniswirksam angepasst wird. Der neue Buchwert der Verbindlichkeit ergibt sich dabei aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme, die mit dem ursprünglichen Effektivitätszinssatz diskontiert werden.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert am Tag des Vertragsabschlusses bewertet. Die Folgebewertung erfolgt ebenfalls zu dem am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und welche Art der Sicherungsbeziehung vorliegt.

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit zukünftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Transaktionen (Cashflow Hedge) klassifiziert. Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges abgebildet.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrundeliegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, inwieweit die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte kompensieren.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird in der Rücklage für Cashflow Hedges im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Der nicht designierte Teil des Derivats wird in einer separaten Rücklage für Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern werden die Veränderungen der Zeitwerte von Commodityoptionen sowie die Wertänderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften von der Sicherungsbeziehung ausgeschlossen.

Führt die abgesicherte Transaktion später zum Ansatz eines nicht finanziellen Postens, so wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag von der separaten Eigenkapitalkomponente umgliedert und bei den anfänglichen Kosten oder beim sonstigen Buchwert des abgesicherten Vermögenswerts oder der abgesicherten Verbindlichkeit als sog. Basis Adjustment berücksichtigt.

Bei allen anderen Cashflow Hedges hingegen wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag in der Periode oder den Perioden, in der sich die abgesicherten Zahlungsströme auf die Gewinn- und Verlustrechnung auswirken, als Reklassifizierungsbetrag in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert.

Wenn ein Sicherungsgeschäft ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im sonstigen Ergebnis kumulierte Gewinn bzw. Verlust im sonstigen Ergebnis und wird erst dann erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn das Grundgeschäft eintritt. Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, sind die außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste sofort erfolgswirksam zu vereinnahmen.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) erfüllen – einschließlich trennungspflichtiger eingebetteter Derivate -, werden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Im Vorjahr angewendete, abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Finanzinstrumente

Nach IAS 39 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten“ (At Fair Value through Profit or Loss), „Kredite und Forderungen“ (Loans and Receivables), „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ (Available for Sale), „bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ (Held to Maturity) sowie „Sonstige Verbindlichkeiten“ (Other Liabilities) unterteilt. Für die Bewertungskategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten“ ist eine weitere Untergliederung in „zu Handelszwecken gehalten“ (Held for Trading) und „zur erfolgswirksamen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert bestimmt“ (Fair-Value-Option) vorzunehmen.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 (Hedge Accounting) eingebunden sind, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ (Held for Trading) klassifiziert.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz als „Kredite und Forderungen“ oder als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert. Vermögenswerte der Kategorien „Kredite und Forderungen“ sowie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden bei ihrem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von dem Erwerb direkt zurechenbaren Transaktionskosten angesetzt.

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglich vereinbarten fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die an keinem aktiven Markt notiert sind. Diese werden in der Bilanz unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen ausgewiesen und als kurzfristig klassifiziert, soweit deren Fälligkeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag liegt.

Kredite und Forderungen werden im Rahmen der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Für erkennbare Einzelrisiken werden Wertberichtigungen gebildet. Ist der Ausfall eines bestimmten Anteils des Forderungsbestandes wahrscheinlich, werden Wertberichtigungen in dem Umfang vorgenommen, in dem der Buchwert eines finanziellen Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Hinweise für erkennbare Einzelrisiken sind unter anderem eine wesentliche Verschlechterung der

Bonität, deutliche Zahlungsverzögerungen oder auch die hohe Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz und der damit verbundenen Zahlungsunfähigkeit seitens des Kunden. Bei Wegfall der Gründe für zuvor vorgenommene Wertminderungen werden entsprechende Zuschreibungen, nicht jedoch über die fortgeführten Anschaffungskosten hinaus, getätigt.

Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen werden teilweise über ein Wertberichtigungskonto erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderungen berücksichtigt wird, hängt vom Grad der Verlässlichkeit der Beurteilung der Risikosituation ab. Konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder dieser Kategorie im Einzelnen ausdrücklich zugeordnet wurden oder keiner anderen Kategorie finanzieller Vermögenswerte zugeordnet werden konnten.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden nach ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts werden bis zum Abgang der Vermögenswerte im sonstigen Ergebnis erfasst. Einer nachhaltigen Minderung des beizulegenden Zeitwerts wird durch eine erfolgswirksam erfasste Wertminderung Rechnung getragen. Im Fall einer späteren Wertaufholung wird die erfolgswirksam erfasste Wertminderung bei Eigenkapitalinstrumenten nicht rückgängig gemacht, sondern im sonstigen Ergebnis verrechnet. Liegt für gehaltene Anteile kein auf einem aktiven Markt notierter Marktpreis vor und sind andere Methoden zur Ermittlung eines objektivierbaren Marktwerts nicht anwendbar, werden die Anteile zu Anschaffungskosten bewertet.

Bei nicht substanziellen Modifikationen von originären finanziellen Verbindlichkeiten wird die Barwertdifferenz zwischen den ursprünglichen und den modifizierten Cashflows durch eine Anpassung des Effektivzinssatzes über die Restlaufzeit der geänderten Verbindlichkeit amortisiert.

Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die nicht designierten Zeitwertänderungen gemäß IAS 39 erfolgswirksam zu erfassen. In dem vorliegenden Konzernabschluss erfolgt jedoch hierfür in Übereinstimmung mit den neuen Regelungen des IFRS 9 eine retrospektive Anpassung der Vorjahreszahlen, so dass diese nicht im Konzernergebnis, sondern in der Rücklage für Absicherungskosten abgebildet werden. Im sonstigen Ergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert und als Ertrag bzw. Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Bei Sicherungsbeziehungen mittels Devisentermingeschäften erfolgt zunächst eine Erfassung der gesamten effektiven Marktwertänderung des Sicherungsgeschäfts im sonstigen Ergebnis in der Rücklage für Cashflow-Hedges. Im nächsten Schritt wird die Kassakomponente analog zur Wertänderung des Grundgeschäfts erfolgswirksam aus der Rücklage für Cashflow-Hedges in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert.

Vorräte

Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Bewertung gleichartiger Gegenstände des Vorratsvermögens erfolgt grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode. Der Nettoveräußerungswert wird vom Absatzmarkt bestimmt.

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoff- und Schmierölbestände.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer nach der „Projected Unit Credit Method“. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit Obligation, DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzen lauten auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf.

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden – ebenso wie die Differenz zwischen typisiert ermitteltem Zinsertrag und tatsächlichem Ertrag aus Planvermögen – vollständig im sonstigen Ergebnis, d. h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert oder gekürzt, werden sowohl der Teil der Leistungsänderung, der sich auf vergangene Perioden bezieht (nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand), als auch die Gewinne und Verluste aus der Plankürzung sofort erfolgswirksam berücksichtigt. Die Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfasst.

Sofern einzelne Pensionsverpflichtungen durch externe Vermögenswerte finanziert werden (z. B. durch qualifizierte Versicherungen), werden die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, die dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Bilanzstichtag entsprechen, abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens bilanziert.

Eine aus Vorauszahlungen auf zukünftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht.

Bei beitragsorientierten Plänen leistet der Konzern aufgrund einer gesetzlichen, einer vertraglichen oder einer freiwilligen Verpflichtung Beiträge an öffentliche oder private Pensionsversicherungspläne. Der Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe sowie Fälligkeit verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen kaufmännischen Schätzung des Erfüllungsbetrags angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kosten- und Preissteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst.

Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gebildet wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Für eine Vielzahl gleichartiger Verpflichtungen wird die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf Basis dieser Verpflichtungen als Gruppe ermittelt. Eine Rückstellung wird auch dann passiviert, wenn die Wahrscheinlichkeit einer Vermögensbelastung in Bezug auf eine einzelne in dieser Gruppe enthaltene Verpflichtung gering ist.

Im Rahmen von belastenden Verträgen wird der zurückzustellende Betrag im Hapag-Lloyd Konzern unter Berücksichtigung der den Transportaufträgen auf der jeweiligen Relation zu rechenbaren variablen Kosten sowie der anteiligen fixen Kosten ermittelt. Bevor eine Rückstellung erfasst wird, wird ein Wertminderungsaufwand für die Vermögenswerte, die mit dem Vertrag verbunden sind, erfasst.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufs gebildet. Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen werden gebildet, soweit ein detaillierter formaler Restrukturierungsplan erstellt und bei den betroffenen Parteien eine gerechtfertigte Erwartung geschaffen wurde.

Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile

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

Der antizipierte Erwerb der nicht beherrschenden Anteile wurde in der Eigenkapitalveränderungsrechnung gesondert dargestellt.

Anteilsbasierte Vergütungen

Bei den im Konzern existierenden anteilsbasierten Vergütungsplänen handelt es sich um Vergütungspläne, die durch Barausgleich abgegolten werden. Dafür wird zu den Zeitpunkten der Leistungserbringung durch den Anspruchsberechtigten die daraus resultierende Schuld des Konzerns zu ihrem beizulegenden Zeitwert aufwandswirksam angesetzt (rätierliche Zuführung). Bis zum Ende des Leistungszeitraums wird der beizulegende Zeitwert der Schuld zu jedem Bilanzstichtag neu bemessen. Alle Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgswirksam erfasst.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Bezüglich der Erläuterungen zur Bilanzierung der Umsatzerlöse siehe Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt der Verursachung ergebniswirksam.

Zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus in Sicherungsbeziehungen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung (28).

Dividenden aus Beteiligungen, die nicht nach der At-Equity-Methode bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Zinserträge und -aufwendungen werden zeitanteilig unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfasst.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl. Im Geschäftsjahr 2018 sowie im Vorjahr entsprach das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt. Ertragsteuerrückstellungen werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 auf der Grundlage der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode gebildet. Sie resultieren aus temporären Unterschieden in den Wertansätzen von Vermögenswerten und Schulden in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz.

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen bzw. aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig, sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns

zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2019 bis 2023, die für steuerliche Zwecke auf zehn Jahre verlängert wurde.

Latente Steuern werden unmittelbar dem sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet, wenn sie sich auf Posten beziehen, die ebenfalls unmittelbar dem sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet werden.

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten werden.

Latente Steueransprüche (aktive latente Steuern) und latente Steuerschulden (passive latente Steuern) werden saldiert, soweit das Unternehmen ein Recht zur Aufrechnung der laufenden Ertragsteueransprüche und -schulden hat und wenn sich die aktiven und passiven latenten Steuern auf laufende Ertragsteuern beziehen.

Beizulegender Zeitwert

In mehreren Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften wird die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts sowohl von finanziellen als auch nichtfinanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten gefordert. Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswerts bzw. Übertragung der Verbindlichkeit zahlen würden.

Die Bewertung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt im Rahmen einer dreistufigen Hierarchie, basierend auf der Art der verwendeten Bewertungsparameter:

Level 1:

Unveränderte Übernahme von notierten Preisen an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

Level 2:

Verwendung von Bewertungsparametern, bei denen es sich nicht um die in Level 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachten lassen.

Level 3:

Verwendung von nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Faktoren für die Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Bewertungsparameter).

Jede Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wird anhand des Bewertungsparameters mit der niedrigsten Hierarchiestufe eingestuft, sofern es sich um einen wesentlichen Bewertungsparameter handelt. Ändert sich die Methode zur Bewertung des beizulegenden Zeitwerts bei regelmäßig zu bewertenden Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten, sodass diese einem anderen Level zuzuordnen sind, wird diese Umklassifizierung zum Ende der Berichtsperiode vorgenommen.

Weitere Erläuterungen zu den jeweiligen beizulegenden Zeitwerten finden sich in Anmerkung (28) Finanzinstrumente.

Wesentliche Annahmen und Schätzungen

Die Aufstellung eines Konzernabschlusses gemäß den IFRS erfordert Schätzungen und Annahmen, um die bilanzierten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen. Schätzungen und Annahmen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

- Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
- Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
- Klassifizierung von Leasingverhältnissen
- Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte
- Ansatz aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge
- Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen
- Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen
- Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder
- Bestimmung der unterjährig zu erfassenden nicht manifestierten Rabatte

Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umwelтанforderungen oder technischen Entwicklungen und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Die Schätzung der Restwerte von Containerschiffen unterliegt vor dem Hintergrund der langen Lebensdauer der Schiffe, der Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und des künftigen Stahlpreises, der eine wesentliche Bestimmungsgröße des Restwerts eines Containerschiffs darstellt, hohen Unsicherheiten und Schwankungen. Grundsätzlich entspricht der Restwert eines Containerschiffs bzw. einer Klasse von Containerschiffen dessen Schrottwert. Der Schrottwert wird bestimmt auf Basis des Leergewichts eines Containerschiffs und des durchschnittlichen Stahlpreises. Vor dem Hintergrund der Langlebigkeit der Containerschiffe werden Anpassungen des Restwerts dann vorgenommen, wenn erwartet wird, dass die Marktschwankungen (nachhaltig) bis zum Ende der betrieblichen Nutzungsdauer bestehen.

Die Angaben zu den Nutzungsdauern finden sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen sind den Anmerkungen (11) und (12) zu entnehmen.

Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert ebenfalls Annahmen und Schätzungen bezüglich künftiger Cashflows, erwarteter Wachstumsraten, der Währungskurse und der Abzinsungssätze. Alle wesentlichen Parameter unterliegen somit dem Ermessen des Managements im Hinblick auf die künftige, insbesondere weltwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind mit der Unsicherheit jeder Zukunftsprognose behaftet. Die hierzu getroffenen Annahmen können Änderungen unterliegen, die zu Wertminderungen in zukünftigen Perioden führen können. Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Werthaltigkeitsprüfung; zu den Buchwerten der immateriellen Vermögenswerte und der Sachanlagen siehe Anmerkungen (11) und (12).

Klassifizierung von Leasingverhältnissen

Im Rahmen der Klassifizierung von Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Leasinggeber oder Leasingnehmer getroffen. Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Bilanzierung und Bewertung von Leasingverhältnissen; zu den Beträgen siehe Anmerkung (32).

Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte

Die Bemessung erwarteter Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte umfasst Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, der geografischen Region, der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen sowie zukunftsbezogenen wirtschaftlichen Bedingungen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ und Anmerkung (14).

Ansatz aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge

Die Höhe der im Konzern aktivierten latenten Steuern auf Verlustvorträge ist wesentlich abhängig von der Einschätzung über die künftige Nutzbarkeit der steuerlichen Verlustvorträge. Insofern ist der Betrag der aktiven latenten Steuern von der Planung künftiger steuerlicher Ergebnisse abhängig. Aufgrund von Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten Entwicklung kann es in künftigen Perioden zu Anpassungen dieser Beträge kommen. Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern erfolgen unter Anmerkung (9).

Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen u. a. Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftlicher Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen.

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 wurden erstmals die neuen Sterbetafeln von Heubeck RT 2018 G angewendet. Ein wesentlicher Effekt auf die Höhe der Verpflichtung hat sich daraus nicht ergeben.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (23).

Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder zukünftiger Entwicklungen, wie zum Beispiel der zur Pflichtungsbewertung anzusetzenden Kosten, treffen. Diese können insbesondere bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen.

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (24).

Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder

Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage & Detention) werden grundsätzlich erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden. Die Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder erfordert Schätzungen hinsichtlich der erwarteten Höhe des Anspruchs bzw. der Forderung und der Frage, ob es hoch wahrscheinlich ist, dass es zu keiner bedeutenden Korrektur der erfassten Erlöse in der Zukunft kommt. Diese Schätzungen basieren im Hapag-Lloyd Konzern auf Erfahrungen der Vergangenheit.

Bestimmung der unterjährig zu erfassenden nicht manifestierten Rabatten

Nicht manifestierte Rabatte werden auf Basis individuell festgelegter Prämissen monatlich geschätzt und erlösschmälernd dem Transaktionspreis in Abzug gebracht. Am Ende des Jahres wird der Betrag der Rabatte auf Basis der tatsächlichen Gegebenheiten ermittelt und entsprechend berücksichtigt.

Risiken und Unsicherheiten

Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	1.856	1.696
Transpazifik	1.961	1.709
Fernost	2.086	1.504
Mittlerer Osten	1.473	1.033
Intra-Asien	1.046	851
Lateinamerika	2.774	2.466
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	678	544
Gesamt	11.874	9.803

Frachtraten pro Fahrtgebiet ¹

USD/TEU	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	1.336	1.302
Transpazifik	1.271	1.241
Fernost	908	947
Mittlerer Osten	758	864
Intra-Asien	512	578
Lateinamerika	1.128	1.082
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	1.103	1.069
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.044	1.060

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	2.098,8	1.955,3
Transpazifik	2.108,8	1.877,8
Fernost	1.602,5	1.260,8
Mittlerer Osten	944,8	790,2
Intra-Asien	452,8	435,2
Lateinamerika	2.647,7	2.363,5
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	633,0	514,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.026,7	775,7
Gesamt	11.515,1	9.973,4

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

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergab sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) und das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprachen dem des Konzerns (siehe Anmerkung (13)).

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1.138,1	1.055,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-695,1	-643,6
EBIT	443,0	411,4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	77,8	56,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	30,7	38,1

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.568,8	1.486,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.773,2	1.785,5
Sachanlagen	9.119,7	8.966,5
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	328,1	331,9
Gesamt	12.789,8	12.570,7
davon Inland	9.692,2	9.464,2
davon Ausland	3.097,6	3.106,5
Gesamt	12.789,8	12.570,7

Eine regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aufgrund ihres gemeinschaftlichen Nutzens bei der Betrachtung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit („CGU“) nicht möglich. Diese wurden daher im Wesentlichen der Konzernmutter im Inland zugeordnet. Die im Ausland gehaltenen langfristigen Vermögenswerte sind mit einem Betrag von 2.877,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2.890,9 Mio. EUR) den Vereinigten Arabischen Emiraten zuzuweisen.

Im Geschäftsjahr 2018 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) Umsatzerlöse

Die Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 auf die Erlöse aus Verträgen mit Kunden des Konzerns sind im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ beschrieben.

Umsatzerlösströme

Der Hapag-Lloyd Konzern erbringt Transportdienstleistungen von Containern über See, aber auch daran gekoppelte Hinterlandtransporte für Kunden und somit das Angebot des Transports von Tür zu Tür. Demzufolge erzielt der Hapag-Lloyd Konzern Umsatzerlöse hauptsächlich aus Seefracht, Containerinlandstransporten und Terminal-Handling-Gebühren.

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt „Segmentberichterstattung“ entnommen werden.

Vertragssalden

Die Vertragsverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen die zum Abschlussstichtag verbleibende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit auf nicht beendeten Reisen befindlichen Transportaufträgen. Die Zusammensetzung der Vertragsverbindlichkeiten wird im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ im Detail beschrieben. Im Geschäftsjahr 2018 wurde diesbezüglich eine Änderung der Bilanzierungsmethode vorgenommen. Eine retrospektive Ermittlung der Eröffnungsbilanzwerte zum 1. Januar 2018 nach IFRS 15.116 (a) ist aufgrund technischer Restriktionen nach der neuen und alten Bilanzierungsmethode nicht möglich.

Bei Hapag-Lloyd bestehen zwar auch Verträge mit Kunden, deren Laufzeit gemäß IFRS 15 über einem Jahr liegt. Betrachtet man jedoch die damit zusammenhängende Umsatzrealisierung im Zeitablauf, wird ersichtlich, dass die Laufzeit der Verträge keine Auswirkungen auf die zeitliche Realisierung der Umsätze innerhalb eines Jahres hat. Der Grund besteht in der maximalen Dauer einer Schiffsreise, die unter einem Jahr liegt. Somit überschreitet die Umsatzrealisierung eines einzelnen Transportdienstauftrages nicht den Zeitraum eines Jahres. Folgerichtig bestehen im Hapag-Lloyd Konzern hinsichtlich der Ertragsrealisierung nur Verträge mit einer kurzfristigen Ausrichtung von unter einem Jahr. Auf dieser Grundlage wird gemäß IFRS 15.121 (a) in Verbindung mit IFRS 15.122 von weiteren Angaben zu verbleibenden Leistungsverpflichtungen zugeordneten Transaktionspreisen abgesehen.

Leistungsverpflichtungen und Methoden der Erlöserfassung

Im Hapag-Lloyd Konzern wird der Umsatz auf Basis der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Die Umsatzerlöse werden mit der Erbringung von Transportdienstleistung im Hapag-Lloyd Konzern realisiert. Die Erfüllung dieser Leistungsverpflichtung und die Realisierung der Umsatzerlöse erfolgen über den Zeitraum, über den die Transportdienstleistung vom Hapag-Lloyd Konzern erbracht wird, d. h. zeitraumbezogen.

Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich nach Maßgabe des Leistungsfortschritts. Zur Ermittlung des Leistungsfortschritts im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Reisen zum Stichtag wird von Hapag-Lloyd das inputorientierte Verfahren unter Berücksichtigung der bis zum Abschlussstichtag angefallenen Aufwendungen angewendet. Aufgrund der über den Reiseablauf verteilten transportbezogenen Aufwendungen wird das Verfahren als verlässlich und geeignet erachtet. Der Fertigstellungsgrad bzw. Transportfortschritt wird aus dem Verhältnis der angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen ermittelt.

Die Zahlungsbedingungen bei Hapag-Lloyd variieren auf lokaler Ebene. Die im Konzern überwiegend genutzte Zahlungsbedingung stellt die sofortige Zahlung nach Erhalt der Ausgangsrechnung dar.

Transaktionspreis und Transaktionspreisbestandteile

Bei der Erbringung von Transportdienstleistungen gemäß dem Transportauftrag eines Kunden besteht für Hapag-Lloyd eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15.22 (a), da die Zusage an den Kunden nur eine unterscheidbare Dienstleistung umfasst. Dies ist die Zusage, Ware von einem bestimmten Ursprung zu einem vereinbarten Ziel zu transportieren. Für die Transportdienstleistung wird ein fixierter Transaktionspreis im Rahmen eines Vertrags vereinbart. Der Transaktionspreis umfasst unter anderem auch variable Bestandteile wie Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Diese werden erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden. Als weitere Transaktionspreisbestandteile ist im Hapag-Lloyd Konzern auf die Nachlässe aller Art, z. B. Barzahlungs-, Mengen- oder Sondernachlässe gemäß IFRS 15.47 (f) hinzuweisen. Es handelt sich hierbei um manifestierte und nicht manifestierte Rabatte. Letztere werden auf monatlicher Basis erlösschmälernd vom Transaktionspreis in Abzug gebracht und basieren auf festgelegten Rabattkonditionen, die eine Begrenzung der variablen Gegenleistung sicherstellen. Sie führen somit zu einer Minderung des Transaktionspreises. Da die Gewährung des Rabatts im Nachgang durch eine Zahlung an den Kunden erfolgt, ist auf monatlicher Basis für die voraussichtliche Inanspruchnahme eine Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen (Erstattungsverbindlichkeit) zu erfassen. Bei manifestierten Rabatten hingegen wird die Rabattgewährung bereits bei der Buchung der Forderungen berücksichtigt. Es werden dementsprechend bereits um die gewährten Rabatte reduzierte Umsatzerlöse erfasst.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14,7	16,8
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	14,4	2,5
Wechselkursgewinne	13,2	35,5
Beihilfen und Zuschüsse	11,2	10,5
Erträge aus Zuschreibungen	8,7	5,4
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	3,8	0,0
Gewinn aus dem Erwerb der UASC	–	28,2
Übrige Erträge	49,1	34,1
Gesamt	115,1	133,0

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind überwiegend Auflösungen von Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken sowie für Versicherungsprämien enthalten.

Die Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten ergeben sich weitestgehend aus Containerveräußerungen im aktuellen Geschäftsjahr.

Die Wechselkursgewinne aus Fremdwährungsposten resultierten im Wesentlichen aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Schulden sowie aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden.

Die Erträge aus Zuschreibungen beinhalten Zuschreibungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Steuerforderungen.

Durch die Softwareaktivierung ergeben sich Erträge aus aktivierten Eigenleistungen.

Die Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe im vergangenen Geschäftsjahr führte im Vorjahr zu einem einmaligen Ertrag aus der Kaufpreisallokation.

Die übrigen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen. Hierunter fallen unter anderem Erträge aus Weiterbelastungen für Serviceleistungen sowie Miet- und Pächterträge.

(3) Transportaufwendungen¹

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.694,1	1.183,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.702,5	6.805,9
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	3.988,3	3.472,9
Containertransportkosten	2.480,4	2.236,3
Charter-, Leasing- und Containermieten	1.038,6	836,2
Instandhaltung / Reparatur / Sonstiges	195,2	260,5
Gesamt	9.396,6	7.989,5

¹ Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch verminderten sich die Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2017 um 0,5 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe sowie Effekte aus Treibstoffsicherungsinstrumenten.

(4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Löhne und Gehälter	547,0	552,9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	112,4	126,9
Gesamt	659,4	679,8

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (23).

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Seepersonal	1.985	1.508
Landpersonal	10.251	9.753
Auszubildende	234	244
Gesamt	12.470	11.505

(5) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Planmäßige Abschreibung	694,2	642,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	99,3	100,3
Abschreibungen auf Sachanlagen	594,9	541,8
Wertminderungen	0,9	1,5
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte	0,9	–
Wertminderungen auf Sachanlagen	–	1,5
Gesamt	695,1	643,6

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen Abschreibungen des Kundenstamms. Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container. Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

Erläuterungen zu den Wertminderungen finden sich in Anmerkung (18).

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
EDV-Kosten	131,7	111,2
Vertriebsaufwendungen	66,9	53,4
Sonstige Steuern	52,1	50,3
Wechselkursverluste	38,8	15,4
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	34,3	36,7
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	32,7	32,7
Miet- und Pacht aufwendungen	32,2	33,0
Verwaltungsaufwendungen	18,2	16,3
Fahrt- und Reisekosten	17,4	17,9
Bankgebühren	9,1	7,7
Übrige betriebliche Aufwendungen	46,1	64,5
Gesamt	479,5	439,1

Die Wechselkursverluste aus Fremdwährungsposten resultierten im Wesentlichen aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Schulden sowie aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, Schulden und Devisentermingeschäften zum Bilanzstichtag.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen. Hierunter fallen unter anderem Aufwendungen aus Versicherungsleistungen, Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen sowie Prüfungsgebühren.

(7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 12,7 Mio. EUR (Vorjahr: 18,9 Mio. EUR) beinhaltet im Wesentlichen den Gewinn von 12,9 Mio. EUR aus der Beteiligungsveräußerung der INTTRA Inc., New Jersey.

(8) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Zinserträge	15,8	11,3
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,4	3,4
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	12,4	7,9
Zinsaufwendungen	375,8	341,9
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,6	9,3
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	367,2	332,6
Effekte aus der Bewertung der Zeitwerte eingebetteter Derivate	-5,2	-24,1
Gesamt	-365,2	-354,7

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Bewertung von Zinsswaps und aus der Verzinsung von Bankguthaben. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie aus Zinsen aus Finanzierungsleasing und sonstigen Finanzschulden zusammen.

(9) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemein-despezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2018 sowie 2017 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertrags-abhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen in 2018 zwischen 6,0 % und 39,0 % (Vorjahr: zwischen 6,0 % und 40,0 %).

Außerdem werden in dieser Position gemäß IAS 12 Ertragsteuern latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und ggf. realisierbare Verlustvorträge erfasst.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	41,4	23,7
davon Inland	4,5	4,6
davon Ausland	36,9	19,1
Latenter Steuerertrag / -aufwand	-9,6	0,4
davon aus zeitlichen Differenzen	0,6	1,4
davon aus Verlustvorträgen	-10,2	-1,0
Gesamt	31,8	24,1

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 2,7 Mio. EUR enthalten, die auf die Tonnagesteuer entfallen (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR).

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von 3,2 Mio. EUR) enthalten.

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 2018 sowie 2017 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2018 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,3 % und 34,0 % (Vorjahr: zwischen 16,5 % und 39,0 %).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Konzernergebnis zuerst in das Ergebnis, das unter die Tonnagebesteuerung fällt, und das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, aufgeteilt. Das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, wird mit dem im Geschäftsjahr jeweils gültigen gesetzlichen Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 % multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Ergebnis vor Steuern	77,8	56,7
davon unter Tonnagesteuer	-93,7	84,4
davon unter Regelbesteuerung	171,5	-27,7
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)	55,3	-8,9
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-13,3	46,5
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-2,8	-2,2
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbsteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	7,3	3,6
Effekte aus Ansatzkorrekturen	-13,4	-4,6
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	2,8	3,2
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-9,4	-12,3
Kursdifferenzen	0,8	-3,5
Sonstige Abweichungen	1,8	0,4
Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung	29,1	22,2
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuerbemessungsgrundlage	2,7	1,9
davon Effekte aus Ansatzkorrekturen	-1,4	-0,8
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	31,8	24,1

Die Auswirkungen abweichender Steuersätze für in- und ausländische Steuern vom Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG sind in der Überleitungsrechnung unter den Unterschieden aus den abweichenden Steuersätzen ausgewiesen.

In der Position Effekte aus Ansatzkorrekturen sind Erträge in Höhe von 12,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind auch ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR).

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,3	4,2	1,8	2,9
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,9	0,5	2,1	0,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,1	0,7	5,9	0,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,3	–	4,5	–
Sonstige Transaktionen	4,7	1,3	3,0	1,2
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	19,1	–	8,2	–
davon realisierbar durch Tonnagesteuerbemessungsgrundlage	4,8	–	1,3	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–1,4	–1,4	–0,8	–0,8
Bilanzansatz	36,0	5,3	24,7	4,0

Die Veränderung der latenten Steuern in der Bilanz ist wie folgt erfasst:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2017	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2017
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,2	–	0,7	–	–0,1	1,8
Bewertung von Pensionsrückstellungen	6,2	–	–0,2	–0,5	–	5,5
davon erfolgsneutral	5,9	–	–	–0,5	–	5,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	3,8	0,6	0,6	–	–0,5	4,5
Sonstige Transaktionen	3,1	–	–1,0	–	–0,3	1,8
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	8,3	–	1,0	–	–1,1	8,2
Bilanzansatz	23,4	0,0	–0,4	–0,5	–1,8	20,7

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2018	Veränderung Konsoli- dierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2018
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sach- anlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-1,1	-	-0,8	-	0,0	-1,9
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonsti- gen Vermögenswerten	1,8	-	-0,4	-	0,0	1,4
Bewertung von Pensions- rückstellungen	5,5	-	-0,1	-1,0	-	4,4
davon erfolgsneutral	5,4	-	-	-1,0	-	4,4
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,5	-	-0,8	-	0,6	4,3
Sonstige Transaktionen	1,8	-	1,5	-	0,1	3,4
Aktivierte Steuererspar- nisse aus zukünftig realisierbaren Verlust- vorträgen	8,2	-	10,2	-	0,7	19,1
Bilanzansatz	20,7	-	9,6	-1,0	1,4	30,7

Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen, deren Umkehrung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist, wurden passive latente Steuern in Höhe von 0,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) angesetzt.

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 59,3 Mio. EUR (Vorjahr: 49,5 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorräte angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Wesentlichen betreffen die nicht angesetzten Verlustvorräte ausländische Tochterunternehmen, die nicht unter die Tonnagebesteuerung fallen. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Verlustvorräte, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	77,3	37,7
Verlustvorräte, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.267,0	1.318,6
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorräte	1,0	1,1
davon unverfallbare Verlustvorräte	1.266,0	1.317,5
davon Zinsvorräte	–	17,4
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorräte	1.344,3	1.356,3

(10) Ergebnis je Aktie

	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017 ¹
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	36,8	27,9
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	148,2
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,21	0,19

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

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

Die Anzahl der Aktien hatte sich im Vorjahr durch die Einbringung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 und eine weitere Kapitalerhöhung im Oktober 2017 erhöht.

Im Geschäftsjahr 2018 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(11) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Soft- ware	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2017	1.661,6	1.226,7	162,7	282,1	124,0	–	3.457,1
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	23,8	688,3	3,6	42,8	13,5	–	772,0
Zugänge	–	–	–	–	2,0	–	2,0
Abgänge	–	–	132,3	–	–	–	132,3
Wechselkursdifferenzen	–198,6	–192,0	–12,0	–36,5	–15,6	–	–454,7
Stand zum 31.12.2017	1.486,8	1.723,0	22,0	288,4	123,9	–	3.644,1
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2017	–	192,7	144,5	4,4	113,5	–	455,1
Zugänge	–	67,3	16,9	6,6	9,5	–	100,3
Abgänge	–	–	132,3	–	–	–	132,3
Wechselkursdifferenzen	–	–26,2	–10,4	–0,8	–13,9	–	–51,3
Stand zum 31.12.2017	–	233,8	18,7	10,2	109,1	–	371,8
Buchwerte 31.12.2017	1.486,8	1.489,2	3,3	278,2	14,8	–	3.272,3
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2018	1.486,8	1.723,0	22,0	288,4	123,9	–	3.644,1
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	12,1	–	–	–	–	–	12,1
Zugänge	–	–	–	–	3,1	3,6	6,7
Abgänge	–	–	22,3	–	4,9	–	27,2
Wechselkursdifferenzen	69,9	80,9	0,3	13,2	6,3	0,2	170,8
Stand zum 31.12.2018	1.568,8	1.803,9	–	301,6	128,4	3,8	3.806,5
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2018	–	233,8	18,7	10,2	109,1	–	371,8
Zugänge ¹	–	78,5	3,4	9,8	8,5	–	100,2
Abgänge	–	–	22,3	–	4,9	–	27,2
Wechselkursdifferenzen	–	13,4	0,2	0,5	5,6	–	19,7
Stand zum 31.12.2018	–	325,7	–	20,5	118,3	–	464,5
Buchwerte 31.12.2018	1.568,8	1.478,2	–	281,1	10,1	3,8	3.342,0

¹ Die Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte sind in den Zugängen zu den kumulierten Abschreibungen enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.568,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.486,8 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 224,2 Mio. EUR (Vorjahr: 214,1 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2018 für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschiffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen zur Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“.

Basierend auf der Einschätzung von IHS Global Insight und auf den verfügbaren Kapazitäten wurde für den Detailplanungszeitraum ein Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums angenommen. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2019 um 4,9 % und für die Folgejahre 2020 bis 2023 zwischen 4,7 und 5,1 %. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten im Planungszeitraum im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen über dem Niveau von 2018 liegen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen. Im Detailplanungszeitraum wurden Ergebnisbeiträge aus bereits im Geschäftsjahr 2018 initiierten Kosteneinsparungsmaßnahmen der Strategy 2023 berücksichtigt. Der USD / EUR-Wechselkurs wurde für alle Planjahre konstant gehalten. Die EBIT-Marge in der ewigen Rente entspricht der erwarteten langfristigen durchschnittlichen Branchenentwicklung.

Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 8,2 % (Vorjahr: 7,9 %). Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 1,0 % (Vorjahr: 1,0 %) berücksichtigt, sodass die gewichteten Kapitalkosten für die nachhaltige Periode 7,2 % (Vorjahr: 6,9 %) betragen.

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Hierfür wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu Kapitalisierungskosten von 9,1 % ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Daneben wurde zur Berücksichtigung der Volatilität der werttreibenden Faktoren (Transportvolumina, Frachtraten, Bunkerpreis und USD / EUR-Wechselkurs) eine Sensitivitätsbetrachtung hinsichtlich der erwarteten Überschüsse (Free Cashflow) in der nachhaltigen Periode im Rahmen der Cashflow-Ermittlung vorgenommen. Bei einem Rückgang des Free Cashflows von bis zu 15,4 % in der nachhaltigen Periode bei gleichbleibenden Kapitalkosten ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Auch die Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses am 18. März 2019 führte zu keiner wesentlichen Anpassung der bisherigen Einschätzungen der zukünftigen Entwicklung.

Zum Bilanzstichtag lag unter Zugrundelegung der Planung und der Sensitivitätsanalysen der Nutzungswert über dem Buchwert, sodass keine Wertminderungen auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu erfassen waren.

Für die Marke Hapag-Lloyd wurde der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert ermittelt. Es wurde im Geschäftsjahr – wie auch im Vorjahr – kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 17,8 Mio. EUR (Vorjahr: 7,4 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen erstmalig in 2018 bei 3,8 Mio. EUR und werden vollumfänglich in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau ausgewiesen.

(12) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2017	6.595,7	1.504,7	199,0	160,8	8.460,2
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	2.743,0	811,7	25,1	181,6	3.761,4
Zugänge	201,6	185,1	7,9	62,5	457,1
Abgänge	44,1	9,1	3,5	–	56,7
Umgliederungen in Held for Sale	–15,2	–	–	–	–15,2
Umbuchungen	380,6	–	–	–380,6	–
Wechselkursdifferenzen	–993,7	–243,8	–14,8	–18,4	–1.270,7
Stand 31.12.2017	8.867,9	2.248,6	213,7	5,9	11.336,1
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2017	1.571,2	506,4	67,0	–	2.144,6
Zugang aus Unternehmenszusammenschlüssen	–	–	0,3	–	0,3
Zugänge	369,3	157,3	15,2	–	541,8
Wertminderungen	1,5	–	–	–	1,5
Abgänge	26,2	5,7	1,5	–	33,4
Umgliederungen in Held for Sale	–2,7	–	–	–	–2,7
Umbuchungen	0,3	–	–0,3	–	–
Wechselkursdifferenzen	–206,4	–68,8	–7,3	–	–282,5
Stand 31.12.2017	1.707,0	589,2	73,4	–	2.369,6
Buchwerte 31.12.2017	7.160,9	1.659,4	140,3	5,9	8.966,5
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2018	8.867,9	2.248,6	213,7	5,9	11.336,1
Zugänge	49,3	295,9	9,9	4,5	359,6
Abgänge	15,0	37,9	1,8	–	54,7
Umbuchungen	3,8	–	0,2	–4,0	–
Wechselkursdifferenzen	417,5	113,8	10,0	–	541,3
Stand 31.12.2018	9.323,5	2.620,4	232,0	6,4	12.182,3
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2018	1.707,0	589,2	73,4	–	2.369,6
Zugänge	397,4	183,4	14,1	–	594,9
Abgänge	14,6	19,9	0,3	–	34,8
Wechselkursdifferenzen	92,3	32,9	7,7	–	132,9
Stand 31.12.2018	2.182,1	785,6	94,9	–	3.062,6
Buchwerte 31.12.2018	7.141,4	1.834,8	137,1	6,4	9.119,7

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 7.710,0 Mio. EUR (Vorjahr: 8.033,3 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypotheken für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden wie im Vorjahr keine direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert. Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2018 ebenfalls keine Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung aktiviert (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR). Der gewogene Durchschnitt aus Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) betrug im Vorjahr 6,62 % p. a.

(13) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2018 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen.

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2018	2017
Gemeinschaftsunternehmen			
Consortio Naviero Peruano S.A. ¹	San Isidro	47,93	47,93
Texas Stevedoring Services LLC ²	Wilmington	50,00	0,00
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd ¹	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH ²	Hamburg	25,10	25,10
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd. ¹	Bangkok	49,00	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Shenzhen) Ltd. ¹	Shenzhen	verkauft	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Ningbo) Ltd. ¹	Ningbo	liquidiert	49,00
Djibouti Container Services FZCO ¹	Djibouti	19,06	19,06

¹ Schiffsagenten und lokale Linienreedereien

² Containerterminal

Der Hapag-Lloyd Konzern hat maßgeblichen Einfluss auf die Djibouti Container Services FZCO, Djibouti, da der Stimmrechtsanteil im Konzern 21,25 % beträgt.

Im Geschäftsjahr blieben anteilige kumulierte Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen von –2,6 Mio. EUR (Vorjahr: –1,0 Mio. EUR) unberücksichtigt. Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

Die HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH erbringt Terminaldienstleistungen für den Hapag-Lloyd Konzern. Finanzinformationen für dieses wesentliche nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen (100-%-Werte und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2018	2017
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	267,2	281,4
Jahresüberschuss	81,5	88,2
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-30,9	-22,6
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	96,6	78,6
Langfristige Vermögenswerte	72,0	70,4
Kurzfristige Schulden	50,2	27,9
Langfristige Schulden	37,9	40,7
Nettovermögen	80,5	80,4
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	20,2	20,2
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Anteil am Gewinn des laufenden Geschäftsjahres	28,6	30,9
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	325,6	327,9

Der bilanzierte Anteil an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen hat sich folgendermaßen entwickelt:

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH		Nicht wesentliche assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Anteil 1.1.	327,9	319,6	4,0	0,3	-	-
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	-	-	3,7	0,1	-
Abgänge	-	-	-2,0	-	-	-
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	28,6	30,9	1,7	1,1	0,4	-
Ausschüttungen	-30,9	-22,6	-1,8	-1,1	-	-
Wechselkursdifferenzen	-	-	0,1	-	-	-
Anteil 31.12.	325,6	327,9	2,0	4,0	0,5	-

Im Geschäftsjahr 2018 sind die United Arab Shipping Agency Company (Shenzhen) Ltd. und die United Arab Shipping Agency Company (Ningbo) Ltd., die zuvor nach der Equity-Methode bilanzierte, assoziierte Unternehmen waren, abgegangen.

Darüber hinaus erlangte Hapag-Lloyd maßgeblichen Einfluss an dem Gemeinschaftsunternehmen Texas Stevedoring Services LLC durch den Erwerb von 50 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile.

(14) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.217,7	–	887,8	–
gegen fremde Dritte	1.217,7	–	887,8	–
Sonstige Forderungen	230,6	6,7	343,8	21,0
Beteiligungen und Wertpapiere	2,9	2,9	1,3	1,3
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	139,3	–	92,4	–
Forderungen aus finanziellen Vermögenswerten	0,7	0,1	137,4	0,5
Forderungen aus Kauttionen und Vorauszahlungen	12,8	3,6	22,9	2,9
Einbehaltene Barsicherheiten	6,4	–	48,9	14,3
Übrige Vermögenswerte	68,5	0,1	40,9	2,0
Summe	1.448,3	6,7	1.231,6	21,0
Nichtfinanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	80,7	3,8	118,6	4,7
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	49,1	0,9	63,2	0,5
Aktivierte Transaktionskosten	3,0	1,2	4,3	2,3
Rechnungsabgrenzungsposten	17,8	0,8	31,2	1,1
Übrige Vermögenswerte	10,8	0,9	19,9	0,8
Summe	80,7	3,8	118,6	4,7

Es bestanden zum 31. Dezember 2018 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

Zusätzlich wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen verpfändet. Solche Forderungen werden im Konzern nicht ausgebucht, sondern im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen (Held to Collect).

In den übrigen Vermögenswerten sind beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 48,9 Mio. EUR) enthalten, die als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienen.

Kreditrisiken

Die folgenden Tabellen geben Informationen über die Kreditrisiken der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen:

Mio. EUR	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen	
Kein Kreditrisiko durch Sicherheiten	281,8
Geringes & mittleres Kreditrisiko	1.069,4
Hohes Kreditrisiko & beeinträchtigte Bonität	166,4
Bruttobuchwert	1.517,6
Wertberichtigung	-72,2
Buchwert	1.445,4

Die sonstigen finanziellen Forderungen (227,7 Mio. EUR) haben ein geringes Kreditrisiko.

Mio. EUR	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen	
Nicht überfällig	1.173,7
Überfällig bis 30 Tage	212,6
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	53,5
Überfällig über 90 Tage	77,8
Bruttobuchwert	1.517,6
Wertberichtigung	-72,2
Buchwert	1.445,4

Als Vergleichsinformation zum 31. Dezember 2017 wird die Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen in der folgenden Tabelle dargestellt:

Mio. EUR	Buchwerte Finanz- instrumente	davon weder überfällig noch wert- berichtigt	davon nicht wertberichtigt und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	zwischen 31 und 60 Tage	zwischen 61 und 90 Tage	zwischen 91 und 180 Tage	über 180 Tage
31.12.2017							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	887,8	632,5	195,4	24,9	20,1	8,9	6,0
Sonstige Forderungen	343,9	343,9	-	-	-	-	-
Gesamt	1.231,7	976,4	195,4	24,9	20,1	8,9	6,0

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige finanzielle Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2018	2017
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Wertberichtigungen zum 1.1. nach IAS 39	66,6	49,2
Anpassungen aus erstmaliger Anwendung des IFRS 9	0,8	–
Wertberichtigungen zum 1.1. nach IFRS 9	67,4	49,2
Inanspruchnahmen	5,4	10,7
Wertminderungsaufwendungen	7,0	5,5
Konsolidierungskreisänderungen	–	30,3
Veränderung der Währungsrücklage	3,2	–7,7
Wertberichtigungen zum 31.12.	72,2	66,6

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2018 (72,2 Mio. EUR) entfallen mit 70,6 Mio. EUR auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

(15) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	8,1	4,5	51,2	8,6
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	4,4	0,8	38,5	–
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	3,7	3,7	12,7	8,6

¹ Hier werden zum 31. Dezember 2018 auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäfts sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Ebenfalls ausgewiesen werden eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen aus der Begebung von Anleihen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung (28)).

(16) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	236,5	185,8
Geleistete Anzahlungen	1,6	0,6
Gesamt	238,1	186,4

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 182,9 Mio. EUR auf 233,8 Mio. EUR erhöht haben.

Der Buchwert der zum Nettoveräußerungswert angesetzten Vorräte beträgt 99,3 Mio. EUR (Vorjahr: 88,9 Mio. EUR).

Von den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 1.694,1 Mio. EUR wurden 1.610,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.111,3 Mio. EUR) als Aufwand für Brennstoffe in der Berichtsperiode erfasst.

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 28,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Wertpapiere	0,0	0,0
Guthaben bei Kreditinstituten	638,3	598,5
Kassenbestand und Schecks	18,8	6,4
Gesamt	657,1	604,9

Zum 31. Dezember 2018 war ein Betrag in Höhe von 11,1 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 17,6 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 4,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

(18) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Die 4 im Geschäftsjahr 2017 als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Seeschiffe wurden im Geschäftsjahr 2018 veräußert.

(19) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2018 ist wie im Vorjahr in 175,8 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital (Vorjahr: 1,00 EUR).

Kapitalerhöhung im Vorjahr

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 46,0 Mio. EUR erhöht. In einem zweiten Schritt erfolgte am 17. Oktober 2017 eine Barkapitalerhöhung um 11,7 Mio. EUR.

Der Bruttoemissionserlös betrug aus beiden im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten Kapitalerhöhungen insgesamt 1.637,7 Mio. EUR. Davon entfallen 1.286,2 Mio. EUR auf die Sachkapitalerhöhung und 351,5 Mio. EUR auf die Barkapitalerhöhung. Die Zuzahlungen der neuen Aktionäre betragen 1.240,2 Mio. EUR aus der Sachkapitalerhöhung und 339,8 Mio. EUR aus der Barkapitalerhöhung. Im Zusammenhang mit den Kapitalerhöhungen wurden Transaktionskosten von insgesamt 4,4 Mio. EUR von den Kapitalrücklagen abgesetzt.

Genehmigtes Kapital

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 Millionen 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.

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 11,7 Mio. EUR auf 175,8 Mio. 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 11,3 Mio. EUR.

(20) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst im Wesentlichen die Ergebnisse des Geschäftsjahres und früherer Jahre sowie Umgliederungen aus den Kapitalrücklagen. In den vergangenen Geschäftsjahren wurden den Kapitalrücklagen im handelsrechtlichen Einzelabschluss insgesamt 1.682,3 Mio. EUR entnommen und entsprechend im Konzernabschluss in das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umgegliedert.

Dividendenausschüttung 2018

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

Verwendung Bilanzgewinn

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags aus 2017 in Höhe von 422,2 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 235,2 Mio. EUR. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG schlägt der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 0,15 EUR je dividendenberechtigte Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 26,4 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 208,8 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(21) Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2018: –112,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2017: –118,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im Geschäftsjahr 2018 im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwand aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 6,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,1 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts von Commodity-Optionen, der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertänderungen aus Zinsswaps und beträgt zum 31. Dezember 2018 –0,8 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 11,0 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2018 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –38,5 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 103,2 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 52,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –96,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts von Commodity-Optionen und der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2018 –7,7 Mio. EUR (31. Dezember 2017: –1,0 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2018 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –47,3 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –9,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 29,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,9 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 439,7 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 167,5 Mio. EUR) umfasst alle Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2018 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 272,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –670,3 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wird die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit in der Folgezeit werden seit Jahresanfang erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Anpassung der Bilanzierungsmethoden, durch die die Ertragslage zutreffender und relevanter dargestellt wird. Die Auswirkungen aus der freiwilligen Anpassung sind unwesentlich. Zum 31. Dezember 2018 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile auf –0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2017: –1,0 Mio. EUR).

(22) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

Mit Erwerb von 15 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A. S., Izmir (HLOT) im vergangenen Geschäftsjahr, stieg der Eigenkapitalanteil an HLOT im Hapag-Lloyd Konzern von 50 % auf 65 % und Hapag-Lloyd erlangte Beherrschung über die HLOT. Ab diesem Zeitpunkt wurde die HLOT, die zuvor als Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert wurde, im Hapag-Lloyd Konzern vollkonsolidiert und 35 % des Eigenkapitals der HLOT wurden als Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ausgewiesen.

Im Rahmen des Erwerbs der UASC-Gruppe im vergangenen Jahr waren im Hapag-Lloyd Konzern Gesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter zugegangen, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns sind. Im Rahmen des Erwerbs der nicht beherrschenden Anteile von sieben dieser Gesellschaften durch den Hapag-Lloyd Konzern im Vorjahr reduzierten sich die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter um 3,8 Mio. EUR und das erwirtschaftete Konzerneigenkapital um 11,6 Mio. EUR. Der Eigentumsanteil des Konzerns an allen sieben Gesellschaften erhöhte sich auf 100 %.

Weitere Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter u. a. aufgrund von Liquidationen von Gesellschaften im Geschäftsjahr 2018 hatten keine wesentlichen Auswirkungen.

(23) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Leistungsorientierte Pensionspläne

Die Hapag-Lloyd AG unterhält inländische und ausländische leistungsorientierte Pensionspläne.

Die Rückstellungen für inländische Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen werden im Wesentlichen aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten gebildet. Die Höhe der Leistungen richtet sich dabei nach der Zugehörigkeit zu einer Versorgungsgruppe pro Dienstjahr und damit auch nach der gesamten Dienstzeit. Als monatliche Rente wird der Betrag gewährt, der dem Stand des Versorgungskontos des Betriebsangehörigen bei Eintritt des Versorgungsfalles entspricht. Das Versorgungskonto hat zu Beginn des Beschäftigungsverhältnisses den Stand null. Es erhöht sich für jedes Jahr der anrechnungsfähigen Dienstzeit um den Steigerungsbetrag der Versorgungsgruppe. Nach dem 25. Dienstjahr steigt der jährliche Betrag um ein Fünftel des für die Versorgungsgruppe geltenden Steigerungsbetrags. Für die Arbeitnehmer besteht keine Verpflichtung, sich an dem Pensionsplan in Form von Beitragszahlungen zu beteiligen.

Weiterhin bestehen einzelvertragliche Pensionszusagen mit Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten, deren Höhe in den entsprechenden Verträgen festgelegt ist. Für einen eingeschränkten Personenkreis besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Tantiemezahlungen zugunsten einer betrieblichen Altersversorgung zu verzichten.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder bestehen Versorgungszusagen nach einem gesonderten leistungsorientierten Plan. Danach besteht ebenfalls Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich nach einem individuell festgelegten Prozentsatz der ruhegehaltsfähigen Bezüge richtet und teilweise durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gesichert ist. Aktive Vorstandsmitglieder haben bis auf eine Ausnahme keine Zusagen auf betriebliche Altersversorgung. Für ein Vorstandsmitglied besteht hiervon abweichend eine Zusage auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich aus einem Festbetrag bestimmt. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

Bei den ausländischen leistungsorientierten Pensionsplänen handelt es sich im Wesentlichen um die Pläne im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden und Mexiko. Diese beinhalten ebenfalls Ansprüche für Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten. Die Höhe der Bezüge entspricht einem festgelegten Prozentsatz in Verbindung mit anrechnungsfähigen Dienstjahren und Bezügen. Zusätzlich werden die aus den eingezahlten Beträgen erwirtschafteten Überschüsse berücksichtigt. Für diese Pläne sind Planvermögen vorhanden. Die Beitragszahlungen der ausländischen Pläne werden von Hapag-Lloyd und ihren Beschäftigten geleistet. In Mexiko werden die Beiträge ausschließlich durch den Arbeitgeber gezahlt. Die Auszahlung der Versorgungsbezüge im Ausland erfolgt grundsätzlich in Form laufender Rentenzahlungen. In Mexiko besteht allerdings ein Wahlrecht zwischen laufenden Rentenzahlungen und Einmalzahlungen. Bei den Leistungen an Arbeitnehmer durch die Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 handelt es sich im Wesentlichen um einen Pensionsplan im Vereinigten Königreich und um gesetzliche Ansprüche aus Leistungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Pensionsplänen ist die Gesellschaft verschiedenen Risiken ausgesetzt. Neben allgemeinen versicherungs- und finanzmathematischen Risiken wie dem Langlebigkeitsrisiko und dem Zinssatzänderungsrisiko ist die Gesellschaft dem Währungsrisiko sowie dem Anlage- bzw. Kapitalmarktrisiko ausgesetzt.

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	221,5	216,9
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,3	10,5
Unterdeckung (Nettoschuld)	211,2	206,4
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	178,3	212,1
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	116,0	127,6
Unterdeckung (Nettoschuld)	62,3	84,5
Summe	273,5	290,9

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	28,4	34,9
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,6	1,6
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	33,2	31,3
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	19,6	25,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	6,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
durch (Sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,4	1,3
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,8	11,3
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	3,2	3,3
Rückdeckungsversicherung	10,3	10,5
Immobilien	8,1	1,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,2	4,5
Sonstiges	9,5	5,9
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	126,3	138,1

Das Planvermögen wurde externen unabhängigen Finanzdienstleistern zur Anlage und Verwaltung überlassen. Im Planvermögen sind weder eigene Finanzinstrumente noch selbst genutzte Immobilien enthalten. Sämtliche im Planvermögen gehaltenen Anleihen weisen zum Stichtag ein Rating von mindestens AA auf.

Für die Verwaltung der ausländischen Planvermögen existieren im Vereinigten Königreich und Mexiko Komitees (Treuhänder), die aus Teilnehmern des Plans und Vertretern des Hapag-Lloyd Managements bestehen.

Bei der Anlage der Planvermögen in diesen Ländern werden rechtlich unabhängige Finanzdienstleister zur Beratung und Unterstützung herangezogen. Diese legen dem jeweiligen Komitee einen Vorschlag zur Kapitalanlage mit entsprechenden Risiko- und Erfolgsszenarien vor. Die Entscheidung über die Anlage obliegt dem Komitee in enger Abstimmung mit der Hapag-Lloyd AG und steht im Einklang mit der jeweiligen Anlagestrategie. Die Anlagestrategie ist im Wesentlichen auf die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie auf Liquiditätssicherung und Renditeoptimierung ausgerichtet. Zu diesem Zweck werden die erwarteten Pensionszahlungen, die in einem bestimmten Zeithorizont anfallen, mit der Laufzeit der Kapitalanlagen abgestimmt. Für eine Laufzeit von acht bis zwölf Jahren werden Anlageformen mit niedrigem Risiko wie festverzinsliche bzw. indexierte Staats- und Unternehmensanleihen gewählt. Für darüber hinaus fällige Verpflichtungen wird in Kapitalanlagen mit höherem Risiko und höherer erwarteter Rendite investiert.

In den Niederlanden wird sowohl die Verwaltung als auch die Entscheidung über die Investitionen des Planvermögens von einem unabhängigen Finanzdienstleister durchgeführt.

Die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Danach erfolgt alle drei Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan im Vereinigten Königreich ein Finanzierungsdefizit. Das Unternehmen und die Treuhänder haben sich auf einen Plan zum Abbau des Defizits geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen beinhaltet.

Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2018	2017
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	429,0	363,4
Laufender Dienstzeitaufwand	12,9	11,8
Zinsaufwand	8,6	9,3
Neubewertungen:		
Gewinne (-) / Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	3,5	2,3
Gewinne (-) / Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-14,2	1,9
Gewinne (-) / Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-3,2	-2,3
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,2	2,2
Plankürzungen	-	-1,0
Planabgeltungen	-8,5	-0,2
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,3
Geleistete Pensionszahlungen	-29,9	-50,7
Wechselkursveränderungen	0,4	-6,2
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-0,4	98,2
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	399,8	429,0

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2018 auf 19,6 Jahre (Vorjahr: 19,8 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

Die Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens stellt sich wie folgt dar:

Mio. EUR	2018	2017
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	138,1	118,8
Zinserträge	3,4	3,4
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-5,2	-1,4
Beiträge des Arbeitgebers	4,0	3,2
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,2	0,2
Planabgeltungen	-8,7	-
Geleistete Pensionszahlungen	-4,8	-4,2
Wechselkursveränderungen	-0,4	-3,3
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-0,3	21,4
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	126,3	138,1

Nettopensionsaufwand

Der im Gewinn oder Verlust der Periode erfasste Nettopensionsaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Laufender Dienstzeitaufwand	12,9	11,8
Zinsaufwand	8,6	9,3
Zinserträge	-3,4	-3,4
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,2	2,2
Planabgeltungen / Plankürzungen	-8,6	-1,2
Nettopensionsaufwand	10,7	18,7

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Personalaufwendungen	5,5	12,7
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	5,2	6,0
Gesamt	10,7	18,7

Versicherungsmathematische Annahmen

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Nettopensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie der Zinssatz zur Bestimmung der in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Zinserträge aus Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage erstmals die Richttafeln 2018 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2018	2017
Abzinsungsfaktoren	1,80	1,70
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80

Für die Bewertung der wesentlichen ausländischen Pensionsverpflichtungen wurden zur Bestimmung der demografischen Annahmen lokale allgemeingültige Richttafeln zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2018	2017
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	2,85	2,60
Niederlande	1,80	1,70
Mexiko	9,97	7,87
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,85	2,90
Niederlande	2,00	2,00
Mexiko	3,65	3,50

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen Industriefinanzen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industriefinanzen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikoaufschlags extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt.

Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2018 für das Geschäftsjahr 2018 7,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (-) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	-3,5	-2,3
Änderungen finanzieller Annahmen	14,2	-1,9
erfahrungsbedingten Anpassungen	3,2	2,3
Erträgen aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-5,2	-1,5
Wechselkursänderungen	-1,5	4,0
Neubewertungen	7,2	0,6

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2018 -112,6 Mio. EUR (Vorjahr: -118,8 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2019 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2,7 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2019 voraussichtlich 5,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,6 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2018	Δ Barwert 31.12.2017
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-55,2	-54,5
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	69,3	68,2
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	8,9	8,3
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-8,6	-8,0
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	13,9	13,3

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2018 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2018 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuften versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweisen Informationen bzw. Tendenzaussagen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 28,1 Mio. EUR (Vorjahr: 27,8 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan mehrerer Arbeitgeber in den USA enthalten.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden in den USA die Altersvorsorge- und medizinischen Versorgungsverpflichtungen aus dem unternehmenseigenen Pensionsplan zusammen mit dem entsprechenden Planvermögen auf einen gemeinschaftlichen Pensionsplan mehrerer Arbeitgeber übertragen. Dieser Plan ist ein leistungsorientierter Pensionsplan. Da von dem gemeinschaftlichen Pensionsplan keine ausreichenden und rechtzeitigen Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeiter des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, wird dieser Plan seitdem als beitragsorientierter Plan bilanziert.

Zur Finanzierung des Plans werden Beiträge bezahlt. Diese werden anhand des laufenden Dienstzeitaufwands, der erwarteten Kosten des erdienten Anspruchs aktiver Teilnehmer für das aktuelle Jahr und der Verteilung von Unterdeckungen ermittelt. Der nötige Gesamtbeitrag wird in einem pro Arbeitsstunde berechneten Beitrag verteilt, der pro Teilnehmer und bezahlter Arbeitsstunde fällig wird.

Insgesamt gibt es 17 Schiffahrtsgesellschaften, die an dem Plan beteiligt sind. Beim Eintritt in diesen Plan haben die Gesellschaften Unterdeckungen in Höhe von 20,6 Mio. EUR (Altersvorsorge) bzw. 57,7 Mio. EUR (Medizinische Versorgung) mitgebracht. Der Hapag-Lloyd Anteil davon betrug 0,9 Mio. EUR Überdeckung (Altersvorsorge) bzw. 1,9 Mio. EUR Unterdeckung (Medizinische Versorgung). Diese anfänglichen Über- bzw. Unterdeckungen werden über eine Laufzeit von zehn Jahren durch reduzierte Beiträge bzw. Zusatzbeiträge abgebaut. In diesem Zusammenhang wird zum 31. Dezember 2018 eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Unterdeckungen, die seit der Ermittlung der anfänglichen Unterdeckungen zustande gekommen sind, werden über 15 Jahre verteilt, was erhöhte Beiträge zur Folge hat. Die Unterdeckungen werden ermittelt, indem die kumulierten Leistungen abzüglich des Marktwerts des Planvermögens berücksichtigt werden.

Die Teilnehmer des Plans gemäß dem letzten vorliegenden Gutachten (1. Januar 2018; Vorjahr: 1. Januar 2017) setzen sich wie folgt zusammen:

Teilnehmer des Plans (gesamt)

	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung
	2018		2017	
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	556	521	562	528
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	2	45	–	42
Leistungsempfänger	230	240	214	224
Gesamt	788	806	776	794

Teilnehmer des Plans (Hapag-Lloyd)

	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung
	2018		2017	
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	35	35	30	30
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	–	2	–	2
Leistungsempfänger	2	2	2	2
Gesamt	37	39	32	34

Falls eine Gesellschaft den Plan verlassen möchte, muss eine sogenannte Austrittsverbindlichkeit bezahlt werden. Diese Austrittsverbindlichkeit wird auf Basis der aktuellen und anteiligen Unterdeckung berechnet, indem lediglich die bereits unverfallbaren Leistungen abzüglich des Marktwertes des Planvermögens berücksichtigt werden. Tritt eine Gesellschaft aus dem Plan aus, ohne die Austrittsverbindlichkeit zahlen zu können, zum Beispiel im Falle einer Insolvenz, bleibt die Unterdeckung im Plan bestehen und muss durch die anderen Gesellschaften gedeckt werden.

Für das Jahr 2019 werden die Zahlungen an den Plan voraussichtlich 0,8 Mio. EUR (2018: 1,2 Mio. EUR) betragen.

Durch die Einbringung der UASC existiert ein weiterer leistungsorientierter Plan mehrerer Arbeitgeber. Der „Merchant Navy Officer's Pensions Fund“ (MNO PF) ist im Vereinigten Königreich registriert und wurde weltweit für britische Offiziere der Handelsmarine gegründet.

Zum 31. Dezember 2018 wird für diesen Plan keine Verbindlichkeit ausgewiesen.

(24) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2017	Zugang durch Unter- nehmens- zusammen- schluss	Um- gliche- rung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2017
Personalbereich	65,4	1,9	–	39,0	3,2	84,9	–6,9	103,1
Garantie-, Gewähr- leistungs- und Haftungsrisiken	80,9	19,7	–	16,0	13,2	7,3	–10,2	68,5
Risiken aus schweben- den Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	108,8	29,8	–	58,9	1,0	0,1	–12,1	66,7
Versicherungsprämien	15,6	–	–	2,6	–	4,5	–2,0	15,5
Restrukturierung	1,7	–	–	–	–	12,2	–0,9	13,0
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,2	10,5	–	2,5	1,9	2,7	–0,9	10,1
Übrige Rückstellungen	50,6	0,5	–	18,1	3,2	22,3	–4,8	47,3
Sonstige Rückstellungen	325,2	62,4	–	137,1	22,5	134,0	–37,8	324,2

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2018	Zugang durch Unter- nehmens- zusammen- schluss	Um- gliche- rung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2018
Risiken aus schweben- den Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	66,7	–	88,6	119,8	–	115,3	5,3	156,1
Personalbereich	103,1	–	–	67,0	4,7	78,9	1,6	111,9
Garantie-, Gewähr- leistungs- und Haftungsrisiken	68,5	–	27,5	52,4	5,4	28,6	3,2	70,0
Restrukturierung	13,0	–	–	7,4	–	9,8	0,6	16,0
Versicherungsprämien	15,5	–	–	5,7	–	3,0	0,6	13,4
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,1	–	–	4,8	–	3,5	0,4	9,2
Übrige Rückstellungen	47,3	–	–	10,4	7,9	11,6	1,9	42,5
Sonstige Rückstellungen	324,2	–	116,1	267,5	18,0	250,7	13,6	419,1

Die Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten betreffen im Wesentlichen erstmals bestehende Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Schiffsreisen, siehe auch Abschnitt „Neue Rechnungslegungsstandards“. Infolge des erstmaligen Ansatzes erfolgte eine Umgliederung in Höhe von 88,6 Mio. EUR aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in die sonstigen Rückstellungen. Des Weiteren sind in diesem Posten nachteilige Charter- und Leasingverträge enthalten, die im Rahmen von Kaufpreisallokationen gemäß IFRS 3 identifiziert wurden. Im Vergleich zu den im Zeitpunkt des Erwerbs vorherrschenden Marktkonditionen weisen diese Verträge einen negativen Marktwert auf. Sie werden als Rückstellungen bilanziert und über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrundeliegenden Verträge verbraucht. Hierfür werden während des Geschäftsjahres keine neuerlichen Erhöhungen des abgezinsten Betrags aufgrund des Zeitablaufs erfasst. Die Änderung der verbleibenden abgezinsten langfristigen Rückstellungen aufgrund eines angepassten Abzinsungssatzes ist unwesentlich.

Die Personalarückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht genommenen Urlaub, für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung (34) dargestellt. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Zudem werden zum 31. Dezember 2018 Rückstellungen für versicherte Ladungsschäden passiviert, während der Rückgriffsanspruch gegenüber der Versicherung, wenn er so gut wie sicher ist, unter den sonstigen Forderungen aktiviert wird. Der Betrag der Rückstellungen für Ladungsschäden beträgt zum Bilanzstichtag 49,9 Mio. EUR, Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden in Höhe von 28,4 Mio. EUR aktiviert.

Im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC-Gruppe durch den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 24. Mai 2017 hat der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Juni 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Der Plan umfasst die Umsetzung der Integration und der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns, woraus sich zum 31. Dezember 2017 ein Rückstellungsbetrag in Höhe von 12,2 Mio. EUR ergab. Im Berichtsjahr wurden 7,4 Mio. EUR dieser Rückstellung verbraucht.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, insbesondere Rückstellungen für länderspezifische Risiken und Archivierungsrückstellungen.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	156,1	142,3	13,8	–	66,7	37,4	29,3	–
Personalbereich	111,9	81,9	20,3	9,7	103,1	86,6	6,0	10,5
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	70,0	55,5	10,2	4,3	68,5	49,1	14,2	5,2
Restrukturierung	16,0	13,4	2,6	–	13,0	13,0	–	–
Versicherungsprämien	13,4	13,4	–	–	15,5	15,5	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	9,2	9,1	0,1	–	10,1	10,1	–	–
Übrige Rückstellungen	42,5	27,9	6,8	7,8	47,3	32,5	7,1	7,7
Sonstige Rückstellungen	419,1	343,5	53,8	21,8	324,2	244,2	56,6	23,4

(25) Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.483,5	584,8	2.559,7	1.339,0	4.747,4	589,9	2.739,6	1.417,9
Anleihen	923,7	23,8	450,2	449,7	923,8	23,5	451,1	449,2
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	99,0	38,6	59,3	1,1	123,6	29,0	81,3	13,3
Sonstige Finanzschulden	511,7	69,1	231,2	211,4	540,7	62,4	239,5	238,8
Gesamt	6.017,9	716,3	3.300,4	2.001,2	6.335,5	704,8	3.511,5	2.119,2

Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	4.714,6	5.055,8
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.118,2	1.085,7
Auf SAR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	194,1	207,5
Zinsverbindlichkeiten	49,8	47,5
Berücksichtigung von Transaktionskosten	–58,8	–61,0
Gesamt	6.017,9	6.335,5

Die Finanzschulden enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen und sonstige Finanzschulden.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und von Containern.

Im Geschäftsjahr 2018 wurde das Programm zur Verbriefung von Forderungen um weitere 100,0 Mio. USD (87,3 Mio. EUR) ausgeweitet.

Weiterhin hat Hapag-Lloyd einen bestehenden Bankkredit auf Ebene der UASC Ltd. in Höhe von 100,0 Mio. USD (87,3 Mio. EUR) vorzeitig und mit Mitteln aus der verfügbaren Liquidität vollständig zurückgeführt.

Im Geschäftsjahr 2018 wurde eine bestehende Private-Placement-USD-Finanzierung mit einem ausstehenden Betrag von 101,4 Mio. USD (88,6 Mio. EUR) durch ein Bankdarlehen abgelöst.

Außerdem wurde eine bestehende Schiffsfinanzierung mit einem ausstehenden Betrag von 151,0 Mio. USD (131,9 Mio. EUR) durch 3 sogenannte Japanese-Operating-Leases („JOLs“) in Höhe von insgesamt 240,0 Mio. USD (209,6 Mio. EUR) abgelöst.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypothesen besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm und verbrieften Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 414,0 Mio. EUR (Vorjahr: 399,3 Mio. EUR).

Sonstige Finanzschulden

Zur Refinanzierung von im Bestand befindlichen Schiffsportfolios wurden in vergangenen Geschäftsjahren 3 Sale-and-Lease-Back-Transaktionen geschlossen. Die Leasingvereinbarungen haben zum 31. Dezember 2018 ein Volumen von 409,8 Mio. USD (357,9 Mio. EUR) und enden im Jahr 2027. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung von Schiffsportfolios. Die Klassifizierung erfolgt gemäß SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen, da die Verträge Kaufverpflichtungen am Ende der Leasinglaufzeit beinhalten. Die Schiffsportfolios verblieben im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns und es ergaben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Seeschiffe.

Im Geschäftsjahr 2018 und in vergangenen Geschäftsjahren wurden verschiedene Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen durchgeführt sowie Investitionen in neue Container getätigt. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherheitsübereignung von Containern und enden in den Jahren zwischen 2021 und 2026. Die Klassifizierung erfolgt gemäß SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen, da die Verträge günstige Kaufoptionen beinhalten, sodass mit hinreichender Sicherheit von der Ausübung der Optionen und damit Rückübertragung des rechtlichen Eigentums der Container an die Hapag-Lloyd AG auszugehen ist. Ein Teil dieser Transaktionen ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind. Im Geschäftsjahr 2018 wurden 6 solcher Geschäfte abgeschlossen.

Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 933,3 Mio. EUR (Vorjahr: 522,5 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 501,4 Mio. EUR (Vorjahr: 540,7 Mio. EUR). Es wurden im Geschäftsjahr 2018 Zinsen in Höhe von insgesamt 54,2 Mio. EUR (Vorjahr: 29,5 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Kreditlinien

Zum 31. Dezember 2018 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 475,9 Mio. EUR (31. Dezember 2017: 454,6 Mio. EUR).

Überleitung der Veränderungen der Finanzschulden zum Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Mio. EUR	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (-) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Anleihen	Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	Sonstige Finanzschulden	Devisentermingeschäfte	Zinsswaps	
Stand zum 1.1.2017	3.050,1	785,2	137,2	208,2	41,1	-	4.221,8
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	314,2	886,6	-	441,1	-	-	1.641,9
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-1.613,8	-767,0	-36,7	-58,3	-	-	-2.475,8
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-	-	24,7	-4,9	19,8
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-186,3	-89,0	-8,7	-23,5	-	-	-307,5
Summe aus Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	-1.485,9	30,6	-45,4	359,3	24,7	-4,9	-1.121,6
Veränderung aufgrund der Übernahme oder des Verlusts der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	3.508,8	-	42,5	-	-	19,1	3.570,4
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	-520,4	9,4	-18,3	-46,8	-0,7	-1,0	-577,8
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	-	-	-	-	-95,3	-3,8	-99,1
Sonstige Veränderungen	194,8	98,6	7,6	20,0	-1,0	-	320,0
Stand zum 31.12.2017	4.747,4	923,8	123,6	540,7	-31,2	9,4	6.313,7

Mio. EUR	Finanzschulden			Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (-) aus derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting			Gesamt
	Verbindlichkeiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Verbindlichkeiten aus Finance- Lease- Verträgen	Sonstige Finanz- schulden	Devisen- terminge- schäfte	Zins- swaps	
Stand zum 1.1.2018	4.747,4	923,8	123,6	540,7	-31,2	9,4	6.313,7
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanz- schulden	782,1	-	-	-	-	-	782,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-1.250,7	-	-29,6	-65,1	-	-	-1.345,4
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-	-	13,4	-4,0	9,4
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-230,9	-53,9	-7,7	-25,1	-	-	-317,6
Summe aus Ver- änderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	-699,5	-53,9	-37,3	-90,2	13,4	-4,0	-871,5
Auswirkungen von Wechselkurs- änderungen	197,9	1,1	4,9	23,7	1,5	0,4	229,5
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	-	-	-	-	78,7	6,4	85,1
Sonstige Veränderungen	237,7	52,7	7,8	37,5	-	-4,2	331,5
Stand zum 31.12.2018	4.483,5	923,7	99,0	511,7	62,4	8,0	6.088,3

**(26) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsverbindlichkeiten
und sonstige Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.774,1	1.774,1	–	–	1.559,8	1.559,8	–	–
davon gegen fremde Dritte	1.772,9	1.772,9	–	–	1.559,8	1.559,8	–	–
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,2	1,2	–	–	–	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	101,1	97,7	3,2	0,2	52,6	45,9	6,6	0,1
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	4,4	4,2	–	0,2	2,8	2,7	–	0,1
Put-Option	1,7	–	1,7	–	2,1	–	2,1	–
Übrige Verbindlichkeiten	95,0	93,5	1,5	–	47,7	43,2	4,5	–
Summe	1.875,2	1.871,8	3,2	0,2	1.612,4	1.605,7	6,6	0,1
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten								
Vertragsverbindlichkeiten	260,3	260,3	–	–	–	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	65,9	60,2	5,6	0,1	158,7	155,9	2,8	–
Erhaltene Anzahlungen	–	–	–	–	122,5	122,5	–	–
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	13,3	11,7	1,5	0,1	21,2	19,2	2,0	–
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	10,5	10,5	–	–	8,1	8,1	–	–
Rechnungsabgrenzungsposten	41,7	37,6	4,1	–	–	–	–	–
Übrige Verbindlichkeiten	0,4	0,4	–	–	6,9	6,1	0,8	–
Summe	326,2	320,5	5,6	0,1	158,7	155,9	2,8	0,0

(27) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	72,5	8,5	9,4	9,4
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	70,1	6,1	4,2	4,2
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	2,4	2,4	5,2	5,2

¹ Hier werden zum 31. Dezember 2018 auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren aus Devisentermingeschäften und Zinsswaps. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung (28)).

(28) Finanzinstrumente**Finanzwirtschaftliche Risiken und Risikomanagement****Grundsätze Risikomanagement**

Der Hapag-Lloyd Konzern ist aufgrund seiner globalen Geschäftstätigkeit Marktrisiken ausgesetzt. Zu den Marktrisiken gehören insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreisrisiko sowie das Zinsrisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden bei der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als ökonomische Sicherungsmaßnahme genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.

Neben den Marktrisiken unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest.

Der Abschluss der zur Begrenzung der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Dem Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Die zur Reduktion der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente stimmen hinsichtlich der Zahlungstermine und des zugrundeliegenden Risikos („Underlying“) mit den Grundgeschäften überein. Die als Cashflow Hedge designierten Finanzinstrumente sichern somit die Höhe der Zahlungsflüsse und erhöhen demnach die finanzielle Sicherheit. Die Bilanzierung der Sicherungsbeziehung führt zu einer Reduktion der Volatilität in der Gewinn- und Verlustrechnung, da die ergebniswirksame Erfassung des Grundgeschäfts zum entsprechenden Zeitpunkt durch die gegenläufige Wertänderung des Sicherungsgeschäfts in derselben Position der Gewinn- und Verlustrechnung abgedeckt wird.

Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstruments aufgrund von zugrundeliegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Hapag-Lloyd Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG, dem Treibstoffverbrauch sowie Zinsrisiken, die aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

Währungsrisiko

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cashflow des Hapag-Lloyd Konzerns beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cashflows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskursschwankungen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Neben dem Euro sind die Währungen Brasilianischer Real (BRL), Indische Rupie (INR), Kanadischer Dollar (CAD), Chinesischer Renminbi (CNY), Britisches Pfund Sterling (GBP), Australischer Dollar (AUD), Japanischer Yen (JPY) sowie der Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate (AED) von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen CAD-Kosten-Exposures mittels Devisentermingeschäften auf 13-Wochen-Horizont ab mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Absicherungsquote der Kosten in CAD beträgt bis zu 80 %.

Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird ebenfalls bis zu 100 % gesichert. Die zur Absicherung der Euro-Schulden abgeschlossenen Termingeschäfte haben in der Regel eine Laufzeit von unter einem Jahr. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (bspw. Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt. Darüber hinaus werden Euro-Pensionsverpflichtungen zu 100 % gesichert. Analog zu den Euro-Finanzschulden werden zur Sicherung sowohl Devisentermingeschäfte als auch Euro-Geldmarktanlagen verwendet.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den Kassaanteil der Devisentermingeschäfte. Die Veränderung der Terminkomponente wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Im Falle einer signifikanten Verschlechterung der Bonität eines Bankkontrahenten erfolgt über die Berücksichtigung eines CVAs eine Fair-Value-Minderung. Dieses Risiko spiegelt sich nicht im Grundgeschäft wider. Aktuell spielt diese Quelle der Ineffektivität jedoch aufgrund der Unwesentlichkeit des Kontrahentenrisikos keine Rolle
- Zeitliche Differenzen zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Devisentermingeschäften, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, das entsteht, falls die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CAD, INR) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von -1.320,0 Mio. USD.

Mio. USD	31.12.2018			31.12.2017	
	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)
USD / EUR					
+10 %	13,9	–	0,1	9,9	0,2
-10 %	-13,9	–	-0,1	-9,9	-0,2
USD / CAD					
+10 %	-2,0	1,7	0,0	-6,9	–
-10 %	2,0	-1,7	0,0	6,9	–
USD / INR					
+10 %	1,5	–	–	1,9	–
-10 %	-1,5	–	–	-1,9	–

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG ergeben sich aus der Umrechnung des US-Dollar-Konzernabschlusses in die Berichtswährung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cashflow des Konzerns, sondern spiegelt sich im Eigenkapital wider und wird derzeit nicht abgesichert.

Treibstoffpreisrisiko

Aufgrund der operativen Geschäftstätigkeit unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern einem Marktpreisrisiko für die Beschaffung von Bunkertreibstoff.

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 % des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den inneren Wert der Optionen. Die Veränderung des Zeitwerts wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Im Falle einer signifikanten Verschlechterung der Bonität eines Bankkontrahenten erfolgt über die Berücksichtigung eines CVAs eine Fair-Value-Minderung. Dieses Risiko spiegelt sich nicht im Grundgeschäft wider. Aktuell spielt diese Quelle der Ineffektivität jedoch aufgrund der Unwesentlichkeit des Kontrahentenrisikos keine Rolle
- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Veränderung der Korrelation zwischen den weltweiten Bunkerpreisnotierungen

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/–10 % unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf das sonstige Ergebnis resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden retrospektiv angepasst.

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	10 %	–10 %	10 %	–10 %
Rücklage für Cashflow Hedges	–	–	13,5	–7,1
Rücklage für Kosten der Absicherung	5,1	–1,8	18,0	–3,6

Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Des Weiteren werden zur Absicherung des Zinsrisikos auch Zinsswaps seit 2017 eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus. Zwecks Reduktion des Zinsrisikos designiert Hapag-Lloyd Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts.

Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. Somit werden einige der Grundgeschäfte nicht vollständig designiert, sondern lediglich einzelne Risikokomponenten abgesichert.

Die Cashflow Schwankungen des Grundgeschäfts werden wesentlich durch die Veränderung der variablen Zinsen beeinflusst.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft stimmen in der Regel hinsichtlich des designierten Nominalvolumens, des Referenzzinssatzes sowie der Zinsfeststellungstage überein.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Im Falle einer signifikanten Verschlechterung der Bonität eines Bankkontrahenten erfolgt über die Berücksichtigung eines CVAs eine Fair-Value-Minderung. Dieses Risiko spiegelt sich nicht im Grundgeschäft wider. Aktuell spielt diese Quelle der Ineffektivität jedoch aufgrund der Unwesentlichkeit des Kontrahentenrisikos keine Rolle
- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Zinsswaps, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market Derivate)

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktziinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktziinsniveau zum 31. Dezember 2018 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinssniveaus nur bis maximal 0 vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 3.493,3 Mio. EUR (Vorjahr: 4.048,0 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von -8,0 Mio. EUR (Vorjahr: -9,4 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 3,7 Mio. EUR (Vorjahr: 8,6 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinssniveau				
Rücklage für Cashflow Hedges	20,5	-20,9	8,3	-8,3
Ergebnis vor Steuern	-16,3	16,4	-22,7	20,1

Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Kreditrisiken ausgesetzt. Das Kreditrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zusätzlich werden auch kollektive Faktoren, wie Länderrisiken, berücksichtigt. Zum Schutz vor Ausfallrisiken bestehen zudem zum Bilanzstichtag eine Kreditversicherung und Bankgarantien.

Der Hapag-Lloyd Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstammes begrenzt.

Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Informationen zu Wertberichtigungen auf diese finanziellen Vermögenswerte wird auf Anmerkung (14) und die Beschreibung der Bilanzierung und Bewertung von originären Finanzinstrumenten verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko. Ausgefallene Forderungen, die ausgebucht wurden, bleiben bis zum Abschluss eines etwaigen Insolvenzverfahrens Gegenstand von Versuchen die Forderungen einzutreiben.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.

Für die derivativen Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten in Höhe von insgesamt 4,4 Mio. EUR (Vorjahr: 42,6 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –72,5 Mio. EUR (Vorjahr: –9,4 Mio. EUR) ergibt sich unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte und des ISDA-Rahmenvertrags ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 3,7 Mio. EUR (Vorjahr: 8,6 Mio. EUR).

Darüber hinaus bestehen keine weiteren langfristigen finanziellen Forderungen oder Ausleihungen mit externen Vertragspartnern, aus denen ein mögliches Ausfallrisiko entstehen könnte.

Liquiditätsrisiko

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Aktionäre 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.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

Die derzeit vertraglich fixierten Cashflows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2017)

Mio. EUR	Mittelauftritt				Summe
	2018	2019	2020–2022	ab 2023	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-1.084,9	-813,2	-2.304,2	-1.621,4	-5.823,7
Anleihen	-53,4	-53,4	-595,1	-496,1	-1.198,0
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	-36,5	-42,6	-52,0	-13,9	-145,0
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-73,1	-73,0	-188,7	-243,8	-578,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.559,8	–	–	–	-1.559,8
Sonstige Verbindlichkeiten	-45,9	-4,5	–	-0,2	-50,6
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	-3,5	–	-3,5
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-2.853,6	-986,7	-3.140,0	-2.375,4	-9.355,7
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-4,2	-2,1	-3,2	-0,8	-10,3

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2018)

Mio. EUR	Mittelauftritt				Summe
	2019	2020	2021–2023	ab 2024	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-783,0	-1.015,3	-2.241,4	-1.347,9	-5.387,6
Anleihen	-53,4	-53,4	-564,8	-473,1	-1.144,7
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	-44,6	-21,5	-46,3	-1,2	-113,6
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-94,0	-90,0	-210,1	-239,1	-633,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.774,1	–	–	–	-1.774,1
Sonstige Verbindlichkeiten	-97,8	-1,5	–	-0,1	-99,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	-2,4	–	-2,4
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-2.846,9	-1.181,7	-3.062,6	-2.061,4	-9.152,6
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-65,7	-2,3	-5,7	–	-73,7

Es wird grundsätzlich nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Zeitpunkten oder in wesentlich anderer Höhe auftreten werden. Die Zahlungsströme berücksichtigen nicht die vorzeitige Teilrückführung vom 11. Februar 2019 einer im Jahr 2022 fällig werdenden Euro-Anleihe in Höhe von 170 Mio. EUR zum festgelegten Rückzahlungspreis von 103,375 %.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2018, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus den Put-Optionen ergeben sich aus dem undiskontierten erwarteten Ausübungspreis der Put-Option.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die (undiskontierten) geschätzten Nettozahlungen der eingesetzten Zinsswaps auf Basis der zum Bilanzstichtag gültigen Zinsstrukturkurve.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus einer in den sonstigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb resultieren aus den undiskontierten erwarteten Zahlungen in Abhängigkeit von der Mengenentwicklung der erworbenen Agentur.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs-, Treibstoffpreis- und Zinsrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisentermingeschäften abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen. Zur Absicherung von Zinsrisiken dienen Zinsswaps.

Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente:

Mio. EUR	31.12.2018		31.12.2017	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Commodityoptionen	3,4	–	7,3	–
Devisentermingeschäfte	0,2	–63,7	31,2	–
Zinsswaps	0,8	–6,4	0,0	–4,2
Sicherungsinstrumente¹	4,4	–70,1	38,5	–4,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Commodityoptionen	–	–	4,1	–
Devisentermingeschäfte	–	–	–	–
Zinsswaps	–	–2,4	–	–5,2
Eingebettete Derivate	3,7	–	8,6	–
Sonstige derivative Finanzinstrumente	3,7	–2,4	12,7	–5,2
Gesamt	8,1	–72,5	51,2	–9,4

¹ Hier werden zum 31. Dezember 2018 auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und / oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Der Marktwert der Devisen- und Commodityoptionengeschäfte wird anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Eine Analyse der Basisverträge der seitens Hapag-Lloyd begebenen Anleihen führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit den beizulegenden Zeitwerten ausgewiesen. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte sowie die Durchschnittspreise oder -kurse der Sicherungsinstrumente pro Risikokategorie dar:

	31.12.2018			31.12.2017		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Währungsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	1.189,6	–	1.189,6	1.034,6	–	1.034,6
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	57,5	–	57,5	–	–	–
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / EUR	1,22	–	1,22	1,17	–	1,17
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / CAD	0,76	–	0,76	–	–	–
Treibstoffpreisrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	473,2	–	473,2	225,9	–	225,9
Durchschnittlicher Sicherungspreis in USD	491,42	–	491,42	355,69	–	355,69
Zinsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	107,1	983,8	1.090,9	–	561,0	561,0
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	3,22 %	2,79 %	2,84 %	–	2,76 %	2,76 %

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Sicherungsinstrumente haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

31.12.2017					
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD / EUR)	1.034,6 Mio. EUR	31,2	–	Derivative Finanzinstrumente	31,2
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	635.000 mt	7,3	–	Derivative Finanzinstrumente	7,3
Zinsrisiko					
Zinsswaps	561,0 Mio. USD	0,0	4,2	Derivative Finanzinstrumente	3,3

31.12.2018					
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR ¹	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR ¹	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD / EUR)	1.189,6 Mio. EUR	0,2	62,5	Derivative Finanzinstrumente	–43,3
Devisentermingeschäfte (USD / CAD)	57,5 Mio. CAD	0,0	1,2	Derivative Finanzinstrumente	–1,1
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	963.000 mt	3,4	–	Derivative Finanzinstrumente	–
Zinsrisiko					
Zinsswaps	1.090,9 Mio. USD	0,8	6,4	Derivative Finanzinstrumente	4,0

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

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Grundgeschäfte haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2017	
	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	-31,2	0,4
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	-7,3	7,3
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	-3,3	3,3

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2018	
	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	43,4	-
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	-0,1	-
Operative Kosten in CAD	1,1	-0,4
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	-	-
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	0,5	-0,4

Die vorstehenden Sicherungsbeziehungen haben folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung oder das sonstige Ergebnis des Konzerns:

31.12.2017					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	95,3	–	–	–95,6	Sonstige betriebliche Aufwendungen / Erträge
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	7,0	–	–	–3,6	Transportaufwendungen
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	0,9	2,2	Zinsaufwendungen	2,5	Zinsaufwendungen

31.12.2018					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–49,7	–	–	49,2	Sonstige betriebliche Aufwendungen / Erträge
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,1	–	–	–0,1	Sonstige betriebliche Aufwendungen / Erträge
Operative Kosten in CAD	–1,5	–	–	1,1	Transportaufwendungen
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	19,0	–	–	–	Transportaufwendungen
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–6,4	2,4	Zinsaufwendungen	2,6	Zinsaufwendungen

Die folgende Tabelle stellt eine Überleitung der Eigenkapitalrücklagen dar, die aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen resultieren:

Cashflow Hedges Mio. EUR	2018		2017	
	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Absicherungs- kosten	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Absicherungs- kosten
Saldo zum 1.1.	11,0	-1,0	5,4	-0,5
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:				
Währungsrisiko ¹	-38,5	-47,3	103,2	-9,5
Treibstoffpreisrisiko ²	-51,1	-29,2	95,3	-
Zinsrisiko	19,0	-18,1	7,0	-9,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:				
Währungsrisiko ¹	-6,4	-	0,9	-
Treibstoffpreisrisiko ²	52,9	29,4	-96,7	8,9
Zinsrisiko	50,3	29,4	-95,6	-
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden:				
Treibstoffpreisrisiko ²	-	-	-3,6	8,9
Zinsrisiko	2,6	-	2,5	-
Währungsumrechnungsdifferenzen:				
Währungsrisiko ¹	-26,4	11,4	-	-
Treibstoffpreisrisiko ²	-26,4	11,4	-	-
Zinsrisiko	0,2	-0,2	-0,9	0,1
Währungsrisiko ¹	0,0	0,0	-0,1	-
Treibstoffpreisrisiko ²	0,1	-0,2	-0,7	0,1
Zinsrisiko	0,1	-	-0,1	-
Saldo zum 31.12.	-0,8	-7,7	11,0	-1,0

¹ Das Währungsrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Absicherungskosten ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit den Terminkomponenten von Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von überwiegend zeitraumbezogenen Grundgeschäften eingesetzt werden.

² Das Treibstoffpreisrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Absicherungskosten ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit dem Zeitwert von Commodityoptionen zur Absicherung von transaktionsbezogenen Grundgeschäften.

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswerts erhalten würde oder bei Übertragung einer Schuld zu zahlen hätte.

Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Die Buchwerte für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und wesentliche Teile der sonstigen Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

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

Die in den sonstigen Forderungen enthaltenen Wertpapiere der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden mit ihren quotierten Marktpreisen bewertet. Die Finanzinstrumente der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2017

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2017		Wertansatz Bilanz nach IAS 39			Wertansatz Bilanz nach IAS 17	Beizu- legender Zeitwert Finanzinstru- mente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaf- fungskosten	Anschaf- fungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	LaR	340,6	340,6	–	–	–	–	340,6
	n. a. ³	118,5	–	–	–	–	–	–
	AfS	3,3	–	1,2	2,1	–	–	3,3
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	12,7	–	–	–	12,7	–	12,7
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a. ³	38,5	–	–	38,5	–	–	38,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	887,8	887,8	–	–	–	–	887,8
Finanzmittel	LaR	604,9	604,9	–	–	–	–	604,9
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	6.211,9	6.211,9	–	–	–	–	6.225,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a. ³	123,6	–	–	–	–	123,6	125,5
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	50,6	50,6	–	–	–	–	50,6
	n. a. ³	158,6	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	2,1	2,1	–	–	–	–	2,3
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	5,2	–	–	–	5,2	–	5,2
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a. ³	4,2	–	–	4,2	–	–	4,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.559,8	1.559,8	–	–	–	–	1.559,8
davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:								
Loans and Receivables (LaR)		1.833,3	1.833,3	–	–	–	–	–
Held to Maturity Investments (HtM)		–	–	–	–	–	–	–
Available for Sale Financial Assets (AfS)		3,3	–	1,2	2,1	–	–	–
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		12,7	–	–	–	12,7	–	–
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		7.824,4	7.824,4	–	–	–	–	–
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		5,2	–	–	–	5,2	–	–

¹ Teil der Finanzschulden

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 bzw. IAS 39 vorliegt.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2018

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IFRS 9	Buchwert	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9			Wert-ansatz Bilanz nach IAS 17	Wert-ansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizu-legenden Zeitwert Finanz-instru-mente
		31.12.2018	Fortgeführte Anschaf-fungs-kosten	Fair Value erfolgs-neutral	Fair Value erfolgs-wirksam			
		Gesamt						
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	227,7	227,7	–	–	–	–	227,7
	n.a. ⁵	80,7	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	2,9	–	–	2,9	–	–	2,9
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	3,7	–	–	3,7	–	–	3,7
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ⁵	4,4	–	4,4	–	–	–	4,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.217,7	1.217,7	–	–	–	–	1.217,7
Finanzmittel	AC	657,1	657,1	–	–	–	–	657,1
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	5.918,0	5.918,0	–	–	–	–	5.925,0
	FVTPL	0,8	–	–	0,8	–	–	0,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ²	n.a. ⁵	99,1	–	–	–	99,1	–	103,2
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	99,4	99,4	–	–	–	–	99,4
	n.a. ⁵	65,9	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ³	FLAC	1,7	1,7	–	–	–	–	1,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	2,4	–	–	2,4	–	–	2,4
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ⁵	70,1	–	70,1	–	–	–	70,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.774,1	1.774,1	–	–	–	–	1.774,1
Vertragsverbindlichkeiten ⁴	n.a. ⁵	260,3	–	–	–	–	260,3	–
davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		2.102,5	2.102,5	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		9,8	–	–	9,8	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		7.793,2	7.793,2	–	–	–	–	–

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

² Teil der Finanzschulden

³ Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

⁴ Der Saldo der Vertragsverbindlichkeiten war zum 31. Dezember 2017 in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

⁵ n.a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 bzw. IAS 39 vorliegt.

Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Eine Erläuterung der einzelnen Stufen 1 bis 3 der Fair-Value-Hierarchie befindet sich im Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ des Konzernanhangs. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen 1 bis 3 gegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bemessenen Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Neben den beizulegenden Zeitwerten der nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert zu bilanzierenden Finanzinstrumente enthält die Darstellung auch Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden beizulegenden Zeitwert besitzen.

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2017			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	AfS	2,1	1,2	–	3,3
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a. ³	–	38,5	–	38,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHT	–	12,7	–	12,7
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a. ³	–	4,2	–	4,2
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHT	–	5,2	–	5,2
Finanzschulden	FLAC	948,3	5.277,5	–	6.225,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a. ³	–	125,5	–	125,5
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	–	–	2,3	2,3

¹ Teil der Finanzschulden

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 bzw. IAS 39 vorliegt.

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2018			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	2,2	0,7	–	2,9
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a. ³	–	4,4	–	4,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	3,7	–	3,7
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a. ³	–	70,1	–	70,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	2,4	–	2,4
Finanzschulden	FVTPL	–	–	0,8	0,8
Finanzschulden	FLAC	909,2	5.015,8	–	5.925,0
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a. ³	–	103,2	–	103,2
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	–	–	1,8	1,8

¹ Teil der Finanzschulden

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 bzw. IAS 39 vorliegt.

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2017		
	Aus Zinsen	Übriges Nettoergebnis	Nettoergebnis
Kredite und Forderungen	-0,7	56,7	56,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,0	-	0,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-21,2	-9,5	-30,7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-280,6	-164,1	-444,7
Gesamt	-302,5	-116,9	-419,4

Mio. EUR	31.12.2018		
	Aus Zinsen	Übriges Nettoergebnis	Nettoergebnis
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-0,2	-70,0	-70,2
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-327,1	72,3	-254,8
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-3,3	10,4	7,1
Gesamt	-330,6	12,7	-317,9

Neben den Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, dem Ertrag aus dem Abgang einer Beteiligung sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gem. IFRS 9 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Im Zuge des erfolgten Börsengangs wurde der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene zum Jahresende 2015 definiert und wird zukünftig als Kenngröße ermittelt und geführt. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2016 wird diese Messgröße auf Konzernebene mit dem Ziel verfolgt, ab 2017 die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) zu verdienen. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns sowie Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2018 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

(29) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt wurden im Berichtsjahr 2018 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 10,6 Mio. EUR (Vorjahr: 8,9 Mio. EUR) gewährt, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden. Insgesamt hat der Konzern im Berichtsjahr Beihilfen und Zuschüsse in Höhe von 11,2 Mio. EUR (Vorjahr: 10,5 Mio. EUR) erhalten.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Program (MSP). Im Geschäftsjahr 2018 betrug die staatliche Zuwendung 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: 26,9 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgesetzt wurden.

(30) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrags ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2018 bestanden keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

(31) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten. Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren werden gebildet, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und deren Höhe verlässlich bestimmt werden kann. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, zu Zahlungsverpflichtungen führen, die am 31. Dezember 2018 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungsverpflichtungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

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

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (z. B. Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (z. B. im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 107,2 Mio. EUR (Vorjahr: 135,5 Mio. EUR).

(32) Leasing

Leasingnehmer – Finance Lease

Bei den im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen geleasten Leasinggegenständen handelt es sich hauptsächlich um Schiffe und Container. Die Verträge haben eine Laufzeit von bis zu neun Jahren. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit ist bei den Containern eine weitere Nutzung unter dieser Vertragskonstellation möglich. Die im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 31. Dezember 2018 einen Nettobuchwert von insgesamt 84,0 Mio. EUR (Vorjahr: 88,4 Mio. EUR); die Container sind zum 31. Dezember 2018 mit 88,0 Mio. EUR (Vorjahr: 96,7 Mio. EUR) bilanziert.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen sowie deren Barwert stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mindestleasingzahlungen	113,5	44,5	67,8	1,2	144,9	36,5	94,5	13,9
Zinsanteil	-14,5	-5,9	-8,5	-0,1	-21,3	-7,5	-13,2	-0,6
Barwert	99,0	38,6	59,3	1,1	123,6	29,0	81,3	13,3

Zum Bilanzstichtag lagen keinerlei erwartete zukünftige Einnahmen aus unkündbaren Untermietverhältnissen sowie bedingte Mietzahlungen vor.

Leasingnehmer – Operating Lease

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 13 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen. Eine Rückkaufverpflichtung besteht nicht. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland vor.

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

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 1.117,3 Mio. EUR (Vorjahr: 909,3 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst. Es wurden in 2018 keine bedingten Mietzahlungen aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	813,8	394,6	412,8	6,4	542,1	282,5	246,1	13,5
Verwaltungsgebäude	100,3	23,7	49,2	27,4	101,6	21,6	50,9	29,1
Sonstiges	188,8	68,8	119,8	0,2	203,2	60,3	142,9	–
Gesamt	1.102,9	487,1	581,8	34,0	846,9	364,4	439,9	42,6

Zum 31. Dezember 2018 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 0,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,2 Mio. EUR).

Leasinggeber – Operating Lease

Hapag-Lloyd tritt als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen nur in geringfügigem Umfang auf. Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating-Lease-Verträge handelt es sich im Wesentlichen um im Eigentum befindliche Schiffe sowie Stellplätze auf Schiffen.

Aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen ergeben sich folgende künftige Mindestleasingzahlungen:

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	12,8	12,8	–	–	27,5	27,5	–	–
Verwaltungsgebäude	0,8	0,2	0,6	–	4,1	1,5	2,3	0,3
Gesamt	13,6	13,0	0,6	0,0	31,6	29,0	2,3	0,3

Im Berichtsjahr 2018 lagen keine künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen bei vercharterten Schiffen vor. Im Vorjahr betragen die Bruttobuchwerte der vercharterten Schiffe insgesamt 327,5 Mio. EUR. Die Abschreibungen der Periode 2017 beliefen sich auf 8,5 Mio. EUR und entsprachen den kumulierten Abschreibungen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

(33) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2018 betreffen ein Bestellobligo für Investitionen in Container in Höhe von 33,4 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 11,2 Mio. EUR. Zum 31. Dezember 2017 lagen keine wesentlichen Bestellungen von Containern vor.

(34) Anteilsbasierte Vergütung

Im Zuge des Börsengangs der Gesellschaft wurde eine langfristige variable Vergütung für die Vorstandsmitglieder eingeführt, die auf virtuellen Aktien basiert. Im Rahmen des Long Term Incentive Plans „LTIP“ wird jedem Vorstandsmitglied am Anfang eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro zugeteilt (Zuteilungsbetrag), dem die Leistung des laufenden sowie der drei folgenden Geschäftsjahre gegenübersteht (Leistungszeitraum).

Dieser Zuteilungsbetrag wird auf Basis des durchschnittlichen Aktienkurses der Hapag-Lloyd AG der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Für die erste Tranche nach dem Börsengang im November 2015 („IPO-Tranche“) wurde dieser Aktienkurs abweichend hiervon ermittelt anhand des Durchschnitts der 20 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgten. Für die zweite Tranche, die am 4. Januar 2016 gewährt wurde, ergab sich ebenfalls eine abweichende Ermittlung des für die Zuteilung maßgeblichen Aktienkurses. Dieser Aktienkurs wurde auf Basis des Durchschnitts der 60 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgten, berechnet.

Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt.

Der Anspruch aus dem langfristigen Anreizprogramm entsteht rätierlich mit Ablauf des Leistungszeitraums. Nach Ablauf des Leistungszeitraums werden die Retention Share Units automatisch unverfallbar und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der Performance Share Units ist von einem Zielerreichungsgrad (Performance-Faktor) abhängig. Dieser ergibt sich aus dem Vergleich der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie (Total Shareholder Return – TSR) im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über die Dauer des vierjährigen Leistungszeitraums. Die Anzahl der Performance Share Units kann dabei nach Ablauf des Leistungszeitraums gemessen an einem Performance-Faktor maximal das 1,5-fache und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums und nach Bestimmung der Performance Share Units gelangt der LTIP automatisch zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Retention- und Performance-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 individuell vereinbarten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt.

Im Falle einer Beendigung der Vorstandstätigkeit verkürzt sich der Leistungszeitraum auf das Ende des Dienstverhältnisses, soweit der Dienstvertrag nicht aus einem wichtigen vom Vorstandsmitglied zu vertretenden Grund oder ohne wichtigen Grund vom Vorstandsmitglied gekündigt wird. In letzterem Fall verfallen sämtliche Ansprüche aus dem Long Term Incentive Plan.

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 Bezugsrechtehandels (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 Entwicklung der virtuellen Aktien stellt sich wie folgt dar:

	virtuelle Aktienanzahl	Fair Value in Mio. EUR
Stand 31.12.2016	208.079	3,9
Gewährung von virtuellen Aktien	117.208	2,2
Anpassung wegen Kapitalerhöhung	3.740	0,1
Ausübung von virtuellen Aktien	–	–
Verfall von virtuellen Aktien	–	–
Bewertungsergebnis	119.417	8,9
Stand 31.12.2017	448.444	15,1
Gewährung von virtuellen Aktien	72.744	2,5
Ausübung von virtuellen Aktien	–113.053	–3,7
Verfall von virtuellen Aktien	–	–
Bewertungsergebnis	7.701	–1,5
Stand 31.12.2018	415.836	12,4

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Zuteilungsbetrags. Die infolge der ordentlichen Kapitalerhöhung im Oktober 2017 angepasste Aktienanzahl wurde wie oben beschrieben ermittelt. Dabei wurde der rechnerische Aktienkurs am Tag vor Beginn des Bezugsrechtetandels (ex-Bezugsrechte) zugrunde gelegt, der 35,13 EUR betrug. Die Ausübung der virtuellen Aktien in 2018 resultierte aus dem Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds zum 31. März 2018. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag in Höhe von 2,6 Mio. EUR weicht vom Fair Value ab, da einzelvertragliche Regelungen für den maximalen Auszahlungsbetrag bestehen und dadurch eine Kappung auf diesen Betrag vorgenommen wurde.

In der Berichtsperiode wurden 3,7 Mio. EUR (Vorjahr: 4,0 Mio. EUR) erfolgswirksam für anteilsbasierte Vergütungen erfasst. Die Höhe der Rückstellung für anteilsbasierte Vergütungen beträgt zum 31. Dezember 2018 7,0 Mio. EUR (Vorjahr: 5,9 Mio. EUR).

(35) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd AG sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch:

- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg

(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2018 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018		1.1. – 31.12.2017	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	3,4	2,2	3,2	1,9
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,0	1,0	0,9
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,0	0,0	0,3	0,1
Honorar für sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,1	0,1
Gesamt	3,5	2,2	4,6	3,0

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 Auftragserweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen (davon für das Vorjahr 0,2 Mio. EUR). Zudem erfolgten prüfungsintegrierte Tätigkeiten im Zusammenhang mit prüferischen Durchsichten von Zwischenabschlüssen.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants und eine EMIR-Prüfung gem. § 20 WpHG.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen Unterstützungsleistungen bei der Integration von Gesellschaften der UASC-Gruppe im Geschäftsjahr 2017.

Die sonstigen Leistungen betreffen qualitätssichernde Unterstützungsleistungen.

(37) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd AG in Ausübung ihrer normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Im Verlauf des zweiten Quartals 2018 erhöhte die Kühne Maritime GmbH ihren Anteil an der Hapag-Lloyd AG auf insgesamt 25,0 %. Darüber hinaus blieb die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd nahezu unverändert. Zum 31. Dezember 2018 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnender Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 65 % des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit der Kühne Holding AG sowie der Kühne Maritime und der CSAV und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen berichtet. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd mit Kühne Maritime und CSAV sowie deren nahestehenden Unternehmen im Wesentlichen Rechtsgeschäfte im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit durchgeführt. Diese umfassen insbesondere Terminal- und Transportdienstleistungen. Die Vereinbarung von Leistung und Gegenleistung erfolgte zu marktüblichen Bedingungen.

Hinsichtlich der HGV und ihrer Gesellschafterin Freie und Hansestadt Hamburg sowie deren Konzerngesellschaften wendet der Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Hafен- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

Stimmrechtsanteile

in %	2018	2017
CSAV Germany Container Holding GmbH	25,8	25,5
Kühne Holding AG / Kühne Maritime GmbH	25,0	20,5
Qatar Holding Germany GmbH	14,5	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Kapitalmarktinvestoren (Streubesitz)	10,6	15,4
Gesamt	100,0	100,0

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.–31.12. 2018	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2018	1.1.–31.12. 2017
Gesellschafter	461,4	414,2	68,9	87,6
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,7	0,0
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	7,2	16,3	206,9	163,2
Gesamt	468,6	430,5	276,5	250,8

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Gesellschafter	40,9	43,7	10,1	7,5
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,3	0,2
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	0,6	0,8	33,1	28,1
Gesamt	41,5	44,5	43,5	35,8

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (468,6 Mio. EUR; Vorjahr: 430,5 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 275,9 Mio. EUR (Vorjahr: 249,9 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen sowie mit 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG. Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2018	2017	2018	2017
Kurzfristig fällige Leistungen	4,3	3,9	1,6	1,5
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,2	–	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,4	0,2	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	3,7	4,0	–	–
Gesamt	8,6	8,1	1,6	1,5

Die Arbeitnehmervorteiler im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2018 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zur Gesamtvergütung nach §315e HGB

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2018	2017	2018	2017
Aktive Organmitglieder	6,8	6,2	1,1	1,1
Ehemalige Organmitglieder	1,1	0,8	–	–
Gesamt	7,9	7,0	1,1	1,1

Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 72.744 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung zugeteilt (Vorjahr: 117.208 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR).

Zum 31. Dezember 2018 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 24,5 Mio. EUR (Vorjahr: 25,3 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

(38) Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat im Juli 2018 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapag-loyd.com in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ <https://www.hapag-loyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

(39) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Am 3. Januar 2019 ist ein Feuer in einem Container an Board eines Hapag-Lloyd Schiffs, der „Yantian Express“, ausgebrochen. Das 7.510 TEU Schiff befand sich auf dem Weg von Colombo nach Halifax. Nachdem das Feuer unter Kontrolle gebracht werden konnte, wurde das Schiff in den Hafen von Freeport (Bahamas) geschleppt, wo die Begutachtung und Sicherung der Ladung fortgesetzt werden konnte. Potenzielle Verluste aus Schäden an Schiff, Ladung, Bunker und Ausrüstung sowie die Kosten der Rettung werden entweder durch Versicherungen oder durch Erklärung des Unfalls als „Havarie grosse“ abgedeckt. Die Kosten für Geschäftsausfälle sind nicht versichert.

Am 30. Januar 2019, 15. Februar 2019 und 15. März 2019 wurden neu erworbene Container im Rahmen von japanischen Operating-Lease-Verträgen an eine Investorengruppe verkauft. Anschließend wurden die Container über eine Laufzeit von 7 Jahren zurückgemietet, mit der Möglichkeit, die Container am Ende der Laufzeit zurückzukaufen. Die Gestaltung der Leasingverträge entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme mit Sicherungsübereignung der Container. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 113,4 Mio. EUR (128,4 Mio. USD).

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

Am 6. Februar 2019 hat Hapag-Lloyd 87,8 Mio. EUR aus dem bestehenden Forderungsverkaufsprogramm in Anspruch genommen.

Am 18. Februar 2019 hat die Ratingagentur Moody's Hapag-Lloyd's Corporate Family Rating (CFR) von B2 auf B1 angehoben und gleichzeitig das Rating für die unbesicherten Anleihen der Hapag-Lloyd AG von Caa1 auf B3 verbessert. Der Ausblick für das Rating bleibt stabil.

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

(40) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Europa			
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (France) S. A. S.	Asnières sur Seine	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Italy) S. R. L.	Mailand	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp. z. o. o.	Gdynia	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00
Hapag-Lloyd Spain S. L.	Barcelona	EUR	90,00
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valletta	USD	100,00
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A. S.	Izmir	TRY	65,00
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S. A. E.	Alexandria	EGP	49,00 ⁶
United Arab Shipping Agency Co. (Polska) Sp. z. o. o.	Warschau	PLN	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Italy) S. r. l.	Mailand	EUR	100,00
UASAC Nordic A / S	Holte	DKK	100,00
UASAC Russia ApS	Holte	DKK	100,00
UASAC Russia Ilc	St. Petersburg	RUB	100,00
United Arab Shipping Agency Company (CEE) Kft.	Budapest	EUR	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Benelux) B. V.	Rotterdam	EUR	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Denizcilik Nakliyat) A. S.	Istanbul	TRY	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S. A. E.	Alexandria	EGP	49,00 ¹
Asien			
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K. K.	Tokio	JPY	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00
Hapag-Lloyd Pte. Ltd.	Singapore	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipeh	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00
Hapag-Lloyd Business Service (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNY	100,00
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
United Arab Shipping Co. (Shanghai) Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapore	SGD	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte Ltd.	Singapore	USD	100,00
United Arab Shipping Co. Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,945
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	74,972
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Hong Kong) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Mittlerer Osten			
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00 ¹
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	65,00
Hapag-Lloyd Business Service Center LLP	Mumbai	INR	100,00
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Baghdad	IQD	100,00
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd. (ehemals United Arab Shipping Agency Company Pakistan Pvt. Ltd.)	Karatschi	PKR	100,00
United Arab Shipping Agencies Company Private Shareholding Company	Amman	JOD	50,00
United Arab Shipping Agency Co. (India) Pvt. Ltd.	Chembur	INR	100,00
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	USD	49,00 ¹
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL (ehemals United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL)	Doha	QAR	49,00
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd. (ehemals United Arab Shipping Agencies Co. (Saudi Arabia) Ltd.)	Jeddah	SAR	60,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K. S. C. C.	Kuwait City	KWD	49,00 ¹
United Arab Shipping Company Services Ltd. (DIFC)	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company Services DMCCO	Dubai	AED	100,00
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	AED	49,00 ¹
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 ²
Nordamerika			
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Lateinamerika			
Hapag-Lloyd Argentina S. R. L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S. A.	San José	CRC	100,00
Hapag-Lloyd Guatemala S. A.	Guatemala City	GTQ	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S. A. de C. V.	Mexico City	MXN	100,00
Servicios Corporativos Portuarios S. A. de C. V.	Mexico City	MXN	100,00
Agencias Grupo CSAV Mexico S. A. de C. V.	Mexico City	MXN	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S. A. C.	Lima	PEN	60,00
Hapag-Lloyd Venezuela C. A.	Caracas	VEF	100,00
Hapag-Lloyd Ecuador S. A.	Guayaquil	USD	45,00
Hapag-Lloyd Bolivia S. R. L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00
Hapag-Lloyd Uruguay S. A. (ehemals CSAV Group Agencies Uruguay S. A.)	Montevideo	UYU	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada (ehemals Companhia Li- bra de Navegação S. A.)	São Paulo	BRL	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Rahue Investment Co. S. A.	Panama City	USD	100,00
Southern Shipmanagement Co. S. A.	Panama City	USD	100,00
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	USD	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S. A.	Montevideo	UYU	100,00
Torksey S. A.	Montevideo	USD	100,00
CSAV Ships S. A.	Panama City	USD	100,00
Norasia Alya S. A.	Panama City	USD	100,00
Sonstige			
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Wakrah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Rayyan Ltd.	George Town	USD	100,00
Qurtuba Ltd.	George Town	USD	100,00
Dhat Al Salasil Ltd.	George Town	USD	100,00
Hira Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Madinah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Mutanabbi Ltd.	George Town	USD	100,00
Manamah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Aziziyah Ltd.	George Town	USD	100,00
Busaiteen	George Town	USD	100,00
Al Oyun Ltd.	George Town	USD	100,00
Onayzah Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Barzan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Alula Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Muraykh Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Tayma Ltd.	Valletta	EUR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Al Zubara Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Jasrah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nefud Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Riffa Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Dahna Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Jebel Ali Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Tihama Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00
Umm Salal Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00
Ain Esnan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Umm Qarn Ltd.	Majuro	USD	100,00
Salahuddin Ltd.	Majuro	USD	100,00
Afif Ltd.	Majuro	USD	100,00
Linah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jmelyiah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nasriyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Rawdah Ltd.	Majuro	EUR	100,00
Al Dhail Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Murabba Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Mashrab Ltd.	Majuro	USD	100,00
Sajid Ltd.	Majuro	USD	100,00
UASC Ships (No. 1) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 3) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 4) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 5) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 6) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 7) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 8) Ltd.	Dubai	USD	100,00
Ship Management No. 1 Ltd.	Dubai	USD	99,80
Ship Management No. 2 Ltd.	Dubai	USD	99,80
Gemeinschaftsunternehmen			
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00
Assoziierte Unternehmen			
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
Djibouti Container Services FZCO	Djibouti	DJF	19,06 ⁴
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Container Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
CSAV Denizcilik Acentasi A. S.	Istanbul	TRY	100,00
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Malleco Shipping Co. S. A.	Panama City	USD	100,00
Maule Shipping Co. S. A.	Panama City	USD	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S. R. L. i. L.	Montevideo	USD	100,00
United Arab Agencies (Inc.)	Wilmington	USD	100,00
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay S. A. (Kiranbir S. A.)	Montevideo	UYU	60,00
UASAC Sweden AB i. L.	Göteborg	SEK	100,00
Oy UASAC Finland AB i. L.	Helsinki	EUR	100,00
UASAC CEE (Slovakia) s. r. o.	Bratislava	EUR	100,00
UASAC Groupement France G. I. E.	Marseille	EUR	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (United Kingdom) Ltd. i. L.	London	GBP	49,00 ¹
UASC Services (India) Pvt. Ltd. i. L.	Chembur	INR	99,99 ⁵
Khafji Ltd.	George Town	USD	100,00
Ash-Shahaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00
Malik Al Ashtar Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	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.

⁶ Weitere 16,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 18. März 2019

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

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

Hamburg, 18. März 2019

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“

unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Konzernanhangangaben im Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“ und zu den Angaben zu Ermessensausübungen des Managements auf den Abschnitt „Wesentliche Annahmen und Schätzungen“. Die Angaben zum Geschäfts- oder Firmenwert finden sich in Konzernanhangangabe 11.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Der zum 31. Dezember 2018 ausgewiesene Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwertes beträgt EUR 1.568,8 Mio.

Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes wird nach IAS 36 jährlich sowie anlassbezogen auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschiffahrt“ überprüft. Dazu wird der Buchwert mit dem erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verglichen. Liegt der Buchwert über dem erzielbaren Betrag, ergibt sich ein Abwertungsbedarf. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung und dem Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Hierzu zählen unter anderem die für die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns wesentlichen Input-Faktoren Frachtrate, Transportmenge, Bunkerpreis, Realisierung der Kosteneinsparungen aus den im Geschäftsjahr 2018 gestarteten Maßnahmen im Rahmen der Strategy 2023, das langfristige Umsatzniveau und die langfristige EBIT-Marge sowie die verwendeten Kapitalkosten und der Wachstumsabschlag auf die Kapitalkosten in der ewigen Rente sowie deren Sensitivität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende Wertminderung nicht erkannt wurde. Außerdem besteht das Risiko, dass die damit zusammenhängenden Angaben im Konzernanhang nicht sachgerecht sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Berechnungsmethoden der Gesellschaft beurteilt. Dazu haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung sowie die angesetzte Wachstumsrate 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 die Ergebnisse der Werthaltigkeitstests 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 den Kapitalkosten zugrunde liegenden Annahmen und Parameter mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zur Sicherstellung der rechnerischen Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle haben wir die Berechnungen der Gesellschaft auf Basis risikoorientiert ausgewählter Elemente nachvollzogen. Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir bezüglich der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes mögliche Veränderungen der Kapitalkosten und der Ergebnisentwicklung bzw. des Wachstumsabschlags auf den erzielbaren Betrag 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. Schließlich haben wir beurteilt, ob die Angaben im Konzernanhang zur Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes sachgerecht sind.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes zugrunde liegenden Berechnungsmethoden sind sachgerecht und stehen im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Parameter der Gesellschaft sind insgesamt vertretbar. Die damit zusammenhängenden Angaben im Konzernanhang sind sachgerecht.

Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd nach Maßgabe des Transportfortschritts am Abschlussstichtag erfasst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen je Schiffsreise. Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse sichergestellt werden soll, beurteilt. Die von Hapag-Lloyd angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Umsatzrealisierung haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 15 gewürdigt. Außerdem haben wir beurteilt, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und die rechnerische Richtigkeit des Modells beurteilt.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorgehensweise der Hapag-Lloyd bei der Periodenabgrenzung der Umsatzerlöse ist insgesamt sachgerecht.

Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben im Konzernanhang gemäß IAS 8.30 zu den erwarteten Auswirkungen der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsstandards „IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ zum 1. Januar 2019

Zu den Angaben der erwarteten Auswirkungen der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsstandards „IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ verweisen wir auf die Ausführungen im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Hapag-Lloyd hat gemäß den Anforderungen des IAS 8.30 Angaben zu den erwarteten Auswirkungen der erstmaligen Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards „IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ im Konzernanhang zu veröffentlichen. IFRS 16 ist von Hapag-Lloyd für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwenden. Der neue Standard führt für Leasingnehmer ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach grundsätzlich sämtliche Leasingverhältnisse in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Ein Leasingnehmer aktiviert ein Nutzungsrecht (right-of-use asset), das sein Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswertes darstellt, und passiviert eine Schuld aus dem Leasingverhältnis für die Verpflichtung zur Zahlung künftiger Leasingraten.

Gemäß den von Hapag-Lloyd im Konzernanhang angegebenen erwarteten Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 werden sich die Leasingverbindlichkeiten voraussichtlich um ca. EUR 0,8 – 1,0 Mrd erhöhen und Nutzungsrechte in Höhe von EUR 0,7 – 0,9 Mrd aktiviert werden. Die kumulierten Effekte aus der Erstanwendung in Höhe von ca. EUR 10 – 100 Mio werden als Berichtigung des Eröffnungsbilanzwertes die Gewinnrücklagen reduzieren. Auf Basis der vorliegenden Informationen erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2019 zudem einen Effekt auf das EBITDA in Höhe von EUR 370 – 470 Mio sowie auf das EBIT in Höhe von EUR 10 – 50 Mio.

Der Wert des Nutzungsrechts entspricht bei erstmaligem Ansatz grundsätzlich dem Wertansatz der Leasingverbindlichkeit. Eine Leasingverbindlichkeit entspricht bei erstmaligem Ansatz dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen über die erwartete Laufzeit eines Leasingvertrags. Die Bestimmung der Leasinglaufzeit, der Höhe der Leasingzahlungen und des Diskontierungszinssatzes kann im Einzelfall ermessensbehaftet sein und auf Schätzungen beruhen. Gleichzeitig verlangt IFRS 16 grundsätzlich die Bilanzierung sämtlicher Leasingverträge, was für den Bilanzierenden einen erheblichen manuellen Aufwand oder die Entwicklung standardisierter / IT-gestützter Vorgehensweisen bedeutet, um die relevanten Daten aus den Leasingverträgen für die Berechnung des Erstanwendungseffekts von IFRS 16 zu ermitteln und zusammenzuführen.

Die Ermittlung des Erstanwendungseffekts ist mit Fehlerrisiken verbunden, die in der fehlerhaften Ausübung von Ermessensentscheidungen begründet sein können, genauso wie in einer fehlerhaften Herangehensweise zur Ermittlung der relevanten Daten für die Berechnung des Wertansatzes der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte. Zudem kann die Berechnung selbst fehlerhaft sein. Dies kann zu einer wesentlich falschen Angabe der erwarteten Auswirkungen der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 im Konzernanhang führen.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

In einem ersten Schritt haben wir uns ein Verständnis über den Prozess zur Implementierung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern verschafft. Im Anschluss daran haben wir das Fachkonzept und die Bilanzierungsanweisungen, die der Implementierung zugrunde liegen, im Hinblick auf Vollständigkeit und Konformität mit IFRS 16 analysiert.

Im Rahmen kontrollbasierter Prüfungshandlungen haben wir die Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit von Kontrollen beurteilt, die Hapag-Lloyd zur Sicherstellung der vollständigen und richtigen Ermittlung der Daten zur Bewertung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte eingerichtet hat. Soweit zur Ermittlung und Zusammenführung der relevanten Daten IT-Verarbeitungssysteme zum Einsatz kamen, haben wir die Wirksamkeit der Regelungen und Verfahrensweisen, die sich auf eine Vielzahl von IT-Anwendungen beziehen und die Wirksamkeit von Anwendungskontrollen unterstützen, unter Einbindung unserer IT Spezialisten getestet.

Im Rahmen unserer Einzelfallprüfungen von Leasingverträgen haben wir anhand der Vertragsunterlagen teilweise auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben und teilweise anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente geprüft, ob die relevanten Daten richtig und vollständig ermittelt wurden. Sofern Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der Leasinglaufzeit getroffen wurden, haben wir diese daraufhin überprüft, ob die zugrunde liegenden Annahmen vor dem Hintergrund der Marktverhältnisse und Risiken in der Branche nachvollziehbar und konsistent zu anderen getroffenen Annahmen im Abschluss sind.

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir die den Grenzfremdkapitalzinssätzen zugrunde liegenden Annahmen und Parameter mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zudem haben wir das Berechnungsmodell für den Zinssatz auf Angemessenheit gewürdigt.

Den von Hapag-Lloyd ermittelten Wertansatz der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte haben wir teilweise auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben und teilweise anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente rechnerisch nachvollzogen.

Abschließend haben wir die Angaben im Konzernanhang zur Erstanwendung des IFRS 16 nach IAS 8.30 auf Vollständigkeit und Angemessenheit der geforderten Informationen geprüft.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Angaben gemäß IAS 8.30 zu den erwarteten Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 wurden in Einklang mit den Rechnungslegungsvorschriften ermittelt und sind insgesamt angemessen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen den Geschäftsbericht, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses und Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns 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, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses und Konzernlageberichts 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts 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 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 bedeutende Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses 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 10. Juli 2018 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 8. August 2018 vom Prüfungs- und Finanzausschuss beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Konzernabschlussprüfer 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.

VERANTWORTLICHE WIRTSCHAFTSPRÜFERIN

Die für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Dr. Victoria Röhrich.

Hamburg, den 19. März 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Madsen
Wirtschaftsprüfer

gez. Dr. Röhrich
Wirtschaftsprüferin

FINANZKALENDER

9. MAI 2019

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2019

12. JUNI 2019

Ordentliche Jahreshauptversammlung

7. AUGUST 2019

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2019

14. NOVEMBER 2019

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2019

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

www.hapag-lloyd.com

