



KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen¹				
Schiffe insgesamt (Stand: 31. Dezember)		219	166	53
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.573	963	610
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.349	1.576	773
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.051	1.036	15
Transportmenge	TTEU	9.803	7.599	2.204
Umsatzerlöse	Mio. EUR	9.973	7.734	2.239
EBITDA	Mio. EUR	1.054,5	607,4	447,1
EBIT	Mio. EUR	410,9	126,4	284,5
Konzernergebnis	Mio. EUR	32,1	-93,1	125,2
Ergebnis je Aktie	EUR	0,19	-0,82	1,01
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	894	417	477
Renditekennzahlen¹				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	10,6	7,9	2,7 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	4,1	1,6	2,5 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	3,1	1,3	1,8 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. Dezember¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	14.828	11.331	3.497
Eigenkapital	Mio. EUR	6.058	5.058	1.000
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	40,9	44,6	-3,7 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	8.770	6.273	2.497
Finanzkennzahlen zum 31. Dezember¹				
Finanzschulden	Mio. EUR	6.336	4.181	2.155
Liquide Mittel	Mio. EUR	605	570	35

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

² 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.

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. Hierdurch erhöhte sich der Kreis der neben der Hapag-Lloyd AG konsolidierten Gesellschaften von 82 Gesellschaften (31. Dezember 2016) auf 164 Gesellschaften (31. Dezember 2017). Durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2017 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Die Ergebnisentwicklung des Geschäftsjahres 2017 ist durch Einmaleffekte infolge der bilanziellen Abbildung der Transaktion und der Integration beeinflusst.

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. Entsprechend beinhalten die dargestellten Kennzahlen Effekte aus der Transaktion sowie der Integration der UASC-Gruppe ab dem Erwerbszeitpunkt und sind daher nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

Der vorliegende Bericht wurde am 28. März 2018 veröffentlicht.

BETTER.UNITED. – GESTÄRKT IN DIE ZUKUNFT

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.

DURCH DEN ZUSAMMENSCHLUSS MIT DER UNITED ARAB SHIPPING COMPANY LTD. (UASC) IM MAI 2017 KONNTE HAPAG-LLOYD SEINE WETTBEWERBSPOSITION WEITER STÄRKEN.

Wesentliche Entwicklungen des Geschäftsjahres 2017:

- Erfolgreicher Start der THE Alliance am 1. April 2017
- Die Fusion mit der UASC wurde am 24. Mai 2017 abgeschlossen und stärkt die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd deutlich
- Die operative Integration der UASC-Gruppe konnte bereits Ende November 2017 abgeschlossen werden
- Starkes Volumenwachstum: Die Transportmenge stieg insbesondere durch die UASC-Integration in 2017 um 29,0%. Auf einer Pro-forma-Basis¹ wäre das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 4,8% gestiegen
- Die durchschnittliche Frachtrate in 2017 von 1.051 USD/TEU lag trotz Integration der UASC um 1,4% über Vorjahresniveau (2016: 1.036 USD/TEU). Auf einer Pro-forma-Basis¹ wäre die durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahr um 9,4% gestiegen
- Transportaufwendungen (exkl. Bunkerkosten) erhöhten sich mit 19,9% unterproportional im Vergleich zum Anstieg der Transportmenge (29,0%)
- Deutlich gestiegenes EBITDA in Höhe von 1.054,5 Mio. EUR in 2017 (2016: 607,4 Mio. EUR)
- Operatives Ergebnis (EBIT) lag mit 410,9 Mio. EUR deutlich über Vorjahresniveau (2016: 126,4 Mio. EUR)
- Erfolgreiche Refinanzierung durch zwei Unternehmensanleihen in Höhe von je 450,0 Mio. EUR und einem Kupon von 6,75% bzw. 5,125%. Die Emissionserlöse wurden zur vorzeitigen Rückführung bestehender Anleihen verwendet
- Stärkung des Eigenkapitals durch Kapitalerhöhung um rd. 352 Mio. EUR durch Bezugsrechtsemission und Ausgabe von 11.717.353 neuen Stückaktien am 17. Oktober 2017 bei gleichzeitiger Tilgung von UASC-Finanzschulden
- Solide Liquiditätsreserve von 1.059,5 Mio. EUR zum 31. Dezember 2017
- Starker Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 893,9 Mio. EUR
- Eigenkapitalquote verminderte sich zum 31. Dezember 2017 auf 40,9% infolge des starken Anstiegs der Bilanzsumme nach der Konsolidierung der UASC-Gruppe

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

INHALT

6	VORWORT DES VORSTANDS
10	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
22	CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT
42	BETTER.UNITED.
54	KONZERNLAGEBERICHT
76	VERGÜTUNGSBERICHT
146	KONZERNABSCHLUSS
255	VERSICHERUNG NACH DEN §§297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)
256	BESTÄTIGUNGSVERMERK
266	FINANZKALENDER
267	IMPRESSUM

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

am 24. Mai 2017 haben sich Hapag-Lloyd und die United Arab Shipping Company (UASC) zusammengeschlossen. Damit haben wir ein neues Kapitel in unserer über 170-jährigen Geschichte aufgeschlagen. Hapag-Lloyd hat seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien wesentlich und langfristig gestärkt.

Unseren Kunden können wir heute ein breites Produktportfolio und eine noch wettbewerbsfähigere Abdeckung der weltweit wichtigsten Fahrtgebiete anbieten. Der Zusammenschluss hat unsere Präsenz in den Verbindungen zwischen Asien und Nordeuropa massiv gestärkt. Zudem gehören wir im Mittleren Osten zu den führenden Containerlinienreedereien.

Durch den Zusammenschluss verfügen wir jetzt über die nötigen Großschiffe, die im Verkehr zwischen Fernost und Europa eingesetzt werden. Mit dem Zugang dieser Schiffe in die Hapag-Lloyd Flotte werden wir mittelfristig nicht in Neubauten investieren müssen. Außerdem betreiben wir eine der jüngsten Flotten unserer Branche mit einem Durchschnittsalter von rund sieben Jahren. Insgesamt ist es uns gelungen, die Integration wie erwartet abzuschließen.

Natürlich erzielen wir durch den Zusammenschluss auch erhebliche Kostensynergien, unter anderem aus der Optimierung der Netzwerkstruktur, dem Betrieb einer gemeinsamen Flotte, beim gemeinsamen Einkauf von Dienstleistungen sowie bei Overheadkosten. Wir erwarten dadurch ab dem Jahr 2019 jährlich rund 435 Mio. USD einsparen zu können.

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC stärkt auch maßgeblich „THE Alliance“. Die Allianz war am 1. April 2017 erfolgreich gestartet und bietet unseren Kunden eine deutliche Angebotsverbesserung in den Ost-West-Verkehren. Gemeinsam mit unseren japanischen Partnern „K“ Line, NYK, MOL (die zum 1. April 2018 fusionieren und als „ONE“ firmieren) sowie der taiwanesischen Yang Ming bieten wir unseren Kunden schnelle Transitzeiten, eine breite Hafendeckung und hochmoderne Schiffe. Durch ein umfassendes Netzwerk aus 32 Diensten verbinden wir über 75 Häfen und decken insgesamt alle zentralen Ost-West-Handelsrouten ab.

THE Alliance ist heute eines der führenden weltweiten Netzwerke in der Containerschifffahrt – mit etwa 3,5 Mio. TEU bzw. 244 Schiffen. Dies entspricht rund 17 % der weltweiten Flottenkapazität.

Unsere Branche hat sich 2017 weiter signifikant verändert: Seit 2014 sind 9 der 20 größten Containerlinienreedereien verschwunden, sei es durch Fusionen oder durch Insolvenz. Hapag-Lloyd war an dieser Marktkonsolidierung aktiv und erfolgreich beteiligt. Schon 2005 hatten wir die kanadische CP Ships übernommen, in 2014 dann die Containerschiffahrtsaktivitäten der chilenischen CSAV und schließlich haben wir im vergangenen Jahr den Zusammenschluss mit der arabischen UASC erfolgreich durchgeführt.



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender
des Vorstands)

Insgesamt zeichnete sich das Geschäftsjahr 2017 durch ein nach wie vor herausforderndes Marktumfeld in der Containerschifffahrt aus. Zwar konnten wir die weltweite Transportmenge deutlich steigern. Allerdings hatten wir weiter mit intensivem Wettbewerb, anhaltenden Überkapazitäten und in der Folge daraus niedrigen Frachtraten, andererseits aber auch im zweiten Halbjahr mit deutlich ansteigenden Bunkerpreisen zu kämpfen. Dennoch hat sich unser Frachtratenniveau gegenüber dem Tiefpunkt im zweiten Quartal 2016 erholt.

Trotz der schwierigen Wettbewerbssituation und einmaligen Belastungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss mit der UASC hat sich Hapag-Lloyd in 2017 sehr gut behaupten und ein gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigertes operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sowie ein positives Ergebnis nach Steuern erzielen können. Vor dem Hintergrund dieser positiven Geschäftsentwicklung schlägt der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2017 die Zahlung einer außerordentlichen Dividende von rund 100 Millionen Euro beziehungsweise 57 Cent pro Aktie vor.

Durch die im Oktober 2017 erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhung um rund 352 Mio. EUR haben wir zudem unser Eigenkapital deutlich stärken können. Gleichzeitig haben wir durch die Begebung zweier Anleihen im Gesamtwert von rund 900 Mio. EUR und die vorzeitige Rückzahlung bestehender Anleihen unsere Finanzierungskosten senken und gleichzeitig die Fälligkeitsstruktur unserer Finanzverbindlichkeiten deutlich verbessern können.

Doch dieser Erfolg macht uns nicht übermütig. Denn wir wissen: Unsere Industrie befindet sich nach wie vor in rauer See und die großen Herausforderungen bleiben. Deswegen sind unsere Ziele für 2018 klar: Wir wollen die Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC heben, wollen unsere Verschuldung weiter konsequent abbauen, wollen erste Wahl sein für unsere weltweiten Kunden durch hochwertige und innovative Dienstleistungen – und wir wollen Wert schaffen für unsere Eigentümer.

Rund 12.500 engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in aller Welt werden mit Leidenschaft daran arbeiten, diese Ziele erfolgreich in die Tat umzusetzen.

Ich danke Ihnen sehr für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung im vergangenen Jahr. Bleiben Sie bitte auch 2018 an unserer Seite.

Mit freundlichen Grüßen



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender des Vorstands)

Hamburg, 23. März 2018

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG:

Thorsten Haeser, Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender des Vorstands),
Nicolás Burr, Anthony J. Firmin (v. l. n. r.)



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2017 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 größeren Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen sowie insbesondere der Zusammenschluss mit der arabischen Containerschiffahrtsgesellschaft United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) 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 gewesen. 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 2017 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 sieben Sitzungen ab. Sie fanden am 24. März 2017, 31. März 2017, 4. Mai 2017, 29. Mai 2017 (zwei Sitzungen), 27. September 2017 und 14. November 2017 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: 97 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 100 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 94 %

Der Nominierungsausschuss hielt im Berichtszeitraum keine Sitzung ab, schlug jedoch im Wege eines Umlaufbeschlusses am 30. November 2017 die Bestellung eines auf der ordentlichen Hauptversammlung 2018 zu wählenden Anteilseignervertreeters im Aufsichtsrat vor, da ein Aufsichtsratsmitglied der Anteilseignervertreter aus persönlichen Gründen sein Mandat mit Ablauf zum 30. November 2017 niedergelegt hatte.

Der Vermittlungsausschuss hielt im Berichtszeitraum keine Sitzungen ab.

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2017

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats						Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses							
	24.03.2017	31.03.2017	04.05.2017	29.05.2017 I	29.05.2017 II	27.09.2017	14.11.2017	24.03.2017	27.09.2017	14.11.2017	11.01.2017	23.03.2017	24.03.2017	11.05.2017	28.08.2017	08.09.2017	14.11.2017
Name																	
Al-Almudi					✓	✓	○								✓	✓	○
Al-Thani					○	✓	✓		✓	✓							
Behle	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Diekamp	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Gehrt	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓										
Gemandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hasbún	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Klemmt-Nissen	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kramer						✓	✓										
Kröger						✓	✓								✓	✓	✓
Lipinski	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zimmermann	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓

✓ Teilnahme an der Sitzung

○ Keine Teilnahme an der Sitzung

■ Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Aufsichtsratssitzung am 24. März 2017

Zu Beginn seiner Sitzung am 24. März 2017 beschloss der Aufsichtsrat die Verlängerung von zwei Vorstandsverträgen. Zum einen wurde der Dienstvertrag des COO-Vorstandsmitglieds Herrn Anthony J. Firmin um zwei Jahre verlängert und zum anderen die vorzeitige Verlängerung des Dienstvertrags des CFO-Vorstandsmitglieds Nicolás Burr um ebenfalls zwei Jahre beschlossen. 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 2016. Zudem ließ sich der Aufsichtsrat über den Status zum Vollzug des Business Combination Agreements mit der UASC berichten und beriet über die aktuelle Geschäftslage. Des Weiteren beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung und verschob eine Beschlussfassung hierüber auf einen späteren Zeitpunkt.

Aufsichtsratssitzung am 31. März 2017

In dieser Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat mit der Gewinnverwendung und nahm ferner den Bericht des Vorstands über das Geschäftsjahr 2016 zustimmend zur Kenntnis.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 13. April 2017 der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 29. Mai 2017 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. Ferner billigte der Aufsichtsrat den Beschlussvorschlag über die Aufhebung des Genehmigten Kapitals 2016 und die Schaffung eines Genehmigten Kapitals 2017 mit der entsprechenden Neufassung des § 5.3 der Satzung. Zudem beschloss der Aufsichtsrat aufgrund des geplanten Zusammenschlusses mit der UASC über den Beschlussvorschlag hinsichtlich der Vergrößerung des Aufsichtsrats auf 16 Mitglieder und die entsprechende Änderung von § 9.1 der Satzung und einigte sich auf Wahlvorschläge für die zu wählenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat.

Aufsichtsratssitzung am 4. Mai 2017

In dieser Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat ausschließlich mit der Umsetzung des geplanten Zusammenschlusses mit der UASC, insbesondere mit den wesentlichen Bedingungen zur Erfüllung der Zusammenschlussvereinbarung mit der UASC.

Bereits am 28. Juni 2016 hat der Aufsichtsrat den Abschluss des Closing-Agreements mit der UASC beschlossen. Infolgedessen wurden in Umlaufbeschlüssen am 23. Mai 2017 die Kapitalerhöhung aus Genehmigten Kapital gegen Sacheinlage in Form von Gesellschaftsanteilen der UASC Ltd. (vormals UASC S.A.G.) und für den Fall der nicht oder nicht in angemessener Zeit erfolgten Eintragung des Vollzugs der Kapitalerhöhung die Rückübertragung der Anteile an der UASC Ltd. auf die Altgesellschafter beschlossen.

Aufsichtsratssitzungen am 29. Mai 2017

Vor der Hauptversammlung ließ sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage informieren. Die Ergebnisse für das erste Quartal 2017 standen dabei im Mittelpunkt der Beratungen. Des Weiteren ließ sich der Aufsichtsrat einen Überblick über den aktuellen Stand der Transaktion mit der UASC und die ersten Aktivitäten zur Integration von der UASC geben. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Vorbereitungen zu der im Anschluss stattfindenden Hauptversammlung der Gesellschaft.

Auf seiner konstituierenden Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung begrüßte der Aufsichtsrat seine neu gewählten Mitglieder und beschloss Änderungen der Geschäftsordnung, um der Vergrößerung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse Rechnung zu tragen. Im Folgenden fanden die Wahlen in die Ausschüsse statt.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 3. Juli 2017 der Begebung einer Hochzins-Unternehmensanleihe zu.

Aufsichtsratssitzung am 27. September 2017

In der Sitzung am 27. September 2017 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage und erörterte diese mit ihm. Hierbei berichtete der Vorstand unter anderem über die Integration der UASC. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen das aktualisierte Jahresbudget (Joint Forecast), die Modalitäten der im BCA vereinbarten Kapitalerhöhung und verschiedene Corporate-Governance-Themen wie die Frauenquote im Vorstand und die Entsprechenserklärung. Der Aufsichtsrat beschloss die im BCA vereinbarte Kapitalerhöhung und die entsprechenden Satzungsänderungen. Gegenstand der Sitzung war ferner der Bericht des Chief Commercial Officers, Herrn Thorsten Haeser, über die Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 13. Oktober 2017 einer weiteren Änderung der Satzung in Bezug auf die Kapitalerhöhung zu.

Aufsichtsratssitzung am 14. November 2017

Im Zentrum dieser Sitzung stand neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage und der Information über den aktuellen Stand der Integration der UASC das Jahresbudget 2018 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Vordergrund. 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 stimmte der Aufsichtsrat der externen Vergabe zur Prüfung des nichtfinanziellen Berichts zu und folgte somit der entsprechenden Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses.

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 (ab 29. Mai 2017), Christine Behle, Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna, Uwe Zimmermann (ab 29. Mai 2017).

Prüfungs- und Finanzausschuss: Karl Gernandt (Vorsitz), Dr. Nabeel Al-Amudi (vom 29. Mai 2017 bis 30. November 2017), Oscar Hasbún Martínez, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Annabell Kröger (vom 10. Juni 2017), Arnold Lipinski, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Vermittlungsausschuss gemäß §27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz: Michael Behrendt (Vorsitz), Christine Behle, Jutta Diekamp, José Francisco Pérez Mackenna.

Nominierungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani (ab 29. Mai 2017), 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 35 ff. beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2017 in drei Sitzungen, und zwar am 24. März 2017, 27. September 2017 und 14. November 2017. Neben der jeweiligen Befassung mit der Vorbereitung der Plenumsitzung des Aufsichtsrats am selben Tage befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 24. März 2017 zusätzlich mit den Vertragsverlängerungen von zwei Vorstandsmitgliedern und am 27. September 2017 mit der Frauenquote im Vorstand.

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

In der ersten Sitzung am 11. Januar 2017 befasste sich der Ausschuss ausschließlich mit der Begebung einer Hochzins-Unternehmensanleihe.

In der Sitzung am 23. März 2017 standen die Jahresabschluss Themen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016 im Mittelpunkt der Beratung (s. 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“).

Die Sitzung am 24. März 2017 erörterte ausschließlich die Verwendung des Bilanzgewinns 2016 und beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, einen Beschluss hierüber zu vertagen.

Die vierte Sitzung am 11. Mai 2017 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 geplanten Containerinvestitionen der Gesellschaft.

In der Sitzung am 28. August 2017 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht zum ersten Halbjahr sowie die Vorschau auf das zweite Halbjahr und das aktualisierte Jahresbudget 2018 (Joint Forecast) im Vordergrund der Beratungen. Zudem beriet der Prüfungs- und Finanzausschuss über die geplante Kapitalerhöhung, Konzernfinanzierungsstrukturen sowie die Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften und befasste sich mit dem Bericht der Konzernrevision. Im Anschluss ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss ausführlich über den aktuellen Stand der Integration der UASC berichten.

Am 8. September 2017 beriet der Prüfungs- und Finanzausschuss erneut über das aktualisierte Jahresbudget 2017 (Joint Forecast) und beschloss dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dem aktualisierten Jahresbudget 2017 zuzustimmen.

In seiner siebten Sitzung am 14. November 2017 stand das vorgelegte Jahresbudget 2018 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 dem Bericht des Compliance Officers und nahm Anpassungen der Richtlinie zu Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers zur Kenntnis. Der Prüfungs- und Finanzausschuss beriet intensiv über die externe Vergabe zur Prüfung des nichtfinanziellen Berichts und beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dieser zuzustimmen.

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

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

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

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

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

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2017 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildet dabei die Anerkennung der Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) auf Grundlage der Fassungen vom 5. Mai 2015 und 7. Februar 2017 (seit Bekanntmachung am 24. April 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 September 2017 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 22 zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, jegliche etwaigen 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 2017 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2017

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 2017 und den Lagebericht sowie den gemäß § 315e 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 andererseits und seinen Organmitgliedern 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 29. Mai 2017 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 27. März 2018 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie 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 AktG 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 28. März 2018 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 28. März 2018 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 seine Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und seine Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Das ab 1. Januar 2017 in Kraft getretene Abschlussprüfungsreformgesetz (AReG) und insbesondere seine hieraus resultierenden erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand einer 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 Einwände 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 28. März 2018 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 0,57 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat insbesondere unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik, der Auswirkungen auf die Liquidität sowie unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert; dies schloss auch eine Erläuterung durch den Vorstand und eine Erörterung mit dem Abschlussprüfer mit ein. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 422,2 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 28. März 2018 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 2017 (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 28. März 2018 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 27. März 2018 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 28. März 2018 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 deren 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 2017

Darüber hinaus hat der Vorstand den Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses den 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 den nichtfinanziellen Bericht nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance geprüft. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt und der gesonderte nichtfinanzielle Bericht wurde mit einem Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung versehen.

Die Unterlagen betreffend den nichtfinanziellen Bericht wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 27. März 2018 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Prüfers 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. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das Ergebnis der Prüfung durch den Prüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen des nichtfinanziellen Berichts zu erheben sind, diesem zuzustimmen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 28. März 2018 das Ergebnis der Prüfung des nichtfinanziellen Berichts und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand – unterzogen. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis genommen und verabschiedete den nichtfinanziellen Bericht in seiner Sitzung am 28. März 2018.

Dank

Der Aufsichtsrat bedankt sich herzlich bei den Mitarbeitern und dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns für das herausragende Engagement und die erbrachten Leistungen im vergangenen Geschäftsjahr.

Verabschiedung dieses Berichts

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht des Aufsichtsrats mit einem Beschluss vom 28. März 2018 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 28. März 2018

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 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 zur 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. Dabei fanden im Berichtsjahr auch die von der Regierungskommission am 7. Februar 2017 beschlossenen und im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekanntgemachten (und 29. Mai 2017 berichtigten) Änderungen des DCGK Berücksichtigung. 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 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 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“ (DCGK) 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 16. Dezember 2016 bis zum 23. April 2017 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 12. Juni 2015 bekannt gemachten Fassung vom 5. Mai 2015 und nunmehr für den Zeitraum ab dem 24. April 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 jeweils mit den folgenden Ausnahmen entsprochen hat und künftig entsprechen wird:

Sowohl Ziffer 5.3.2 Satz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 (bekannt gemacht am 12. Juni 2015, DCGK 2015) als auch Ziffer 5.3.2 Satz 5 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 2017) enthalten unter anderem die Empfehlung, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses unabhängig sein soll. Derzeit ist Herr Karl Gernandt Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses. Herr Gernandt ist zugleich Geschäftsführer bei einem an der Hapag-Lloyd AG wesentlich beteiligten Aktionär. Damit ist Herr Gernandt im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 3 DCGK 2015 sowie Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK 2017 als nicht unabhängig anzusehen. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Gernandt im dringenden Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Gernandt als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses bestens geeignet ist. Zweifel an der unabhängigen Ausübung seines Amtes bestehen nicht.

Sowohl Ziffer 7.1.2 Satz 4 DCGK 2015 als auch Ziffer 7.1.2 Satz 3 DCGK 2017 empfehlen, dass die Zwischenberichte (DCGK 2015) bzw. verpflichtenden unterjährigen Finanzinformationen (DCGK 2017) binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich sein sollen. Durch den Zusammenschluss der Hapag-Lloyd AG und der United Arab Shipping Company Ltd. am 24. Mai 2017 waren weitere 100 voll zu konsolidierende und fünf nach der At-Equity-Methode zu bilanzierende Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufzunehmen.

Angesichts der Vielzahl der Gesellschaften, der anzupassenden Rechnungslegungsgrundsätze, der aufzustellenden Kaufpreisallokation sowie abzuleitender Pro-forma-Betrachtungen für zusätzliche Zeiträume war die Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe mit einem signifikant hohen Aufwand verbunden. Infolgedessen wurde der Halbjahresfinanzbericht zwar innerhalb der gesetzlichen Frist, jedoch abweichend von der Empfehlung gemäß Ziffer 7.1.2 Satz 4 DCGK 2015 bzw. Ziffer 7.1.2 Satz 3 DCGK 2017 nicht binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich gemacht. Die Gesellschaft beabsichtigt, der Empfehlung in Ziffer 7.1.2. Satz 3 DCGK 2017 künftig wieder zu entsprechen.

Ziffer 5.4.1 Satz 2 DCGK 2017 empfiehlt, dass der Aufsichtsrat ein Kompetenzprofil erarbeitet. Der Aufsichtsrat ist aufgrund des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company um vier weitere Aufsichtsratsmitglieder vergrößert worden. Des Weiteren sind mit dem Zusammenschluss eine Vielzahl von Aufgaben und Veränderungen verbunden. Folglich hat der Aufsichtsrat noch kein Kompetenzprofil erarbeitet. Es ist beabsichtigt, den Empfehlungen der Ziffer 5.4.1 Satz 2 DCGK 2017 in naher Zukunft zu entsprechen.

Hamburg, 27. September 2017

Vorstand und Aufsichtsrat
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat hat am 7. März 2018 das erarbeitete Kompetenzprofil endgültig verabschiedet. Den Empfehlungen der Ziffer 5.4.1. Satz 2 des DCGK entspricht die Gesellschaft seither. Diese Entwicklung wird in der nächsten Entsprechenserklärung Berücksichtigung finden.

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 Juli 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 den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen – 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. Hapag-Lloyd wird diese keinesfalls dulden und 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.

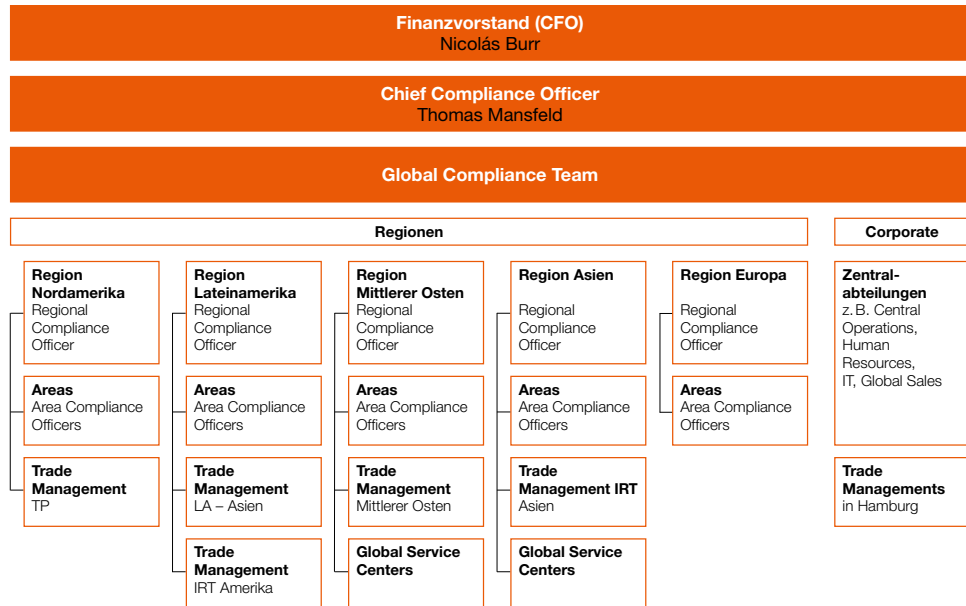
Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation sorgt, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung sowie der Einhaltung von Embargos und Sanktionen zusammen.

Compliance-Organisation

Die direkt unter dem Chief Financial Officer der Hapag-Lloyd AG angesiedelte zentrale Global-Compliance-Abteilung 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 Mitarbeiterinnen 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 unseres unternehmerischen Handelns und Wirtschaftens. Die globale Ausrichtung und 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. Sie sorgt dafür, dass das Compliance-Programm weltweit umgesetzt wird.

Die „Globale Ethikrichtlinie“ spiegelt die Unternehmenskultur wider und definiert die Grundwerte der Hapag-Lloyd sowie die Erwartungen an das Verhalten von Führungskräften und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Innen- und Außenverhältnis.

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, Aktionärsstruktur und zum Geschäftsmodell 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 Deutschen Corporate Governance Kodex (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 Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2017 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Nicolás Burr, Anthony J. Firmin und Thorsten Haeser. Bei keinem der Vorstandsmitglieder beträgt die verbleibende Bestelldauer mehr als drei Jahre.

Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2017)

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 2019
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
Thorsten Haeser Jahrgang 1968	Mitglied des Vorstands / CCO
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2015
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. September 2018

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidaten und Kandidatinnen für eine Vorstandsposition stellen deren 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 erstattet dem Aufsichtsrat die gemäß § 90 AktG sowie nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats/Vorstands zu erstellenden Berichte. 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 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 2017 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 – wobei der Aufsichtsrat nach Vorbereitung im Nominierungsausschuss entsprechende Wahlvorschläge macht – und die derzeit acht Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Zum Stichtag sind zwei Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt. Ein Vertreter der Anteilseigner ist nach dem Stichtag gerichtlich bestellt worden.

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 2017 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 Stimmengleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmengleichheit 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. Der Aufsichtsrat ist aufgrund des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company im Geschäftsjahr 2017 um vier weitere Aufsichtsratsmitglieder vergrößert worden. Des Weiteren sind mit dem Zusammenschluss eine Vielzahl von Aufgaben und Veränderungen verbunden. In der Folge wurden die überarbeiteten Besetzungsziele und das Diversitätskonzept im März 2018 verabschiedet.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich für seine Zusammensetzung folgende Ziele gegeben:

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 des Deutschen Corporate Governance Kodex (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 2017. 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

Mitglied im Bundesvorstand,
Leiterin des Fachbereichs Verkehr
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin
(Erste Stellvertretende
Aufsichtsratsvorsitzende)

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Vorstandsvorsitzender
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.,
Santiago de Chile, Chile
(Zweiter Stellvertretender
Aufsichtsratsvorsitzender)

S.E. Dr. Nabeel Al-Amudi

(vom 29. Mai 2017 bis 30. November 2017)
Präsident
Saudi Ports Authority, Saudi Arabien

S.E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

(seit 29. Mai 2017)
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

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

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

Joachim Kramer

(seit 10. Juni 2017)
Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Annabell Kröger

(seit 10. Juni 2017)
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., Las Condes, Chile

Klaus Schroeter

Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, 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 (seit 29. Mai 2017), Christine Behle, Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna, Uwe Zimmermann (seit 29. Mai 2017)

- (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:

Karl Gernandt (Vorsitz), Dr. Nabeel Al-Amudi (vom 29. Mai bis 30. November 2017), Oscar Hasbún Martínez, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Annabell Kröger (seit 10. Juni 2017), 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 (seit 29. Mai 2017), 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, Jutta Diekamp, José Francisco Pérez Mackenna

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/directors-dealings.html>

Der Gesamtbesitz an Aktien der Hapag-Lloyd AG und sich darauf beziehender Finanzinstrumente aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder beträgt zum Abschlussstichtag 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 2017:

in %	2017
CSAV Germany Container Holding GmbH	25,5
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	20,5
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	15,4
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 § 315 e 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 29. Mai 2017 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 2017 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 Markus Lippmann (seit dem Geschäftsjahr 2015). 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 2017 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 in 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 Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 18. August 2017)

HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

SCA Service Center Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH – Mitglied des Beirats

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. – Vize-Chairman

Through Transport Mutual Insurance Association Ltd. – Mitglied des Verwaltungsrats (bis 1. April 2017)

Thorsten Haeser

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

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

Tabadul – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 15. Oktober 2017)

SAR (Saudi Railways Company) – Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 3. Oktober 2017)

S.E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

SCI Elysees 26 – Mitglied des Verwaltungsrats

Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzende des Verwaltungsrats

Qatar Holding LLC – Mitglied des Verwaltungsrats

Qatar Navigation Q.P.S.C. – Mitglied des Verwaltungsrats

Turqi Alnowaiser (seit 23. Februar 2018)

Noon Investment – Mitglied des Aufsichtsrats

Christine Behle

Deutsche Lufthansa AG – Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft – Aktiengesellschaft von 1877 – Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaften – Mitglied des Aufsichtsrats

Michael Behrendt

Barmenia Allgemeine Versicherungs AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Barmenia Lebensversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

ESSO Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

MAN SE – Mitglied des Aufsichtsrats

MAN Diesel Turbo SE – Mitglied des Aufsichtsrats

MAN Truck&Bus AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Renk AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Nicola Gehrt

TUI Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

Karl Gernandt

Kühne+Nagel International AG – Vize-Präsident des Verwaltungsrats

Kühne Holding AG – Präsident des Verwaltungsrats

Kühne Logistics University – Vorsitzender des Aufsichtsrats

Kühne Real Estate AG – Präsident des Verwaltungsrats

Hochgebirgsklinik Davos AG – Mitglied des Verwaltungsrats

VTG Aktiengesellschaft – Mitglied des Aufsichtsrats

HSV Fußball AG – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 6. Februar 2018)

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Nordbank AG – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Beteiligungsmanagement GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (seit 1. Februar 2017)

Vattenfall Wärme Hamburg GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HMC Hamburg Messe und Congress GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Finanzfonds AÖR – Mitglied der Anstaltsträgerversammlung

José Francisco Pérez Mackenna

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

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

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

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

GEMEINSAM IN DIE ZUKUNFT

Größer, stärker, besser, effizienter – durch den Zusammenschluss mit UASC hat Hapag-Lloyd seine Wettbewerbsposition deutlich gefestigt. Unter dem Motto „better.united.“ schlossen sich zwei Unternehmen zusammen, die gemeinsam über eine Flotte von 219 Schiffen mit einer Kapazität von 1,6 Millionen TEU verfügen. So konnte sich Hapag-Lloyd unter den Top fünf der größten Linienreedereien positionieren.





**GEMEINSAM
STÄRKER**



Durch den Zusammenschluss mit der UASC stärkt Hapag-Lloyd insbesondere seine Präsenz im Mittleren Osten – davon profitieren auch unsere Kunden. Regionen wie beispielweise der Osten Afrikas sind nun noch besser angebunden. Auch innerhalb der THE Alliance nimmt Hapag-Lloyd eine starke Position ein. Mit insgesamt 244 Schiffen in 32 Diensten bieten Hapag-Lloyd sowie die Partner ihren Kunden ein breit gefächertes Netzwerk in den strategisch wichtigen Ost-West-Verkehren.

Hapag-Lloyd betreibt mit seinen 219 Schiffen die jüngste Flotte der Containerlinienreedereibranche: Das Durchschnittsalter der Schiffe liegt bei gerade einmal sieben Jahren. Mit rund 7.200 TEU verfügt Hapag-Lloyd über die durchschnittlich größte Kapazität pro Schiff. Außerdem haben wir im Markt die höchste Eigentumsquote – knapp 70 % unserer Flotte befinden sich im Besitz von Hapag-Lloyd. Sechs unserer 19.900-TEU Schiffe haben darüber hinaus schon jetzt nahezu alle Voraussetzungen erfüllt, um künftig mit Liquified-Natural-Gas-Treibstoff (LNG) betrieben werden zu können.




EFFI



**GEMEINSAM
ZIENTER**



**GEMEINSAM
VERNETZ**



Durch die Fusion mit der UASC konnte Hapag-Lloyd sein global diversifiziertes Netzwerk in wichtigen Fahrtgebieten weiter stärken: Im Mittleren Osten gehört das Unternehmen zu den Marktführern, und auch im Fahrtgebiet Fernost – Europa konnten wir unsere Präsenz ausbauen. Im Transpazifik, Atlantik und in Lateinamerika stärkte Hapag-Lloyd seine Position ebenfalls. Mit weltweit 120 Liniendiensten sorgen wir für schnelle und zuverlässige Verbindungen zwischen mehr als 600 Häfen auf allen Kontinenten.

TER

Die Verbindung der Service-
netzwerke, ein weiter optimierter
Einsatz der Schiffe und die
Zusammenführung von Vertriebs-
bereichen ermöglichen hohe
Synergien – davon verspricht
sich Hapag-Lloyd eine Einspa-
rung von 435 Mio. USD ab 2019.
So kann das Unternehmen in
Zukunft noch erfolgreicher sein.
In unserer Industrie ist Größe
ein entscheidender Faktor – auch
um Stückkosten zu senken.



ERFOLG

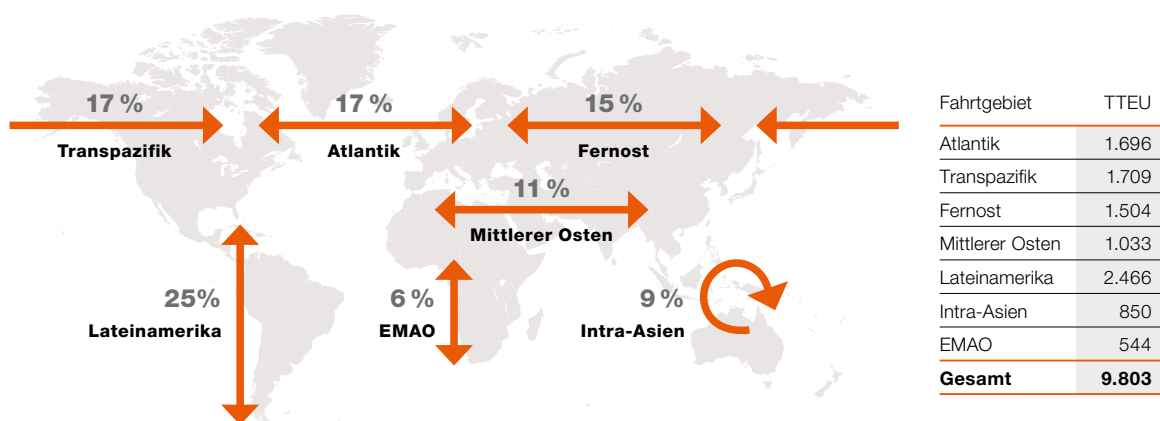


**GEMEINSAM
REICHER**

DIE NEUE HAPAG-LLOYD

Durch den Zusammenschluss mit der UASC am 24. Mai 2017 hat Hapag-Lloyd seine Marktposition als eine der führenden Containerlinienreedereien langfristig gestärkt. Mit einer Flotte von 219 Containerschiffen und einer Transportkapazität von 1,6 Mio. TEU stellt Hapag-Lloyd seinen Kunden weltweit ein diversifiziertes Servicenetzwerk von 120 Diensten zur Verfügung. Die neue Hapag-Lloyd ist größer, stärker, effizienter und erfolgreicher.

Führende Position auf allen Fahrtgebieten



Quelle: Hapag-Lloyd, Unternehmensdaten

AUF EINEN BLICK

24.05.2017

Gesellschaftsrechtlicher Zusammenschluss mit der UASC-Gruppe



2017

Erfolgreiche operative Integration bereits sechs Monate nach Zusammenschluss

HAMBURG

wird als Hauptsitz des Unternehmens durch die Fusion gestärkt. Dubai ist Zentrale der neuen Region Mittlerer Osten

2.350.000 TEU

Containertransportkapazität stehen den Kunden zum Transport der Ladung zur Verfügung



7,1

Jahre beträgt das durchschnittliche Alter der gesamten Schiffsflotte



219

Containerschiffe betreibt Hapag-Lloyd – eine moderne und effiziente Flotte

1,6 Mio. TEU



beträgt die Transportkapazität der Containerschiffe. Damit betreibt Hapag-Lloyd eine der weltweit größten Containerschiffsflotten

7.184 TEU

Durchschnittsgröße weist die neue Flotte von Hapag-Lloyd



435 Mio. USD

an Synergien werden ab 2019 jährlich erwartet

THE Alliance

3

starke Partner bilden nach dem Joint Venture der Japaner die THE Alliance:

Hapag-Lloyd 43%

„K“ Line + MOL + NYK 41%

Yang Ming 16%

KONZERN- LAGEBERICHT

56	GRUNDLAGEN DES KONZERNS
56	Konzernstruktur und Aktionärskreis
59	Geschäftstätigkeit
60	Konzern-Ziele und -Strategie
63	Unternehmenssteuerung
68	Grundlagen und Leistungsindikatoren
68	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
68	Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen
74	Forschung und Entwicklung
74	Nichtfinanzielle Konzernklärung gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
75	Mitarbeiter
76	VERGÜTUNGSBERICHT
88	WIRTSCHAFTSBERICHT
88	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
89	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
95	Ertragslage des Konzerns
101	Finanzlage des Konzerns
107	Vermögenslage des Konzerns
109	Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung
110	RISIKO- UND CHANCENBERICHT
110	Risikomanagement
115	Risiken
132	Chancen
136	Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen
137	ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN
144	PROGNOSEBERICHT

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 Erwerbzeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Hierdurch erhöhte sich der Kreis der neben der Hapag-Lloyd AG konsolidierten Gesellschaften von 82 Gesellschaften (31. Dezember 2016) auf 164 Gesellschaften (31. Dezember 2017). Durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2017 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Die Ergebnisentwicklung des Geschäftsjahres 2017 ist durch Einmal-effekte infolge der bilanziellen Abbildung der Transaktion beeinflusst.

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

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

Die Hapag-Lloyd AG mit ihren Tochtergesellschaften (nachfolgend als „Hapag-Lloyd Konzern“, „Hapag-Lloyd“ oder „Konzern“ bezeichnet) ist, gemessen an einer Transportkapazität von rd. 1,6 Mio. TEU, die größte Containerlinienreederei in Deutschland und zählt weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Als Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns stellt die Hapag-Lloyd AG gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar. Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Vertrieb und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien) und Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark).

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



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

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

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

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

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

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

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

Stimmrechtsanteile zum 31. Dezember 2017

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

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

Änderung in der Besetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG

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

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

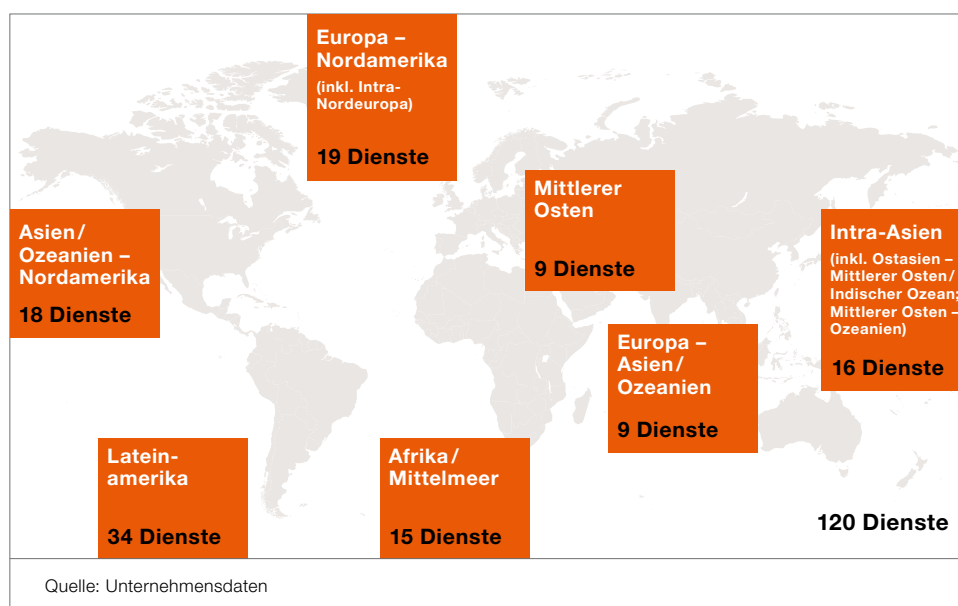
Im Vorstand kam es im Geschäftsjahr 2017 zu keinen personellen Veränderungen.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 219 Schiffe mit einer Transportkapazität von ca. 1,6 Mio. TEU sowie ein globales Netzwerk von 120 Diensten.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Zum 31. Dezember 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 219 Containerschiffe (Vorjahr: 166), 387 Vertriebsstellen (Vorjahr: 366) in 125 Ländern (Vorjahr: 121) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 120 Diensten (Vorjahr: 128) weltweit. Im Geschäftsjahr 2017 betreute Hapag-Lloyd global rd. 32.400 Kunden (Vorjahr: rd. 23.100). Durch die Integration der UASC konnte Hapag-Lloyd seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien vor allem auf den Fahrtgebieten Fernost und Mittlerer Osten deutlich stärken. Bereits vor dem Zusammenschluss mit der UASC verfügte Hapag-Lloyd über eine relativ ausgewogene Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen. Parallel zum Ausbau der Marktpräsenz und des Kundenangebots konnten durch den Zusammenschluss mit der UASC die Dienststruktur sowie die Organisationsstruktur optimiert werden.

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

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des Einzel- und Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd erfolgt dagegen in Euro. Im 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.

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

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

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

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

Trotz eines weiterhin wettbewerbsintensiven Branchenumfelds erzielte Hapag-Lloyd in 2017 ein deutlich 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 2017 eine EBITDA-Marge von 10,6 %. Hierzu trugen vor allem die realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen sowie eine relativ ausgewogene Präsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen bei.

Entwicklung wichtiger Kennzahlen

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2018 liegt der Fokus auf:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Ziel eines Wachstums der Transportmenge mit dem Marktwachstum wurde in 2017 mit einem Anstieg der Transportmenge um 29,0% deutlich übertroffen. Diese Entwicklung wurde wesentlich durch den Zusammenschluss mit der UASC beeinflusst. Auf einer Pro-forma-Basis² betrug der Anstieg der Transportmenge im Berichtszeitraum 4,8%.

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

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

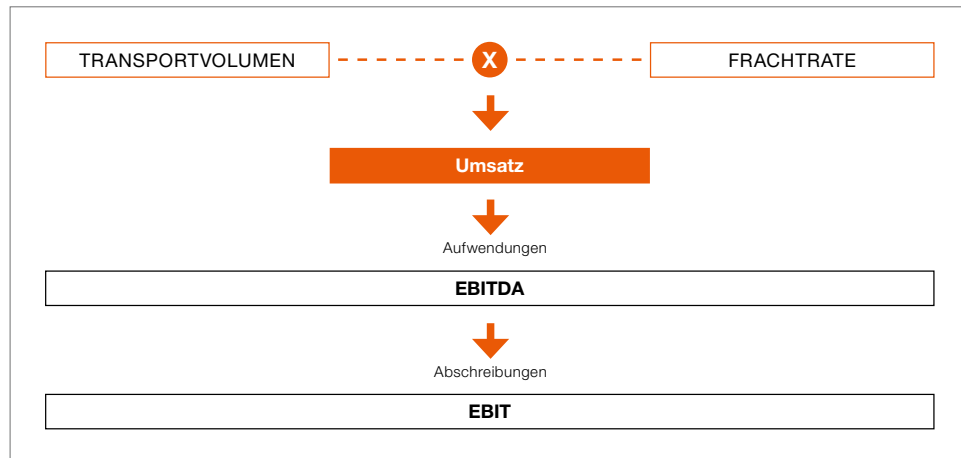
UNTERNEHMENSSTEUERUNG

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

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

² Die Pro-forma-Basis unterstellt den Zusammenschluss mit der UASC bereits zum 1. Januar 2016 und dient der besseren Vergleichbarkeit der Unternehmensentwicklung.

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 der Anteil der nicht profitablen Ladung kontinuierlich überprüft und gesteuert. Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

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

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Zur Verminderung des Bunkerpreisänderungsrisikos durch steigende Preise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

Neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT wird der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene als Kenngröße ermittelt. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem eingesetzten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

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

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet

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

Die Grafik stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Währungsumrechnung erfolgt gemäß den im Konzernanhang auf Seite 175 angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

Für das Geschäftsjahr 2017 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) von 3,1 % nach 1,3 % für das Geschäftsjahr 2016. Damit blieb die Kapitalverzinsung in 2017 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Berichtszeitraum 7,9 % (2016: 8,2 %). Zur Berechnung der durchschnittlichen Kapitalkosten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz ab Seite 202 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 Finanzierungsoportunitäten bilden die Entscheidungsgrundlage, um Investitionen langfristig zu finanzieren sowie frühzeitig geeignete Finanzierungsinstrumente zur Unternehmensfinanzierung einzugehen.

Hapag-Lloyd sichert die Liquiditätsreserve durch den Bestand an flüssigen Mitteln sowie durch syndizierte Kreditfazilitäten. Zum 31. Dezember 2017 bestand eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.059,5 Mio. EUR (Vorjahr: 759,6 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 jederzeit über den einzuhaltenden Covenantsanforderungen. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quote).

Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken

Absicherung von Währungsrisiken: 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 dem 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. 6.058,3 Mio. EUR (Vorjahr: 5.058,4 Mio. EUR). Durch die Einbringung der UASC in die Hapag-Lloyd AG sowie die am 17. Oktober 2017 erfolgte Kapitalerhöhung um rd. 352 Mio. EUR durch Bezugsrechtsemission und Ausgabe von 11.717.353 neuen Stückaktien konnte das Eigenkapital des Konzerns weiter gestärkt werden.

Senkung des Verschuldungsgrads

Der Nettoverschuldungsgrad betrug im Geschäftsjahr 2017 93,8 % (2016: 71,0 %). Durch die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten ist die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich angestiegen. Die Verschuldung soll durch die Erzielung hoher operativer Cashflows und die Minimierung der Investitionen in den nächsten Jahren zügig reduziert werden. Erste Maßnahmen zur Schuldenreduzierung konnten bereits in der zweiten Jahreshälfte 2017 umgesetzt 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 2017 die Zahlung einer außerordentlichen Dividende von rd. 100 Mio. EUR, entsprechend 57 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

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.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

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

Produktivität und Effizienz

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

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

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

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

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

Im Berichtszeitraum ist die Kapazitätsauslastung der Containerschiffsflotte (gemessen an der gesamten TEU-Kapazität auf dem Dominant Leg) um 2,1 %-Punkte auf 91,1 % gesunken (Vorjahr: 93,2 %). Durch den Zusammenschluss mit der UASC wurde die interne Klassifizierung der Dominant Legs verändert. Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Containertransportmenge erhöhte sich im Betrachtungszeitraum um 29,0 %. Die Übernahme der UASC-Flotte führte zu einem deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Schiffsgröße und einer Reduzierung des Durchschnittsalters. Das kapazitätsgewichtete Durchschnittsalter der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum Bilanzstichtag 7,1 Jahre (vor dem Zusammenschluss mit der UASC 8,5 Jahre), die durchschnittliche Schiffsgröße erhöhte sich von 5.858 TEU per 31. März 2017 vor der Integration auf 7.184 TEU zum Jahresende 2017. Hapag-Lloyd verfügt somit derzeit über eine der jüngsten und effizientesten Flotten der Welt.

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

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2017 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 219 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Managements (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. Dezember 2017 1.573.377 TEU und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 610.603 TEU erhöht. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Zusammenschluss mit der UASC zurückzuführen (Vorjahr: 962.774 TEU). Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2017 rd. 68 % der Flotte in Eigenbesitz (Vorjahr: rd. 57 %). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 7,1 Jahre (Vorjahr: 7,9 Jahre). Mit 7.184 TEU lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 35 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der fünfzehn größten Containerlinienreedereien und war ungefähr doppelt so groß wie die durchschnittliche Schiffsgröße der Weltflotte.

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

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Anzahl der Schiffe	219	166	177	191	151
davon					
Eigene Schiffe	102	72	68	77	57
Geleaste Schiffe	14	3	3	5	7
Gecharterte Schiffe	103	91	106	109	87
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.573	963	966	1.009	729
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.349	1.576	1.564	1.619	1.072
Anzahl Dienste	120	128	121	119	97

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

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

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

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

Bunkerverbrauch

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

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

Effiziente Transportleistung

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

Ungleichgewichte in den Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen

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

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

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

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹

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

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

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

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

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Durch das Key Account Programm werden zudem regionale Großkunden

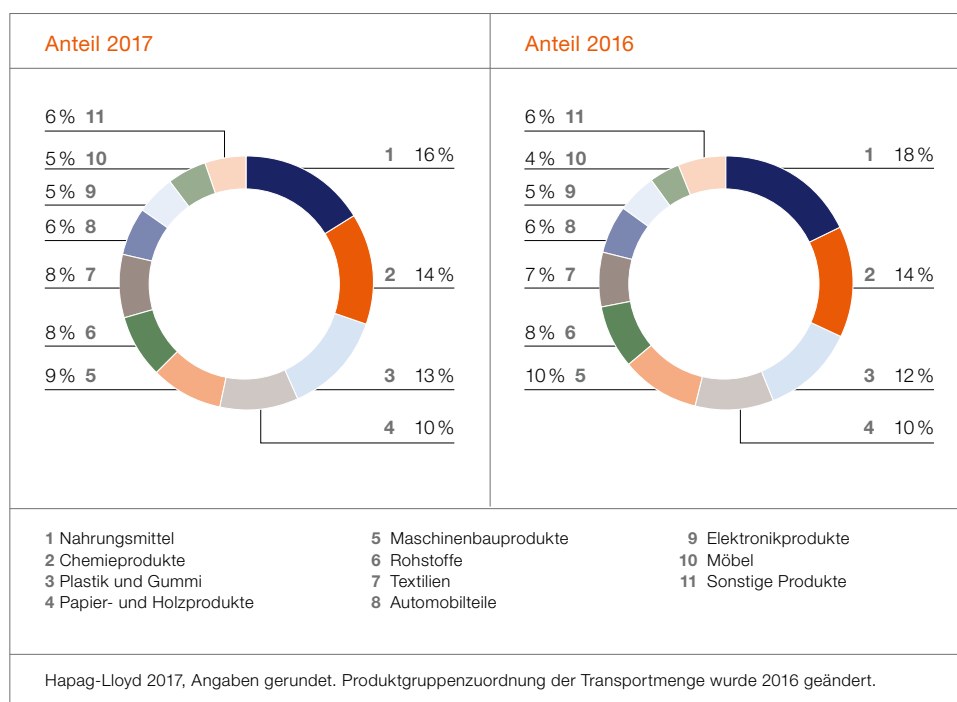
besonders betreut. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen.

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

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

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

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2017



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 neue Fachabteilung wird in Zukunft mit den Regionen und der IT-Abteilung zusammenarbeiten, um neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zu entwickeln.

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

NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE-UMSETZUNGSGESETZ

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

Der gesonderte nichtfinanzielle Konzernbericht gemäß § 315 b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichts auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.hapag-loyd.com/de/about-us/sustainability/sustainability-report.html> und ist nicht Bestandteil des Lageberichts.

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2017 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 12.567 Mitarbeiter (Vorjahr: 9.413 Mitarbeiter). Die Steigerung ergibt sich aus der Integration der UASC. Im Seefahrtsbereich waren zum 31. Dezember 2017 2.136 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.389). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich stieg von 8.024 im Vorjahr um 2.407 Personen auf 10.431 Mitarbeiter. Im Landbereich waren ca. 46 % der Mitarbeiter weiblichen und 54 % männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land beträgt durchschnittlich neun Jahre.

Die Frauenquote in Führungspositionen (L2–3) betrug zum 31. Dezember 2017 rd. 12 %.

Anzahl Mitarbeiter*

	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Seebereich	2.007	1.295	1.411	1.408	1.254
Landbereich	10.304	7.895	7.771	8.901	5.553
Auszubildende	256	223	235	214	194
Gesamt	12.567	9.413	9.417	10.523	7.001

* Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern inkl. der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, die Angaben für 2017 inkl. 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 %, jedoch in 2017 mit 68 % deutlich unter den Vorjahren. Dies lag im Wesentlichen an der Integration der UASC. Per 31. Dezember 2017 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 127 Auszubildende an Land sowie 129 auf See (Vorjahr: 129 an Land und 94 auf See).

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

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht als Bestandteil des 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 Jahresprämie zusammen. Weiterhin kann der Aufsichtsrat bei Vorliegen besonderer Umstände, z. B. bei außergewöhnlichen Leistungen und Arbeitsbelastungen innerhalb des Geschäftsjahres, eine zusätzliche Vergütung gewähren. Außerdem werden für die Vorstandsmitglieder Sachleistungen und sonstige Nebenleistungen gewährt.

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

Im Geschäftsjahr 2017 erfolgten keine Änderungen der Vorstandsvergütung.

1.1 Veränderungen im Vorstand

Im Jahr 2017 gab es keine Veränderungen im Vorstand.

2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten

a) Feste Jahresvergütung

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

b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

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

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

2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

a) Kurzfristige variable Vergütung

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

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

b) Langfristige variable Vergütung

Im Rahmen der langfristig variablen Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“) wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in Euro gewährt. Dieser Zuteilungsbetrag wird zu einem bestimmten Stichtag in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Der für die Umrechnung maßgebliche Aktienkurs im Zuteilungszeitpunkt entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor der Gewährung der virtuellen Aktien, die jeweils am ersten Handelstag des Kalenderjahrs erfolgt. Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt. Sie unterliegen einer vierjährigen 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 hat im Oktober 2017 eine ordentliche Kapitalerhöhung durchgeführt. Die Kapitalerhöhung führte zu einer Reduzierung des Aktienkurses und damit für die Vorstandsmitglieder zu einem Abschlag auf den Wert der bestehenden virtuellen Aktien. Diese Verwässerung der virtuellen Aktien wurde durch die Anpassung der virtuellen Aktienanzahl gemäß dem oben beschriebenen Vorgehen kompensiert, wobei ein rechnerischer Aktienkurs in Höhe von 35,13 EUR zugrunde gelegt wurde.

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

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

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

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

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

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

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2017

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

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

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

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2016**Zuteilung für das Geschäftsjahr 2016**

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

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

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

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

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

	LTIP 2015–2017	
	Gesamter erfasster Personalaufwand	
	2017 in EUR	2016 in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	1.402.287	318.348
Nicolás Burr	699.434	331.778
Anthony J. Firmin	657.520	445.161
Thorsten Haeser	1.193.434	302.406
Summe	3.952.675	1.397.693

c) Mögliche Zusatzvergütung in bar (diskretionärer Bonus)

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

2.3 Betriebliche Altersversorgung

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

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

2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit

a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit

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

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

b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

c) Change-of-Control-Klausel

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

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

2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2017

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

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

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

Vergütung des Vorstands

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

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

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß IFRS

EUR	Barwert	Dienstzeit- aufwand
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)		
2017	5.334	1.760
2016	4.323	1.986
Nicolás Burr		
2017	2.074	842
2016	1.448	912
Anthony J. Firmin		
2017	2.004.177	218.981
2016	2.065.189	231.972
Thorsten Haeser		
2017	2.347	1.260
2016	1.547	1.654
Summe 2017	2.013.932	222.843
Summe 2016	2.072.507	236.524

c) Vergütungsausweis nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

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

Wert der gewährten Zuwendungen für das Berichtsjahr

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

Zufluss für das Berichtsjahr

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

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

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

d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2017 auf 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach IFRS für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2017 25,3 Mio. EUR (Vorjahr: 24,9 Mio. EUR).

3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

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

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

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

(Fortsetzung nächste Seite)

(Fortsetzung)

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

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

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

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

Erklärung zur Unternehmensführung nach §315 d i. V.m. §289f Abs. 1 HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

WIRTSCHAFTSBERICHT

Die UASC-Gruppe wird seit dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Hierdurch erhöhte sich der Kreis der neben der Hapag-Lloyd AG konsolidierten Gesellschaften von 82 Gesellschaften (31. Dezember 2016) auf 164 Gesellschaften (31. Dezember 2017). Damit sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2017 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF, Januar 2018

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Entwicklung globale Containertransportmenge 2012–2022 in Mio. TEU

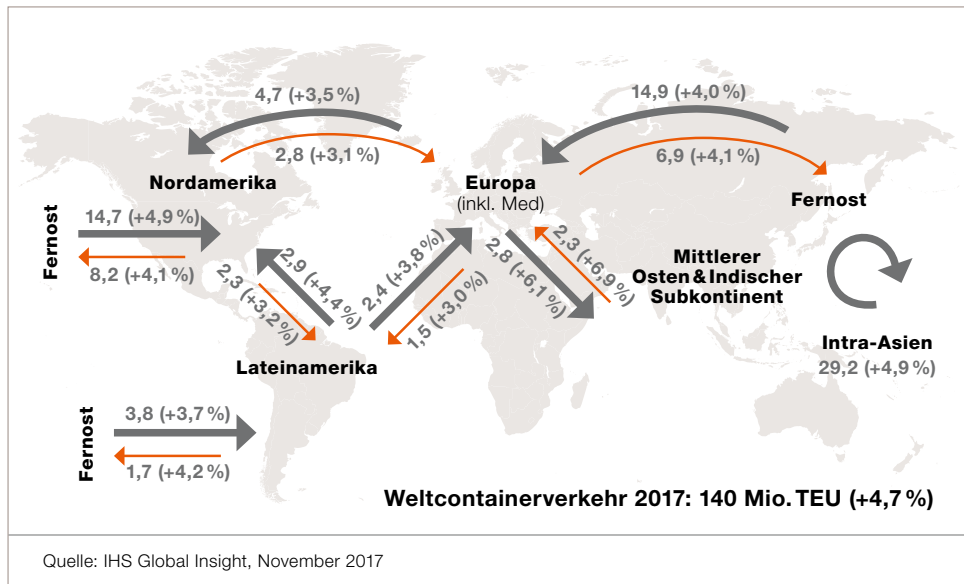
	2022e	2021e	2020e	2019e	2018e	2017	2016	2015	2014	2013
in Mio. TEU	178	170	162	154	146	140	133	129	128	123
Wachstumsrate in %	4,6	5,0	5,1	5,1	4,9	4,7	3,1	1,2	4,0	2,2

Quelle: IHS Global Insight, November 2017

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

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

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



Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So belasten weiterhin die fortgesetzte 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.

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

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

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

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

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

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

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

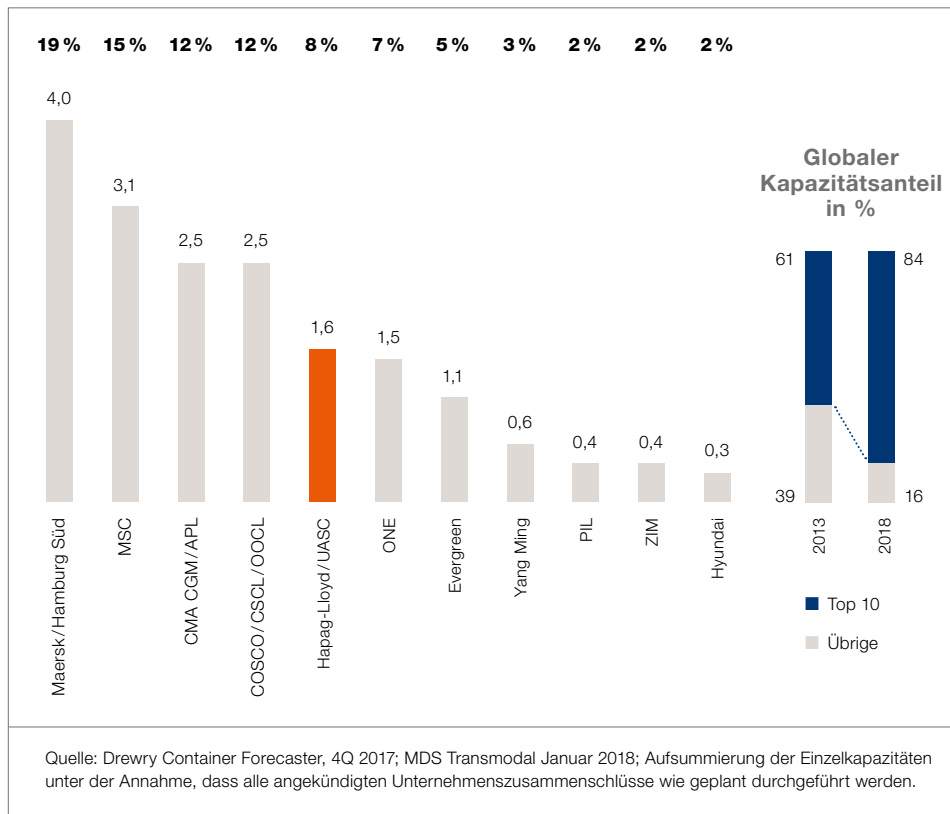
Nach Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster, 4Q 2017) wurden 2017 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von ca. 400.000 TEU (Vorjahr: 650.000 TEU) verschrottet. Damit lag die Verschrottung 2017 auf einem anhaltend hohen Niveau. Für 2018 wird mit einer Verschrottung leicht unterhalb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

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

Fortgesetzter Konsolidierungstrend

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

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU



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

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

Neuordnung der Allianzen und Fusionen

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

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

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

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

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

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

Im Betrachtungszeitraum erhöhte sich die Transportmenge um 29,0%. Damit wurde die Prognose einer „deutlich steigenden“ Transportmenge erfüllt. Durch die Verschiebungen von Auslieferungen, eine auch in 2017 weiterhin hohe Verschrottung ineffizienter Schiffe und eine deutliche Belebung der Nachfrage nach Containertransportleistungen konnten in den meisten Fahrtgebieten Erhöhungen der Frachtraten durchgesetzt werden. Die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd erhöhte sich 2017 auf 1.051 USD/TEU (+15 USD/TEU). Die Entwicklung der Frachtrate verlief damit etwas besser als erwartet. Zu beachten ist, dass die UASC insbesondere aufgrund einer anderen Fahrtgebietszusammensetzung eine strukturell niedrigere durchschnittliche Frachtrate als Hapag-Lloyd aufwies. Dies wirkte sich ab dem Konsolidierungszeitpunkt dämpfend auf die Frachratenentwicklung des Gesamtkonzerns aus. Der deutliche Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises wurde durch die Erhöhung der Transportmenge, eine leicht bessere Frachtrate und die Kosteneinsparungen der Programme CUATRO und OCTAVE mehr als ausgeglichen. Die Realisierung der erwarteten Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC lag im Jahr 2017 im Rahmen der Erwartungen. Die Prognose eines deutlichen Anstiegs der operativen Ergebnisse (EBITDA und EBIT) wurde somit ebenso erreicht.

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

Entwicklung der strategischen Projekte

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

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 Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen des Jahres 2018 liegt im Rahmen der Erwartungen.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Eine Vergleichbarkeit der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für das Geschäftsjahr 2017 mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur begrenzt möglich, da die UASC-Gruppe erstmalig ab dem 24. Mai 2017 in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen wurde. Dadurch erhöhte sich der Kreis der neben der Hapag-Lloyd AG konsolidierten Gesellschaften von 82 Gesellschaften (31. Dezember 2016) auf 164 Gesellschaften zum 31. Dezember 2017.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns hat sich im Geschäftsjahr 2017 positiv entwickelt und war geprägt durch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe. Das Weltwirtschaftswachstum belief sich in 2017 auf 3,7 % (Vorjahr: 3,2 %) und lag damit über den ursprünglichen Erwartungen (+3,4 % Januar 2017) des IWF. Im Vergleich zum Vorjahr konnten in nahezu allen Fahrtgebieten Frachtratensteigerungen erzielt werden. Diese wurden teilweise kompensiert durch das insgesamt niedrigere durchschnittliche Frachtrateniveau der neu hinzugekommenen UASC-Gruppe. Die Steigerung der Transportmenge sowie die vollständige Realisierung der durch die CSAV-Integration entstandenen Synergieeffekte und erste Synergien aus der laufenden Integration der UASC-Gruppe sowie Kosteneinsparungen aus den in den Vorjahren initiierten Kosteneinsparungsprogrammen hatten ebenfalls einen positiven Einfluss auf die Ertragslage. Dagegen wirkten sich die im Vorjahresvergleich deutlich gestiegenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise belastend auf die Ertragslage aus.

Im Geschäftsjahr 2017 sind Aufwendungen und Erträge mit Einmalcharakter (one-offs) im Saldo von insgesamt –30,5 Mio. EUR angefallen. Diese resultierten insbesondere aus dem Erwerb und der Integration der UASC-Gruppe sowie dem sukzessiven Erwerb einer weiteren Tochtergesellschaft.

Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 ein um 284,5 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich verbessertes operatives Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) in Höhe von 410,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 126,4 Mio. EUR) und ein positives Ergebnis nach Steuern in Höhe von 32,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –93,1 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Umsatzerlöse	9.973,4	7.734,2
Sonstige betriebliche Erträge	133,0	97,1
Transportaufwendungen	7.990,0	6.364,0
Personalaufwendungen	679,8	496,1
Abschreibungen	643,6	481,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	439,1	386,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	353,9	104,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	38,1	27,1
Übriges Finanzergebnis	18,9	-4,7
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	410,9	126,4
Zinsergebnis	-354,7	-199,8
Ertragsteuern	24,1	19,7
Konzernergebnis	32,1	-93,1
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	27,4	-96,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,7	3,5
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,19	-0,82
EBITDA	1.054,5	607,4
EBITDA-Marge (%)	10,6	7,9
EBIT	410,9	126,4
EBIT-Marge (%)	4,1	1,6

Im Geschäftsjahr 2017 betrug die durchschnittliche Frachtrate unter Berücksichtigung der UASC-Gruppe 1.051 USD/TEU und lag damit um 15 USD/TEU (1,4 %) leicht über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.036 USD/TEU ohne UASC-Gruppe). Frachtraterhöhungen, insbesondere in den Fahrtgebieten Fernost, Mittlerer Osten und Lateinamerika, wirkten sich in der Berichtsperiode positiv auf das Ergebnis aus. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe seit 1. Januar 2016) hätte die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2017 1.015 USD/TEU betragen. Verglichen mit dem entsprechenden Vorjahreswert von 928 USD/TEU hätte sich ein Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 87 USD/TEU (9,4 %) ergeben.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.302	1.338
Transpazifik	1.241	1.222
Fernost	947	774
Mittlerer Osten	864	700
Intra-Asien	578	554
Lateinamerika	1.049	1.001
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.067	1.052
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.051	1.036

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

Deutlich positiv entwickelte sich im Geschäftsjahr 2017 die Transportmenge. Aufgrund der Einbeziehung der UASC-Gruppe und der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 2.203 TTEU (29,0%) auf 9.803 TTEU (Vorjahreszeitraum: 7.599 TTEU) erhöhen. Zu dieser positiven Entwicklung haben sämtliche Fahrtgebiete beigetragen. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der UASC-Gruppe seit 1. Januar 2016) hätte sich das Transportvolumen für das Geschäftsjahr 2017 auf insgesamt 11.212 TTEU (Vorjahreszeitraum: 10.698 TTEU) belaufen, sodass sich ein Anstieg um 514 TTEU (4,8%) ergeben hätte.

Transportmenge pro Fahrtgebiet *

TTEU	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.696	1.534
Transpazifik	1.709	1.494
Fernost	1.504	836
Mittlerer Osten	1.033	462
Intra-Asien	850	608
Lateinamerika	2.466	2.248
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	544	417
Gesamt	9.803	7.599

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

Der Hapag-Lloyd Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2017 Umsatzerlöse in Höhe von 9.973,4 Mio. EUR (Vorjahr: 7.734,2 Mio. EUR). Das Wachstum von 29% wurde sowohl durch die Steigerung der Transportmenge und der durchschnittlichen Frachtrate als auch durch die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe getragen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet *

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.955,3	1.857,2
Transpazifik	1.877,5	1.651,7
Fernost	1.260,8	586,2
Mittlerer Osten	789,9	292,9
Intra-Asien	435,1	305,2
Lateinamerika	2.291,3	2.035,9
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	514,4	397,2
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	849,2	607,9
Gesamt	9.973,4	7.734,2

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

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im aktuellen Geschäftsjahr um 35,9 Mio. EUR auf 133,0 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Hapag-Lloyd Konzern hat gemäß IFRS 3 zum Zeitpunkt des Erwerbs der UASC-Gruppe im Geschäftsjahr 2017 eine Kaufpreisallokation durchgeführt, um die erworbenen Vermögenswerte und Schulden in den Konzernabschluss einzubeziehen. Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden, von denen der Konzern zu diesem Zeitpunkt Kenntnis hatte, identifiziert und zum Fair Value bewertet. Hieraus hat sich ein negativer Unterschiedsbetrag in Höhe von 28,2 Mio. EUR ergeben, der im Geschäftsjahr 2017 ergebniswirksam zu vereinnahmen war. Hierin sind auch Anpassungen der vorläufigen Kaufpreisallokation innerhalb des Bewertungszeitraums gemäß IFRS 3.45 für die unterjährig erworbene UASC-Gruppe in Höhe von 18,6 Mio. EUR enthalten. Gründe für die Anpassungen lagen in der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden. Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist zum Ende des Geschäftsjahres abgeschlossen.

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2017 um 1.626,0 Mio. EUR auf 7.990,0 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 6.364,0 Mio. EUR). Dies entspricht einem Anstieg von 25,5 %, der hauptsächlich auf die Übernahme der UASC-Gruppe und der infolgedessen gestiegenen Transportvolumina sowie auf gestiegene Bunkerpreise zurückzuführen ist.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind insbesondere infolge des gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode sowie des gestiegenen Transportvolumens infolge der Übernahme der UASC-Gruppe um 496,2 Mio. EUR (72,1 %) auf 1.184,1 Mio. EUR gestiegen. Im Geschäftsjahr 2017 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 318 USD je Tonne um 92 USD je Tonne über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 226 USD je Tonne. Ab dem Geschäftsjahr 2017 setzt sich der von Hapag-Lloyd verwendete durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis aus Marine Fuel Oil (MFO) und Marine Diesel Oil (MDO) zusammen. Die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1.129,8 Mio. EUR (19,9 %) auf 6.805,9 Mio. EUR und damit unterproportional zum Umsatzwachstum gestiegen. In diesem Anstieg spiegelt sich neben den gestiegenen Transportvolumina insbesondere die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe wider. Innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen sank der Aufwand für Charter-, Leasing- und Containermieten im Wesentlichen bedingt durch die Anpassung der Flottenstruktur nach der operativen Integration der UASC-Gruppe.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.184,1	687,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.805,9	5.676,1
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	3.472,9	2.651,7
Containertransportkosten	2.236,3	1.899,1
Charter-, Leasing- und Containermieten	836,2	934,9
Instandhaltung / Reparatur / Sonstiges	260,5	190,4
Transportaufwendungen	7.990,0	6.364,0

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2017 19,9 % (Vorjahreszeitraum: 17,7 %).

Der Personalaufwand ist im Geschäftsjahr 2017 um 37,0 % auf 679,8 Mio. EUR (Vorjahr: 496,1 Mio. EUR) angestiegen und ist im Wesentlichen auf den mit der Übernahme der UASC-Gruppe im Geschäftsjahr 2017 einhergehenden Personalzuwachs zurückzuführen. Weiterhin führten Aufwendungen für die bereits in Umsetzung befindliche Restrukturierung der UASC-Gruppe im Rahmen der operativen Integration der Geschäftstätigkeit der UASC sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Einmaleffekte von insgesamt 40,9 Mio. EUR zu einem Anstieg des Personalaufwands. Darüber hinaus erhöhten stichtagsbedingte Währungskursverluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 15,2 Mio. EUR den Personalaufwand gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Währungskursgewinn 3,3 Mio. EUR).

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 11.505 Mitarbeiter (Vorjahr: 9.384 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 6,4 % auf 6,8 %.

Entwicklung Personalkosten

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Personalaufwand	679,8	496,1
Umsatzerlöse	9.973,4	7.734,2
Personalaufwandsquote (%)	6,8	6,4

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 439,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 386,2 Mio. EUR). Hierin sind insbesondere Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der erstmaligen Einbeziehung der UASC-Gruppe stehen, enthalten. Darüber hinaus sind einmalige Aufwendungen in Höhe von 32,7 Mio. EUR enthalten, die im Zusammenhang mit der Übernahme der UASC-Gruppe stehen. Hierzu zählen insbesondere Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 19,4 Mio. EUR.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Anstieg der zeitraumbezogenen Wechselkursgewinne und Wechselkursverluste, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo resultierte hieraus im Geschäftsjahr 2017 ein Kursgewinn in Höhe von 20,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursverlust –21,0 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in Höhe von 38,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,1 Mio. EUR) sowie dem übrigen Finanzergebnis in Höhe von 18,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –4,7 Mio. EUR) zusammen. Das übrige Finanzergebnis enthält einen Gewinn infolge eines sukzessiven Unternehmenserwerbs in Höhe von 18,3 Mio. EUR, der aus der Neubewertung eines vormals nach der At-Equity-Methode bilanzierten Anteils an einem Gemeinschaftsunternehmen resultierte.

Der Konzern erzielte damit im Geschäftsjahr 2017 ein Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 1.054,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 607,4 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge beträgt 10,6 % (Vorjahreszeitraum: 7,9 %).

Bei den Abschreibungen in Höhe von 643,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 481,0 Mio. EUR) handelt es sich im Wesentlichen um planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container sowie auf immaterielle Vermögenswerte. Der Anstieg resultierte unter anderem aus den durch die Einbeziehung der UASC-Gruppe erworbenen Schiffen und Containern.

Das operative Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) ist von 126,4 Mio. EUR im Vorjahr auf 410,9 Mio. EUR angestiegen und liegt deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Dies entspricht einer EBIT-Marge von 4,1 % (Vorjahreszeitraum: 1,6 %). Für das Geschäftsjahr 2017 ergab sich eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 3,1 % (Vorjahreszeitraum: 1,3 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug für das Geschäftsjahr 2017 0,19 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: –0,82 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2017	2016
Umsatz	9.973,4	7.734,2
EBIT	410,9	126,4
EBITDA	1.054,5	607,4
EBIT-Marge (%)	4,1	1,6
EBITDA-Marge (%)	10,6	7,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,19	–0,82
Return on Invested Capital (ROIC) (%)	3,1	1,3

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

Für das Geschäftsjahr 2017 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von –354,7 Mio. EUR (Vorjahr: –199,8 Mio. EUR). Der Anstieg ist in Höhe von 76,3 Mio. EUR auf die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zurückzuführen. Weiterhin wurden in 2017 bestehende US-Dollar- und Euro-Anleihen zurückgeführt. Mit diesen Transaktionen waren 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. Des Weiteren trugen Zinsaufwendungen aus neu in Anspruch genommenen Schiffs- und Containerfinanzierungen sowie weiteren Finanzierungsverträgen zu dem erhöhten Zinsaufwand bei. Zudem resultierten aus der Zeitwertveränderung der eingebetteten Derivate der begebenen Anleihen Aufwendungen in Höhe von –4,2 Mio. EUR im Gegensatz zu Erträgen im Vorjahreszeitraum von 14,6 Mio. EUR.

Insgesamt ergab sich ein Konzernjahresüberschuss in Höhe von 32,1 Mio. EUR (Vorjahr: –93,1 Mio. EUR).

Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 27,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –96,6 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,5 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von –631,2 Mio. EUR (Vorjahr: 23,9 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von –663,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 117,0 Mio. EUR). Neben der Wertänderung der Sicherungsinstrumente in Cashflow Hedges in Höhe von 5,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum:

4,2 Mio. EUR) betrug das sonstige Ergebnis aus der Währungsumrechnung –669,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 156,5 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen 0,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –43,7 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, Einsatz eines Cash-Pooling-Systems sowie der 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 Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Kanadischer Dollar, Brasilianischer Real, Indische Rupie, Britisches Pfund Sterling, Chinesischer Renminbi, Australischer Dollar, Japanischer Yen sowie Mexikanischer Peso von Bedeutung. Für den Euro gilt dies auch für aufgenommene Finanzschulden.

Zur Absicherung der Euro-Wechselkursrisiken werden derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Diese Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen werden zum Teil durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert. Sofern es möglich ist, Bunkerpreisänderungen aufgrund vertraglicher Vereinbarungen an Kunden weiterzugeben, fließt dieses in das Sicherungsverhalten ebenfalls ein. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und können fallweise durch derivative Zins-sicherungsinstrumente begrenzt werden.

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

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

Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Übernahme der UASC-Gruppe im Wege der Sacheinlage sowie einer am 17. Oktober 2017 nachfolgenden Kapitalerhöhung in Höhe von 351,5 Mio. EUR das Eigenkapital des Konzerns gestärkt und zusätzliche Finanzmittel generiert.

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

Im Geschäftsjahr 2017 standen die Finanzierung von getätigten Schiffs- und Containerfinanzierungen, die Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und Senkung der Zinslast sowie Transaktionen am Anleihen- und Kapitalmarkt 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 Geschäftsjahr 2017 hat der Konzern neben dem Unternehmenszusammenschluss mit der UASC-Gruppe und der damit im Zusammenhang stehenden Kapitalerhöhung folgende wesentliche Finanzierungsaktivitäten vorgenommen:

Hapag-Lloyd hat im Geschäftsjahr zwei Unternehmensanleihen in Euro mit einem Volumen von insgesamt 900,0 Mio. EUR am Kapitalmarkt platziert. Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine Unternehmensanleihe mit einem Emissionsvolumen von 250,0 Mio. EUR, einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren begeben. Diese wurde am 15. Februar 2017 um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die Herausgabe einer weiteren Unternehmensanleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit von sieben Jahren und einem Kupon von 5,125 % erfolgte am 18. Juli 2017. Die Zuflüsse aus den Anleiheemissionen wurden für die Tilgung von bestehenden US-Dollar- und Euro-Anleihen in Höhe

von insgesamt 125,0 Mio. USD und 650,0 Mio. EUR verwendet. In den Fällen von vorzeitigen Rückführungen hat Hapag-Lloyd jeweils von den vertraglich fixierten vorzeitigen Kündigungsoptionen Gebrauch gemacht.

Zur Refinanzierung von einem im Bestand befindlichen Schiffsportfolio wurden im zweiten und dritten Quartal des Berichtjahres drei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen geschlossen. Die Leasingvereinbarungen umfassen ein Volumen von 454,0 Mio. USD (378,7 Mio. EUR) und sind über eine Laufzeit von zehn Jahren geschlossen. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung des Schiffsportfolios. Die vormals mit den Schiffen im Zusammenhang stehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 335,6 Mio. USD (280,0 Mio. EUR) wurden vollständig zurückgezahlt.

In der ersten Jahreshälfte hat Hapag-Lloyd drei Schiffe mit einer Transportkapazität von jeweils 10.500 TEU in Dienst gestellt, für deren Finanzierung Darlehen in Höhe von jeweils 74,5 Mio. USD und damit insgesamt 223,4 Mio. USD (186,4 Mio. EUR) zur Auszahlung kamen.

Im Januar 2017 wurde eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion mit gebrauchten und im Bestand befindlichen Containern geschlossen. Die Leasingvereinbarung hat eine Laufzeit von vier Jahren und umfasst ein Volumen von 44,1 Mio. USD (36,8 Mio. EUR). Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container.

Hapag-Lloyd hat am 21. September und am 27. Oktober 2017 im Bestand befindliche Container im Rahmen von sog. Japanese-Operating-Leases an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu acht bzw. sieben Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarungen entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 101,1 Mio. USD (84,4 Mio. EUR).

Die zum 31. Dezember 2016 vollständig in Anspruch genommene Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (112,6 Mio. EUR) wurde im Laufe des Geschäftsjahres in voller Höhe zurückgeführt. Ende des Jahres 2017 erfolgte eine Erhöhung dieser Kreditlinie auf 210,0 Mio. USD (175,2 Mio. EUR) und gleichzeitig eine Verlängerung um weitere drei Jahre.

Die ursprünglich im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs gewährte und zum 31. Dezember 2016 vollständig in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (104,3 Mio. EUR) wurde Anfang des Geschäftsjahres 2017 in voller Höhe getilgt und im vierten Quartal des Geschäftsjahres durch eine neue Kreditlinie in Höhe von 135,0 Mio. USD (112,6 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von weiteren drei Jahren ersetzt.

Das bestehende ABS-Programm hat Hapag-Lloyd um weitere 30,2 Mio. USD (25,2 Mio. EUR) im Mai 2017 erhöht. Aufgrund der gestiegenen Volumina an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch den Zusammenschluss mit der UASC-Gruppe wurde das ABS-Programm von 350 Mio. USD auf 500 Mio. USD erhöht, jedoch zum Geschäftsjahresende 2017 noch nicht in vollem Umfang genutzt.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns. Zum 31. Dezember 2017 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. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quoten). Aufgrund der durch die aktuelle Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen entstandenen Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten hat Hapag-Lloyd im Berichtsjahr Sondertilgungen in Höhe von 69,4 Mio. USD (57,9 Mio. EUR) geleistet.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	2017	2016
Finanzschulden	6.335,5	4.180,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	604,9	570,2
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	48,9	18,7
Nettoverschuldung	5.681,7	3.591,8
EBITDA	1.054,5	607,4
Verschuldungsgrad (%)*	93,8	71,0
Frei verfügbare Kreditlinien	454,6	189,4
Eigenkapitalquote (%)	40,9	44,6

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Im Zuge der Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe erhöhte sich die Nettoverschuldung des Konzerns zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahr von 3.591,8 Mio. EUR auf 5.681,7 Mio. EUR. Beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 48,9 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 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 Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung/Eigenkapital) erhöhte sich auf 93,8 % (31. Dezember 2016: 71,0 %).

Weiterhin sank durch die Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2017 auf 40,9 % (31. Dezember 2016: 44,6 %).

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. Weiterhin ist im Rahmen der am 17. Oktober 2017 vollzogenen Barkapitalerhöhung zusätzliche Liquidität in Höhe von 351,5 Mio. EUR zugeflossen. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug insgesamt 1.059,5 Mio. EUR (Vorjahr: 759,6 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang im Abschnitt „(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“.

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Zusammengefasste Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
EBITDA	1.054,5	607,4
Working-Capital-Veränderungen	-97,6	-162,6
Übrige Effekte	-63,0	-27,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	893,9	417,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	31,8	-318,4
Free-Cashflow	925,7	98,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-806,3	-119,4
Veränderung des Finanzmittelbestands	119,4	-20,6

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

Aus laufender Geschäftstätigkeit flossen im Geschäftsjahr 2017 893,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 417,2 Mio. EUR) zu. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum war insbesondere auf die positive operative Ergebnisentwicklung sowie auf ein verbessertes Working Capital und die im Jahr 2017 erfolgte Übernahme der UASC-Gruppe zurückzuführen.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 31,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabflüsse von 318,4 Mio. EUR). Aus dem Erwerb der UASC-Gruppe sowie durch die Erlangung der Beherrschung der bis zum 1. Oktober 2017 at Equity bilanzierten Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Türkei, ergab sich ein Nettozahlungsmittelzufluss von 380,6 Mio. EUR. Hierin enthalten waren Zugänge an Zahlungsmittelbeständen in Höhe von 389,1 Mio. EUR. Weitere Mittelzuflüsse erhielt der Konzern insbesondere aus erhaltenen Dividendenzahlungen und aus Anlagenabgängen. Gegenläufig wirkten sich Mittelabflüsse in Höhe von 411,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 353,7 Mio. EUR) aus. Hierin waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von 403,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 341,1 Mio. EUR) enthalten. Daneben wurden nicht zahlungswirksame Investitionen in Container in Höhe von insgesamt 55,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 52,4 Mio. EUR) getätigt. Nach Abzug der Zahlungsmittelabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2017 ein positiver Free Cashflow von 925,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 98,8 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2017 erhöhte sich der Zahlungsmittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr um 686,9 Mio. EUR auf 806,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 119,4 Mio. EUR).

Die Neuaufnahme von Finanzschulden in Höhe von 1.641,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 966,0 Mio. EUR) betraf im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung von zwei Euro-Anleihen in Höhe von 886,6 Mio. EUR sowie Auszahlungen für Schiffs- und Containerfinanzierungen. Weitere Mittelzuflüsse resultierten aus der im Zusammenhang mit dem Erwerb der UASC-Gruppe erfolgten Barkapitalerhöhung in Höhe von 351,5 Mio. EUR. Die Erlöse aus der Barkapitalerhöhung wurden genutzt, um Kredite mit einer vergleichsweise höheren Zinslast auf Ebene der UASC Ltd. zurückzuführen. Ferner wurde ein Finance-Lease-Vertrag (sog. Chinese Lease) geschlossen, um Schiffsfinanzierungen abzulösen, aus dem vorzeitige Sondertilgungen resultierten. Die Einzahlungen aus Geschäften für Fremdwährungssicherungen beliefen sich auf 19,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Auszahlungen von 11,3 Mio. EUR).

Den Mittelaufnahmen standen insgesamt Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 2.783,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.049,7 Mio. EUR) aus den Rückführungen von US-Dollar und Euro-Anleihen mit ursprünglichen Laufzeiten zwischen 2017 und 2019 sowie Zins- und Tilgungszahlungen gegenüber.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Bestand am Anfang der Periode	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen	-84,7	17,1
Zahlungswirksame Veränderungen	119,4	-20,6
Bestand am Ende der Periode	604,9	570,2

Die Zahlungsmittel erhöhten sich im Geschäftsjahr 2017 um insgesamt 34,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von zahlungswirksamen und wechselkursbedingten Veränderungen zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 604,9 Mio. EUR ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestanden zum 31. Dezember 2017 nicht in Anspruch genommene freie Kreditlinien in Höhe von 454,6 Mio. EUR (Vorjahr: 189,4 Mio. EUR) sowie als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienende und aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesene Finanzmittel in Höhe von 48,9 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR). Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2017 insgesamt 1.059,5 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 759,6 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung und weitere Erläuterungen hierzu enthalten der Konzernabschluss sowie der Abschnitt Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung im Anhang zum Konzernabschluss.

Investitionen

Neben der Übernahme der UASC-Gruppe und den damit einhergehenden konsolidierungskreisbedingten Zugängen in Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten betrug das Investitionsvolumen im abgelaufenen Geschäftsjahr 459,1 Mio. EUR (Vorjahr: 392,2 Mio. EUR) und betraf insbesondere Investitionen in Schiffe und Container. Im Geschäftsjahr 2017 wurden fünf neu gebaute Schiffe an Hapag-Lloyd ausgeliefert, drei Schiffe mit einer Stellplatzkapazität

von jeweils 10.500 TEU sowie zwei Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 15.000 TEU. Zudem 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 2017 wurden keine wesentlichen Neubestellungen für Container oder Schiffe vorgenommen, daher weist Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2017 kein Bestellobligo aus (31. Dezember 2016: 151,7 Mio. EUR).

Im Rahmen ihrer 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 Charterverträgen abgeschlossen wurden, sog. Operating Leases. Aus diesen Verträgen bestehen zukünftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 846,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.025,8 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	31.12.2017	31.12.2016
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	12.633,5	9.722,9
davon Anlagevermögen	12.570,7	9.643,3
Kurzfristige Vermögenswerte	2.194,3	1.608,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	604,9	570,2
Bilanzsumme	14.827,8	11.330,9
Passiva		
Eigenkapital	6.058,3	5.058,4
Fremdkapital	8.769,5	6.272,5
davon langfristige Schulden	6.003,8	3.633,2
davon kurzfristige Schulden	2.765,7	2.639,3
davon Finanzschulden	6.335,5	4.180,7
davon langfristige Finanzschulden	5.630,7	3.265,5
davon kurzfristige Finanzschulden	704,8	915,2
Bilanzsumme	14.827,8	11.330,9
Nettoverschuldung	5.681,7	3.591,8
Eigenkapitalquote (in %)	40,9	44,6

Die erstmalige Einbeziehung der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 führte zu einer deutlichen Veränderung der Konzernbilanz und einer eingeschränkten Vergleichbarkeit zum Vorjahr. Die Konzernbilanzsumme stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 30,9% von 11.330,9 Mio. EUR auf 14.827,8 Mio. EUR.

Das Anlagevermögen erhöhte sich um 2.927,4 Mio. EUR auf 12.570,7 Mio. EUR. Hiervon entfielen 4.536,7 Mio. EUR auf die Zugänge aus dem Erwerb der UASC-Gruppe, insbesondere auf den Zugang von Schiffen und Containern, aber auch von immateriellen Vermögenswerten wie Kundenbeziehungen, Marke und Software. Neben Zugängen aus dem Unternehmenserwerb wurden weitere Investitionen in Höhe von 459,1 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 392,2 Mio. EUR) im Wesentlichen in Schiffe und Container getätigt. Im Geschäftsjahr 2017 kamen fünf neue Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 10.500 TEU (drei Schiffe) bzw. 15.000 TEU (zwei Schiffe) zur Auslieferung an Hapag-Lloyd. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2017 sechs Schiffe veräußert und vier weitere Schiffe aufgrund konkreter Verkaufsabsichten als zur Veräußerung vorgesehen und in die kurzfristigen Vermögenswerte umgegliedert. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 1.392,6 Mio. EUR sowie Abschreibungen in Höhe von 643,6 Mio. EUR wirkten sich zudem mindernd auf die Buchwerte des Anlagevermögens und somit auf die langfristigen Vermögenswerte aus. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2017 bei 1,20 USD/EUR (31. Dezember 2016: 1,06 USD/EUR).

Auch die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere durch den Erwerb der UASC-Gruppe und betrugen 2.194,3 Mio. EUR zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: 1.608,0 Mio. EUR). Darin enthalten war ein Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 210,2 Mio. EUR auf 887,8 Mio. EUR. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 34,7 Mio. EUR (6,1 %) auf 604,9 Mio. EUR.

Das Eigenkapital (inkl. der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) betrug zum 31. Dezember 2017 6.058,3 Mio. EUR (Vorjahr: 5.058,4 Mio. EUR). Der Anstieg in Höhe von 999,9 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten Kapitalerhöhungen sowie das positive Konzernergebnis in Höhe von 32,1 Mio. EUR zurückzuführen. Aus der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage im Zuge des Erwerbs der UASC-Gruppe erhöhte sich das Eigenkapital um 1.286,2 Mio. EUR. Die im Oktober 2017 durchgeführte Kapitalerhöhung gegen Bareinlage erhöhte das Eigenkapital um 351,5 Mio. EUR. Im Zuge der beiden Kapitalerhöhungen wurden Transaktionskosten in Höhe von 4,4 Mio. EUR gegenläufig erfasst. Der Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung wirkte sich ebenfalls gegenläufig zu den Kapitalerhöhungen aus und minderte das Eigenkapital um 669,0 Mio. EUR. Zum 31. Dezember 2017 sank die Eigenkapitalquote auf 40,9 % (31. Dezember 2016: 44,6 %), bedingt durch den deutlichen Anstieg des Fremdkapitals infolge der Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe.

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Vorjahr um 2.497,0 Mio. EUR auf 8.769,5 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die Übernahme der UASC-Gruppe zurückzuführen ist.

Wesentliche Veränderungen ergaben sich im Bereich der Finanzschulden, die sich im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 2.154,8 Mio. EUR auf 6.335,5 Mio. EUR erhöhten. Der Einbezug der UASC-Gruppe zum 24. Mai 2017 trug mit 3.551,4 Mio. EUR zu diesem Anstieg bei. Weiterhin erhöhten sich die Finanzschulden aufgrund von Zahlungsmittelzuflüssen in Höhe von insgesamt 1.641,9 Mio. EUR, die im Wesentlichen aus Zuflüssen aus der Begebung neuer Anleihen sowie aus Finanzierungen von Schiffen und Containern resultierten. Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Anleihe mit einem Emissionsvolumen von 250,0 Mio. EUR begeben. Diese wurde am 15. Februar 2017 um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR aufgestockt. Die Herausgabe einer weiteren Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR erfolgte am 18. Juli 2017. Die Zuflüsse aus den Anleiheemissionen wurden für die vorzeitige Tilgung in Höhe von 766,9 Mio. EUR bestehender US-Dollar- und Euro-Anleihen verwendet. Hapag-Lloyd hat bei den Rückführungen von den vertraglich fixierten Kündigungsoptionen Gebrauch gemacht. Inkl. der Zahlungsmittelabflüsse für die Rückführung der Anleihen minderten insgesamt Tilgungsleistungen in Höhe von 2.475,7 Mio. EUR sowie wechselkursbedingte Stichtagseffekte in Höhe von –576,2 Mio. EUR die Finanzschulden.

Der wesentliche Einfluss der Übernahme der UASC-Gruppe auf die Entwicklung des Fremdkapitals im Hapag-Lloyd Konzern zeigte sich ebenfalls im Anstieg der kurzfristigen Schulden um 126,4 Mio. EUR auf 2.765,7 Mio. EUR. Hierin enthalten war eine Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 278,2 Mio. EUR sowie der Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen um 14,1 Mio. EUR, die im Wesentlichen auf den Erwerb der UASC-Gruppe zurückzuführen ist. Gegenläufig wirkten sich die Rückführungen kurzfristiger Finanzschulden in Höhe von 210,4 Mio. EUR aus.

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

Das Geschäftsjahr 2017 entsprach den Erwartungen des Vorstands. Ein deutliches Mengenwachstum führte zu einem entsprechenden Anstieg der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen. Frachtratenerhöhungen auf nahezu allen Fahrtgebieten beeinflussten das Ergebnis des Konzerns positiv. Darüber hinaus ist im Geschäftsjahr 2017 zum 24. Mai 2017 die UASC-Gruppe in den Konzern einbezogen worden, wodurch sich wesentliche Änderungen im Konzernabschluss ergaben. Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung unterlagen 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 inkl. der UASC ab der Erstkonsolidierung am 24. Mai 2017.

RISIKOMANAGEMENT

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

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

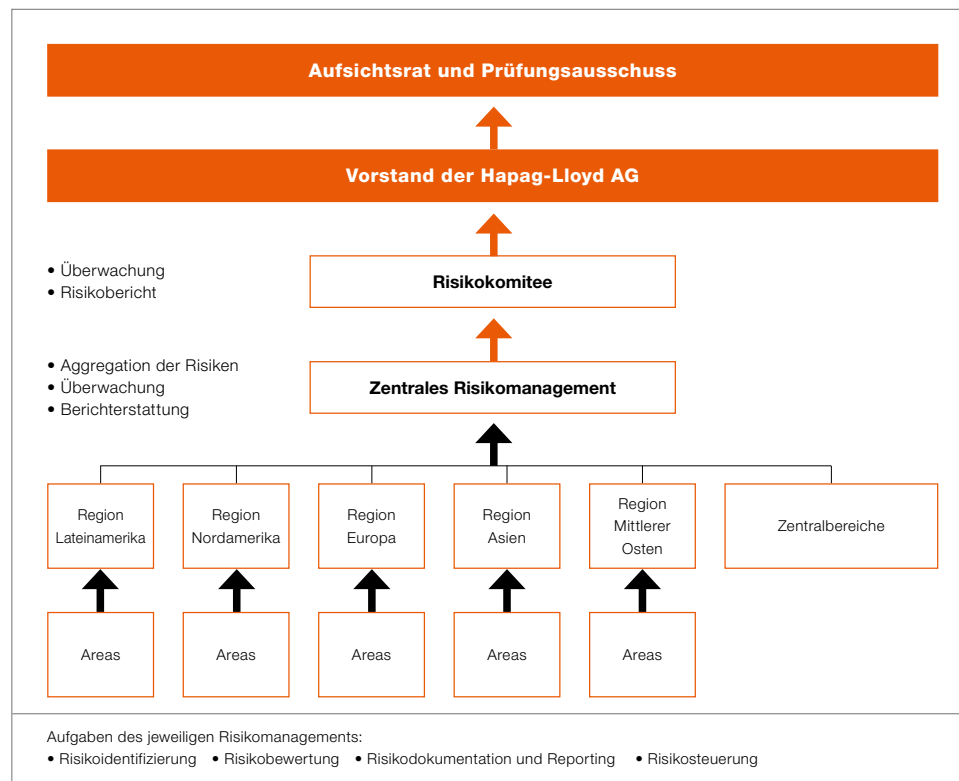
Die Grundsätze, Strukturen und Prozesse des Risikomanagements sind in einer für die gesamte Organisation gültigen Konzernrichtlinie definiert. Ausgehend von den wesentlichen Risikokategorien des Konzerns werden die Strukturen und die Verantwortlichkeiten innerhalb des Gesamtprozesses festgelegt. Darüber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

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

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

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

Risikomanagement der Hapag-Lloyd



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

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

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß §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 im Rahmen eines Projekts dokumentiert und durch einen Nachweisprozess abgesichert. Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS bestehen eine zentrale IKS-Koordination sowie eine technische Plattform für die Durchführung der weltweiten Prozessüberwachung. Dieses IKS umfasst auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

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

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

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

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

Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung

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

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

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

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

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

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

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

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

IKS-Nachweisprozess

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

RISIKEN

Die bedeutsamsten Risiken sowie ihre Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind auf der Seite 131 aufgeführt. Auch die weniger bedeutsamen Risiken sind im folgenden Abschnitt beschrieben, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt.

STRATEGISCHE RISIKEN

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

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

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

Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen

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

Risiken durch intensiven Wettbewerb

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

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

Risiken durch eine weitere Branchenkonsolidierung

Die Containerschifffahrt befindet sich derzeit in einer Phase der Konsolidierung. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV übernommen. Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO). Im Juli 2016 schloss die französische Reederei CMA CGM S.A. die Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, ab. Am 31. Oktober 2016 haben die japanischen Schifffahrtsunternehmen Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) die Gründung einer neuen Joint-Venture-Gesellschaft angekündigt. In dieser werden die Containerschifffahrtsaktivitäten der drei Gesellschaften sowie die weltweiten Terminalaktivitäten (außerhalb Japans) zusammengeführt. Das neue Unternehmen soll am 1. April 2018 seine operative Tätigkeit aufnehmen. Am 1. Dezember 2016 hat Maersk die Übernahme der deutschen Reederei Hamburg Süd angekündigt. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der beiden Unternehmen fand schließlich am 30. November 2017 statt. Zuvor hatten Maersk und Hamburg Süd im Februar 2017 eine Slotchartering-Vereinbarung für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen. Am 24. Mai 2017 hat Hapag-Lloyd den gesellschaftsrechtlichen Zusammenschluss mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company (UASC) vollzogen.

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

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

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

Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Die UASC-Containerschiffe werden als Teil der Hapag-Lloyd Flotte ebenfalls in der THE Alliance eingesetzt. Die THE Alliance ist die Nachfolgeorganisation der Grand und der G6 Alliance. Die Kooperation ist auf mindestens fünf Jahre angelegt. Allianzmitglieder können erstmalig nach 36 Monaten und dann mit einer Frist von 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 Servicenetzwerks 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

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

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

Risiken aus staatlicher Förderung von Wettbewerbern

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

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

OPERATIVE RISIKEN

Maßnahmen zur Sicherstellung der Effektivität der Bunker-, Währungs- und Zinssicherungen

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

Treibstoffpreisrisiken

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

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

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

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften von bis zu maximal 80 % des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per Ende Februar 2018 waren insgesamt rd. 21 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2018 gesichert.

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

Risiken aus Schwankungen in den Charterraten

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 Charterraten 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 Charterraten 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 Vertrags 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 2017 bei rund 68% (Vorjahr: rd. 57%). Die übrigen 32% sind gechartert, davon 12 Schiffe langfristig, 15 mittelfristig und 76 kurzfristig.

Risiken aus schwankenden Transportmengen und Frachtraten

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

Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen

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

Risiken langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

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

Risiken beim Betrieb von Schiffen

Der Betrieb von Schiffen ist mit speziellen Risiken verbunden; hierzu zählen unter anderem Havarie, Kollisionen, Totalverlust des Schiffs, Umweltschäden, Feuer, Explosionen, Verlust oder Beschädigung der Ladung, durch Materialfehler verursachte Schäden, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, Piraterie, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern, Verlust der Zertifizierung der Schiffe, schwierige Wetterbedingungen sowie Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder 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 (Panama-Kanal, Suez-Kanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und z. B. Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt.

Risiken aus dem größten Fahrtgebiet Lateinamerika

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

Risiken aus der gestiegenen Bedeutung des Fahrtgebiets Mittlerer Osten

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

Risiken aus dem Verlust des US-Flag- oder Kabotagegeschäfts

Hapag-Lloyd erbringt in bestimmten regionalen Teilfahrtgebieten in Lateinamerika Containertransportdienstleistungen auf regulatorisch vom allgemeinen Wettbewerb geschützten Diensten (Kabotagegeschäft). Sollte Hapag-Lloyd diese Dienste nicht mehr betreiben dürfen oder werden diese Dienste dem allgemeinen Wettbewerb geöffnet, könnte dies die Ertragslage negativ beeinflussen. Das Kabotagegeschäft wird über die Gesellschaften CSAV Austral SpA, Companhia Libra de Navegação S.A., Andes Operador Multimodal Ltda und Consorcio Naviero Peruano S. A. betrieben.

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 Hebung der Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC sowie der Verbesserung der Umsatzqualität (Projekt Compete to Win).

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

IT-Risiken

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

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

COMPLIANCE-RISIKEN**Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen**

Als Containerschiffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnten den Geschäftsverlauf belasten und gegebenenfalls eine Änderung der Strategie erfordern. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Schadensersatzforderungen und 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 tritt, erhöhen sich die allgemeinen Datenschutzrisiken und dabei insbesondere das maximale Bußgeldrisiko für Verstöße gegen das Datenschutzrecht (bis zu 4 % des jährlichen Umsatzes). Ähnliche Entwicklungen hin zu einer höheren Regulierungsdichte und verstärkten datenschutzrechtlichen Sanktionen werden weltweit verzeichnet. Ferner verschiebt sich infolge der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen die Risikoexposition der Hapag-Lloyd AG, sodass die hinzutretenden datenschutzrechtlichen Risiken fortlaufend bewertet und gemanagt werden müssen. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd werden als mittel eingestuft.

Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

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

Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

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

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

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

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

Risiken der Besteuerung

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

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

Risiken aus der Börsennotierung

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

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

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

Währungsrisiken

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

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

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

Zinsänderungsrisiken

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

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

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

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

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

Darüber hinaus besteht zum Bilanzstichtag auf Basis aktueller Gebrauchtmarktpreise 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 2017 1.059,5 Mio. EUR (Vorjahr: 759,6 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 Bankengrenzen gesteuert.

Kreditausfallrisiken

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

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

Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2017 betragen die Finanzschulden des Konzerns 6.335,5 Mio. EUR (Vorjahr: 4.180,7 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. Im Jahresverlauf 2017 und zum 31. Dezember 2017 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

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

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

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

Risiken durch Wertminderung der Beteiligung an der Containerterminal Altenwerder GmbH

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

Risiken aus unterschiedlichen Ansichten über den Betrieb von Gemeinschaftsunternehmen

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

Risiken durch eine niedrige Eigenkapitalausstattung der Hapag-Lloyd AG

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

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

Risiken durch Herabstufung des Ratings

Die bereits begebenen Anleihen werden von den Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's bewertet. Dies ist im Prinzip auch für mögliche weitere Anleiheemissionen vorgesehen. Die Bonitätseinstufung durch die Ratingagenturen beeinflusst die Möglichkeiten des Konzerns, zusätzliche Finanzschulden aufzunehmen. Eine Herabstufung des Ratings des Hapag-Lloyd

Konzerns oder der begebenen Anleihen könnte zu ungünstigeren Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen. Sollte sich z. B. die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nachhaltig verschlechtern, könnten die Ratingagenturen die Bonität von Hapag-Lloyd herabstufen.

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

RISIKEN AUS DER ÜBERNAHME DER UASC

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

Risiken aus einer möglichen Nichterreichung der geplanten Synergien

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

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

Risiken aus einer substanziell höheren Verschuldung

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

Risiken aus einer größeren Flotte

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

Risiken aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte

Die Einbringung der UASC-Geschäftsaktivitäten hat zu einem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte von 3.002 Mio. EUR auf 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 der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro, einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität sowie einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte bzw. der erwarteten Synergien aus der UASC-Integration. Die Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Risiken und ihre möglichen Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurden in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) vorgenommen.

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

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

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

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

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

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

Wesentliche Risiken

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

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

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

CHANCEN

Chancenmanagement – strategische Ausrichtung auf Chancen

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

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

STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN

Gesamtwirtschaftliche Chancen

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

Chancen aus der Veränderung der Handelsströme

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

Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten

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

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

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

Chancen aus der Mitgliedschaft in der THE Alliance

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

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

Chancen aus lokaler Marktführerschaft

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

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

Chancen aus einer Branchenkonsolidierung

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

Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz

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

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

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

Chancen aus einer Verbesserung des Unternehmensratings

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

Chancen aus einem verbesserten Zugang zum Kapitalmarkt

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

CHANCEN AUS DER ÜBERNAHME DER UASC

Chancen aus höher als geplanten Synergien

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

Chancen aus einer stärkeren Präsenz in dem Fahrtgebiet Fernost inkl. des Teilfahrtgebiets Mittlerer Osten

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

Chancen aus einer größeren Flotte

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

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

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

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

Wesentliche Chancen

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

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

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

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

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

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

BERICHT NACH § 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 (sog. „Shareholders' Agreement“) geschlossen (in der am 17. November 2014 geänderten Fassung, der die Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile („CSAV“), und die Tollo Shipping Co. S.A., Panamá, Panama, beigetreten sind, die „Aktionärsvereinbarung“), in der die Parteien vereinbart haben, ihre Stimmrechte zu bündeln. Ursprünglich erfolgte die Stimmbündelung durch eine Konsortialgesellschaft, die Hamburg Container Lines Holding GmbH & Co. KG. Im Rahmen des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company Ltd. haben die Ankeraktionäre die Vereinbarung neu formuliert („Neue Aktionärsvereinbarung“) und vereinbart, dass die Bündelung der Stimmrechte durch die Konsortialgesellschaft nur bis zum Ende des Tages der ordentlichen Hauptversammlung 2017 erfolgen solle. CG Hold Co, HGV und Kühne haben sich in der Neuen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte ab diesem Zeitpunkt einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen 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).

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

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

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

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

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

Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A., der Quiñenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orengo S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3% oder mehr zugerechnet werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

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

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

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Im Rahmen von zwei von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibungen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 900 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC, der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.

- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und festen Finanzierungszusagen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 6.340 Mio. EUR (rd. 7.600 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 455 Mio. EUR (rd. 545 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmten Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

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

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

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

PROGNOSEBERICHT

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

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

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

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

Unter der Voraussetzung der Erreichung des erwarteten Frachtratenniveaus und der Realisierung eines Großteils der Synergien aus dem Zusammenschluss mit der UASC, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität sowie des erwarteten Mengenwachstums plant Hapag-Lloyd für 2018 eine deutliche Zunahme des EBITDA und des EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Diese Annahme gilt auch unter Berücksichtigung der mit dem Zusammenschluss und der Integration erwarteten weiteren Einmalaufwendungen in Höhe von rd. 10 Mio. USD. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2018

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

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

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

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

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

Hamburg, den 23. März 2018

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

KONZERN- ABSCHLUSS

148	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
149	KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
150	KONZERNBILANZ
152	KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
154	KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
156	KONZERNANHANG
156	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
192	Segmentberichterstattung
194	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
202	Erläuterungen zur Konzernbilanz
241	Sonstige Erläuterungen
255	VERSICHERUNG NACH DEN §§297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)
256	BESTÄTIGUNGSVERMERK

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Umsatzerlöse	(1)	9.973,4	7.734,2
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	133,0	97,1
Transportaufwendungen	(3)	7.990,0	6.364,0
Personalaufwendungen	(4)	679,8	496,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	643,6	481,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	439,1	386,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		353,9	104,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(13)	38,1	27,1
Übriges Finanzergebnis	(7)	18,9	-4,7
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		410,9	126,4
Zinserträge	(8)	11,3	5,7
Zinsaufwendungen	(8)	366,0	205,5
Ergebnis vor Ertragsteuern		56,2	-73,4
Ertragsteuern	(9)	24,1	19,7
Konzernergebnis		32,1	-93,1
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		27,4	-96,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(22)	4,7	3,5
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(10)	0,19	-0,82

KONZERN- GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Konzernergebnis		32,1	-93,1
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(21)	0,1	-43,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		0,6	-45,3
Steuereffekt		-0,5	1,6
Währungsumrechnungsdifferenzen (kein Steuereffekt)*	(21)	-670,3	156,5
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(21)	5,6	4,2
Effektiver Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		103,2	-17,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		-96,7	21,9
Währungsumrechnungsdifferenzen		-0,9	0,2
Umgliederung von Währungsumrechnungsdifferenzen in den Gewinn oder Verlust	(21)	1,3	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-663,3	117,0
Gesamtergebnis		-631,2	23,9
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-635,1	20,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(22)	3,9	3,5

* Bezüglich des Ausweises der Währungsumrechnungsdifferenzen siehe Erläuterungen in Anmerkung 21.

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2017

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Geschäfts- oder Firmenwerte	(11)	1.486,8	1.661,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(11)	1.785,5	1.340,4
Sachanlagen	(12)	8.966,5	6.315,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(13)	331,9	325,7
Sonstige Forderungen	(14)	25,7	27,0
Derivative Finanzinstrumente	(15)	8,6	24,1
Ertragsteuerforderungen	(9)	3,8	3,3
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	24,7	25,2
Langfristige Vermögenswerte		12.633,5	9.722,9
Vorräte	(16)	186,4	124,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	887,8	677,6
Sonstige Forderungen	(14)	436,7	197,5
Derivative Finanzinstrumente	(15)	42,6	13,5
Ertragsteuerforderungen	(9)	19,6	24,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	604,9	570,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(18)	16,3	–
Kurzfristige Vermögenswerte		2.194,3	1.608,0
Summe Aktiva		14.827,8	11.330,9

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	(19)	175,8	118,1
Kapitalrücklagen	(19)	2.637,4	1.061,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(20)	3.173,9	3.152,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(21)	58,7	721,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		6.045,8	5.054,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(22)	12,5	3,8
Eigenkapital		6.058,3	5.058,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	270,2	238,0
Sonstige Rückstellungen	(24)	80,0	114,0
Finanzschulden	(25)	5.630,7	3.265,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	9,5	12,1
Derivative Finanzinstrumente	(27)	9,4	1,8
Passive latente Ertragsteuern	(9)	4,0	1,8
Langfristige Schulden		6.003,8	3.633,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	20,7	6,6
Sonstige Rückstellungen	(24)	244,2	211,2
Ertragsteuerschulden	(9)	34,4	17,6
Finanzschulden	(25)	704,8	915,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(26)	1.559,8	1.281,6
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	201,8	167,8
Derivative Finanzinstrumente	(27)	-	39,3
Kurzfristige Schulden		2.765,7	2.639,3
Summe Passiva		14.827,8	11.330,9

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Konzernergebnis	32,1	-93,1
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	24,1	19,7
Zinsergebnis	354,7	199,8
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	643,6	481,0
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-	0,6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	19,8	-7,6
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-35,5	11,3
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen und zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,0	2,8
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-38,2	-27,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-35,0	-26,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-69,2	20,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-45,1	-109,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	51,7	-46,9
Ertragsteuerzahlungen	-11,9	-9,1
Zinseinzahlungen	2,8	1,6
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	893,9	417,2
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	33,0	6,5
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	0,9	-
Einzahlungen aus Dividenden	29,1	28,8
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-411,3	-353,7
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-0,5	-
Nettozahlungsmittel aus Unternehmenserwerben	380,6	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	31,8	-318,4

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	351,5	–
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	–4,0	–
Auszahlungen für die Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–15,0	–0,3
Auszahlungen für Dividenden	–3,1	–6,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	1.641,9	966,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–2.475,7	–859,8
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–307,5	–189,9
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	19,8	–11,2
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	–14,2	–17,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–806,3	–119,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	119,4	–20,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	570,2	573,7
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–84,7	17,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	119,4	–20,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	604,9	570,2

KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2016	118,1	1.263,2	3.052,3
Gesamtergebnis	-	-	-96,6
davon			
Konzernergebnis	-	-	-96,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-201,4	201,4
Entkonsolidierung	-	-	-4,2
Stand 31.12.2016	118,1	1.061,8	3.152,9
Stand 1.1.2017	118,1	1.061,8	3.152,9
Gesamtergebnis	-	-	27,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	27,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	57,7	1.575,6	-6,0
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.	-	-	7,2
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-11,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,6
Entkonsolidierung	-	-	-0,4
Stand 31.12.2017	175,8	2.637,4	3.173,9

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-75,2	1,2	678,8	-	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2
-43,7	4,2	156,5	-	117,0	20,4	3,5	23,9
-	-	-	-	-	-96,6	3,5	-93,1
-43,7	4,2	156,5	-	117,0	117,0	-	117,0
-	-	-	-	-	-	-6,6	-6,6
-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
-	-	-	-	-	-	-6,3	-6,3
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-4,2	-0,9	-5,1
-118,9	5,4	835,3	-	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4
-118,9	5,4	835,3	-	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4
0,1	5,6	-668,2	-	-662,5	-635,1	3,9	-631,2
-	-	-	-	-	27,4	4,7	32,1
0,1	5,6	-668,2	-	-662,5	-662,5	-0,8	-663,3
-	-	-	-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	4,3	11,5
-	-	-	-1,0	-1,0	-1,0	-1,2	-2,2
-	-	-	-	-	-11,6	-3,8	-15,4
-	-	-	-	-	-1,6	-1,6	-3,2
-	-	0,4	-	0,4	-	-	-
-118,8	11,0	167,5	-1,0	58,7	6.045,8	12,5	6.058,3

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 2017 und wurde am 23. März 2018 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernanhang am 28. März 2018 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 Interpretation 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 2017 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden.

- Änderung des IAS 7: *Angabeninitiative*
- Änderung des IAS 12: *Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten*
- Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014–2016

Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Vorschriften erläutert.

Die Änderungen des IAS 7 folgen der Zielsetzung, dass ein Unternehmen Angaben bereitstellen hat, die es Adressaten von Abschlüssen ermöglichen, Veränderungen in den Verbindlichkeiten beurteilen zu können, deren Zahlungsflüsse in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten gezeigt werden. Zu diesem Zweck wird im Abschnitt Finanzschulden der Zusammenhang zwischen den Veränderungen der Finanzschulden und dem Cashflow aus Finanzierungstätigkeit dargestellt.

Wesentliche Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergaben sich aus der erstmaligen Anwendung der Änderungen nicht.

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2017 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard / Interpretation		Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 2	Änderungen des IFRS 2: Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen	1.1.2018	ja
IFRS 4	Änderungen des IFRS 4: Anwendung des IFRS 9 mit IFRS 4	1.1.2018	ja
IFRS 9	Finanzinstrumente	1.1.2018	ja
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.1.2018	ja
IFRS 15	Änderung des IFRS 15: Klarstellungen	1.1.2018	ja
IFRS 16	Leasingverträge	1.1.2019	ja
Diverse	Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014–2016	1.1.2018	ja
IAS 19	Änderungen des IAS 19: Plananpassung, -kürzung oder -abgeltung	1.1.2019	nein
IAS 28	Änderungen des IAS 28: Langfristige Anteile an asso- ziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1.1.2019	nein
IAS 40	Änderungen des IAS 40: Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	1.1.2018	nein
IFRS 9	Änderungen des IFRS 9: Vorzeitige Rückzahlungs- optionen mit negativer Vorfalligkeitsentschädigung	1.1.2019	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
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	1.1.2018	nein
IFRIC 23	Steuerrisikopositionen aus Ertragsteuern	1.1.2019	nein
Diverse	Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2015–2017	1.1.2019	nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2018 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 2 Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen

Die Änderungen des IFRS 2 betreffen die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen mit Barausgleich, die die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der aus anteilsbasierten Vergütungen resultierenden Verpflichtungen umfassen. Des Weiteren wird die Klassifizierung von anteilsbasierten Vergütungen, die einen Nettoausgleich für einzubehaltende Steuern vorsehen, sowie die Bilanzierung bei einer Änderung der Klassifizierung der Vergütung von „mit Barausgleich“ in „mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente“ klargestellt. Der Konzern beurteilt derzeit, welche möglichen Auswirkungen die Änderungen auf seinen Konzernabschluss haben können.

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. Der neue Standard enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, darunter ein neues Modell zur Berechnung der Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten, sowie neue allgemeine Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte.

IFRS 9 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist. Der Konzern hat IFRS 9 nicht vorzeitig in diesem Konzernabschluss angewendet und wird folglich IFRS 9 erstmalig zum 1. Januar 2018 anwenden.

Der neue Standard erfordert vom Konzern die Anpassung seiner Rechnungslegungsprozesse und internen Kontrollen im Zusammenhang mit der Darstellung von Finanzinstrumenten. Nachfolgend werden die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 9 auf den Hapag-Lloyd-Konzern beschrieben, basierend auf seinen Positionen zum 31. Dezember 2017 und den im Laufe des Jahres 2017 nach IAS 39 bestimmten Sicherungsbeziehungen.

i. Klassifizierung – Finanzielle Vermögenswerte

IFRS 9 enthält einen neuen Klassifizierungs- und Bewertungsansatz für finanzielle Vermögenswerte, der das Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie die Eigenschaften ihrer Cashflows widerspiegelt. Je nach Geschäftsmodell entstehen die Cashflows durch die Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme (Held to Collect), den Verkauf der finanziellen Vermögenswerte (Trading) oder durch eine Kombination aus beidem (Held to Collect and Sell). Gemäß dem sog. SPPI-Kriterium dürfen die vertraglichen Zahlungsströme aus einem finanziellen Vermögenswert ausschließlich aus der Rückzahlung des Nominalbetrags sowie einer Verzinsung des noch ausstehenden Nominalbetrags bestehen (SPPI = Solely Payments of Principal and Interest).

IFRS 9 enthält drei wichtige Bewertungskategorien für finanzielle Vermögenswerte: zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) bewertet, zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Gewinn oder Verlust bewertet (FVTPL) sowie zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet (FVOCI).

Nach IFRS 9 werden Derivate, die in Verträge eingebettet sind, bei denen die Basis ein finanzieller Vermögenswert im Anwendungsbereich des Standards ist, niemals getrennt bilanziert. Stattdessen wird das hybride Finanzinstrument insgesamt im Hinblick auf die Einstufung beurteilt.

Mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Änderungen wird das neue Kategorisierungsmodell des IFRS 9 zu keinen Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten im Hapag-Lloyd Konzern führen.

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 werden. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 beträgt der Buchwert dieser Finanzinstrumente 3,3 Mio. EUR. Darin enthalten sind Wertpapiere in Höhe von 2,3 Mio. EUR, die aufgrund ihrer Cashflow-Eigenschaften das Zahlungsstromkriterium des IFRS 9 nicht erfüllen. Die Wertpapiere werden daher von der IAS 39 Kategorie AFS in die IFRS 9 Kategorie FVTPL umkategorisiert. Dies hat zur Folge, dass alle Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts künftig im Gewinn oder Verlust erfasst werden, wodurch die Volatilität des Konzernergebnisses erhöht wird.

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. Der beizulegende Zeitwert weicht zum Erstanwendungszeitpunkt nicht vom Buchwert ab.

Das Wahlrecht, Eigenkapitalinstrumente im Anwendungsbereich des IFRS 9 bei der erstmaligen Anwendung des neuen Standards zu FVOCI zu klassifizieren (FVOCI-Option), hat der Hapag-Lloyd Konzern nicht ausgeübt.

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.

Das neue Wertminderungsmodell ist auf finanzielle Vermögenswerte anzuwenden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zu FVOCI bewertet werden – mit Ausnahme von als Finanzanlagen gehaltenen Eigenkapitalinstrumenten – sowie auf vertragliche Vermögenswerte nach IFRS 15. Es werden dabei auch finanzielle Vermögenswerte wertberichtet, die nicht überfällig sind.

Es gibt zwei Vorgehensweisen zur Anwendung des neuen Wertminderungsmodell: 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 voraussichtlich nicht angesetzt. Der erwartete Anstieg der Wertberichtigungen auf sonstige finanzielle Vermögenswerte ist unwesentlich.

Im Hapag-Lloyd Konzern kommt vor allem die vereinfachte Vorgehensweise für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie für vertragliche Vermögenswerte zum Tragen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle werden die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die vertraglichen Vermögenswerte nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geographischer Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Dabei berücksichtigen die in den länderspezifischen Wertberichtigungstabellen angesetzten Ausfallwahrscheinlichkeiten makroökonomische Daten sowie finanzielle und nichtfinanzielle Informationen der nach Rating gruppierten Kunden. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert. Sie berücksichtigen Unterschiede zwischen historischen wirtschaftlichen Bedingungen, den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen und den erwarteten zukünftigen wirtschaftlichen Bedingungen über die erwartete Laufzeit der Forderungen. Diese Ausfallwahrscheinlichkeiten 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 und mit dem Kunden über die Forderungen gestritten wird. Das neue Wertminderungsmodell wird voraussichtlich zu keinem wesentlichen Anstieg der Wertberichtigungen führen.

iii. Klassifizierung – Finanzielle Schulden

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

Nach IAS 39 werden jedoch alle Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts von Schulden, die als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet bestimmt wurden, im Gewinn oder Verlust erfasst, wohingegen diese Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts nach IFRS 9 grundsätzlich wie folgt dargestellt werden.

Die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts, die auf Änderungen des Kreditrisikos der Schuld zurückzuführen ist, wird im sonstigen Ergebnis dargestellt.

Die verbleibende Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird im Gewinn oder Verlust dargestellt.

Hapag-Lloyd hat keine finanziellen Schulden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet bestimmt. Somit gibt es bezüglich der Einstufung finanzieller Schulden keine Auswirkungen aus der Erstanwendung des IFRS 9 zum 1. Januar 2018. IFRS 9 enthält auch neue Vorgaben zur Berücksichtigung von Vertragsänderungen finanzieller Verbindlichkeiten (sog. Modifikationen). Für substanzielle Modifikationen, die zu einem bilanziellen Abgang der finanziellen Verbindlichkeit führen, bleiben die Regelungen im Vergleich zu IAS 39 unverändert bestehen.

Bei nicht substanziellen 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. Die Anpassung des Buchwerts stellt den Modifikationsgewinn oder -verlust dar. Unter IAS 39 wurde kein Modifikationsgewinn oder -verlust erfasst, sondern der Effektivzinssatz wurde über die Restlaufzeit der modifizierten Verbindlichkeit angepasst. Aufgrund der neuen Regelungen des IFRS 9 entstehen bei den finanziellen Verbindlichkeiten Korrekturbeträge, die im Eigenkapital der Eröffnungsbilanz im erwirtschafteten Konzerneigenkapital zum Erstanwendungszeitpunkt in Höhe von 11,0 Mio. EUR zu erfassen sind.

iv. 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 führt außerdem neue Anforderungen bezüglich der Neugewichtung von Sicherungsbeziehungen ein 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.

Die Arten der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, die der Hapag-Lloyd-Konzern derzeit hat, werden die Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, da der Konzern bestimmte beabsichtigte Änderungen an seinen internen Dokumentations- und Überwachungsverfahren durchführen wird.

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 Treibstoffpreissrisiken Bunkeroptionen eingesetzt, wobei nur der innere Wert in die Sicherungsbeziehung einbezogen wird. Die hieraus resultierenden Zeitwertveränderungen wurden daher im aktuellen Abschluss unter IAS 39 sofort erfolgswirksam in Höhe von –0,6 Mio. EUR erfasst. Gemäß IFRS 9 wären diese Bewertungsgewinne im sonstigen Ergebnis zu erfassen, sodass in entsprechender Höhe geringere Bewertungsschwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung entstehen würden.

Hapag-Lloyd verwendet außerdem Devisentermingeschäfte zur Absicherung der Schwankungen der Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen der Wechselkurse bei bestimmten Finanzschulden. Hierbei werden zurzeit alle Preiskomponenten als Sicherungsinstrument der Cashflow-Hedge-Beziehung designiert (Forward-to-Forward-Methode). Um ein ähnliches Bilanzierungsergebnis zu erreichen, wird Hapag-Lloyd mit dem Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 9 auf die Spot-to-Spot-Methode umstellen, sodass zukünftig nur 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. Folglich sind die aus der Forwardkomponente resultierende Beträge von der Rücklage für Cashflow Hedges in Höhe von 0,5 Mio. EUR in die Rücklage für Kosten der Absicherung umzugliedern.

Aktuell werden die in der Rücklage für Cashflow Hedges kumulierten Beträge für alle Absicherungen von Zahlungsströmen als Reklassifizierungsbeträge in den Gewinn oder Verlust umgliedert, und zwar in der gleichen Periode, in der die jeweiligen Grundgeschäfte den Gewinn oder Verlust beeinflussen. Nach IFRS 9 fällt jedoch bei Absicherung von nichtfinanziellen Vermögenswerten das Wahlrecht für die Reklassifizierung weg. Das bedeutet, dass beim Ansatz der Vorräte die in der Rücklage für Cashflow Hedges und in der Rücklage für Kosten der Absicherung kumulierten Beträge zukünftig als Anpassung der Anschaffungskosten der Vorräte bilanziert werden müssen (Basis Adjustment). Der Hapag-Lloyd Konzern erwartet dabei jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf den Transportaufwand.

v. Übergang

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

1. Hapag-Lloyd wird von der Ausnahme Gebrauch machen, 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 werden grundsätzlich im erwirtschafteten Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2018 erfasst.
2. Neue Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte sind grundsätzlich prospektiv anzuwenden. Die Bilanzierung von Zeitwerten von Optionen muss allerdings rückwirkend angepasst werden. Dahingegen besteht für die zu erwartende Änderung der Rechnungslegung für die Terminkomponente und den Fremdwährungsbasissspread ein Wahlrecht, diese rückwirkend anzuwenden. Hapag-Lloyd wird dieses Wahlrecht nicht in Anspruch nehmen.
3. 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.

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Das IASB veröffentlichte im Mai 2014 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 künftig in fünf Schritten. Zudem enthält der Standard eine Reihe von weiteren Regelungen zu Detailfragestellungen, wie z. B. der Abbildung von Vertragskosten und Vertragsänderungen.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist verpflichtet, IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* zum 1. Januar 2018 anzuwenden.

Im Rahmen des IFRS-15-Umsetzungsprojekts wurden im Hapag-Lloyd Konzern die wesentlichen Erlösströme analysiert. Diese Analyse ist nahezu vollständig abgeschlossen.

Innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden haben Seefracht, Containerinlandtransport und Terminal-Handling-Gebühren mit einem Anteil in Höhe von 92,0% per 31. Dezember 2017 (Vorjahr: 92,7%) die größte Bedeutung im Hapag-Lloyd Konzern. Im Rahmen der Analyse dieses Erlösstroms wurde pro Transportauftrag (Shipment) eine Leistungsverpflichtung identifiziert, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Darüber hinaus haben die Untersuchungen gezeigt, dass die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunktes der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen führt wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Da auch bisher die Erfassung und Abgrenzung der Erlöse aus Seefracht, Containerinlandtransport und Terminal-Handling-Gebühren zeitraumbezogen und auf Grundlage des Reiseendeprinzips erfolgten, werden sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Auswirkungen hinsichtlich der Höhe sowie des Zeitpunktes der Erlöserfassung im Zusammenhang mit diesem Erlösstrom ergeben. Die bisher verwendete Methode zu Messung des Leistungsfortschritts (inputorientierte Methode) wird auch unter IFRS 15 unverändert angewendet werden. Hinsichtlich der Bilanzierung variabler Kaufpreisbestandteile, hier insbesondere Rabatte, werden sich ebenfalls keine Auswirkungen durch IFRS 15 ergeben.

Hinsichtlich der weiteren Erlösströme haben die Analysen ebenfalls ergeben, dass sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Höhe der Erlöse sowie auf den Zeitpunkt der Erlöserfassung ergeben werden.

Hapag-Lloyd wird von den Übergangserleichterungen des IFRS 15 Gebrauch machen und keine angepassten Vorjahreszahlen berichten. Ab dem 1. Januar 2018 werden entsprechend den Vorgaben des IFRS 15 die neuen Bilanzposten „Vertragsvermögenswerte“ und „Vertragsverbindlichkeiten“ eingeführt. Unter den „Vertragsvermögenswerten“ werden im Wesentlichen Forderungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf zum jeweiligen Abschlussstichtag nicht beendeten Schiffsreisen ausgewiesen. Unter den „Vertragsverbindlichkeiten“ werden im Wesentlichen von Kunden erhaltene Anzahlungen ausgewiesen.

IFRS 16 Leasingverträge

IFRS 16 ersetzt die bestehenden Leitlinien zu Leasingverhältnissen, darunter IAS 17 *Leasingverhältnisse*, IFRIC 4 *Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält*, SIC-15 *Operating-Leasingverhältnisse – Anreize* und SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen*.

Ziel des neuen Standards ist es, dass grundsätzlich alle Leasingverhältnisse und die damit verbundenen vertraglichen Rechte und Verpflichtungen in der Bilanz des Leasingnehmers erfasst werden. Ein Leasingnehmer erfasst demnach ein Nutzungsrecht (Right-of-Use Asset), das sein Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswerts darstellt, sowie eine Schuld aus dem Leasingverhältnis, die seine Verpflichtung zu zukünftigen Leasingzahlungen darstellt. Die bisher erforderliche Unterscheidung zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen entfällt damit künftig für den Leasingnehmer. Für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse von geringem Wert gibt es Erleichterungen bei der Bilanzierung. Für die Bilanzierung von Leasingverhältnissen beim Leasinggeber sieht IFRS 16 ähnliche Regelungen wie der derzeit noch anzuwendende IAS 17 vor. Leasingverträge werden demnach weiterhin entweder als Finanzierungs- oder Operating-Leasingverhältnisse klassifiziert. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

Der Standard, der von der EU am 31. Oktober 2017 in europäisches Recht übernommen wurde, ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Eine frühzeitige Anwendung ist bei gleichzeitiger Anwendung des IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* zulässig, jedoch im Hapag-Lloyd-Konzern nicht vorgesehen.

Der Hapag-Lloyd-Konzern hat mit einer ersten Beurteilung der möglichen Auswirkungen der Anwendung des IFRS 16 auf seinen Konzernabschluss begonnen. Die tatsächlichen Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 16 auf den Konzernabschluss zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung wird von zukünftigen wirtschaftlichen Bedingungen, etwa der Zusammensetzung des Leasingportfolios und des Zinsniveaus zu diesem Zeitpunkt sowie der Einschätzung des Konzerns über die Ausübung von Verlängerungsoptionen, abhängen. Ohne derzeit konkrete quantitative Angaben machen zu können, werden sich bei Erstanwendung des IFRS 16 die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd-Konzerns infolge der Bilanzierung bisheriger Operating-Leasingverhältnisse insbesondere für Schiffe und Container voraussichtlich signifikant erhöhen und damit die Eigenkapitalquote entsprechend vermindern. Wir gehen derzeit jedoch davon aus, dass die Verringerung der Eigenkapitalquote voraussichtlich nicht dazu führen wird, dass Regelungen zum Mindesteigenkapital, die im Rahmen von Kreditverträgen vereinbart wurden, nicht eingehalten werden können. Darüber hinaus wird sich die Art der Aufwendungen, die mit den unter IFRS 16 fallenden Leasingverhältnissen verbunden sind, ändern. IFRS 16 ersetzt die linearen Aufwendungen für Operating-Leasingverhältnisse durch Abschreibungsaufwendungen für Nutzungsrechte (Right-of-Use Assets) und Zinsaufwendungen für Schulden aus dem Leasingverhältnis.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Durch die Änderungen an IAS 28 wird klargestellt, dass auch langfristige Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach einen Teil der Nettoinvestition in ein nach der Equity-Methode bilanziertes Unternehmen darstellen, nach IFRS 9 zu bilanzieren und zu bewerten sind. Es verbleibt jedoch nach wie vor bei der Regelung des IAS 28.38, derartige Anteile bei der Verlustzuordnung im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode auf den Wert von Beteiligungen mit zu berücksichtigen.

Mit den Änderungen an IFRS 9 wird eine Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) unter bestimmten Voraussetzungen auch für solche finanziellen Vermögenswerte mit vorzeitiger Rückzahlungsoption ermöglicht, bei denen die kündigende Partei im Zuge der Rückzahlung ein angemessenes zusätzliches Entgelt erhält („Prepayment Feature with negative Compensation“).

Mit IFRIC 22 erfolgt eine Klarstellung zu IAS 21 *Auswirkungen von Wechselkursänderungen*. Die Interpretation zielt darauf ab, auf welchen Zeitpunkt der Wechselkurs für die Umrechnung von Transaktionen in Fremdwährungen zu ermitteln ist, die erhaltene oder geleistete Anzahlungen umfassen. Maßgeblich für die Ermittlung des Umrechnungskurses für den zugrunde liegenden Vermögenswert, Ertrag oder Aufwand ist demnach der Zeitpunkt, zu dem der aus der Vorauszahlung resultierende Vermögenswert bzw. die Schuld erstmalig erfasst wird.

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.

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden

In den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte 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, ab dem die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wird. Endet die Beherrschung, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Tochterunternehmen können auch strukturierte Unternehmen sein. Strukturierte Unternehmen sind Unternehmen, die derart konzipiert sind, dass Stimm- oder vergleichbare Rechte nicht der dominierende Faktor bei der Beurteilung sind, wer diese Unternehmen beherrscht. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Stimmrechte sich nur auf administrative Aufgaben beziehen und die relevanten Aktivitäten durch vertragliche Vereinbarungen gesteuert werden. Ein strukturiertes Unternehmen verfügt oft über limitierte Aktivitäten und ein eng gefasstes und genau definiertes Ziel, wie beispielsweise Verbriefungsvehikel (ABS-Strukturen). Die Erstkonsolidierung eines Tochterunternehmens erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei wird zunächst eine vollständige Zeitbewertung 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 hinzu erwirbt 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 aktiver 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 2017 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 164 (Vorjahr: 82) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2016	5	73	1	3	82
Zugänge UASC	2	94	0	5	101
weitere Zugänge	0	1	0	0	1
Abgänge	4	14	0	2	20
31.12.2017	3	154	1	6	164

Bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen handelt es sich wie im Vorjahr bei einer Gesellschaft um ein konsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

Durch die Einbringung der UASC-Gruppe in den Hapag-Lloyd Konzern zum 24. Mai 2017 sind 96 vollkonsolidierte und fünf nach der At-Equity-Methode bilanzierte Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen worden.

Einige der 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 2017 der Konsolidierungskreis um acht Gesellschaften reduziert. Weiterhin sind fünf Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden, da sie von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind. Weitere fünf Gesellschaften wurden liquidiert.

Verschmelzungen

untergehende Gesellschaft	aufnehmende Gesellschaft
First CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg	Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Second CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg	Hapag-Lloyd AG, Hamburg
United Arab Shipping Company Europe GmbH, Hamburg	Hapag-Lloyd AG, Hamburg
United Arab Shipping Agency Company (Deutschland) GmbH, Hamburg	Hapag-Lloyd AG, Hamburg
UASAC GmbH, Wien	Hapag-Lloyd (Austria) GmbH, Wien
United Arab Shipping Agency Company France S.A.S., Marseille	Hapag-Lloyd (France) S.A.S., Asnieres sur Seine
United Arab Shipping Agencies Company Iberia S.L., Valencia	Hapag-Lloyd Spain S.L., Barcelona
UASAC Switzerland GmbH, Basel	Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Basel

Liquidationen

CSAV UK & Ireland Limited i.L.	Liverpool
CSAV Group (Hong Kong) Ltd. i.L.	Hongkong
CSAV Group Agencies (Hong Kong) Ltd. i.L.	Hongkong
Arab Transport Company Aratrans KSC i.L.	Kuwait City
Invermar Management S.A.	Panama City

Entkonsolidierung wegen Unwesentlichkeit

Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro
UASAC CEE (Slovakia) s.r.o	Bratislava
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay S.A. (Kiranbir S.A.)	Montevideo

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

Gesellschaft	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,9
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	49,0
United Arab Shipping Agency Co. (United Kingdom) Ltd	London	49,0
United Arab Shipping Co. Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,945
United Arab Shipping Agencies Company PJS	Amman	50,0
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	49,0
United Arab Shipping Agencies Co. (Bahrain) WLL	Manama	49,0
United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL	Doha	49,0
United Arab Shipping Agency Co. S.A.E. (Egypt)	Alexandria	49,0
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C. (ehemals United Arab Shipping Agencies Company KSCC)	Safat	49,0
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	49,0
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	49,0
United Arab Shipping Engineering & Ship Repair Services LLC	Dubai	24,01

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).

17 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 2017 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 der UASC-Gruppe

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

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

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

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

Nachstehend werden die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst.

Beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt	Mio. EUR
Aktiva	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	748,0
Sachanlagen	3.760,9
Nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	3,8
Finanzielle Vermögenswerte	1,0
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	136,4
Aktive latente Ertragsteuern	0,4
Langfristige Vermögenswerte	4.650,5
Vorräte	48,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	238,0
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	139,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	366,3
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	13,4
Kurzfristige Vermögenswerte	805,3
Summe Aktiva	5.455,8
Passiva	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17,8
Sonstige Rückstellungen	6,1
Finanzschulden	3.099,0
Derivative Finanzinstrumente	19,2
Passive latente Ertragsteuern	0,7
Langfristige Schulden	3.142,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	65,1
Sonstige Rückstellungen	56,2
Ertragsteuerschulden	11,2
Finanzschulden	452,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	401,8
Sonstige Verpflichtungen und Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	12,1
Kurzfristige Schulden	998,7
Summe Passiva	4.141,5
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	1.314,3
Übertragene Gegenleistung	1.286,1
Gewinn aus dem Erwerb zu einem Preis unter Marktwert	-28,2

Nach dem Erwerbszeitpunkt wurden neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden. Daher wurden die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen immateriellen Vermögenswerte (Erhöhung um 13,8 Mio. EUR) und Sachanlagen (Verringerung um 23,0 Mio. EUR) sowie die beizulegenden Zeitwerte der übernommen kurzfristigen sonstigen Rückstellungen (Erhöhung um 7,3 Mio. EUR) und Ertragsteuerschulden (Erhöhung um 2,1 Mio. EUR) rückwirkend angepasst. Insgesamt verminderte sich durch die oben genannten Anpassungen der Gewinn aus dem Erwerb der UASC von –46,8 Mio. EUR um 18,6 Mio. EUR auf –28,2 Mio. EUR. Daneben wurde ein Betrag von 1,0 Mio. EUR aus den sonstigen langfristigen Vermögenswerten und Forderungen in die langfristigen finanziellen Vermögenswerte sowie ein Betrag von 10,7 Mio. EUR aus den sonstigen Rückstellungen in die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umgegliedert. Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist damit abgeschlossen.

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

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

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

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

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

Aus der Kaufpreisallokation ergibt sich ein Gewinn aus dem Erwerb der UASC (–28,2 Mio. EUR), der in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde. Der Gewinn aus dem Erwerb der UASC ist wirtschaftlich durch die Partizipation des Verkäufers an der erwarteten positiven Aktienkursentwicklung begründet, da nach Einschätzung von Käufer und Verkäufer die Bewertung des Eigenkapitals von Containerschiffgesellschaften durch den Markt zu gering ist.

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

	Mio. EUR
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	1.314,3
Gewinn aus Erwerb zu einem Preis unter Marktwert	-28,2
Übertragene Gegenleistung	1.286,1
./. Erwerb durch Ausgabe von Aktien	1.286,1
In 2017 zahlungswirksamer Teil der mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten	-8,7
+ Erworbene Zahlungsmittel	366,3
Nettzahlungsmittelzufluss aus Unternehmenserwerben	357,6

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 489,6 Mio. EUR erfasst, davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 238,0 Mio. EUR. Der Bruttobetrag beläuft sich auf 519,6 Mio. EUR, davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 268,0 Mio. EUR. Hiervon werden 30,0 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein.

Im Zeitpunkt der Akquisition wurden Eventualschulden in Höhe von 17,2 Mio. EUR angesetzt, die auf steuerliche Risiken entfallen. Die Höhe des Erfüllungsbetrags wurde auf der Basis von internen Einschätzungen abgeleitet. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist aus heutiger Sicht nicht konkretisierbar.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf die UASC Umsatzerlöse von 565,7 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von -44,9 Mio. EUR unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2017 erfolgt wäre (Pro-forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 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 der Hapag-Lloyd aufgestellt wurde. Die Pro-forma-Betrachtung wurde unter Berücksichtigung der Effekte aus der Kaufpreisallokation und ohne Berücksichtigung von Effekten aus Transaktionen, die vertragsgemäß bereits vor dem Erwerbszeitpunkt durchzuführen waren, ermittelt. Ferner wurde bei der Ermittlung dieser Beträge angenommen, dass die 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.

Erwerb der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.

Am 5. Oktober 2017 erwarb Hapag-Lloyd 15 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir („HLOT“). Dadurch stieg der Eigenkapitalanteil der Hapag-Lloyd an diesem Unternehmen von 50 % auf 65 % und Hapag-Lloyd erlangte Beherrschung über die HLOT. Bis dahin bilanzierte Hapag-Lloyd den Kapitalanteil als Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode.

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

Vor diesem Hintergrund wurde eine Anpassung der Gesellschafterstruktur und des bestehenden Agenturvertrags beschlossen. An einer Kapitalerhöhung der HLOT im Oktober 2017 nahm nur Hapag-Lloyd teil und erhöhte so ihre Anteile und Stimmrechtsinteressen an der HLOT auf 65%.

An dem in die HLOT eingebrachten UASC-Agenturgeschäft partizipieren die nicht beherrschenden Gesellschafter zukünftig anteilig. Der beizulegende Zeitwert dieses Anteils am eingebrachten Agenturgeschäft entspricht im Erwerbszeitpunkt 13,2 Mio. EUR. Im Zusammenhang mit dieser Transaktion wurde auch der bestehende Agenturvertrag angepasst, der Wert der Vertragsanpassung verringert die an die nicht beherrschenden Gesellschafter übertragene Gegenleistung um 5,9 Mio. EUR. Der beizulegende Zeitwert der für den Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an HLOT übertragenen Gegenleistung belief sich im Erwerbszeitpunkt damit auf 7,3 Mio. EUR.

Die vor Unternehmenserwerb von HLOT für Hapag-Lloyd ausgeübte Agententätigkeit erfolgte zu marktüblichen Bedingungen. Die mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten sind unwesentlich.

Das im Rahmen der Erstkonsolidierung identifizierte Nettovermögen von HLOT zum Erwerbszeitpunkt beträgt 12,2 Mio. EUR und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (26,4 Mio. EUR), Zahlungsmitteln (22,8 Mio. EUR), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (32,1 Mio. EUR) sowie sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (3,5 Mio. EUR).

Der Bruttobetrag der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 26,7 Mio. EUR. Hiervon werden 0,3 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein. Der Nettozahlungszufluss entspricht den übernommenen Zahlungsmitteln. Die nicht beherrschenden Anteile wurden entsprechend ihrem Anteil am identifizierten Nettovermögen mit 4,3 Mio. EUR bewertet.

Aus dem Unternehmenszusammenschluss ergibt sich ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 23,8 Mio. EUR. Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert die Erwartungen an den künftigen wirtschaftlichen Nutzen, der aus dem Geschäftsbetrieb der HLOT hervorgeht, inkl. der erwarteten Synergien aus Kostenreduzierungen.

Der beizulegende Zeitwert der HLOT-Beteiligung, der unmittelbar vor dem Unternehmenserwerb als Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert wurde, betrug im Erwerbszeitpunkt 24,4 Mio. EUR. Die Neubewertung dieses Anteils infolge des sukzessiven Unternehmenserwerbs führte zu einem Gewinn von 18,3 Mio. EUR, der im übrigen Finanzergebnis erfasst wurde.

Da sowohl der beizulegende Zeitwert des eingebrachten UASC-Agenturgeschäft der Türkei, Griechenlands und Mazedoniens als auch der beizulegende Zeitwert der HLOT-Beteiligung, der unmittelbar vor dem Unternehmenserwerb als Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert wurde, nicht am Markt beobachtbar sind, wurde der beizulegende Zeitwert jeweils im Einklang mit IFRS 13 anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cashflow) mithilfe von Inputfaktoren der Stufe 3 (nicht beobachtbare Parameter) berechnet. Dieser Bewertungstechnik liegt eine Zahlungsstromprognose auf Basis verfügbarer Budgets der bewerteten Gesellschaften zugrunde, die ein hypothetischer Marktteilnehmer zum Erwerbsstichtag unterstellen würde.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Ableitung der beizulegenden Zeitwerte verwendet wurden, basieren auf internen und externen Quellen und umfassen insbesondere die zukünftige Entwicklung des Transportvolumens und der Agenturvergütung.

Ausgehend von Unternehmenszahlen des Geschäftsjahres 2016 wurde im Detailplanungszeitraum ein jährliches Volumenwachstum von 3,0% auf Basis des aktuellen Agenturvertrags angenommen. In der ewigen Rente wurde eine Wachstumsrate von 1,0% im Rahmen einer freien Agententätigkeit unterstellt. Der gewichtete Kapitalkostensatz entspricht 10,8% bzw. 9,8% für den Zeitraum der ewigen Rente.

Da die HLOT Agententätigkeit für Hapag-Lloyd ausübt, wird der überwiegende Teil der Umsatzerlöse in der Konzernergebnisrechnung eliminiert. Nach Eliminierung der Umsatzerlöse mit der Hapag-Lloyd AG entfielen seit dem Erwerbszeitpunkt Umsatzerlöse von 15,7 Mio. EUR auf die HLOT und ein Ergebnis (EBIT) von –6,1 Mio. EUR.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2017 erfolgt wäre (Pro-forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 10.011,4 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 422,8 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 der HLOT für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2017, der nach Rechnungslegungsgrundsätzen der Hapag-Lloyd aufgestellt wurde. 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 HLOT 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, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Umrechnung der Zahlungsströme sowie die Aufwendungen und Erträge der übernommenen UASC-Gruppe erfolgten 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) designiert 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 den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie in den Personalaufwendungen und Ertragsteuern gezeigt.

Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
US-Dollar	1,19890	1,05600	1,12940	1,10490
Brasilianischer Real	3,96566	3,44131	3,60532	3,86622
Indische Rupie	76,48900	71,16050	73,54459	74,28232
Kanadischer Dollar	1,50280	1,42280	1,46607	1,46831
Chinesischer Renminbi	7,83385	7,32547	7,63223	7,34561
Britisches Pfund Sterling	0,88731	0,85840	0,87720	0,81868
Australischer Dollar	1,53311	1,46160	1,47369	1,48917
Japanischer Yen	134,88869	123,49400	126,64971	120,52139
Mexikanischer Peso	23,66094	21,82269	21,36954	20,65652

Bilanzierung und Bewertung

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

Geschäfts- oder Firmenwerte

Geschäfts- 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. Übrige 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 Geschäfts- oder Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichem 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
Transport- und Lieferverträge	2–5
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. Die erworbene Marke „CSAV“ wird in einzelnen Südamerika-Diensten weiter genutzt und über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren linear abgeschrieben. Durch die Entscheidung, unter der erworbenen Marke „UASC“ keine Containerliniendienste zu betreiben, wurde die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd, insbesondere im Mittleren Osten, weiter gestärkt. Der daraus erwartete Nutzenverlauf wird über die Nutzungsdauer von fünf Jahren abgebildet.

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.

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, Containersattelaufleger	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 darüber hinausgehender 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 Synergien aus dem Zusammenschluss mit und der erfolgreich abgeschlossenen Integration von der UASC.

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 der Synergien aus bereits umgesetzten Maßnahmen und der 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 Containerschifffahrt herangezogen und um Erfahrungen und Einschätzung 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 oder dem Leasinggeber das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Finance Lease

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

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

Operating Lease

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

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

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 Leasingvertrags abgegrenzt. Übersteigt der vereinbarte Verkaufspreis den beizulegenden Zeitwert, wird der Gewinn aus der Differenz zwischen diesen beiden Werten ebenfalls abgegrenzt.

Finanzinstrumente

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 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. Des Weiteren bestehen im Konzern finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Kredite und Forderungen“ und „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“. Hingegen bestehen im vorliegenden Abschluss keine „bis zur Endfälligkeit gehaltenen finanziellen Vermögenswerte“ (Held to Maturity). Originäre Verbindlichkeiten bestehen lediglich in der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost).

Nicht derivative Basisverträge werden bezüglich der Existenz von eingebetteten Derivaten analysiert. Eingebettete Derivate sind grundsätzlich getrennt vom Basisvertrag als eigenständiges Finanzinstrument auszuweisen, wenn beide Komponenten unterschiedliche wirtschaftliche Eigenschaften aufweisen, die nicht eng miteinander verbunden sind. Eingebettete Derivate werden ebenfalls als „zu Handelszwecken gehalten“ (Held for Trading) klassifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die in den Anwendungsbereich des IAS 39 fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen bei Zugang unwiderruflich der Subkategorie „Fair-Value-Option“ zugeordnet werden. Es wurde weder bei den finanziellen Vermögenswerten noch bei den finanziellen Verbindlichkeiten Gebrauch von der Fair-Value-Option gemacht.

Im Geschäftsjahr 2017 sowie im vorangegangenen Geschäftsjahr gab es keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden mit dem Wert zum Handelstag angesetzt, dem Tag, an dem sich der Konzern zum Kauf des Vermögenswerts verpflichtet. 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 Forderungsbestands 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 und Wertaufholungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

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. Im Hapag-Lloyd Konzern handelt es sich dabei um Wertpapiere und Anteile an Gesellschaften. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern nicht die Absicht vorliegt, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern.

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.

Eine Ausbuchung der Vermögenswerte erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen werden bzw. erlöschen.

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 drei Monate beträgt, werden als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen. Beträgt die Restlaufzeit solcher Finanzmittel mehr als drei Monate, werden diese unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

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.

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 klassifiziert 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 Hedges) klassifiziert.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrunde liegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, ob die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren. Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedges für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt erfolgswirksam zu erfassen, da diese von der Hedge-Beziehung ausgeschlossen sind. 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. Im nächsten Schritt wird die Kassakomponente analog zur Wertänderung des Grundgeschäfts erfolgswirksam aus dem sonstigen Ergebnis in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Die Terminkomponente wird ratiertlich über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung erfolgswirksam verteilt. Bei Sicherungsbeziehungen mittels Zinsswaps werden die gesamten effektiven Marktwertänderungen des Sicherungsgeschäfts zunächst im sonstigen Ergebnis erfasst. Anschließend wird die darin enthaltene Zinsabgrenzung sofort wieder erfolgswirksam in das Zinsergebnis umgegliedert, da die noch nicht gezahlten Zinsen des gesicherten Darlehens ebenfalls erfolgswirksam abgegrenzt werden und auf diese Weise ein Zinsaufwand in Höhe des durch den Zinsswap gesicherten fixen Zinssatzes erfasst wird.

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.

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 Industriefinanzierungen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzierungen 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 drohenden Verlusten 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.

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 werden in der Folgezeit erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

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 (ratiertliche 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

Umsatzerlöse sowie sonstige betriebliche Erträge werden mit der Erbringung von Transportdienstleistungen bzw. mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich daher entsprechend IAS 18.20 nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades. Der Fertigstellungsgrad bzw. Transportfortschritt wird aus dem Verhältnis der angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen ermittelt.

Die Höhe der Umsatzerlöse bemisst sich nach dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu beanspruchenden Gegenleistung. Umsatzerlöse werden abzüglich Umsatzsteuer und Erlösschmälerungen ausgewiesen. Die Erfassung der sonstigen betrieblichen Erträge sowie der übrigen Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich nach Lieferung der Vermögenswerte bzw. deren Eigentums- und Gefahrenübergang.

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 at Equity 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 2017 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 2018 bis 2022, 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 von sowohl 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:

- Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
- Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
- Bewertung der Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Unternehmenserwerben
- Klassifizierung von Leasingverhältnissen
- Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen
- Ansatz aktiver latente Steuern auf Verlustvorträge
- Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen
- Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen
- Zuordnung eines beizulegenden Zeitwerts zu einer Fair-Value-Hierarchie

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 Umweltaforderungen oder technischen Entwicklungen und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Am 24. Mai 2017 erwarb Hapag-Lloyd die UASC. Dabei wurden unter anderem die Kundenbeziehungen der UASC erworben, die in der Folge über einen Zeitraum von 20 Jahren linear abgeschrieben werden. Vor diesem Hintergrund wurden die Abschreibungsdauern der bestehenden Kundenbeziehungen überprüft. Im Ergebnis wurde die Nutzungsdauer der CSAV-Kundenbeziehungen um 5 Jahre – von ursprünglich 30 Jahre auf 25 Jahre – verkürzt. Durch diese Änderungen ergeben sich ab dem Geschäftsjahr 2017 5,7 Mio. EUR p. a. höhere Abschreibungen. Von 2040 bis 2043 reduzieren sich die Abschreibungen um 26,0 Mio. EUR p. a.

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).

Bewertung der Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Unternehmenserwerben

Die Bewertung der im Rahmen der Unternehmenserwerbe erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden ist von Schätzungen und Annahmen abhängig. Bestehende Unsicherheiten wurden bei der Bewertung im Rahmen der Kaufpreisallokation angemessen berücksichtigt. Sämtliche Schätzungen und Annahmen basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen zum Erwerbsstichtag.

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

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

Änderungen der Schätzungen und Annahmen zum Erwerbszeitpunkt haben sich beim Unternehmenserwerb der UASC zum Abschlussstichtag ergeben, da nach dem Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt wurden, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden. Die Änderungen beizulegender Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt sind im Abschnitt zum Erwerb der UASC dargestellt.

Einzelheiten zu Unternehmenszusammenschlüssen sind im Abschnitt Unternehmenserwerbe dargestellt.

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).

Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, den aktuellen Konjunkturerwartungen und der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf 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 unter anderem Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen. 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 z. B. der zur Verpflichtungsbewertung 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 gegebenenfalls 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).

Zuordnung eines beizulegenden Zeitwerts zu einer Fair-Value-Hierarchie

In einigen Fällen können die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld verwendeten Bewertungsparameter verschiedenen Stufen der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet werden. In diesen Fällen wird die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt der gleichen Hierarchiestufe zugeordnet wie der Bewertungsparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung als Ganzes von Bedeutung ist. Die Beurteilung der Bedeutung eines bestimmten Bewertungsparameters für die Bewertung insgesamt erfordert eine Ermessensentscheidung, bei der die für den Vermögenswert oder die Schuld charakteristischen Faktoren zu berücksichtigen sind. Zur Vorgehensweise siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“ und Anmerkung (28) Finanzinstrumente.

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. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.696	1.534
Transpazifik	1.709	1.494
Fernost	1.504	836
Mittlerer Osten	1.033	462
Intra-Asien	850	608
Lateinamerika	2.466	2.248
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	544	417
Gesamt	9.803	7.599

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

Frachtraten pro Fahrtgebiet *

USD/TEU	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.302	1.338
Transpazifik	1.241	1.222
Fernost	947	774
Mittlerer Osten	864	700
Intra-Asien	578	554
Lateinamerika	1.049	1.001
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.067	1.052
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.051	1.036

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet*

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Atlantik	1.955,3	1.857,2
Transpazifik	1.877,5	1.651,7
Fernost	1.260,8	586,2
Mittlerer Osten	789,9	292,9
Intra-Asien	435,1	305,2
Lateinamerika	2.291,3	2.035,9
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	514,4	397,2
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	849,2	607,9
Gesamt	9.973,4	7.734,2

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergab sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT). Das Ergebnis vor Ertragsteuern (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. 2017	1.1.–31.12. 2016
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1.054,5	607,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-643,6	-481,0
EBIT	410,9	126,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	56,2	-73,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	38,1	27,1

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	2017	2016
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.486,8	1.661,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.785,5	1.340,4
Sachanlagen	8.966,5	6.315,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	331,9	325,7
Gesamt	12.570,7	9.643,3
davon Inland	9.464,2	9.403,2
davon Ausland	3.106,5	240,1
Gesamt	12.570,7	9.643,3

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 2.890,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) den Vereinigten Arabischen Emiraten zuzuweisen.

Im Geschäftsjahr 2017 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 9.973,4 Mio. EUR (Vorjahr: 7.734,2 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 9.856,7 Mio. EUR (Vorjahr: 7.628,2 Mio. EUR) generiert. Der Anstieg der Umsatzerlöse resultiert im Wesentlichen aus dem unterjährig erfolgten Unternehmenszusammenschluss mit der UASC.

2. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Wechselkursgewinne	35,5	21,8
Gewinn aus dem Erwerb der UASC	28,2	0,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	16,8	20,4
Beihilfen und Zuschüsse	10,5	13,6
Erträge aus Zuschreibungen	5,4	10,9
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	2,5	1,9
Übrige Erträge	34,1	28,5
Gesamt	133,0	97,1

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 Erstkonsolidierung der UASC-Gruppe führte zu einem einmaligen Ertrag aus der Kaufpreisallokation.

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 Zuschreibungen beinhalten im Wesentlichen Zuschreibungen von Forderungen.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen. Hierunter fallen unter anderem Erträge aus Weiterbelastungen für Serviceleistungen sowie Miet- und Pachterträge.

3. Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.184,1	687,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.805,9	5.676,1
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	3.472,9	2.651,7
Containertransportkosten	2.236,3	1.899,1
Charter-, Leasing- und Containermieten	836,2	934,9
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	260,5	190,4
Gesamt	7.990,0	6.364,0

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe sowie Effekte aus Treibstoffsicherungsinstrumenten.

4. Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Löhne und Gehälter	552,9	403,8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	126,9	92,3
Gesamt	679,8	496,1

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).

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Seepersonal	1.508	1.387
Landpersonal	9.753	7.789
Auszubildende	244	208
Gesamt	11.505	9.384

5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Planmäßige Abschreibung	642,1	481,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	100,3	78,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	541,8	402,5
Wertminderungen auf Sachanlagen	1,5	–
Gesamt	643,6	481,0

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. 2017	1.1.–31.12. 2016
EDV-Kosten	111,2	92,5
Vertriebsaufwendungen	53,4	49,9
Wechselkursverluste	15,4	42,8
Sonstige Steuern	50,3	38,8
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	36,7	30,2
Miet- und Pacht aufwendungen	33,0	28,5
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	32,7	23,1
Fahrt- und Reisekosten	17,9	14,7
Verwaltungsaufwendungen	16,3	13,5
Bankgebühren	7,7	8,4
Übrige betriebliche Aufwendungen	64,5	43,8
Gesamt	439,1	386,2

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 18,9 Mio. EUR (Vorjahr: –4,7 Mio. EUR) beinhaltet im Wesentlichen den Gewinn von 18,3 Mio. EUR aus der Neubewertung der Equity-Beteiligung an der HLOT. Weitere Erläuterungen zu dieser Transaktion finden sich im Abschnitt „Erwerb der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.“.

8. Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Zinserträge	11,3	5,7
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,4	4,0
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	7,9	1,7
Zinsaufwendungen	335,8	220,1
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9,3	9,0
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	332,6	211,1
Effekte aus der Bewertung der Zeitwerte eingebetteter Derivate	-24,1	14,6
Gesamt	-354,7	-199,8

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 gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2017 sowie 2016 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen in 2017 zwischen 6,0 % und 40,0 % (Vorjahr: zwischen 12,5 % 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 gegebenenfalls realisierbare Verlustvorräte erfasst.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	23,7	18,7
davon Inland	4,6	6,2
davon Ausland	19,1	12,5
Latenter Steuerertrag/ -aufwand	0,4	1,0
davon aus zeitlichen Differenzen	1,4	1,1
davon aus Verlustvorräten	-1,0	-0,1
Gesamt	24,1	19,7

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 1,9 Mio. EUR, die auf die Tonnagesteuer entfallen (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR).

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge in Höhe von 0,9 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 2017 sowie 2016 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 2016 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 16,5% und 39,0% (Vorjahr: zwischen 16,5% und 35,0%).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Diese wird im Vergleich zum Vorjahr unterschiedlich dargestellt, dementsprechend sind auch die Vorjahreszahlen angepasst. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Konzernergebnis zuerst zwischen dem Ergebnis, das unter die Tonnagebesteuerung fällt, und dem 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. 2017	1.1. – 31.12. 2016
Ergebnis vor Ertragsteuern	56,2	-73,4
davon unter Tonnagesteuer	78,5	-200,2
davon unter Regelbesteuerung	-22,3	126,8
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 32,3%)	-7,2	40,9
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	46,5	-5,2
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-2,2	-2,6
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	3,6	0,4
Effekte aus der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern	-4,6	-9,2
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	3,2	0,9
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-12,3	-8,8
Kursdifferenzen	-3,5	2,3
Sonstige Abweichungen	0,6	1,0
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	24,1	19,7

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 der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern sind im Wesentlichen Erträge in Höhe von 3,5 Mio. EUR (Vorjahr: 8,2 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorräte im In- und Ausland enthalten. Von diesen Erträgen entfallen 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: 6,8 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste. Weiterhin sind unter anderem Erträge in Höhe von 1,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,5 Mio. EUR) enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf steuerliche Zinsvorräte entfallen. Von diesen Erträgen entfallen 0,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Zinsvorräte.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorräten wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	1,8	2,9	2,0	1,2
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	2,1	0,3	1,2	0,0
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,9	0,4	6,3	0,1
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,5	0,0	3,8	0,0
Sonstige Transaktionen	3,0	1,2	4,0	0,9
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorräten	8,2	–	8,3	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–0,8	–0,8	–0,4	–0,4
Bilanzansatz	24,7	4,0	25,2	1,8

Die Veränderung der latenten Steuern in der Bilanz ist wie folgt erfasst:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2016	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2016
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sachanlage- vermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	0,1	0,7	–	–	0,8
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	3,2	–2,0	–	–	1,2
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,6	–0,2	1,6	0,2	6,2
davon erfolgsneutral	4,3	–	1,6	–	5,9
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	3,8	–0,1	–	0,1	3,8
Sonstige Transaktionen	2,5	0,5	–	0,1	3,1
Aktiviere Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	7,9	0,1	–	0,3	8,3
Bilanzansatz	22,1	–1,0	1,6	0,7	23,4

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2017	Verän- derung Konsoli- dierungs- kreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2017
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sachanlage- vermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	0,8	–0,6	–1,5	–	0,2	–1,1
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 Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	3,8	0,6	0,6	–	–0,5	4,5
Sonstige Transaktionen	3,1	–	–1,0	–	–0,3	1,8
Aktiviere 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

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 49,5 Mio. EUR (Vorjahr: 25,0 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 Verlustvorträge angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Wesentlichen betreffen die nicht angesetzten Verlustvorträge 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	31.12.2017	31.12.2016
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	37,7	38,0
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.318,6	1.496,0
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	1,1	1,2
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.317,5	1.494,8
davon Zinsvorträge	17,4	17,5
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.356,3	1.534,0

10. Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	27,4	–96,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	148,2	118,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,19	–0,82

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 durchschnittliche Aktienanzahl im Geschäftsjahr 2017 ergab sich aus den am Jahresanfang ausstehenden Aktien (118.110.917 Aktien) sowie der zeitanteilig berücksichtigten Aktienaussgabe im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe am 24. Mai 2017 (45.932.023 Aktien) und der Kapitalerhöhung am 17. Oktober 2017 (11.717.353 Aktien). Die Aktienanzahl im Vorjahr war im gesamten Jahr unverändert. Im Geschäftsjahr 2017 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

11. Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Software	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						
Stand zum 1.1.2016	1.610,8	1.189,2	157,7	273,5	117,4	3.348,6
Zugänge	–	–	–	–	2,7	2,7
Umbuchungen	–	–	–	–	0,1	0,1
Wechselkursdifferenzen	50,8	37,5	5,0	8,6	3,8	105,7
Stand zum 31.12.2016	1.661,6	1.226,7	162,7	282,1	124,0	3.457,1
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 1.1.2016	–	143,0	122,0	2,3	94,2	361,5
Zugänge	–	43,2	17,8	1,9	15,6	78,5
Wechselkursdifferenzen	–	6,5	4,7	0,2	3,7	15,1
Stand zum 31.12.2016	–	192,7	144,5	4,4	113,5	455,1
Buchwerte 31.12.2016	1.661,6	1.034,0	18,2	277,7	10,5	3.002,0
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

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.486,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.661,6 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 214,1 Mio. EUR (Vorjahr: 238,5 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2017 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 2018 um 4,9% und für die Folgejahre 2019 bis 2022 zwischen 4,7 und 4,9%. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten im Planungszeitraum im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen auf dem Niveau von 2017 liegen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen. Der USD/EUR-Wechselkurs wurde für alle Planjahre konstant gehalten. Die Synergien aus dem Zusammenschluss mit und der erfolgreich abgeschlossenen Integration der UASC wurden – nach einer Anlaufphase in 2018 – im Detailplanungszeitraum mit 435 Mio. USD jährlich angesetzt. 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 7,9% (Vorjahr: 8,2%). 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 6,9% (Vorjahr: 7,2%) betragen.

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Hierfür wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu Kapitalisierungskosten von 8,8% 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 Cashflow von bis zu 16,9% in der nachhaltigen Periode bei gleichbleibenden Kapitalkosten ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Auch die Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses am 23. März 2018 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.

Als vorteilhafte Verträge wurden im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen im Vergleich zu den im Zeitpunkt von Unternehmenserwerben vorherrschenden Marktkonditionen einen positiven Marktwert hatten. Hierunter fielen insbesondere Charter- und Leasingverträge.

Wie im Vorjahr wurden keine Entwicklungskosten aktiviert. Die nicht aktivierungsfähigen Kosten für die Wartung und Instandhaltung der Software beliefen sich auf 7,4 Mio. EUR (Vorjahr: 6,8 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

12. Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattel- auflieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlun- gen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2016	6.087,1	1.403,6	189,1	153,7	7.833,5
Zugänge	255,9	58,8	9,9	65,0	389,6
Abgänge	16,0	4,5	3,2	–	23,7
Umbuchungen	62,9	–	0,1	–62,9	0,1
Wechselkursdifferenzen	205,8	46,8	3,1	5,0	260,7
Stand zum 31.12.2016	6.595,7	1.504,7	199,0	160,8	8.460,2
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2016	1.254,6	380,4	54,9	–	1.689,9
Zugänge	279,7	109,9	12,9	–	402,5
Abgänge	14,9	0,9	2,8	–	18,6
Umbuchungen	–	–	0,1	–	0,1
Wechselkursdifferenzen	51,8	17,0	1,9	–	70,7
Stand zum 31.12.2016	1.571,2	506,4	67,0	–	2.144,6
Buchwerte 31.12.2016	5.024,5	998,3	132,0	160,8	6.315,6
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2017	6.595,7	1.504,7	199,0	160,8	8.460,2
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	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 zum 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
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	–	–	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 zum 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

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 8.033,3 Mio. EUR (Vorjahr: 5.675,1 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe sowie Grundstücke. Weitere Besicherungen bestehen in der Sicherungsübereignung von Containern.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden wie im Vorjahr keine direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert. Die Aktivierung der Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung belief sich auf 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 13,2 Mio. EUR). Der gewogene Durchschnitt aus Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2017 wie im Vorjahr 6,62 % p. a.

Erläuterungen zu den Wertminderungen finden sich in Anmerkung (18).

13. Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2017 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen.

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		31.12.2017	31.12.2016
Gemeinschaftsunternehmen			
Consortio Naviero Peruano S.A.*	San Isidro	47,93	47,93
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd*	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH**	Hamburg	25,10	25,10
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.*	Bangkok	49,00	0,00
United Arab Shipping Agency Company (Shenzhen) Ltd.*	Shenzhen	49,00	0,00
United Arab Shipping Agency Company (Ningbo) Ltd.*	Ningbo	49,00	0,00
Djibouti Container Services FZCO*	Djibouti	19,06	0,00

* Schiffsagenten und lokale Linienreedereien

** 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 –1,0 Mio. EUR (Vorjahr: –1,2 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 (auf 100%-Basis und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2017	2016
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	281,4	239,1
Jahresüberschuss	88,2	62,8
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-22,6	-21,6
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	78,6	131,8
Langfristige Vermögenswerte	70,4	72,3
Kurzfristige Schulden	27,9	84,7
Langfristige Schulden	40,7	39,0
Nettovermögen	80,4	80,4
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	20,2	20,2
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Anteil am Gewinn des laufenden Geschäftsjahres	30,9	22,6
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	327,9	319,6

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	
	2017	2016	2017	2016
Anteil 1.1.	319,6	318,6	0,3	0,4
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	-	-	3,7	-
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	30,9	22,6	1,1	0,2
Ausschüttungen	-22,6	-21,6	-1,1	-0,3
Anteil 31.12.	327,9	319,6	4,0	0,3

Durch die Einbringung der UASC-Gruppe sind nicht wesentliche assoziierte Unternehmen mit Buchwerten von insgesamt 3,7 Mio. EUR zugegangen.

Mit Erwerb von 15 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir (HLOT), erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über das ehemalige Gemeinschaftsunternehmen. Ab diesem Zeitpunkt wurde das zuvor nach der Equity-Methode bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen im Hapag-Lloyd Konzern vollkonsolidiert.

Das nach der Equity-Methode bilanzierte anteilige Ergebnis nach Steuern der HLOT betrug im Geschäftsjahr 2017 6,1 Mio. EUR. Die an Hapag-Lloyd ausgeschütteten Dividenden beliefen sich auf 5,2 Mio. EUR.

Weitere Erläuterungen zu dieser Transaktion finden sich im Abschnitt „Erwerb der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.“.

14. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	887,8	–	677,6	–
davon gegen fremde Dritte	887,8	–	677,5	–
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	0,1	–
Sonstige Forderungen	343,8	21,0	126,2	14,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1,3	1,3	0,8	0,8
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	92,4	–	68,1	–
Forderungen aus finanziellen Vermögenswerten	137,4	0,5	0,3	0,1
Forderungen aus Kauttionen und Vorauszahlungen	22,9	2,9	7,2	1,9
Einbehaltene Barsicherheiten	48,9	14,3	18,7	11,4
Übrige Vermögenswerte	40,9	2,0	31,1	–
Summe	1.231,6	21,0	803,8	14,2
Nichtfinanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	118,6	4,7	98,3	12,8
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	63,2	0,5	61,7	0,3
Aktivierte Transaktionskosten	4,3	2,3	11,7	10,3
Rechnungsabgrenzungsposten	31,2	1,1	15,8	1,1
Übrige Vermögenswerte	19,9	0,8	9,1	1,1
Summe	118,6	4,4	98,3	12,8

Es bestanden zum 31. Dezember 2017 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.

In den übrigen Vermögenswerten sind beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 48,9 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR) enthalten, die als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienen.

Sofern keine auf einem aktiven Markt notierten Preise vorliegen und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten bewertet. Im Geschäftsjahr 2017 erfolgten wie im Vorjahr keine Wertminderungen innerhalb der Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“.

Kreditrisiken

Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in den sonstigen Forderungen enthaltenen Kreditrisiken:

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 Tagen	zwischen 61 und 90 Tagen	zwischen 91 und 180 Tagen	über 180 Tage
31.12.2016							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	508,7	133,6	17,2	7,5	6,1	4,5
Sonstige Forderungen	126,2	126,2	–	–	–	–	–
Gesamt	803,8	634,9	133,6	17,2	7,5	6,1	4,5
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

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2017	2016
Wertberichtigungen zum 1.1.	49,2	52,7
Zuführungen	31,0	23,1
Inanspruchnahmen	10,7	9,8
Auflösung	25,7	17,6
Zugang durch Erstkonsolidierung	30,3	0,6
Wechselkursdifferenzen	–7,5	–1,4
Wertberichtigungen zum 31.12.	66,6	49,2

Im Geschäftsjahr ergaben sich geringfügige Zahlungsmittelzuflüsse aus bereits abgeschrieben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

15. Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	51,2	8,6	37,6	24,1
davon Derivate im Hedge Accounting	38,5	–	4,6	–
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	12,7	8,6	33,0	24,1

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	31.12.2017	31.12.2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	185,8	122,0
Geleistete Anzahlungen	0,6	2,5
Gesamt	186,4	124,5

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 64,7 Mio. EUR auf 182,9 Mio. EUR erhöht haben.

Der Buchwert der zum Nettoveräußerungswert angesetzten Vorräte beträgt 88,9 Mio. EUR (Vorjahr: 63,6 Mio. EUR).

Von den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 1.184,1 Mio. EUR wurden 1.111,3 Mio. EUR (Vorjahr: 632,7 Mio. EUR) als Aufwand für Brennstoffe in der Berichtsperiode erfasst.

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,2 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

17. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Guthaben bei Kreditinstituten	598,5	565,9
Kassenbestand und Schecks	6,4	4,3
Gesamt	604,9	570,2

Zum 31. Dezember 2017 war ein Betrag in Höhe von 17,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 12,7 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

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

18. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat die Veräußerung von zehn älteren Schiffen aus der UASC-Gruppe im Laufe des Geschäftsjahres 2017 beschlossen. Zum 31. Dezember 2017 wurden davon noch vier Schiffe als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Die Veräußerung dieser Schiffe ist für das erste Quartal 2018 geplant. Die restlichen sechs älteren Schiffe wurden bereits unterjährig im Geschäftsjahr 2017 veräußert.

Bei den als zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2017 Wertminderungen von 1,5 Mio. EUR in den Abschreibungen auf Sachanlagen erfasst.

Der Buchwert der noch zu veräußernden vier Schiffe entspricht dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und beträgt zum Bilanzstichtag 16,3 Mio. EUR.

19. Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG ist zum 31. Dezember 2017 in 175,8 Millionen (Vorjahr: 118,1 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 2017

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

Der Vorstand hat aufgrund der am 4. Oktober 2016 eingetragenen Ermächtigung der Hauptversammlung vom 26. August 2016 am 18. Mai 2017 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 23. Mai 2017 die Erhöhung des Grundkapitals durch Sacheinlagen um 46,0 Mio. EUR auf 164,1 Mio. EUR beschlossen. Die Kapitalerhöhung wurde am 24. Mai 2017 durchgeführt und eingetragen.

Mit Beschluss der Hauptversammlung am 29. Mai 2017 wurde die Satzung in Bezug auf das Genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. April 2022 um bis zu 23,0 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 23 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.

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

Durch Beschluss des Vorstands vom 28. September 2017 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 27. September 2017 ist unter Ausnutzung des am 20. Juli 2017 eingetragenen Genehmigten Kapitals 2017 das Grundkapital um 11,7 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.

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 2016 in Höhe von 108,4 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 522,4 Mio. EUR. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG schlägt der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 522,4 Mio. EUR für die Ausschüttung einer Dividende von 0,57 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden, und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 100,2 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 422,2 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 Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (2017: –118,8 Mio. EUR; Vorjahr: –118,9 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 im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwand aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens erhöhte die Rücklage um 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: Reduzierung um 43,7 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2017 11,0 Mio. EUR (Vorjahr: 5,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2017 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 103,2 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahr: –17,9 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 96,7 Mio. EUR (Vorjahr: –21,9 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden. Nähere Ausführungen erfolgen unter dem Abschnitt „Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte“ innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung [28]).

Die Währungsrücklage in Höhe von 167,5 Mio. EUR (Vorjahr: 835,4 Mio. EUR) umfasst alle Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Berichtsjahr im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –670,3 Mio. EUR (Vorjahr: 156,5 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können. Der Vorjahresbetrag wurde innerhalb der Gesamtergebnisrechnung umgegliedert.

Weiterhin wurden in Vorjahren entstandene Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 1,3 Mio. EUR, die einem ausländischen Gemeinschaftsunternehmen mit Fremdwährung zuzuordnen waren, mit Erstkonsolidierung dieses Unternehmens in 2017 über die Gewinn- und Verlustrechnung recycelt.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile werden die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option sowie folgende Wertänderungen der Put-Option bis zum Bilanzstichtag erfasst. Zum 31. Dezember 2017 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile auf –1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR).

22. Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

Im Rahmen des Erwerbs der UASC-Gruppe sind im Hapag-Lloyd Konzern Gesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter zugegangen, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung für der 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 Geschäftsjahr 2017 sind Zahlungen an die nicht beherrschenden Gesellschafter in Höhe von 15,0 Mio. EUR geleistet worden. Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter reduzierten sich durch diese Transaktionen 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 %.

Mit Erwerb von 15 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir (HLOT), stieg der Eigenkapitalanteil an HLOT im Hapag-Lloyd Konzern von 50 % auf 65 % und Hapag-Lloyd erlangte Beherrschung über die HLOT. Ab diesem Zeitpunkt wird 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 werden als Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ausgewiesen. Zum Erstkonsolidierungszeitpunkt betrug der Anteil nicht beherrschender Gesellschafter an der HLOT 4,3 Mio. EUR. Weitere Erläuterungen zu dieser Transaktion befinden sich im Abschnitt „Erwerb der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.“.

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, Kanada 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 Zugängen durch die Einbringung der UASC-Gruppe 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 Langlebkeitsrisiko und dem Zinssatzänderungsrisiko ist die Gesellschaft dem Währungsrisiko sowie dem Anlage- bzw. Kapitalmarktrisiko ausgesetzt.

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	216,9	205,3
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,5	10,6
Unterdeckung (Nettoschuld)	206,4	194,7
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	212,1	158,1
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	127,6	108,2
Unterdeckung (Nettoschuld)	84,5	49,9
Summe	290,9	244,6

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	34,9	24,1
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,6	2,1
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	31,3	29,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	25,5	26,0
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,7	7,3
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,3	2,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	11,3	6,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	3,3	–
Rückdeckungsversicherung	10,5	10,6
Immobilien	1,3	1,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4,5	2,0
Sonstiges	5,9	6,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	138,1	118,8

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, in Kanada und Mexiko Komitees (Treuhand), 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	2017	2016
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	363,4	311,7
Laufender Dienstzeitaufwand	11,8	8,3
Zinsaufwand	9,3	9,0
Neubewertungen		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	2,3	-0,7
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	1,9	53,9
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-2,3	-1,2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	2,2	0,3
Plankürzungen	-1,0	-
Planabgeltungen	-0,2	-
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,3	0,6
Geleistete Pensionszahlungen	-50,7	-8,5
Wechselkursveränderungen	-6,2	-10,0
Zugänge zum Konsolidierungskreis	98,2	-
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	429,0	363,4

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2017 auf 19,8 Jahre (Vorjahr: 20,4 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

Die Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens stellt sich wie folgt dar:

Mio. EUR	2017	2016
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	118,8	119,9
Zinserträge	3,4	4,0
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-1,4	4,5
Beiträge des Arbeitgebers	3,2	2,7
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,2	0,4
Geleistete Pensionszahlungen	-4,2	-4,5
Wechselkursveränderungen	-3,3	-8,2
Zugänge zum Konsolidierungskreis	21,4	-
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	138,1	118,8

Nettopensionsaufwand

Der im Gewinn oder Verlust der Periode erfasste Nettopensionsaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Laufender Dienstzeitaufwand	11,8	8,3
Zinsaufwand	9,3	9,0
Zinserträge	-3,4	-4,0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	2,2	0,3
Planabgeltungen/Plankürzungen	-1,2	-
Nettopensionsaufwand	18,7	13,6

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. 2017	1.1.–31.12. 2016
Personalaufwendungen	12,7	8,6
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	6,0	5,0
Gesamt	18,7	13,6

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 die Richttafeln 2005 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2017	2016
Abzinsungsfaktoren	1,70	1,80
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	2017	2016
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	2,60	2,60
Niederlande	1,70	1,80
Kanada	3,25	3,50
Mexiko	7,87	6,80
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,90	2,90
Niederlande	2,00	2,00
Kanada	n. a.	n. a.
Mexiko	3,50	3,30

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen Industriefinanzierungen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industriefinanzierungen 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 2017 für das Geschäftsjahr 2017 –0,6 Mio. EUR (Vorjahr: –45,3 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (-) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	-2,3	0,7
Änderungen finanzieller Annahmen	-1,9	-53,9
erfahrungsbedingten Anpassungen	2,3	1,2
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-1,5	4,5
Wechselkursänderungen	4,0	2,2
Neubewertungen	0,6	-45,3

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2017 –118,8 Mio. EUR (Vorjahr: –118,9 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2018 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 2,7 Mio. EUR (2017: 2,8 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2018 voraussichtlich 8,0 Mio. EUR (2017: 3,6 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2017 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2017	Δ Barwert 31.12.2016
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-54,5	-51,4
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	68,2	42,8
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	8,3	8,0
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-8,0	-7,7
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	13,3	12,6

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2017 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2017 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestufteten 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 2017 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 27,8 Mio. EUR (Vorjahr: 23,9 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan in den USA mehrerer Arbeitgeber 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 verdienten 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 Schifffahrtsgesellschaften, 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 2017 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 2017; Vorjahr: 1. Januar 2016) setzen sich wie folgt zusammen:

Teilnehmer des Plans (gesamt)

	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung
	2017		2016	
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	562	528	571	537
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	–	42	–	47
Leistungsempfänger	214	224	188	192
Gesamt	776	794	759	776

Teilnehmer des Plans (Hapag-Lloyd)

	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung	Medizinische Versorgung	Alters- versorgung
	2017		2016	
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	30	30	41	41
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	–	2	–	–
Leistungsempfänger	2	2	8	2
Gesamt	32	34	49	43

Falls eine Gesellschaft den Plan verlassen möchte, muss eine sog. Austrittsverbindlichkeit bezahlt werden. Diese Austrittsverbindlichkeit wird auf Basis der aktuellen und anteiligen Unterdeckung berechnet, indem lediglich die bereits unverfallbaren Leistungen abzüglich des Marktwerts des Planvermögens berücksichtigt werden. Tritt eine Gesellschaft aus dem Plan aus, ohne die Austrittsverbindlichkeit zahlen zu können, z. B. im Falle einer Insolvenz, bleibt die Unterdeckung im Plan bestehen und muss durch die anderen Gesellschaften gedeckt werden.

Für das Jahr 2018 werden die Zahlungen an den Plan voraussichtlich 1,2 Mio. EUR (2017: 1,1 Mio. EUR) betragen.

Durch die Einbringung der UASC existiert ein weiterer leistungsorientierter Plan mehrerer Arbeitgeber. Der „Merchant Navy Officer’s Pensions Fund“ (MNOFP) ist im Vereinigten Königreich registriert und wurde weltweit für britische Offiziere der Handelsmarine gegründet.

Zum 31. Dezember 2017 wird für diesen Plan eine Verbindlichkeit in Höhe von 4,9 Mio. EUR ausgewiesen.

24. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2016	Zugang durch Unternehmensabschluss	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12. 2016
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	169,5	–	62,4	1,3	0,6	2,4	108,8
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	99,3	–	21,3	10,0	10,7	2,2	80,9
Personalbereich	74,1	–	48,9	2,7	41,3	1,6	65,4
Versicherungsprämien	15,8	–	1,2	4,8	5,3	0,5	15,6
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,4	–	0,6	0,1	0,5	–	2,2
Restrukturierung	16,0	–	9,7	4,5	–	–0,1	1,7
Übrige Rückstellungen	53,0	–	17,8	1,7	15,8	1,3	50,6
Sonstige Rückstellungen	430,1	–	161,9	25,1	74,2	7,9	325,2

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2017	Zugang durch Unternehmensabschluss	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12. 2017
Personalbereich	65,4	1,9	39,0	3,2	84,9	–6,9	103,1
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	80,9	19,7	16,0	13,2	7,3	–10,2	68,5
Risiken aus schwebenden 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

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 Abschnitt (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.

Die Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten betreffen im Wesentlichen nachteilige Charter- und Leasingverträge, die im Rahmen von Kaufpreisallokationen gemäß IFRS 3 identifiziert wurden. Mit dem Unternehmenserwerb der UASC-Gruppe wurden im Geschäftsjahr 2017 weitere nachteilhafte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 28,1 Mio. EUR erworben. 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 zugrunde liegenden 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.

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

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	31.12.2017				31.12.2016			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Personalbereich	103,1	86,6	6,0	10,5	65,4	50,6	7,2	7,6
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	68,5	49,1	14,2	5,2	80,9	54,9	21,1	4,9
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	66,7	37,4	29,3	–	108,8	52,0	55,0	1,8
Versicherungsprämien	15,5	15,5	–	–	15,6	15,6	–	–
Restrukturierung	13,0	13,0	–	–	1,7	1,7	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,1	10,1	–	–	2,2	2,2	–	–
Übrige Rückstellungen	47,3	32,5	7,1	7,7	50,6	34,2	9,4	7,0
Sonstige Rückstellungen	324,2	244,2	56,6	23,4	325,2	211,2	92,7	21,3

25. Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2017				31.12.2016			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.747,4	589,9	2.739,6	1.417,9	3.050,1	711,3	1.600,0	738,8
Anleihen	923,8	23,5	451,1	449,2	785,2	137,1	648,1	–
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	123,6	29,0	81,3	13,3	137,2	35,2	77,1	24,9
Sonstige Finanzschulden	540,7	62,4	239,5	238,8	208,2	31,6	152,9	23,7
Gesamt	6.335,5	704,8	3.511,5	2.119,2	4.180,7	915,2	2.478,1	787,4

Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	5.055,8	3.394,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.085,7	819,0
Auf SAR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	207,5	–
Zinsverbindlichkeiten	47,5	37,4
Berücksichtigung von Transaktionskosten	–61,0	–69,7
Gesamt	6.335,5	4.180,7

Die Erhöhung der Finanzschulden ist im Wesentlichen der Einbringung der UASC-Gruppe in den Gesamtkonzern geschuldet. Ihr Anteil am 31. Dezember 2017 betrug 2.656,7 Mio. EUR an den gesamten Finanzschulden des Hapag-Lloyd Konzerns.

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 Zusammenhang mit der Auslieferung von drei 10.500-TEU-Schiffen im Geschäftsjahr 2017 erfolgte die Auszahlung langfristiger Kreditverträge über insgesamt 223,4 Mio. USD (186,3 Mio. EUR).

Im Juli 2017 hat Hapag-Lloyd die MV Afif und im September 2017 die MV Al Jmelyah mit jeweils einer Transportkapazität von 15.000 TEU in Dienst gestellt. Bei Auslieferung wurde jeweils die letzte Baurate in Höhe von 25,5 Mio. USD (21,3 Mio. EUR) an die Werft fällig. Finanziert wurden beide Schiffe durch einen langfristigen Kredit in Höhe von jeweils 94,8 Mio. USD (79,1 Mio. EUR), der bei Ablieferung bereits in voller Höhe in Anspruch genommen war.

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

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

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm und verbrieften Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 399,3 Mio. EUR (Vorjahr: 301,4 Mio. EUR).

Anleihen

Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren zu einem Ausgabekurs von 100,00 % begeben. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 150,0 Mio. EUR auf 250,0 Mio. EUR erhöht. Mit einem Teil der Emissionserlöse erfolgte im gleichen Monat die vorzeitige Tilgung der US-Dollar-Anleihe mit einem ausstehenden Restbetrag von 125,0 Mio. USD.

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

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

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

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

Sonstige Finanzschulden

Zur Refinanzierung von im Bestand befindlichen Schiffportfolios wurden im Geschäftsjahr 2017 drei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen geschlossen. Die Leasingvereinbarungen umfassen ein Volumen von 454,0 Mio. USD (378,7 Mio. EUR) und sind über eine Laufzeit von zehn Jahren geschlossen. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung von Schiffportfolios. 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 Schiffportfolios verblieben im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns und es ergaben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Seeschiffe. Die mit den Schiffportfolios im Zusammenhang stehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 335,6 Mio. USD (279,9 Mio. EUR) wurden vollständig zurückgezahlt.

Im Geschäftsjahr 2017 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 2018 und 2025. 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. Im Geschäftsjahr 2017 wurden vier solcher Geschäfte abgeschlossen.

Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 522,5 Mio. EUR (Vorjahr: 187,3 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 540,7 Mio. EUR (Vorjahr: 207,5 Mio. EUR). Es wurden im Geschäftsjahr 2017 Zinsen in Höhe von insgesamt 29,5 Mio. EUR (Vorjahr: 19,3 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Kreditlinien

Die zur Finanzierung von Containerinvestitionen zum 31. Dezember 2016 beanspruchten Kreditlinien in Höhe von 260,0 Mio. USD (216,9 Mio. EUR) wurden im Geschäftsjahr 2017 zurückgeführt. Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Vertrag bis Dezember 2020 verlängert und die Kreditlinie auf 210 Mio. USD erhöht.

Die Laufzeit einer weiteren Kreditlinie in Höhe von 200,0 Mio. USD wurde im Berichtsjahr bis Oktober 2020 verlängert.

Zum 31. Dezember 2017 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 454,6 Mio. EUR (31. Dezember 2016: 189,4 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	0,0	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 dem Verlust der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten							
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

26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2017				31.12.2016			
	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	1.559,8	1.559,8	–	–	1.281,6	1.281,6	–	–
davon gegen fremde Dritte	1.559,8	1.559,8	–	–	1.281,6	1.281,6	–	–
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	–	–	0,0	0,0	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	52,6	45,9	6,6	0,1	50,8	42,2	8,4	0,2
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	2,8	2,7	–	0,1	1,7	1,5	–	0,2
Put-Option	2,1	–	2,1	–	–	–	–	–
Übrige Verbindlichkeiten	47,7	43,2	4,5	–	49,1	40,7	8,4	–
Summe	1.612,4	1.605,7	6,6	0,1	1.332,4	1.323,8	8,4	0,2
Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten								
Sonstige Verbindlichkeiten	158,7	155,9	2,8	–	129,1	125,6	3,4	0,1
Erhaltene Anzahlungen	122,5	122,5	–	–	103,0	103,0	–	–
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	21,2	19,2	2,0	–	9,9	8,0	1,8	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	8,1	8,1	–	–	7,6	7,6	–	–
Übrige Verbindlichkeiten	6,9	6,1	0,8	–	8,6	7,0	1,6	0,0
Summe	158,7	155,9	2,8	0,0	129,1	125,6	3,4	0,1

27. Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	-9,4	-9,4	-41,1	-1,8
davon Derivate im Hedge Accounting	-4,2	-4,2	-41,1	-1,8
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	-5,2	-5,2	-	-

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren ausschließlich aus Zins-swaps. 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.

Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstruments aufgrund von zugrunde liegenden 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 Währungskurschwankungen.

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, Indische Rupie, Kanadischer Dollar, Chinesischer Renminbi, Britisches Pfund Sterling, Australischer Dollar, Japanischer Yen sowie Mexikanischer Peso von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen Euro-Kosten-Exposures grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird ebenfalls bis zu 100 % gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (beispielsweise Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt.

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. Im Vorjahr waren die signifikanten Währungen EUR, CAD und GBP. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von –1.153,6 Mio. USD.

Mio. USD	31.12.2017		31.12.2016	
	Ergebniseffekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Ergebniseffekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)
USD / EUR				
+10 %	9,9	0,2	7,2	0,2
-10 %	-9,9	-0,2	-7,2	-0,2
USD / CAD				
+10 %	-6,9	-	-6,7	-
-10 %	6,9	-	6,7	-
USD / INR				
+10 %	1,9	-	n. a.	n. a.
-10 %	-1,9	-	n. a.	n. a.

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.

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 Ergebnis und Eigenkapital – resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente – ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	10 %	-10 %	10 %	-10 %
Rücklage für Cashflow Hedges	13,5	-7,1	4,1	-3,9
Ergebnis vor Ertragsteuern	19,1	-3,8	18,1	-5,2

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 wurden zur Absicherung des Zinsrisikos auch Zinsswaps in 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.

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzensänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2017 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal null vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 4.048,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.781,5 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von -9,4 Mio. EUR sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 8,6 Mio. EUR (Vorjahr: 26,3 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR Veränderung variables Zinsniveau	31.12.2017		31.12.2016	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Rücklage für Cashflow Hedges	8,3	-8,3	-	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	-22,7	20,1	-30,5	28,7

Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Ausfallrisiken ausgesetzt. Das Ausfallrisiko 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. Zum Schutz vor Ausfallrisiken sind zudem zum Bilanzstichtag knapp über drei Viertel der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch eine Kreditversicherung oder Bankgarantien abgesichert.

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.

Bei erkennbaren Risiken im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen wird diesen durch angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen wird auf Anmerkung (14) verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

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 42,6 Mio. EUR bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –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 0,0 Mio. EUR. Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 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 Anteilerwerbs 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 (31.12.2016)

Mio. EUR	2017	2018	Mittelaufriß 2019–2021	ab 2022	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	-774,0	-813,7	-1.073,8	-838,9	-3.500,4
Anleihen	-148,8	-423,7	-288,7	-5,4	-866,6
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	-43,2	-30,1	-63,7	-27,1	-164,1
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-41,9	-41,9	-135,7	-25,4	-244,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.281,6	-	-	-	-1.281,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-42,1	-8,4	-	-0,2	-50,7
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-2.331,6	-1.317,8	-1.561,9	-897,0	-6.108,3
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-39,7	-1,9	-	-	-41,6

¹ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 223,5 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Die Darlehen haben eine Laufzeit von zwölf Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und werden mit USD-Libor +1,71 % verzinst.

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2017)

Mio. EUR	2018	2019	Mittelaufriß 2020–2022	ab 2023	Summe
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

Es wird nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Zeitpunkten oder in wesentlich anderer Höhe auftreten werden.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2017, 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.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

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.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in der Form von Cashflow Hedges abgebildet. Die gesicherten Cashflows aus den Grundgeschäften werden voraussichtlich in einem Zeitraum von bis zu zehn Jahren erfolgswirksam, wobei für die langfristigen Grundgeschäfte teilweise vorzeitige Transaktionen möglich sind. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte haben kürzere Laufzeiten bis maximal 2024. Um eine vollständige Absicherung der Grundgeschäfte zu erzielen, sind Anschlusssicherungen vorgesehen, sofern nicht von der Möglichkeit der vorzeitigen Transaktion Gebrauch gemacht wird.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 103,2 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahr: –17,9 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus dem sonstigen Ergebnis wurden im Berichtszeitraum Gewinne und Verluste in Höhe von 96,7 Mio. EUR (Vorjahr: –21,9 Mio. EUR) erfolgswirksam reklassifiziert. Davon entfielen 113,4 Mio. EUR (Vorjahr: –20,5 Mio. EUR) auf Währungskurssicherungen, die zusammen mit den Kursverlusten aus den gesicherten Grundgeschäften als sonstiger betrieblicher Verlust erfasst wurden. Der jeweilige Zinsanteil aus Devisentermingeschäften wurde in Höhe von –17,8 Mio. EUR (Vorjahr: –7,7 Mio. EUR) als Zinsaufwand berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr Gewinne in Höhe von 3,6 Mio. EUR (Vorjahr: 6,3 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Commoditysicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand

gezeigt wird, erfolgswirksam umgegliedert. In Verbindung mit Zinssicherungen wurden weitere –2,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) im Zinsergebnis reklassifiziert. Darin enthalten ist ein Umgliederungsbetrag in Höhe von –1,1 Mio. EUR, der aufgrund der Beendigung von Hedge Accounting zum Zeitpunkt der vorzeitigen Rückführung eines Grundgeschäfts ergebniswirksam im Zinsergebnis erfasst wurde.

In der Berichtsperiode sind Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen in Höhe von 2,2 Mio. EUR angefallen.

Zu Spekulationszwecken wurden derivative Finanzinstrumente zu keiner Zeit gehalten.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2017			31.12.2016		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Devisentermingeschäfte						
Vermögenswert	1.034,6	–	1.034,6	–	–	–
Verbindlichkeit	–	–	–	634,6	30,6	665,2
Commodityoptionen						
Vermögenswert	188,4	–	188,4	204,5	–	204,5
Zinsswap						
Vermögenswert	–	45,8	45,8	–	–	–
Verbindlichkeit	–	422,2	422,2	–	–	–

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 Terminkursen 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 und als Held for Trading klassifiziert. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente.

Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gemäß IAS 39 (Hedge Accounting)				
Commodityoptionen	7,3	–	4,6	–
Devisentermingeschäfte	31,2	–	–	–41,1
Zinsswaps	0,0	–4,2	–	–
Sicherungsinstrumente	38,5	–4,2	4,6	–41,1
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)				
Commodityoptionen	4,1	–	6,7	–
Devisentermingeschäfte	–	–	–	–
Zinsswaps	–	–5,2	–	–
Eingebettete Derivate	8,6	–	26,3	–
Sonstige derivative Finanzinstrumente	12,7	–5,2	33,0	–
Gesamt	51,2	–9,4	37,6	–41,1

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstruments 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 sonstigen Verbindlichkeiten stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar. Auf eine Angabe der beizulegenden Zeitwerte wurde in diesen Fällen verzichtet. Die unter den sonstigen Forderungen enthaltenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Liegt kein verlässlicher beizulegender Zeitwert vor, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

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.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2016

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2016	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wert-ansatz Bilanz nach IAS 17	Beizule-gender Zeitwert Finanz-instru-mente
		Gesamt	Fort-geführte Anschaf-fungs-kosten	Anschaf-fungs-kosten	Fair Value erfolgs-neutral	Fair Value erfolgs-wirksam		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	LaR	125,4	125,4	–	–	–	–	125,4
	n. a.	98,3	–	–	–	–	–	–
	AfS	0,8	–	0,8	–	–	–	0,8
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	33,0	–	–	–	33,0	–	33,0
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	4,6	–	–	4,6	–	–	4,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	677,6	677,6	–	–	–	–	677,6
Finanzmittel	LaR	570,2	570,2	–	–	–	–	570,2
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	4.043,5	4.043,5	–	–	–	–	4.082,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a.	137,2	–	–	–	–	137,2	143,6
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	50,7	50,7	–	–	–	–	50,7
	n. a.	129,2	–	–	–	–	–	–
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	–	–	–	–	–	–	–
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	41,1	–	–	41,1	–	–	41,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.281,6	1.281,6	–	–	–	–	1.281,6
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:								
Loans and Receivables (LaR)		1.373,2	1.373,2	–	–	–	–	–
Held to Maturity Investments (HtM)		–	–	–	–	–	–	–
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,8	–	0,8	–	–	–	–
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		33,0	–	–	–	33,0	–	–
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		5.375,8	5.375,8	–	–	–	–	–
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		–	–	–	–	–	–	–

¹ Teil der Finanzschulden

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2017

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Buchwert	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wert-ansatz nach IAS 17	Beizule-gender Zeitwert Finanz-instru-mente
		31.12. 2017	Fort-geführte Anschaf-fungs-kosten	An-schaf-fungs-kosten	Fair Value erfolgs-neutral	Fair Value erfolgs-wirksam		
		Gesamt						
Aktiva								
Sonstige Forderungen	LaR	340,6	340,6	–	–	–	–	340,6
	n.a.	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.	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.	123,6	–	–	–	–	123,6	125,5
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	50,6	50,6	–	–	–	–	50,6
	n.a.	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.	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

Die in den sonstigen Forderungen enthaltenen Finanzinstrumente der Kategorie „Available for Sale“ beinhalten nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Von einer Ermittlung der Marktwerte wurde abgesehen, da diese keinen weiteren Informationsnutzen bieten. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

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 IAS 39 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	31.12.2016			Gesamt
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	–	4,6	–	4,6
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	–	33,0	–	33,0
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	–	41,1	–	41,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	–	–	–	–
Finanzschulden	FLAC	830,8	3.251,4	–	4.082,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a.	–	143,6	–	143,6

¹ Teil der Finanzschulden

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2017			Gesamt
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
Aktiva					
Wertpapiere	AfS	2,1	1,2	–	3,3
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	–	38,5	–	38,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	–	12,7	–	12,7
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	–	4,2	–	4,2
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	–	5,2	–	5,2
Finanzschulden	FLAC	948,3	5.277,5	–	6.225,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a.	–	125,5	–	125,5
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	–	–	2,3	2,3

¹ Teil der Finanzschulden

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IAS 39 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2017			31.12.2016		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	-0,7	56,7	56,0	-2,3	-40,2	-42,5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-21,2	-9,5	-30,7	14,6	-4,5	10,1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-280,6	-164,1	-444,7	-181,7	23,9	-157,8
Gesamt	-302,5	-116,9	-419,4	-169,4	-20,7	-190,2

Neben den Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der von der Hapag-Lloyd AG begebenen Euro-Anleihen sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 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 2017 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 2017 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 8,9 Mio. EUR (Vorjahr: 8,2 Mio. EUR) gewährt, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden. Insgesamt hat der Konzern im Berichtsjahr Beihilfen und Zuschüsse in Höhe von 10,5 Mio. EUR (Vorjahr: 13,6 Mio. EUR) erhalten.

30. Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrags ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2017 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. Nennenswerte Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Folglich werden für diese Sachverhalte weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang angegeben.

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

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig 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 diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 135,5 Mio. EUR (Vorjahr: 128,4 Mio. EUR).

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 2017 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungsverpflichtungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

32. Leasing

Leasingnehmer – Finance Lease

Bei den im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen geleasteten 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 2017 einen Nettobuchwert von insgesamt 88,4 Mio. EUR (Vorjahr: 100,4 Mio. EUR); die Container sind zum 31. Dezember 2017 mit 96,7 Mio. EUR (Vorjahr: 81,2 Mio. EUR) bilanziert.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen sowie deren Barwert stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2017				31.12.2016			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mindest- leasingzahlungen	144,9	36,5	94,5	13,9	164,1	43,2	93,8	27,1
Zinsanteil	-21,3	-7,5	-13,2	-0,6	-26,9	-8,0	-16,7	-2,2
Barwert	123,6	29,0	81,3	13,3	137,2	35,2	77,1	24,9

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 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 2017 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 909,3 Mio. EUR (Vorjahr: 997,1 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst. Es wurden in 2017 keine bedingten Mietzahlungen aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	31.12.2017				31.12.2016			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	542,1	282,5	246,1	13,5	682,7	303,5	362,6	16,6
Verwaltungsgebäude	101,6	21,6	50,9	29,1	103,9	21,9	48,9	33,1
Sonstiges	203,2	60,3	142,9	–	239,2	58,3	180,9	–
Gesamt	846,9	364,4	439,9	42,6	1.025,8	383,7	592,4	49,7

Zum 31. Dezember 2017 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 0,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4,5 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	31.12.2017				31.12.2016			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	27,5	27,5	–	–	11,7	11,7	–	–
Verwaltungsgebäude	4,1	1,5	2,3	0,3	0,7	0,2	0,5	0,0
Gesamt	31,6	29,0	2,3	0,3	12,4	11,9	0,5	0,0

Die Bruttobuchwerte der vercharterten Schiffe betragen zum Stichtag insgesamt 327,5 Mio. EUR (Vorjahr: 135,2 Mio. EUR). Die Abschreibungen der Periode belaufen sich auf 8,5 Mio. EUR (Vorjahr 5,3 Mio. EUR) und entsprechen den kumulierten Abschreibungen (Vorjahr: 12,0 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2017 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

33. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2017 betrafen ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 151,7 Mio. EUR, deren Auslieferungen vollständig im Geschäftsjahr 2017 stattgefunden haben. Im Berichtsjahr lagen keine wesentlichen Bestellungen 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 einem solchen 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 Bezugsrechtetandels (ex-Bezugsrechte) bewertet. Die Regelung ist auf alle zum Zeitpunkt der Kapitalmaßnahme bestehenden Tranchen des LTIP separat anzuwenden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien leiten sich direkt aus den bestehenden virtuellen Aktien der jeweiligen LTIP-Tranchen ab. Daher werden die zusätzlichen virtuellen Aktien mit den gleichen Parametern ausgestattet, wie sie in den Planbedingungen und zum Gewährungszeitpunkt der jeweiligen Tranche definiert wurden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien sind folglich Bestandteil der jeweiligen Tranche.

Die Entwicklung der virtuellen Aktien stellt sich wie folgt dar:

	Virtuelle Aktienanzahl	Fair Value in Mio. EUR
Stand 31.12.2015	112.586	2,2
Gewährung von virtuellen Aktien	125.216	2,2
Ausübung von virtuellen Aktien	–	–
Verfall von virtuellen Aktien	–	–
Bewertungsergebnis	–29.723	–0,5
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

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.

In der Berichtsperiode wurden 4,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) erfolgswirksam für anteilsbasierte Vergütungen erfasst. Die Höhe der Rückstellung für anteilsbasierte Vergütungen beträgt zum 31. Dezember 2017 5,9 Mio. EUR (Vorjahr: 2,0 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
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg

36. Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2017 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbunds geleistet:

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2017		1.1. – 31.12.2016	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	3,2	1,9	3,4	1,7
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	1,0	0,9	0,2	0,2
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,3	0,1	0,7	0,4
Honorar für sonstige Leistungen	0,1	0,1	1,2	1,2
Gesamt	4,6	3,0	5,5	3,5

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

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

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

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

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.

Am 15. Juli 2016 hatte die Hapag-Lloyd AG mit der United Arab Shipping Company Ltd. („UASC“) eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. „Business Combination Agreement“ [BCA]) geschlossen und vereinbart, dass die Gesellschaft die Anteile der UASC übernehmen soll, indem sämtliche Anteilseigner der UASC ihre Anteile an der UASC im Wege einer Sacheinlage in die Gesellschaft einbringen. Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen Hapag-Lloyd und der UASC erfolgte am 24. Mai 2017 durch Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von rd. 45,9 Millionen Hapag-Lloyd Aktien. Nach dem Vollzug der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen sind die ehemaligen Hauptanteilseigner der UASC, die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority („QIA“) und der Public Investment Fund Saudi Arabia („PIF“), als zusätzliche Großaktionäre am Aktienkapital der Hapag-Lloyd beteiligt.

Im Rahmen des Zusammenschlusses mit der UASC haben die Ankeraktionäre die ursprüngliche Aktionärsvereinbarung (sog. „Shareholders' Agreement“) zur Bündelung der Stimmrechte neu formuliert („Neue Aktionärsvereinbarung“) und vereinbart, dass die Bündelung der Stimmrechte durch die Konsortialgesellschaft nur bis zum Ende des Tages der Hauptversammlung 2017 erfolgen solle. CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) und Kühne Maritime GmbH (Kühne Maritime) haben sich in der Neuen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte ab diesem Zeitpunkt einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht und verbindlicher Weisungen an den Bevollmächtigten auszuüben.

Zum 31. Dezember 2017 hielten CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inkl. diesem zuzuordnender Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 60 % des Grundkapitals der 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 Hafen- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

Stimmrechtsanteile

in %	2017	2016
CSAV Germany Container Holding GmbH	25,5	31,4
Kühne Holding AG / Kühne Maritime GmbH	20,5	20,2
Qatar Holding Germany GmbH	14,5	0,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	20,6
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	0,0
TUI AG / TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	0,0	12,3
Streubesitz	15,4	15,5
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. 2017	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2017	1.1.–31.12. 2016
Gesellschafter	414,2	321,6	87,6	106,1
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	16,3	18,8	163,2	116,8
Sonstige Beteiligungsunternehmen	–	–	0,0	–
Gesamt	430,5	340,4	250,8	222,9

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Gesellschafter	43,7	43,5	7,5	10,2
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	0,8	14,6	28,1	13,9
Gesamt	44,5	58,1	35,8	24,3

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (430,5 Mio. EUR; Vorjahr: 340,2 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 249,9 Mio. EUR (Vorjahr: 221,5 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen sowie mit 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 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	
	2017	2016	2017	2016
Kurzfristig fällige Leistungen	3,9	3,5	1,5	1,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,2	0,2	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	4,0	1,4	–	–
Gesamt	8,1	5,1	1,5	1,4

Die Arbeitnehmersvertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2017 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zur Gesamtvergütung nach § 315 e HGB:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2017	2016	2017	2016
Aktive Organmitglieder	6,2	5,6	1,1	0,9
Ehemalige Organmitglieder	0,8	0,9	–	–
Gesamt	7,0	6,5	1,1	0,9

Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 117.208 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung zugeteilt (Vorjahr: 125.216 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR).

Zum 31. Dezember 2017 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 25,3 Mio. EUR (Vorjahr: 24,9 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 September 2017 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapag-lloyd.com in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ <https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

39. Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

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

Am 22. Februar 2018 hat Hapag-Lloyd einen bestehenden Bankkredit auf Ebene der UASC Ltd. in Höhe von 100,0 Mio. USD vorzeitig und mit Mitteln aus der verfügbaren Liquidität vollständig zurückgeführt.

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

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

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

40. Anteilsbesitzliste gemäß 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteiligungs- anteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft 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.	Asnieres 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.	Valetta	USD	100,00
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00
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	Kopenhagen	DKK	100,00
UASAC Sweden AB	Göteborg	SEK	100,00
Oy UASAC Finland AB	Helsinki	EUR	100,00
UASAC Russia ApS	Kopenhagen	DKK	100,00
UASAC Russia llc	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) ZA.S.	Istanbul	TRY	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (United Kingdom) Ltd	London	GBP	49,00 ¹
Asien			
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	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.	Taipei	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
United Arab Shipping Co. Korea Ltd.	Seoul	KRW	100,00
United Arab Shipping Co. Shanghai Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Limited	Singapore	SGD	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte Limited	Singapore	USD	100,00
UASC Japan Co. Ltd.	Tokio	JPY	60,00
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 (Taiwan) Ltd	Taipei	TWD	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Hong Kong) Ltd	Hong Kong	HKD	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Malaysia) Sdn Bhd	Kuala Lumpur	MYR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteiligungs- anteil in %
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
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Baghdad	USD	100,00
United Arab Shipping Agency Company Pakistan Pvt. Ltd	Karachi	PKR	100,00
United Arab Shipping Agencies Company Private Shareholding Company	Amman	JOD	50,00
United Arab Shipping Agency Co. India Pvt. Limited	Mumbai	INR	100,00
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	USD	49,00 ¹
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL (ehemals United Arab Shipping Agencies Co. (Bahrain) WLL)	Manama	BHD	49,00
United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL	Doha	QAR	49,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00 ¹
United Arab Shipping Agencies Co. (Saudi Arabia) Limited	Al-Damman	SAR	60,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C. (ehemals United Arab Shipping Agencies Company KSCC)	Safat	KWD	49,00 ¹
United Arab Shipping Company Services Limited (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
United Arab Shipping Company Services LLC	Al-Damman	SAR	98,80
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 ²
United Arab Shipping Engineering & Ship Repair Services LLC	Dubai	AED	24,01 ³
UASC Ships (No. 1) Limited	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 3) Limited	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 4) Limited	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 5) Limited	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 6) Limited	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 7) Limited	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 8) Limited	Dubai	USD	100,00
Ship Management No. 1 Limited	Dubai	USD	100,00
Ship Management No. 2 Limited	Dubai	USD	100,00
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
United Arab Agencies (Inc.)	Wilmington	USD	100,00
Lateinamerika			
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	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
CSAV Austral SpA	Valparaíso	USD	49,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada (ehemals Companhia Libra de Navegação S.A.)	São Paulo	BRL	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Corvina Maritime Holding S.A.	Panama City	USD	100,00
Sea Lion Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	USD	100,00
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	USD	100,00
Wellington Holding Group S.A.	Road Town	USD	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Inversiones CNP S.A.	Lima	USD	100,00
Torksey S.A.	Montevideo	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteiligungs- anteil in %
Lateinamerika (Fortsetzung)			
Rahue Investment Co. S.A.	Panama City	USD	100,00
CNP Holding S.A.	Panama City	USD	100,00
Norasias Alya S.A.	Panama City	USD	100,00
Sonstige			
CSAV Ships S.A.	Panama City	USD	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. 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
Al Wakrah Limited	George Town	USD	100,00
Al Rayyan Limited	George Town	USD	100,00
Qurtuba Limited	George Town	USD	100,00
Dhat Al Salasil Limited	George Town	USD	100,00
Hira Limited	George Town	USD	100,00
Al Madinah Limited	George Town	USD	100,00
Al Mutanabbi Limited	George Town	USD	100,00
Manamah Limited	George Town	USD	100,00
Al Aziziyah Limited	George Town	USD	100,00
Busaiteen Limited	George Town	USD	100,00
Al Oyun Limited	George Town	USD	100,00
Onayzah Limited	Valetta	EUR	100,00
Barzan Limited	Valetta	EUR	100,00
Alula Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Muraykh Limited	Valetta	EUR	100,00
Tayma Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Zubara Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Jasrah Limited	Majuro	USD	100,00
Al Nefud Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Riffa Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Dahna Limited	Valetta	EUR	100,00
Jebel Ali Limited	Valetta	EUR	100,00
Tihama Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Qibla Limited	Valetta	USD	100,00
Umm Salal Limited	Valetta	EUR	100,00
Al Jowf Limited	Valetta	USD	100,00
Ain Esnan Limited	Valetta	EUR	100,00
Umm Qarn Limited	Majuro	USD	100,00
Salahuddin Limited	Majuro	USD	100,00
Afif Limited	Majuro	USD	100,00
Linah Limited	Majuro	USD	100,00
Al Jmelyah Limited	Majuro	USD	100,00
Al Nasriyah Limited	Majuro	USD	100,00
Al Rawdah Limited	Majuro	EUR	100,00
Al Dhail Limited	Majuro	USD	100,00
Al Murabba Limited	Majuro	USD	100,00
Al Mashrab Limited	Majuro	USD	100,00
Sajjd Limited	Majuro	USD	100,00
Assoziierte Unternehmen			
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd	Colombo	LKR	40,00
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Shenzhen) Ltd	Shenzhen	CNY	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Ningbo) Ltd	Ningbo	CNY	49,00
Djibouti Container Services FZCO	Djibouti	DJF	19,06 ⁴

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteiligungs- anteil in %
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
Hapag Lloyd (Ghana) Limited	Tema	GHS	65,00
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00
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 1800 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City	USD	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay S.A. (Kiranbir S.A.)	Montevideo	UYU	60,00
UASAC CEE (Slovakia) s.r.o	Bratislava	EUR	100,00
UASAC Groupement France	Marseille	EUR	100,00
UASC Services (India) Pvt. Ltd. i.L.	Chennai	INR	99,99 ⁵
Khafji Limited	George Town	USD	100,00
Ash-Shahnaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	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.

Hamburg, 23. März 2018

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

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, 23. März 2018

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

BESTÄTIGUNGSVERMERK

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 2017, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutender Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte 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 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 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 2017 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.

Der Erwerb und die erstmalige Konsolidierung der United Arab Shipping Company Ltd.

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf Abschnitt Unternehmenserwerbe – Erwerb der UASC-Gruppe im Konzernanhang.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Hapag-Lloyd AG 100% der Anteile an der United Arab Shipping Company Ltd, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate (UASC), erworben. Als Gegenleistung für den Anteilserwerb wurden den Anteilseignern der UASC 45.932.023 neue Stückaktien gewährt, deren beizulegender Zeitwert im Erwerbszeitpunkt EUR 1.286,1 Mio betrug. Bei der Erstkonsolidierung sind die erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden der UASC grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG zu übernehmen. Der beizulegende Zeitwert des übernommenen Nettovermögens belief sich auf EUR 1.314,3 Mio, sodass aus der Transaktion auf Grundlage der finalen Kaufpreisallokation ein Gewinn („Badwill“) in Höhe von EUR 28,2 Mio resultierte.

Der Unternehmenszusammenschluss wirkt sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns aus und hat daher eine erhöhte Relevanz für die Abschlussadressaten. Die auf den Unternehmenszusammenschluss anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind komplex und die Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen und Schätzungen. Diese betreffen insbesondere die erwartete Geschäftsentwicklung, die erwarteten operativen Margen, die Synergien aus dem Unternehmenszusammenschluss, die Kundenabwanderungsrate und die Kapitalkosten als wesentliche Input-Faktoren der Bewertung der wesentlichen angesetzten immateriellen Vermögenswerte in Form von Kundenbeziehungen.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden nicht vollständig und zutreffend identifiziert und ihr Wert nicht in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechnungslegungsvorschriften ermittelt worden ist und der sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ergebende Gewinn zu hoch ist. Außerdem besteht das Risiko, dass die gebotenen Angaben im Konzernanhang nicht angemessen sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Bei der Prüfung der bilanziellen Abbildung des Unternehmenserwerbs haben wir die vertraglichen Unterlagen zum Erwerb gewürdigt. Den angesetzten Wert der übertragenen Gegenleistung für den Erwerb der UASC haben wir mit den ausgegebenen Stückaktien und mit dem Börsenkurs der Aktien der Hapag-Lloyd AG am Erwerbstichtag abgestimmt. Die Identifikation und die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden von UASC haben wir unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten beurteilt. Wesentliche Grundlage für unsere Beurteilung waren Bewertungsgutachten der von der Hapag-Lloyd AG beauftragten unabhängigen Sachverständigen.

Wir haben den Prozess zur Identifizierung der Vermögenswerte und Schulden gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die Bewertungsmethodik sowie die Angemessenheit und Konsistenz der wesentlichen Planungs- und Bewertungsannahmen zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kundenbeziehungen beurteilt. Hierbei haben wir unter anderem die zentralen Annahmen der Unternehmensplanung der UASC (Umsatzplanung, EBIT-Marge, Kundenabwanderungsrate) einschließlich der aus dem Zusammenschluss erwarteten Synergien beurteilt, die in die Bewertung der immateriellen Vermögenswerte eingeflossen und besonders ermessensbehaftet sind. Die zentralen Planungsannahmen haben wir unter Berücksichtigung der finanziellen Entwicklung in der Vergangenheit, der aktuellen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie von Marktstudien analysiert. Da sich bereits geringfügige Änderungen des Kapitalkostensatzes auf die Höhe des Wertansatzes der immateriellen Vermögenswerte auswirken können, haben wir die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter mit eigenen Analysen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Die für die Bewertung verwendeten Bewertungsmodelle haben wir zudem in risikoorientiert ausgewähltem Umfang auf rechnerische Richtigkeit beurteilt. Zusätzlich haben wir den sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ergebenden Gewinn rechnerisch nachvollzogen.

Vor dem Hintergrund, dass aus dem Unternehmenserwerb ein Gewinn resultiert, haben wir eine Gesamtverprobung vorgenommen. Hierzu haben wir insbesondere den ermittelten Wert der Kundenbeziehungen als mit Abstand größten immateriellen Vermögenswert einer Sensitivitätsanalyse aller wesentlichen Plan- und Bewertungsannahmen in Form einer Monte-Carlo-Simulation unterzogen, da in diesen Wert in besonderem Maße Planannahmen und Ermessensentscheidungen eingeflossen sind.

Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Angaben im Konzernanhang unter Berücksichtigung von Checklisten sowie vorgelegten Nachweisen beurteilt.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das der Identifikation und Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zugrunde liegende Vorgehen ist sachgerecht und steht im Einklang mit den einschlägigen Rechnungslegungsvorschriften. Die der Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zugrunde liegenden Annahmen sind insgesamt angemessen. Der sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ergebende Gewinn wurde rechnerisch zutreffend ermittelt. Die Angaben im Konzernanhang zum Unternehmenserwerb sind angemessen.

Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes und der Marke Hapag-Lloyd

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 und zu den immateriellen Vermögenswerten finden sich in Konzernanhangangabe 11.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Der zum 31. Dezember 2017 ausgewiesene Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwertes beträgt EUR 1.486,8 Mio und der Buchwert der Marke Hapag-Lloyd beträgt EUR 214,1 Mio.

Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes sowie der Marke als immaterieller Vermögenswert mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird nach IAS 36 jährlich auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschifffahrt“ 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 und der Marke Hapag-Lloyd sind komplex und beruhen 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, Synergien aus dem Zusammenschluss mit UASC, das langfristige Umsatzniveau und die langfristige EBIT-Marge sowie die verwendeten Kapitalkosten und der Wachstumsabschlag 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 und der Marke sachgerecht sind.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes und der Marke Hapag-Lloyd zugrunde liegenden Berechnungsmethoden sind sachgerecht und stehen im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Parameter der Gesellschaft stimmen im Wesentlichen mit externen Markteinschätzungen überein und sind insgesamt ausgewogen. Die Sensitivitätsanalyse in Form einer Monte-Carlo-Simulation hat ergeben, dass die in der ewigen Rente angesetzte EBIT-Marge in der vertretbaren Bandbreite liegt. 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 „Ertrags- und Aufwandsrealisierung“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Umsatzerlöse und Transportaufwendungen 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 und Transportaufwendungen 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 und Transportaufwendungen sichergestellt werden soll, beurteilt. Die von Hapag-Lloyd angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Umsatzrealisierung haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IAS 18 gewürdigt. Außerdem haben wir beurteilt, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für risikoorientiert ausgewählte Elemente die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und die rechnerische Richtigkeit des Modells beurteilt. Die Entwicklung der Verpflichtungen für ausstehende Rechnungen haben wir anhand der Transportmengenentwicklung auf Angemessenheit beurteilt und in Gesprächen mit Mitarbeitern des Controllings und Rechnungswesens erörtert. Zudem haben wir externe Bestätigungen von Dienstleistern anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente eingeholt, um die Vollständigkeit der Transportaufwendungen zum Stichtag zu beurteilen.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Methoden zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und zur Abgrenzung der Transportaufwendungen stehen im Einklang mit den anzuwendenden Bilanzierungsgrundsätzen.

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 bedeutsame 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 § 315 e 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 29. Mai 2017 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 20. Juli 2017 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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Niels Madsen.

Hamburg, den 23. März 2018

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Madsen
Wirtschaftsprüfer

gez. Lippmann
Wirtschaftsprüfer

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

14. MAI 2018

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2018

10. JULI 2018

Ordentliche Jahreshauptversammlung

10. AUGUST 2018

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2018

8. NOVEMBER 2018

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2018

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

Druck

optimal media GmbH

www.hapag-lloyd.com



