



KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014 ²⁾	Veränderung absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN				
Schiffe insgesamt (Stand: 31. Dezember)		177	191	-14
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	966	1.009	-43
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.564	1.619	-55
Bunkerpreis (MFO, Durchschnittswerte)	USD/t	312	575	-263
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.225	1.427	-202
Transportmenge	TTEU	7.401	5.907	+1.494
Umsatzerlöse	Mio. EUR	8.842	6.808	+2.034
Transportaufwendungen	Mio. EUR	7.258	6.060	+1.198
EBITDA	Mio. EUR	831	99	+732
EBIT	Mio. EUR	366	-383	+749
Konzernergebnis	Mio. EUR	114	-604	+718
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	572	377	+195
RENDITEKENNZAHLEN				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	9,4	1,5	+7,9 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	4,1	-5,6	+9,7 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER¹⁾				
Bilanzsumme	Mio. EUR	11.079	10.095	+984
Eigenkapital	Mio. EUR	5.046	4.170	+876
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	45,5	41,2	+4,3 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	6.033	5.926	+107
FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER¹⁾				
Finanzschulden	Mio. EUR	3.907	3.717	+190
Liquide Mittel	Mio. EUR	574	711	-137
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	3.334	3.006	+328
Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	66,1	72,1	-6,0 ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 31. DEZEMBER¹⁾				
Mitarbeiter auf See		1.519	1.504	+15
Mitarbeiter an Land		7.898	9.019	-1.121
Hapag-Lloyd insgesamt		9.417	10.523	-1.106

¹⁾ Stichtag 31.12. ²⁾ Die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sind in den Angaben für 2014 ab dem Konsolidierungszeitpunkt (2. Dezember 2014) für den Monat Dezember enthalten. Angaben gerundet.

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 Umfeldes 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.

Der vorliegende Bericht wurde am 23. März 2016 veröffentlicht.

GESCHÄFTSBERICHT 2015

HAPAG-LLOYD AG

Inhalt

VORWORT DES VORSTANDS	7	
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	10	
CORPORATE GOVERNANCE	22	
HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT	40	
UNSERE STÄRKEN	44	
KONZERNLAGEBERICHT	56	
VERGÜTUNGSBERICHT	80	5
ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH § 289 a HGB	94	
ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN	146	
KONZERNABSCHLUSS	152	
BESTÄTIGUNGSVERMERK	262	
FINANZKALENDER	265	
IMPRESSUM	265	



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

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

2015 war ein ausgesprochen herausforderndes Jahr – weltpolitisch und makroökonomisch. Vielfältige Konflikte und Krisenherde, gebremstes Wachstum in China und extreme Volatilität an den Börsen haben die Entwicklung der globalen Wirtschaft – und damit auch der Containerschifffahrt – vor allem im zweiten Halbjahr des vergangenen Jahres gekennzeichnet.

Allen diesen externen Widrigkeiten zum Trotz hat Hapag-Lloyd das Geschäftsjahr 2015 mit einem guten Ergebnis abschließen können. Konsequenterweise haben wir unsere strategischen Projekte und Maßnahmen umgesetzt und erstmals seit 2010 wieder einen Jahresüberschuss erzielt. Und unsere Resultate sind auch im Vergleich zu unseren Wettbewerbern gut.

Rückblickend auf 2015 hat sich der Zusammenschluss mit dem Containergeschäft der chilenischen Reederei CSAV als richtige strategische Entscheidung erwiesen. Hapag-Lloyd konnte damit nicht nur zu den größten Linienreedereien aufschließen, sondern wurde auch zu einem der Marktführer in den Nord-Süd-Verkehren – zusätzlich zu unserer ohnehin starken Position auf dem Nordatlantik. Und vor allem: Die erfolgreiche und rasche Integration zeigte bereits im vergangenen Geschäftsjahr sichtbare Erfolge und wird für Hapag-Lloyd ab 2017 mit jährlichen Synergien in Höhe von rund 400 Mio. USD zu Buche schlagen, deutlich mehr als ursprünglich erwartet.

Insgesamt haben wir die Zusammenführung der beiden Unternehmen schnell umgesetzt. Schon Ende des ersten Halbjahres wurden die Dienste und Schiffssysteme auf den verschiedenen Fahrtgebieten zusammengeführt und das operative Geschäft auf die IT-Systeme von Hapag-Lloyd überführt. Mit viel Engagement und Leidenschaft ist es den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beider Reedereien seitdem gelungen, ein gemeinsames Unternehmen zu schaffen, das geprägt ist von Erfolgswillen, von Teamgeist und Enthusiasmus, vor allem aber von höchstem Qualitätsanspruch: sowohl operationell als auch im Hinblick auf die Betreuung unserer weltweiten Kunden.

Beim Zusammenschluss beider Organisationen kam uns zweierlei zugute: unsere Erfahrungen aus der Übernahme und Integration von CP Ships im Jahr 2006 – aber auch unsere effizienten Prozesse mit einer weltweit einheitlichen Blueprint-Organisation. Diese Erfahrungen und Kompetenzen helfen uns in einem Markt, der mittelfristig weiter von Konsolidierung geprägt sein wird.



8

2015 war ein Jahr, in dem Hapag-Lloyd seine Kostenpositionen weiter optimiert und seine Effizienz in allen Bereichen nochmals erhöht hat. Unsere Flotte haben wir frühzeitig um 16 kleinere und relativ ineffiziente Schiffe reduziert, die wir teilweise verkauft, teilweise umweltgerecht recycelt haben. Damit verfügen wir heute über eine der modernsten Containerschiffflotten weltweit – über 70 Prozent unserer eingesetzten Schiffe sind jünger als zehn Jahre.

Insgesamt haben wir durch die acht verschiedenen Maßnahmen unseres Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramms „OCTAVE“ in 2015 signifikante Einsparungen in dreistelliger Millionenhöhe erzielen können. Dieses Programm wird ab 2016 nachhaltige Einsparungen in Höhe von rund 200 Mio. USD generieren. Auch deswegen ergänzen wir es im laufenden Geschäftsjahr durch das Folgeprogramm „OCTAVE 2“. Auch hier erwarten wir uns erhebliche Einsparpotenziale. Mit der Implementierung des Projekts „Compete to Win“ setzen wir zudem darauf, die weltweiten Vertriebsaktivitäten derart zu optimieren, dass unsere Erlösqualität deutlich erhöht wird.

Seit dem 6. November 2015 werden die Aktien der Hapag-Lloyd AG an der Frankfurter und an der Hamburger Wertpapierbörse gehandelt. Der Börsengang markiert einen Meilenstein in unserer Geschichte. Anleger können mit unserer Aktie sehr genau das Wachstum der globalen Wirtschaft abbilden. Schließlich erwarten wir, dass die Container-Schifffahrt jedes Jahr in Abhängigkeit von der Entwicklung der Weltwirtschaft um drei bis fünf Prozent wächst, auch in Zukunft. Und entsprechend sollten unsere Transportmengen in ähnlichem Maße zulegen. Mit den Bruttoemissionserlösen des Börsengangs in Höhe von rund 265 Mio. EUR wollen wir in Schiffe und Container investieren – und damit in die Zukunft unseres Unternehmens.

Starke Unternehmen brauchen starke Eigentümer. Mit den drei Ankeraktionären CSAV, der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement (HGV) und Kühne Maritime haben wir Partner, die sich ausdrücklich zu einem langfristigen Engagement bei Hapag-Lloyd bekannt haben. Ihnen – aber auch allen anderen Aktionärinnen und Aktionären – gebührt unser Dank für ihr Vertrauen in unsere Arbeit.

Danken möchte ich aber auch unseren weltweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das Geschäftsjahr 2015 hat sie alle vor besondere Herausforderungen gestellt – denn neben dem turbulenten Tagesgeschäft galt es zwei Unternehmen zusammenzuführen und die Weichen zu stellen für einen erfolgreichen Börsengang. Rund 9.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen Kontinenten sind jetzt die „neue Hapag-Lloyd“ – und gemeinsam sind wir stolz auf das Erreichte und hoch motiviert für die vielen Aufgaben, die vor uns liegen.

Für 2016 erwarten die Branchenexperten von IHS Global Insight ein solides Mengenwachstum von rund 3,5 Prozent in den weltweiten Containerverkehren. Für die Weltwirtschaft und den Welthandel werden Wachstumsraten in ähnlicher Höhe prognostiziert. Diese Trends werden auch Hapag-Lloyd zugutekommen. Mit unserer balancierten Aufstellung, einer starken Marktposition in den Nordatlantik- und Lateinamerika-Verkehren, aber auch in den Fahrtgebieten Fernost und Transpazifik haben wir beste Voraussetzungen dafür, am globalen Wachstum zu partizipieren. Insgesamt setzen wir – trotz aller externen Widrigkeiten – darauf, mittels unserer umfangreichen Maßnahmenpakete die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd zu festigen. Für 2016 rechnen wir deshalb mit einem positiven Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, das besser ausfallen sollte als das Ergebnis des Geschäftsjahres 2015.

Vertrauen ist die Basis allen unternehmerischen Handelns. Deshalb gilt abschließend Ihnen, unseren Aktionären, Geschäftskunden, Partnern, aber auch unseren engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mein herzlicher Dank für Ihr großes und beständiges Vertrauen. Wir arbeiten auch in diesem Jahr hart daran, dieses Vertrauen weiter zu rechtfertigen und den Erfolgskurs von Hapag-Lloyd konsequent fortzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Rolf Habben Jansen

Vorsitzender des Vorstands

9



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die ihm gemäß Gesetz sowie Satzung obliegenden und durch die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats konkretisierten Aufgaben ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens sorgfältig und regelmäßig beraten sowie überwacht. Maßstab der Handlungen des Aufsichtsrats war dabei stets, die Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, zu wahren.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Überlegungen zur künftigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens, dessen Lage und Entwicklung, die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen, besondere Geschäftsvorfälle sowie das Risikomanagement informiert. Schwerpunkte der Berichterstattung waren dabei die Unternehmensplanung, insbesondere auch mit Blick auf die Investition in neue Containerschiffe, die Integration der Containerschiffahrtsaktivitäten der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) sowie vor allem auch die Vorbereitung des Börsengangs.

Der Aufsichtsrat hat sich durch den Vorstand in den Sitzungen mündlich und schriftlich berichten lassen. Alle Fragen des Aufsichtsrats beantwortete der Vorstand vollständig und umfassend. Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat auch außerhalb der Sitzungen regelmäßig Berichte des Vorstands über die aktuelle Geschäftsentwicklung sowie Vorgänge, die für die Hapag-Lloyd AG von besonderer Bedeutung waren. Zudem stand der Vorsitzende des Aufsichtsrats in regelmäßigem Austausch mit dem Vorsitzenden des Vorstands. Die unverzügliche Information des Aufsichtsrats war damit jederzeit sichergestellt. Die Berichterstattung des Vorstands wurde den vom Gesetz, von den Grundsätzen guter Corporate Governance und vom Aufsichtsrat gestellten Anforderungen gerecht.

In Entscheidungen von wesentlicher Bedeutung war der Aufsichtsrat stets frühzeitig eingebunden. Maßstab für die Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat war insbesondere die Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der konzernweiten Geschäftsführung durch den Vorstand.

§ 7 der Satzung der Hapag-Lloyd AG und die Geschäftsordnung des Vorstands und des Aufsichtsrats führen bestimmte Geschäfte und Maßnahmen von grundlegender Bedeutung auf, zu deren Vornahme der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats bzw., unter bestimmten Voraussetzungen, einzelner Ausschüsse des Aufsichtsrats bedarf. Über vom Vorstand vorgelegte zustimmungspflichtige Geschäfte und Maßnahmen wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr entschieden, nachdem diese geprüft und mit dem Vorstand eingehend erörtert wurden.

Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum sieben Sitzungen ab. Sie fanden am 26. Januar 2015, 26. März 2015, 23. Juni 2015, 28. Juli 2015, 24. September 2015, 3. November 2015 und 23. November 2015 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: 94,05 Prozent
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 97,92 Prozent
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 96,67 Prozent

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

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2015

- ✓ Teilnahme an der Sitzung
 ○ Keine Teilnahme an der Sitzung
 – Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Sitzung Name	Sitzungen des Aufsichtsrats						Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses				Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses					
	26.01.2015	26.03.2015	23.06.2015	28.07.2015	24.09.2015	03.11.2015	23.11.2015	26.03.2015	23.06.2015	24.09.2015	23.11.2015	23.03.2015	23.06.2015	21.09.2015	24.08.2015	23.11.2015
Bahn	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Baier	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	✓	✓	✓	✓	✓
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	–
Biesold	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	–
Bringe	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Commerell	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Diekamp	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gernandt	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓
Hasbún	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	✓	✓	✓	✓	✓
Klemmt-Nissen	✓	✓	✓	○	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	–
Lipinski	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	–	–	–

Aufsichtsratssitzung am 26. Januar 2015

Am 26. Januar 2015 trat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG zu seiner ersten Sitzung im Berichtszeitraum zusammen. Dabei beschäftigte sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der aktuellen Geschäftslage und dem aktuellen Stand der Integration der CSAV Containerschiffahrtsaktivitäten. Zudem wurden Änderungen der Geschäftsordnungen von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsratsausschüssen beschlossen. Im Zuge der Erweiterung des Präsidial- und Personalausschusses wurden die Aufsichtsratsmitglieder Arnold Lipinski und Francisco Pérez Mackenna zusätzlich zu dessen Mitgliedern gewählt. Zum weiteren Mitglied des Nominierungsausschusses wurde das Aufsichtsratsmitglied Francisco Pérez Mackenna bestimmt.

Aufsichtsratssitzung am 26. März 2015

In seiner Sitzung am 26. März 2015 beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahresabschluss, Konzernjahresabschluss sowie den Lage- und Konzernlagebericht. Der Aufsichtsrat nahm ferner den Bericht des Vorstands für das Geschäftsjahr 2014 billigend zur Kenntnis. Zudem beschäftigte sich der Aufsichtsrat insbesondere auch mit der Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung am 8. Mai 2015 und fasste diesbezüglich Beschlussvorschläge: unter anderem die Verschmelzung der CSAV Container

GmbH auf die Hapag-Lloyd AG. Insbesondere folgte der Aufsichtsrat der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses bezüglich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers. Ferner wurde über die aktuelle Geschäftslage und den Stand der Integration der CSAV Containerschiffahrtsaktivitäten beraten. Schließlich erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu dem vom Vorstand vorgelegten aktualisierten Jahresbudget 2015 sowie zu dem vom Vorstand vorgeschlagenen Erwerb von bis zu fünf Containerschiffen (Neubauten) im Zeitraum bis zum Juni 2015 zu einem Gesamtbetrag von bis zu 540 Mio. USD. Gegenstand der Sitzung waren ferner Vorstandsangelegenheiten. Anlässlich der Sitzung am 26. März 2015 legte der bisherige Finanzvorstand Peter Ganz sein Amt mit Wirkung zum 31. März 2015 nieder, wozu der Aufsichtsrat seine Zustimmung erteilte. Zum neuen Finanzvorstand wurde Herr Nicolás Burr bestellt; seine Bestellung endet mit Ablauf des 28. Februar 2018. In der Sitzung wurde zudem beschlossen, Herrn Thorsten Haeser mit Wirkung zum 1. Oktober 2015 bis zum 30. September 2018 zum Mitglied des Vorstands zu bestellen. Herr Haeser leitet als Chief Commercial Officer (CCO) die weltweiten Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft. Ferner wurde einer Änderung der Vereinbarung zur Altersversorgung mit dem Vorstandsvorsitzenden Herrn Habben Jansen sowie des Dienstvertrages von Herr Firmin zugestimmt.

Aufsichtsratssitzungen am 23. Juni 2015, 28. Juli 2015 und 24. September 2015

In den Sitzungen am 23. Juni 2015, 28. Juli 2015 und 24. September 2015 befasste sich der Aufsichtsrat im Schwerpunkt mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftsentwicklung und erörterte diese mit ihm. Zudem standen die Vorbereitung des Börsengangs und mit einer Börsennotierung verbundene Fragen, insbesondere auch mit Blick auf den Deutschen Corporate Governance Kodex und die kapitalmarktrechtliche Compliance, im Mittelpunkt der Beratungen in diesen Sitzungen. Der Aufsichtsrat fasste in diesem Zusammenhang insbesondere Beschlüsse über die konkreten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, zu einer Altersgrenze für Vorstandsmitglieder und zur Geschlechterquote im Aufsichtsrat. Gegenstand intensiver Erörterungen waren in der Sitzung vom 24. September 2015 zudem die Neuausrichtung der Schiffsfinanzierungen und die Besicherung von Kreditlinien. Der Aufsichtsrat stimmte der vom Vorstand vorgeschlagenen Neuausrichtung bestehender Schiffsfinanzierungen sowie dem vom Vorstand vorgeschlagenen Abschluss einer Kreditlinie in Höhe von 125 Mio. USD für allgemeine betriebliche Zwecke zu.

Aufsichtsratssitzung am 3. November 2015

In der Sitzung am 3. November 2015 befasste sich der Aufsichtsrat ausschließlich mit Themen bezogen auf den Börsengang. Insbesondere wurde über die Ausnutzung der genehmigten Kapitalia und die Form der Aktienurkunde sowie damit verbundene redaktionelle Änderungen der Satzung Beschluss gefasst. Wie auch im Vergütungsbericht dargelegt, beschloss der Aufsichtsrat – nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Personalausschuss – zudem mit Blick auf die Börsennotierung eine Veränderung des Systems der Vorstandsvergütung und eine entsprechende Anpassung der Vorstandsverträge.

Aufsichtsratssitzung am 23. November 2015

Nach der erfolgreichen, vom Aufsichtsrat intensiv begleiteten Börsennotierung am 6. November 2015 fand im Berichtszeitraum noch eine weitere Aufsichtsratssitzung am 23. November 2015 statt. Im Zentrum dieser Sitzung standen neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage das Jahresbudget 2016 einschließlich der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung sowie die Vorscheurechnung für die Jahre 2017 bis 2020. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte der Planung des Vorstands zu. Zudem wurde über eine Anpassung der Geschäftsverteilung im Vorstand Beschluss gefasst.

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), Karl Gernandt, Karl-Heinz Biesold, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski (ab 26. Januar 2015), Francisco Pérez Mackenna (ab 26. Januar 2015).

Prüfungs- und Finanzausschuss: Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Oscar Hasbún Martínez (ab 26. Januar 2015), Arnold Lipinski. Herr Horst Baier fungierte dabei ab dem Zeitpunkt der Börsennotierung zugleich als unabhängiges Mitglied des Aufsichtsrats im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG. Herr Baier verfügt insbesondere aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Finanzvorstand der TUI AG, Hannover, über umfassenden Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung.

Vermittlungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Karl-Heinz Biesold, Jutta Diekamp, Francisco Pérez Mackenna (ab 26. Januar 2015), Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 26. Januar 2015).

Nominierungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz: Michael Behrendt (Vorsitz), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, 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) beschrieben.

Der Präsidial- und Personalausschuss tagte 2015 in vier Sitzungen, und zwar am 26. März 2015, 23. Juni 2015, 24. September 2015 und 23. November 2015. Er befasste sich dabei jeweils mit der Vorbereitung der taggleichen Sitzung des Aufsichtsrats und mit Vorstandsangelegenheiten. Insbesondere waren Gegenstand der Sitzung am 24. September 2015

mit Blick auf den Börsengang die intensive Erörterung der Veränderung des Systems der Vorstandsvergütung und eine entsprechende Anpassung der Vorstandsverträge. Der Präsidial- und Personalausschuss unterbreitete dem Aufsichtsrat diesbezüglich einen Vorschlag, über den im Aufsichtsrat am 3. November 2015 zustimmend Beschluss gefasst wurde.

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

In der ersten Sitzung am 23. März 2015 standen die Jahresabschluss Themen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2014 im Mittelpunkt der Beratung (s. dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2015“). Der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers wurden erörtert (s. dazu auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“). Gegenstand der Beratungen waren zudem die Ergebnis-, Investitions- und Finanzplanung 2015 sowie die Vorscheurechnung für die Jahre 2016 bis 2019 und Investitionen in neue Containerschiffe. Zudem fasste der Prüfungs- und Finanzausschuss Beschluss über einen Vorschlag an den Aufsichtsrat bezüglich des von der Hauptversammlung zu wählenden Jahres- und Konzernabschlussprüfers.

Die zweite Sitzung am 23. Juni 2015 war geprägt von der Beratung über den Ausblick auf die Geschäftsentwicklung sowie einer Erörterung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems (IKS) und der Risikosituation im Konzern. Einen weiteren Schwerpunkt dieser Sitzung sowie auch der darauffolgenden dritten Sitzung am 24. August 2015 bildete die Beratung über den Stand der Vorbereitungen des Börsengangs und die Verwendung der daraus zu generierenden Mittel.

In der vierten Sitzung am 21. September 2015 wurde über die indikative Preisspanne für den Börsengang beraten. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht des Chief Compliance Officers sowie dem Bericht der Konzernrevision.

In seiner fünften Sitzung am 23. November 2015 erörterte der Prüfungs- und Finanzausschuss die vorgelegte Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung für das Jahr 2016 und die Vorscheurechnung für die Jahre 2017 bis 2020. Der Vorstand erläuterte ausführlich die der Planung zugrunde liegenden Annahmen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Frachtraten sowie der Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dem vorgelegten Jahresbudget 2016 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zuzustimmen. Zudem beriet der Prüfungs- und Finanzausschuss über die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung.

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

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

Im Geschäftsjahr 2015 kam es zu personellen Veränderungen im Vorstand: Wie vorstehend bereits dargestellt, wurde im März 2015 Herr Nicolás Burr zum Nachfolger von Herrn Peter Ganz als Finanzvorstand bestellt. Herr Thorsten Haeser leitet, wie ebenfalls bereits dargestellt, als neues Vorstandsmitglied (Chief Commercial Officer – CCO) seit dem 1. Oktober 2015 die weltweiten Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung. Eine wesentliche Grundlage bildet dabei die Anerkennung der Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) auf Grundlage der Fassung vom 5. Mai 2015. 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 November 2015 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die seit dem 3. November 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) zu entnehmen.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2015

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 2015 und den Lagebericht sowie den gemäß § 315a 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 8. Mai 2015 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 23. März 2016 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 seine Befangenheit besorgen lassen. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Zusammenarbeit mit der internen Revision und anderen in das Risikomanagement einbezogenen Stellen sowie über die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems (IKS) in Bezug auf die Rechnungslegung 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. Wesentliche Schwächen seien nicht zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. 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 Vorlagen des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Lage- und Konzernlagebericht zu billigen und sich dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns anzuschließen.

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 23. März 2016 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 23. März 2016 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 insbesondere auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt.

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 eingehender Prüfung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses sowie des Lage- und Konzernlageberichts (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 den Ergebnissen des Abschlussprüfers zugestimmt. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 23. März 2016 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 hat der Aufsichtsrat insbesondere unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik, der Auswirkungen auf die Liquidität sowie unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen gewürdigt; dies schloss auch eine Erläuterung durch den Vorstand und eine Erörterung mit dem Abschlussprüfer mit ein. Anschließend stimmte der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns zu.

Prüfung des Berichtes des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2015 (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 23. März 2016 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 22. März 2016 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 23. März 2016 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften geprüft, ob nach den Umständen, die im Zeitpunkt ihrer Vornahme bekannt waren, die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind. Dazu hat er sich insbesondere die Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung erläutern lassen, nach welchen Grundsätzen die Leistungen der Gesellschaft und die dafür erhaltenen Gegenleistungen festgesetzt worden sind. Hierdurch und auf der Grundlage des vom Prüfungs- und Finanzausschuss erstatteten Berichts konnte sich der Aufsichtsrat von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht insbesondere auf Richtigkeit geprüft und hat sich dabei auch vergewissert, dass der Kreis der verbundenen Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt festgestellt und notwendige Vorkehrungen zur Erfassung der berichtspflichtigen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen getroffen wurden. Anhaltspunkte für Beanstandungen des Abhängigkeitsberichts sind bei dieser Prüfung nicht ersichtlich geworden. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer zugestimmt. Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat durchgeführten eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

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

Dank

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Hapag-Lloyd Konzerns für ihr hohes Engagement.

Feststellung dieses Berichts

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht des Aufsichtsrats in seiner Sitzung am 23. März 2016 gemäß § 172 Abs. 2 AktG festgestellt.

Hamburg, den 23. März 2016

Für den Aufsichtsrat



Michael Behrendt

Vorsitzender des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

GEMEINSAMER BERICHT DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS ZUR CORPORATE GOVERNANCE (CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT)

GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

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

Bekanntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Hapag-Lloyd AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, deren Aktien seit dem 6. November 2015 im Sinne des Aktiengesetzes börsennotiert sind.

Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für die Hapag-Lloyd AG – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) auf Grundlage der Fassung vom 5. Mai 2015. Der von der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ verabschiedete Kodex enthält neben wesentlichen gesetzlichen Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften national und international anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung in Form von Empfehlungen und Anregungen.

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG 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 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 mit der folgenden Ausnahme entspricht und künftig entsprechen wird:

Ziffer 5.3.2 Satz 3 DCGK enthält unter anderem die Empfehlung, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses unabhängig sein soll. Derzeit ist Herr Karl Gernandt Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses. Er soll dieses Amt auch nach dem geplanten Börsengang weiter ausüben. 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 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.

Hamburg, am 3. November 2015

Vorstand und Aufsichtsrat

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. 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 sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter.

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

RELEVANTE ANGABEN ZU UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN

Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit einer Ausnahme – die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (siehe vorstehend).

Compliance

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

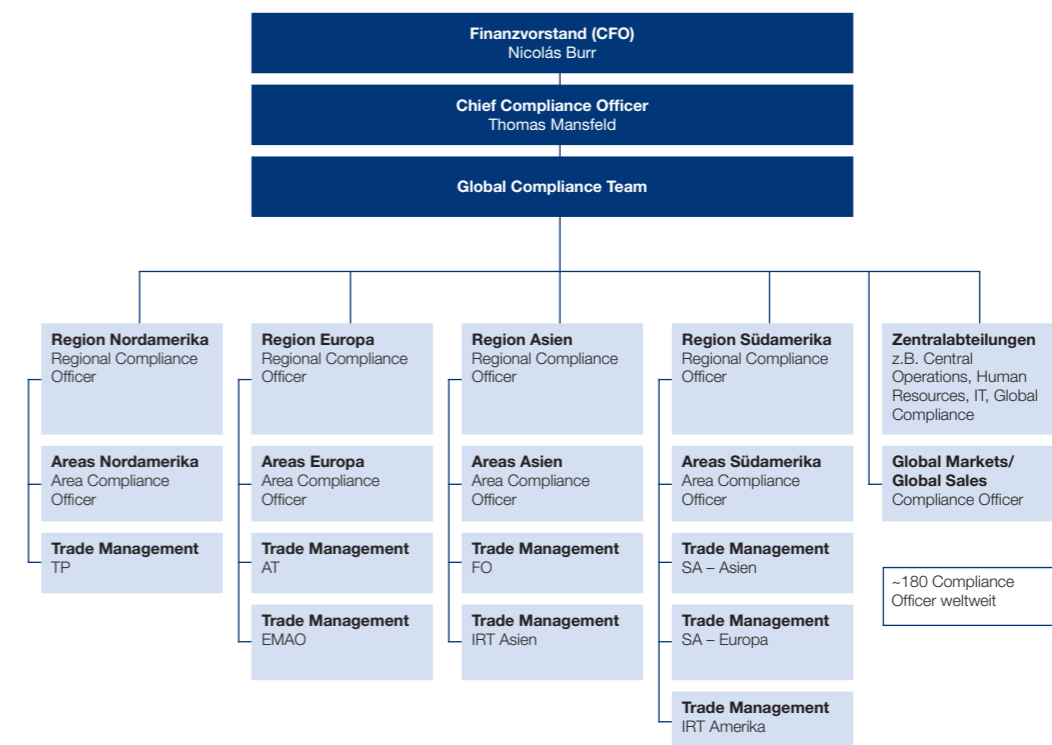
Ethikrichtlinie

Die „Globale Ethikrichtlinie“ spiegelt die Unternehmenskultur von Hapag-Lloyd wider und definiert die Grundwerte sowie die Erwartungen an das Verhalten von Führungskräften und Mitarbeiter/-innen 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).

Compliance-Organisation

Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- & Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung sowie der Einhaltung von Embargos und Sanktionen zusammen. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Überwachung der Einhaltung der auf die Hapag-Lloyd AG anwendbaren kapitalmarktrechtlichen Regelungen (Kapitalmarkt-Compliance).

Die direkt unter dem Finanzvorstand 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.



Corporate Responsibility

Compliance genießt bei Hapag-Lloyd zusammen mit einem hohen Qualitätsanspruch, einem proaktiven Umweltschutz sowie Nachhaltigkeit im Management und bei allen operativen Prozessen allerhöchste Priorität.

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 unsere 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 von 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.de/de/>

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: <http://ir.hapag-lloyd.de>

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

Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Directors' Dealings – 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 ihre Umsetzung. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf ihre 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 einschließlich der Bestellung eines Vorstandsvorsitzenden sowie die Geschäfte und Maßnahmen geregelt, für die eine Beschlussfassung des Gesamtvorstands notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommen werden dürfen.

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

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2015 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Nicolás Burr, Anthony James Firmin und Thorsten Haeser. Bei einem der Vorstandsmitglieder, Herrn Rolf Habben Jansen, beträgt die verbleibende Bestelldauer mehr als drei Jahre.

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 verfassenden 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 2015 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.

Mitglieder des Vorstandes (31. Dezember 2015):

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966	Vorsitzender des Vorstandes/CEO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2014
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2014 bis zum 31. März 2019
Nicolás Burr Jahrgang 1975	Mitglied des Vorstandes/CFO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2015
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 28. Februar 2018
Anthony James Firmin Jahrgang 1953	Mitglied des Vorstandes/COO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2014
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. Juni 2017
Thorsten Haeser Jahrgang 1968	Mitglied des Vorstandes/CCO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2015
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. September 2018

Das Vorstandsmitglied Peter Ganz ist im Berichtszeitraum mit Wirkung zum 31. März 2015 ausgeschieden.

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

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 den Lage- und Konzernlagebericht. 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 100.000.000,00 EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75.000.000,00 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 75.000.000,00 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 2.000.000,00 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 aus zwölf Mitgliedern zusammen. Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die sechs Vertreter der Anteilseigner von der Hauptversammlung – wobei der Aufsichtsrat nach Vorbereitung im Nominierungsausschuss entsprechende Wahlvorschläge macht – und die sechs Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Bei den Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird auf die zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen geachtet, ebenso wie auf die Vielfalt in der Zusammensetzung. Aufsichtsratsmitglieder sollen keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Mindestens ein unabhängiges Mitglied verfügt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung. Jedes Aufsichtsratsmitglied achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seines Aufsichtsratsmandats genügend Zeit zur Verfügung steht. Aufsichtsratsmitglieder, die

gleichzeitig Mitglied des Vorstands einer börsennotierten Aktiengesellschaft sind, nehmen zudem insgesamt nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahr.

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 2015 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 vier ordentliche Aufsichtsratssitzungen statt. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmgleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmgleichheit führt.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung folgende Ziele festgelegt, die bei den Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung im Rahmen der turnusmäßigen Aufsichtsratswahlen und bei der Nachwahl eines Aufsichtsratsmitglieds berücksichtigt werden:

- Mindestens zwei Mitglieder sollen aufgrund ihrer Herkunft oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern maßgebliches Geschäft betreibt.
- Mindestens zwei Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über besondere Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Bereich der Schifffahrt verfügen.
- Mindestens zwei Mitglieder des Aufsichtsrats sollen Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen.
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen bei ihrer Wahl in der Regel nicht älter als 70 Jahre sein.

Der Aufsichtsrat erfüllt in seiner derzeitigen Zusammensetzung diese Zielvorgaben. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung der gesetzten Ziele entsprechend nachverfolgen.

Mitglieder des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2015):**Michael Behrendt***(Vorsitzender des Aufsichtsrates)***Karl-Heinz Biesold***(1. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)***Karl Gernandt***(2. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)*

Präsident des Verwaltungsrates

Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

Andreas Bahn*Gewerkschaftssekretär*

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,

Hamburg

Horst Baier*Mitglied des Vorstandes*

TUI AG, Hannover

Oliver Bringe*Vorsitzender des Seebetriebsrates*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Renate Commerell*Kaufmännische Angestellte*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Jutta Diekamp*Stellvertretende Vorsitzende**des Seebetriebsrates*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Dr. Rainer Klemmt-Nissen*Geschäftsführer*

HGV Hamburger Gesellschaft

für Vermögens- und Beteiligungs-

management mbH, Hamburg

Arnold Lipinski*Leiter Personal See*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Francisco Pérez Mackenna*Geschäftsführer*

Quiñenco S.A., Santiago de Chile

Oscar Hasbún Martínez*Vorstandsvorsitzender*

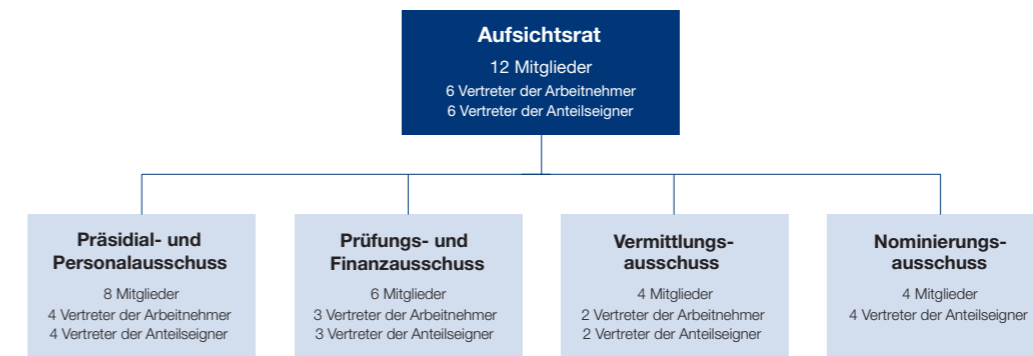
Compañía Sud Americana de

Vapores S.A., Santiago de Chile

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 Vermittlungsausschuss und den Nominierungsausschuss 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), Karl Gernandt, Karl-Heinz Biesold, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Francisco Pérez Mackenna

- (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 des Lage- und Konzernlageberichtes 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 bereitet zudem den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor, verhandelt mit diesem über das Honorar und erteilt den Prüfungsauftrag. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Managementsystems sowie des internen Revisionsystems zuständig.

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Arnold Lipinski, Oscar Hasbún Martínez

- 34 (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), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, 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), Karl-Heinz Biesold, Jutta Diekamp, 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. Die jeweiligen Mitgliedschaften in weiteren Aufsichtsräten und Kontrollgremien sind dort ebenfalls beschrieben.

Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

Nach dem Wertpapierhandelsgesetz (§ 15a Abs. 1 WpHG) sind die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat und Personen, die mit diesen in einer engen Beziehung stehen (u. a. Ehepartner, eingetragene Lebenspartner und unterhaltsberechtigende 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 Euro im Kalenderjahr erreicht oder übersteigt. Die mitgeteilten Geschäfte sind auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG veröffentlicht: http://ir.hapag-lloyd.de/websites/hapaglloyd/German/8300/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 ein Prozent 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 Lageberichtes dargestellt und sind ab Seite 80 beschrieben.

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 2015:

Stimmrechtsanteile	2015
CSAV Germany Container Holding GmbH	31,4 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,6 %
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	20,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	12,3 %
Streubesitz	15,5 %
Gesamt	100,0 %

Für weitere Erläuterungen siehe Anhang Seite 256.

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 a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt. Der Konzernlagebericht wurde nach den Vorschriften des HGB aufgestellt. Jahres- und Konzernabschluss nebst Lage- und Konzernlagebericht werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Die Hauptversammlung am 8. Mai 2015 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Lage- und Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2015 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 Herr Heckert (seit dem Geschäftsjahr 2010) und Herr 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 inklusive des IKS bezogen auf den Rechnungslegungsprozess wird im Risikobericht als Bestandteil des Lageberichtes dargestellt.

Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

Am 1. Mai 2015 ist das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst in Kraft getreten. Diese Regelungen treten neben die bereits bestehenden Diversity-Vorgaben des DCGK, denen die Hapag-Lloyd AG bereits bisher entsprochen hat. Hapag-Lloyd hat sich mit den neuen 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 Prozent aus Frauen und zu mindestens 30 Prozent aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2015 gehören zwei Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit sind zum Stichtag 17 Prozent der Aufsichtsratsmitglieder Frauen.

Hapag-Lloyd wird die gesetzlichen Regelungen bei Neubestellungen ab 1. Januar 2016 berücksichtigen, um die Vorgaben zu erfüllen.

Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst verlangt zudem, dass Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sowie Fristen zu deren Erreichung festgelegt werden. Die erstmals festzulegenden Fristen zur Erreichung der Zielgrößen dürfen nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern.

Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat als Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand 0 Prozent festgelegt und eine Frist zur Erreichung bis zum 30. Juni 2017 bestimmt. Damit wurde der aktuelle Stand festgehalten, da bis dahin aus heutiger Sicht keine Neubesetzung zu erwarten ist.

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat als Zielgröße im Zeitraum bis zum 30. Juni 2017 für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands 0 Prozent und im Zeitraum ebenfalls bis zum 30. Juni 2017 für die zweite Führungsebene 14 Prozent festgelegt. Dies entspricht jeweils dem derzeitigen Stand und berücksichtigt die Nachfolgeplanung innerhalb der Frist für beide Führungsebenen.

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien

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

Andreas Bahn

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH ·
 Mitglied des Aufsichtsrats
 HHLA Container Terminals GmbH · Mitglied des Aufsichtsrats

Horst Baier

TUI Deutschland GmbH · Mitglied des Aufsichtsrats
 TUifly GmbH · Mitglied des Aufsichtsrats
 RIUSA II S.A. · President
 TUI Canada Holdings Inc. · Director
 Sunwing Travel Group Inc. · Director

Karl Gernandt

Kühne + Nagel International AG · Präsident des Verwaltungsrates
 Kühne Holding AG · Delegierter des Verwaltungsrates
 HSV Fußball AG · Vorsitzender des Aufsichtsrats
 Kühne Logistics University · Mitglied des Aufsichtsrats

Arnold Lipinski

Knappschaft Bahn See · Member of Delegates' Conference
 BG Verkehr · Member of Delegates' Conference

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG · Mitglied des Aufsichtsrats
 HSH Nordbank AG · Mitglied des Aufsichtsrats
 HMC Hamburg Messe und Congress GmbH · Mitglied des Aufsichtsrats
 Vattenfall Wärme Hamburg GmbH · Mitglied des Aufsichtsrats

Francisco Pérez Mackenna

Compañía Sud Americana de Vapores S.A. · Member of the Board of Directors
 Compañía Cervecerías Unidas S.A. · Member of the Board of Directors
 Empresa Nacional de Energía Enx S.A. · Member of the Board of Directors
 Inversiones y Rentas S.A. · Member of the Board of Directors
 Invexans S.A. · Member of the Board of Directors
 LQ Inversiones Financieras S.A. · Member of the Board of Directors
 SAAM Sud Americana Agencias Aereas y Maritimas · Member of the Board of Directors
 Tech Pack S.A. · Member of the Board of Directors

Óscar Hasbún Martínez

Odfjell y Vapores S.A. · Member of the Board of Directors
 SAAM Sud Americana Agencias Aéreas y Marítimas · Member of the Board of Directors
 Inversiones Dalmacia LTDA. · Member of the Board of Directors
 Signus Capital Investments LTD. · Member of the Board of Directors

Die vorstehend nicht genannten Aufsichtsratsmitglieder haben keine Ämter in anderen Aufsichtsräten oder Kontrollgremien inne.

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

KONJUNKTURUNSIKERHEITEN UND SCHWÄCHE DER ROHSTOFFPREISE BELASTEN INTERNATIONALE BÖRSEN IN DER ZWEITEN JAHRESHÄLFTE 2015

Die wichtigsten internationalen Aktienmärkte verzeichneten in 2015 überwiegend weitere moderate Gewinne. Allerdings belasteten die erheblich gestiegene Volatilität und ein deutlicher Verfall der Rohstoffpreise die Entwicklung an den internationalen Börsen vor allem im zweiten Halbjahr 2015 und führten insbesondere im dritten Quartal zu umfangreichen Gewinnmitnahmen. Der Rückgang der Rohstoffpreise wird allgemein als Indikator für eine weiterhin nur verhaltene Expansion des globalen Wirtschaftswachstums gesehen. Zusätzlich verunsicherte die weitere Abschwächung des Wirtschaftswachstums in China die Anleger. Aufgrund der sehr robusten Verfassung des amerikanischen Arbeitsmarktes erhöhte die amerikanische Notenbank (FED) am 16. Dezember 2015 erstmals seit 2006 wieder den Leitzins und hob den Korridor auf nunmehr 0,25 bis 0,5 Prozent an. Ausgelöst durch schwache Wirtschaftsdaten aus China und einen weiteren starken Verfall der Rohölpreise gingen die Aktienkurse an den wichtigsten internationalen Börsen in den ersten Wochen 2016 erneut deutlich zurück.

Entwicklung der wichtigsten Indizes

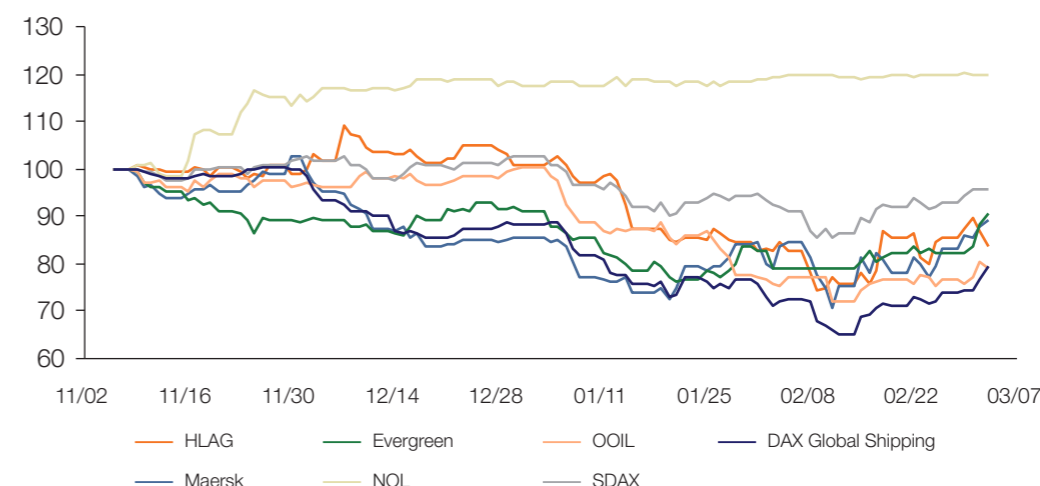
Indizes*	31.12. 2015	31.12. 2013	31.12. 2013	Veränderung 2015 vs. 2014
Dow Jones Industrial	17.425	17.823	16.577	-2,2 %
MSCI World	1.663	1.710	1.661	-2,7 %
EuroStoxx 50	3.268	3.146	3.109	+3,9 %
DAX Index	10.743	9.806	9.552	+9,6 %
Nikkei 225	19.034	17.451	16.291	+9,1 %

Quelle: Bloomberg; *Kurse 31.12. oder letzter Handelstag

Der anhaltende Druck auf die Frachtraten in allen Fahrtgebieten, die am 23. Oktober 2015 veröffentlichte Gewinnwarnung des Branchenführers Maersk Line sowie die unbefriedigende Ertragslage der meisten asiatischen Containerreedereien belasteten die Aktienkurse der börsennotierten Containerreedereien in der zweiten Jahreshälfte 2015. Die Fusionsverhandlungen zwischen den beiden chinesischen Reedereien China Shipping Group, Muttergesellschaft von China Shipping Container Lines (CSCL), und China Ocean Shipping Company Co (COSCO) sowie das Übernahmeangebot der französischen Reederei CMA CGM für Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, führten zu Sonderbewegungen in den Aktien von NOL und COSCO.

Kursentwicklung Hapag-Lloyd Aktie vs. Peer Group und DAX Global Shipping Index (November 2015 – März 2016)

Indexierter Preis



Quelle: Bloomberg, 4. März 2016

ERFOLGREICHER BÖRSENGANG DER HAPAG-LLOYD AG

Ungeachtet des ambitionierten Börsenumfeldes konnte die Hapag-Lloyd AG ihren Börsengang im vierten Quartal 2015 erfolgreich vollziehen. Am 28. September 2015 hat die Hapag-Lloyd AG die Absicht eines Börsengangs bekannt gegeben. Zu einem Ausgabepreis von 20,00 EUR wurden 13,2 Mio. neue Namensaktien aus einer Barkapitalerhöhung von einem internationalen Bankenkonsortium im Rahmen eines Book-Building-Verfahrens bei institutionellen und privaten Investoren platziert. Am 6. November 2015 erfolgte die Notierungsaufnahme der Aktie im regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und der Hamburger Börse. Der Schlusskurs am ersten Handelstag betrug 20,21 EUR.

Stammdaten der Hapag-Lloyd Aktie

Wertpapierkennnummer (WKN): HLAG47

International Securities Identification Number (ISIN): DE000HLAG475

Börsensegment: Regulierter Markt (Prime Standard) an der Wertpapierbörse Frankfurt und

Notierung an der Wertpapierbörse Hamburg

Aktienanzahl (gesamt): 118.110.917 Namensaktien

Marktkapitalisierung (zum Zeitpunkt der Erstnotierung am 6. November 2015): 2.387 Mio. EUR

Emissionspreis: 20,00 EUR

Aktienkurs am 2. März 2016: 17,37 EUR

Anleihen der Hapag-Lloyd AG**Insgesamt weiterhin hohes Emissionsvolumen bei Unternehmensanleihen**

Für hochverzinsliche Unternehmensanleihen bestand bei institutionellen und privaten Anlegern weiterhin ein reges Interesse. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen in 2015 auf 83,5 Mrd. EUR, nachdem Unternehmen im vergleichbaren Vorjahreszeitraum 2014 Anleihen in einem Volumen von rd. 106 Mrd. EUR emittierten.

Hapag-Lloyd Anleihen mit stabilen Kursen und verbessertem Ratingausblick

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. Dezember 2015 mit 102,38 Prozent (EUR-Anleihe 2018) und 103,13 Prozent (EUR-Anleihe 2019) bzw. 101,25 Prozent (USD-Anleihe 2017). Die internationale Ratingagentur Moody's erhöhte in ihrem Ratingupdate vom 29. September 2015 den Ausblick von „Stabil“ auf „Positiv“. Das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG blieb mit B2 unverändert. Das Rating durch Standard & Poor's beträgt weiterhin B+ mit „stabilem“ Ausblick. Am 30. Dezember 2015 wurden 125 Mio. USD der bis zum 15. Oktober 2017 laufenden USD-Anleihe vorzeitig zurückgeführt.

Stammdaten Anleihen

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs (Erstmission)	Kurs am 31.12.2015
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.**	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	102,38 %
EUR-Anleihe 2019	EUR 250 Mio.	15.10.2019	7,50 %	100,00 %	103,13 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.***	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	101,25 %

Kursdaten: Citibank; *vorzeitig kündbar; **Aufstockung in Höhe von 150 Mio. EUR zu 101,75 %;

***Teiltrückführung (125 Mio. USD) am 30. Dezember 2015 durch vorzeitige Kündigung.

OFFENE UND TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Kommunikation mit allen Investoren, Analysten und Kapitalmarktteilnehmern. In 2015 wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Gespräche geführt. Auf Kapitalmarktkonferenzen und Roadshows an den bedeutenden Finanzplätzen in Europa sowie in Nordamerika sowie in regelmäßig an den Berichtsterminen stattfindenden Telefonkonferenzen hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG institutionellen Anlegern und Finanzanalysten die Ergebnisse der Quartale und die Aussichten für das Geschäftsjahr präsentiert und erläutert. Insbesondere der Börsengang führte zu einem hohen Informationsbedarf hinsichtlich der Unternehmensentwicklung und -strategie in einem herausfordernden Branchenumfeld.

Nach dem Börsengang veröffentlichten bisher zehn Finanzanalysten Researchberichte zur Hapag-Lloyd Aktie. Hiervon stufen vier Analysten die Aktie mit Kauf, vier mit Halten und zwei mit Verkauf ein.

Die veröffentlichten Finanz- und Unternehmensberichte, die Investorenpräsentationen sowie eine detaillierte Darstellung der Aktien- und Anleihedaten wie auch wichtige Informationen für Investoren befinden sich auf der Investor-Relations-Webseite von Hapag-Lloyd.



**Andrea Schöning – Direktorin Network & Cooperations für das
Fahrgebiet Intra Regional Trade Asia, Deutschland**



„121 Liniendienste, die 538 Häfen in 126 Ländern verbinden – gemeinsam mit unseren Partnern verfügen wir über ein einzigartiges, absolut ausgewogenes Produkt-Portfolio, das alle wichtigen Fahrtgebiete abdeckt. Damit haben wir eine starke Marktstellung in den Ost-West- wie auch in den Nord-Süd-Fahrtgebieten. Wir decken buchstäblich den gesamten Globus ab – und bedienen alle großen Märkte und Regionen. Wir sind grundsätzlich dort, wo unsere Kunden uns brauchen.“

Hapag-Lloyd gehört zu den wenigen führenden Reedereien, die annähernd gleich stark in den volumenstarken Ost-West- und den attraktiven Nord-Süd-Fahrtgebieten vertreten sind. Unser globales Dienste-Netzwerk sorgt dafür, dass wir vom Wachstum der Handelsströme weltweit profitieren, während unser ausgewogenes Produkt-Portfolio über alle wichtigen Fahrtgebiete uns widerstandsfähiger gegen negative Marktentwicklungen macht.



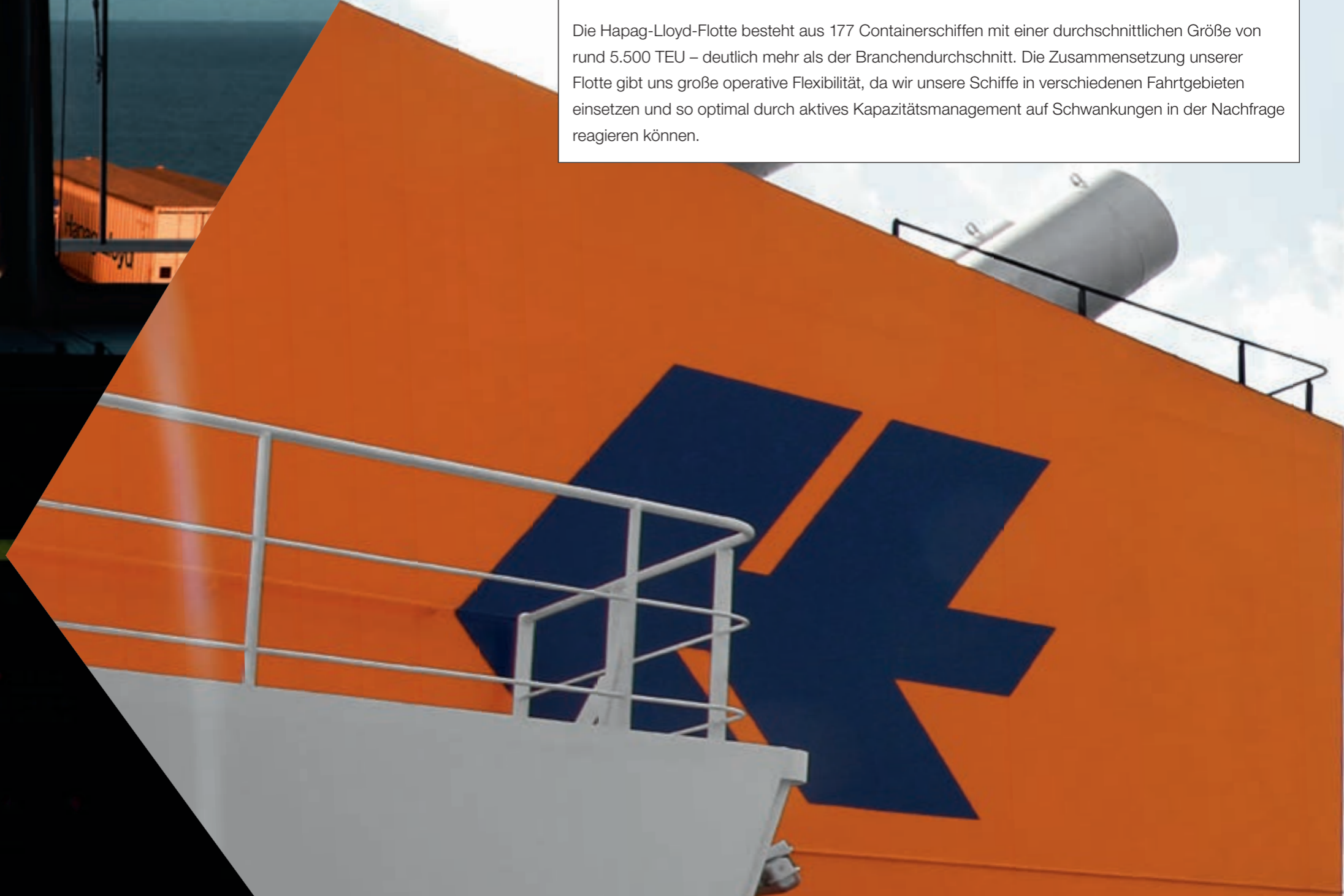


Focko Osterkamp – Kapitän der „Dalian Express“



„Mit 7,1 Jahren ist unsere Flotte deutlich jünger als der Branchendurchschnitt von 8,5 Jahren. Und wir modernisieren unsere Flotte kontinuierlich: 2015 haben wir 16 ältere Schiffe ausgemustert und im Gegenzug fünf brandneue Schiffe mit einer Kapazität von je 9.300 TEU in Betrieb genommen. Darüber hinaus haben wir fünf Neubauten mit einer Kapazität von je 10.500 TEU geordert. Unsere hochmoderne Flotte ist das Rückgrat unserer operativen Stabilität und Zuverlässigkeit.“

Die Hapag-Lloyd-Flotte besteht aus 177 Containerschiffen mit einer durchschnittlichen Größe von rund 5.500 TEU – deutlich mehr als der Branchendurchschnitt. Die Zusammensetzung unserer Flotte gibt uns große operative Flexibilität, da wir unsere Schiffe in verschiedenen Fahrtgebieten einsetzen und so optimal durch aktives Kapazitätsmanagement auf Schwankungen in der Nachfrage reagieren können.





Michael Braasch – IT-Experte und Direktor Consulting & CRM, Deutschland



„Wir sind sehr stolz auf unser führendes Informations-Management-system für Containertransporte. Hierbei handelt es sich um ein weltweites, voll integriertes und selbst entwickeltes IT-System zur Unterstützung unseres Geschäfts sowie der meisten unserer operativen Prozesse. Dies verschafft uns einen Wettbewerbsvorteil hinsichtlich Qualität und Produktivität und bildet die Basis für unsere e-Business-Lösungen der neuesten Generation. Und am wichtigsten: die Benutzerfreundlichkeit – nicht nur für uns, sondern auch für unsere Kunden.“

Die Fähigkeit, Informationen korrekt und sehr schnell zu verarbeiten, ist für Hapag-Lloyd fundamental, um zu den führenden Linienreedereien zu gehören. Zusammen mit klar definierten Prozessen und einem standardisierten, weltweiten Organisationsmodell sorgen unsere IT-Systeme dafür, dass wir stets einen Schritt voraus sind und Wettbewerber dieses innovative Modell nicht einfach reproduzieren können.



Hapag-L



Roshnee Siripal – Expertin für Kühlcontainerladung, Südafrika

„Früchte sind das wichtigste Exportgut Südafrikas. Zitrusfrüchte, Birnen, Pflaumen und Aprikosen werden von hier aus in die ganze Welt verschickt. Unsere Kunden wissen das attraktive globale Netzwerk von Hapag-Lloyd in Verbindung mit unserer überdurchschnittlichen Servicequalität sehr zu schätzen.“

Hapag-Lloyd verfügt über eine der größten und modernsten Reefer-Flotten der Branche. Wir transportieren temperatursensible Güter wie Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch sowie hochwertige Kühlladung wie Pharmaprodukte. Unser engagiertes Reefer-Team steht für Spitzenqualität, höchste Zuverlässigkeit und jahrzehntelange Expertise. Wir sorgen dafür, dass unsere Kunden ebenso cool bleiben können wie ihre Ladung in unseren Containern.





Carolina Ahumada – Gefahrgut-Expertin, Chile

„Der Transport von Gefahrgut ist eine extrem anspruchsvolle Angelegenheit. Reedereien müssen systematisch einen hohen Wissensstand im Handling von Gefahrgut sicherstellen. Alle Mitarbeiter unserer DG-Abteilungen weltweit nehmen regelmäßig an intensiven Schulungen teil. Darum können unsere Kunden sich auch einhundertprozentig auf meine Kollegen und mich verlassen.“



Hapag-Lloyd ist führend beim Transport von Gefahrgut, weil wir in puncto Sicherheit keine Kompromisse machen. Unser hoher Anspruch, unsere jahrzehntelange Erfahrung und unsere Expertise verschaffen uns einen deutlichen Vorsprung beim Transport gefährlicher Güter. Und dank unserer einzigartigen Watchdog-Software sind wir zudem in der Lage, alle weltweiten Buchungen auf Gefahrgutladung zu scannen, die nicht korrekt deklariert ist.



**Chet McDonough – Vertriebsexperte für
Spezial- und Projektladung, USA**



„Extrem große und schwere Ladung kann eine enorme Herausforderung sein. Meine Kollegen und ich organisieren und überwachen jeden Spezialtransport individuell und mit besonderer Sorgfalt. Wir überprüfen die Machbarkeit des Transports, kalkulieren den genauen Preis, organisieren, koordinieren und überwachen den gesamten Prozess – bis zum Löschen im Zielhafen. Die Spezialladung unserer Kunden ist bei uns in den allerbesten Händen.“

Hapag-Lloyd hat mehr als 50 Jahre Erfahrung im Umgang mit Spezial- und Projektladung. Unsere internationalen Experten sind alle erfahrene Techniker, Ingenieure und Seeleute und mit den Prozessen an Bord von Containerschiffen wie auch im Hafen vertraut. Das Ziel: technisch und zeitlich machbare Lösungen zu finden, die einen sicheren Transport der Ladung gewährleisten, und dafür zu sorgen, dass diese unbeschadet beim Empfänger eintrifft. Wenn wir einen Auftrag annehmen, kann sich unser Kunde darauf verlassen, dass auch alles reibungslos ablaufen wird.



Konzern- lagebericht

GRUNDLAGEN DES KONZERNS	58
Konzernstruktur und Aktionärskreis	58
Geschäftstätigkeit	60
Konzern-Ziele und -Strategie	61
Unternehmenssteuerung	65
Grundlagen und Leistungsindikatoren	69
Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren	69
Wichtige nicht finanzielle Grundlagen	70
Forschung und Entwicklung	75
Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement	76
Mitarbeiter	78
Vergütungsbericht	80
WIRTSCHAFTSBERICHT	95
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	95
Branchenspezifische Rahmenbedingungen	96
Ertragslage des Konzerns	103
Finanzlage des Konzerns	110
Vermögenslage des Konzerns	116
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	118
NACHTRAGSBERICHT	119
RISIKO- UND CHANCENBERICHT	120
Risikomanagement	120
Risiken	125
Chancen	140
Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen	145
ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN	146
PROGNOSEBERICHT	149

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

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 Mio. TEU, die größte Linienreederei in Deutschland und zählt weltweit zu den führenden Linienreedereien. Als Obergesellschaft stellt die Hapag-Lloyd AG gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar.

Am 16. April 2014 haben die Hapag-Lloyd AG und die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) ein Business Combination Agreement mit dem Zweck der Prüfung des Zusammenschlusses der Containerschiffahrtsaktivitäten beider Gesellschaften unterzeichnet. Nach Zustimmung aller relevanten Wettbewerbsbehörden wurde der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der Containeraktivitäten der CSAV mit Hapag-Lloyd am 2. Dezember 2014 durch eine Sacheinlage im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung vollzogen. Die Geschäftstätigkeit des Konzerns umfasst seitdem die Containerlinienschiffahrt von Hapag-Lloyd sowie das Containergeschäft der CSAV. Die CSAV Germany Container GmbH als bisherige Obergesellschaft der von der CSAV übernommenen Containergeschäftsaktivitäten (nachfolgend als „CCS“, „CSAV-Geschäftsaktivitäten“ oder „CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten“ bezeichnet) wurde im zweiten Quartal 2015 rückwirkend zum 1. Januar 2015 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Damit hält die Hapag-Lloyd AG alle wesentlichen Containerschiffahrtsaktivitäten direkt. Die operative Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in die Hapag-Lloyd AG wurde zum Ende des ersten Halbjahres 2015 abgeschlossen. Infolge der Integration des operativen Geschäftes und der anschließenden Restrukturierung im Konzern wurden Tochtergesellschaften im Wege von Geschäftsübertragungen mit anschließender Liquidation sowie von Verschmelzungen zusammengeführt. Zudem wurde Lateinamerika als vierte Region etabliert.

Nach dem Abgang eines Portfolios von 16 älteren Schiffen im Jahresverlauf 2015 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern zum 31. Dezember 2015 über 177 Schiffe mit einer Transportkapazität von ca. 1 Mio. TEU sowie ein globales Netzwerk von 121 Diensten. Durch den Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten hat sich die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd als eine der führenden globalen Containerlinienreedereien verbessert. Hapag-Lloyd verfügt über eine deutlich gestärkte Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen.

Gestärkte Eigenkapitalbasis

Durch den Börsengang stärkte Hapag-Lloyd die Eigenkapitalbasis und erweiterte den finanziellen Handlungsspielraum für zukünftige Investitionen in Schiffe und Container. Der Emissionserlös aus der Platzierung der neuen Aktien betrug brutto rd. 265,0 Mio. EUR. Der Börsengang stärkte das Eigenkapital, das zum 31. Dezember 2015 rd. 5,0 Mrd. EUR (31. Dezember 2014: 4,2 Mrd. EUR) betrug. Die erhöhte Eigenkapitalbasis und eine erheblich verbesserte Liquiditätsreserve bilden eine solide Basis für die Nutzung weiterer Wachstumschancen. Zum Bilanzstichtag gehören 103 (31. Dezember 2014: 120) unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie vier (31. Dezember 2014: 4) at-Equity bewertete Unternehmen zum Konsolidierungskreis des Hapag-Lloyd Konzerns (die Beteiligungsübersicht findet sich auf Seite 253–255 des Konzernanhangs). Insgesamt haben 100 (31. Dezember 2014: 114) Gesellschaften ihren Sitz im Ausland. Zudem zählen sieben (31. Dezember 2014: 10) inländische Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Wesentliche Beteiligungen, zu denen ein Containerterminal in Hamburg gehört, sind nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen (siehe Angaben im Konzernanhang).

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die CSAV Germany Container Holding GmbH sowie die Kühne Holding AG zusammen mit der Kühne Maritime GmbH sind mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH die größten Einzelaktionäre der Hapag-Lloyd AG. Im Zuge des Börsengangs haben zwei Ankeraktionäre, die CSAV Germany Container Holding GmbH sowie die Kühne Holding AG zusammen mit der Kühne Maritime GmbH, jeweils weitere Aktien der Hapag-Lloyd AG erworben. Am 31. Dezember 2015 hielten diese drei Ankeraktionäre zusammen rd. 72 Prozent des Grundkapitals der Hapag-Lloyd AG. Zudem haben sie durch eine Aktionärsvereinbarung (sog. Shareholders' Agreement) Stimmrechte an den ursprünglich erworbenen Aktien der Hapag-Lloyd AG in einer Konsortialgesellschaft zusammengeführt und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Zum 31. Dezember 2015 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

Stimmrechtsanteile	2015
CSAV Germany Container Holding GmbH	31,4 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,6 %
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	20,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	12,3 %
Streubesitz	15,5 %
Gesamt	100,0 %

Veränderungen im Hapag-Lloyd Vorstand

In seiner Sitzung am 26. März 2015 bestellte der Aufsichtsrat zwei neue Vorstandsmitglieder.

Herr Nicolás Burr trat als Chief Financial Officer (CFO) die Nachfolge von Herrn Peter Ganz an. Herr Peter Ganz ist mit dem 31. März 2015 aus dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG ausgeschieden.

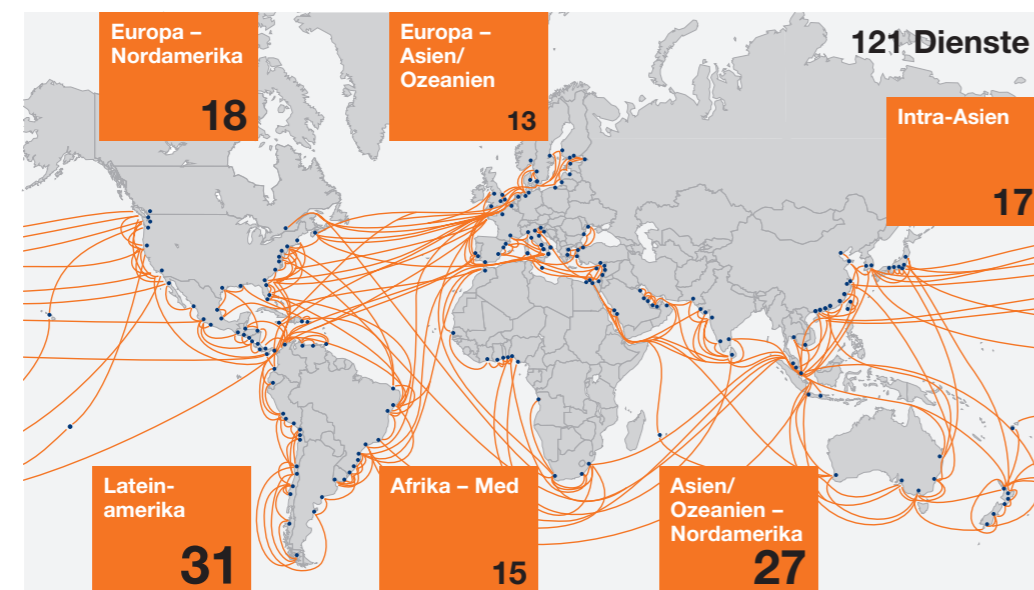
Herr Thorsten Haeser hat am 1. Oktober 2015 seine Tätigkeit als Chief Commercial Officer (CCO) aufgenommen.

Der Vorstand von Hapag-Lloyd besteht nunmehr aus vier Personen: Rolf Habben Jansen (Chief Executive Officer), Anthony J. Firmin (Chief Operating Officer), Nicolás Burr (Chief Financial Officer) und Thorsten Haeser (Chief Commercial Officer).

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Auch nach der erfolgten Integration der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV umfasst das Kerngeschäft vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Haus zu Haus.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Zum 31. Dezember 2015 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 177 Containerschiffe (Vorjahr: 191 Schiffe). Der Konzern hat derzeit 366 Vertriebsstellen (2014: 588) in 118 Ländern (2014: 113) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten (2014: 119 Dienste) weltweit. Durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten stärkte Hapag-Lloyd in 2015 seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien deutlich. Im Geschäftsjahr 2015 betreute Hapag-Lloyd global rd. 25.400 Kunden (Vorjahr: rd. 26.000 Kunden; Vorjahr ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten: rd. 19.100 Kunden).

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschiffahrt 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 zum Beispiel den Erwerb, das Chartern und Mieten von Schiffen und Containern sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG 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.

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

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

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

Bezogen auf den Anstieg der Transportmenge erreichte Hapag-Lloyd in den letzten sechs Jahren ein Wachstum von insgesamt rd. 50 Prozent. Ursächlich hierfür war vor allem die im Dezember 2014 erfolgte Übernahme der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV. Die steigende globale Nachfrage nach Containertransportleistungen trug im selben Zeitraum rd. 17 Prozentpunkte zum Anstieg der Transportmenge bei.

Nach einer insbesondere für das Geschäftsjahr 2014 sehr unbefriedigenden Ergebnisentwicklung wurde in 2015 vor allem bedingt durch die realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen wieder ein deutlich positives operatives Ergebnis (EBIT) erzielt. Hierzu trugen auch die gestärkte globale Marktstellung und eine ausgewogene Präsenz sowohl auf den Ost-West- als auch den Nord-Süd-Verbindungen bei.

Entwicklung wichtiger Kennzahlen

	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Transportmenge (in TTEU)	7.401	5.907	5.496	5.255	5.198	4.947
EBITDA (in Mio. EUR)	831	99	389	335	367	904
EBIT (in Mio. EUR)	366	-383	64	3	80	583
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes)	9,4	1,5	5,9	4,9	6,0	14,6
EBIT-Marge (in % des Umsatzes)	4,1	-5,6	1,0	0,0	1,3	9,4

Die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sind in den Angaben für 2014 ab dem Konsolidierungszeitpunkt 2. Dezember 2014 enthalten.

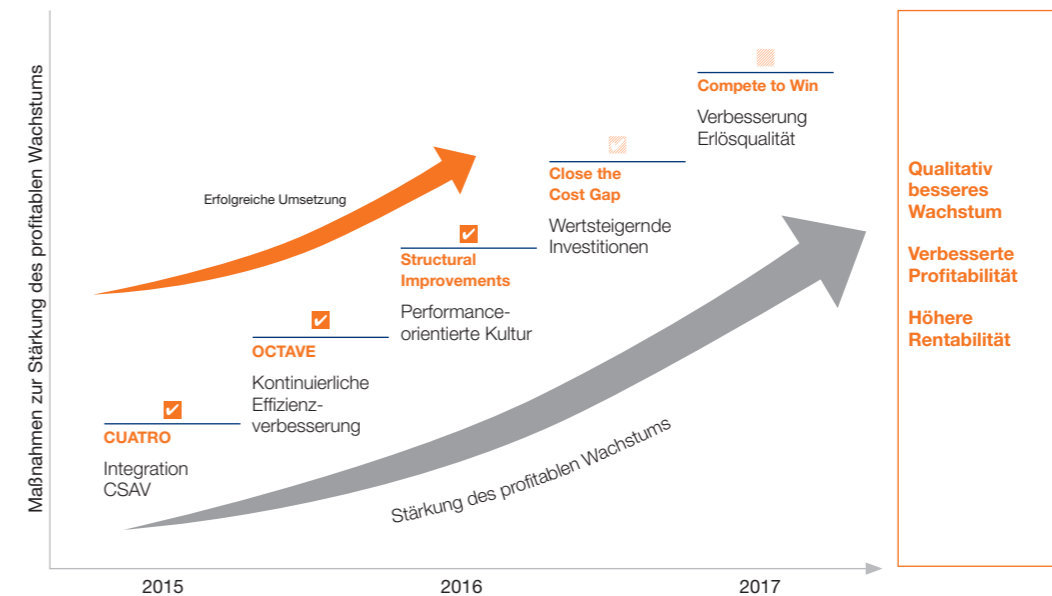
Mit einer EBITDA-Marge von 9,4 Prozent erzielte Hapag-Lloyd in 2015 im Vergleich zu den führenden globalen Containerreedereien eine erfreulich gute operative Umsatzrendite und konnte trotz eines herausfordernden Branchenumfeldes den Renditeabstand zu dem Branchenführer Maersk Line deutlich verringern.

Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet für die Jahre 2016 bis 2020 ein durchschnittliches jährliches Wachstum (CAGR) von 4,9 Prozent und einen Anstieg der globalen Containertransportmenge auf rd. 161,5 Mio. TEU in 2020.

Basierend hierauf strebt Hapag-Lloyd ein Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an. Ziel ist es, mit zunehmender Wirksamkeit der nachfolgend im Einzelnen erläuterten strategischen Maßnahmen in den nächsten zwei Jahren die Rentabilität von Hapag-Lloyd zu verbessern. Durch die vollständige Realisierung der Synergien, weitere Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen, ein erwartetes Mengenwachstum und durch eine Verbesserung der Erlösqualität soll das operative Ergebnis von Hapag-Lloyd weiter verbessert und ab 2017 eine nachhaltige EBITDA-Marge von 11 bis 12 Prozent erreicht werden. Aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen bis 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt 600,0 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert werden. Bereits im Geschäftsjahr 2015 wurden mehr als 70 Prozent der erwarteten Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen realisiert. Zudem wird angestrebt, in 2017 eine Rendite auf das Investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]) zu erwirtschaften, die den durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) entspricht. In 2015 wurde ein ROIC von 4,1 Prozent erreicht, bei Kapitalkosten von 8,2 Prozent.

Zur Erreichung der Rentabilitätsziele werden die folgenden Maßnahmen beitragen:

Unser Weg nach vorne: nachhaltiges profitables Wachstum



- 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 erfolgt. Die Zusammenführung der Containerschiffahrtsaktivitäten von CSAV und Hapag-Lloyd bietet die Möglichkeit, umfangreiche Synergien u. a. in den Bereichen Schiffssystemkosten, Netzwerk der Dienste, Equipment, Leistungseinkauf, Personal und IT zu heben. Der volle Umfang der Synergien soll bis 2017 realisiert werden.
- Projekt OCTAVE – umfassende Senkung des Kostenniveaus**
 Für die umfassende Senkung des Kostenniveaus und die Verbesserung der Unternehmenseffizienz wurde 2015 das Projekt OCTAVE mit insgesamt acht Modulen implementiert. Aufgrund des Erfolges der Maßnahmen zur Kostenreduzierung wurde zum Jahresende 2015 ein zusätzliches Optimierungsprojekt, OCTAVE II, gestartet. Ziel ist es, hierdurch das Kostenniveau weiter zu senken sowie die Erlöse zu erhöhen.
- Projekt Structural Improvements – Förderung einer Performance-orientierten Unternehmenskultur**
 Der Vorstand hat in 2015 die Zuständigkeiten der Vorstandsressorts neu strukturiert. In 2015 wurde der Vorstand um die Position des Chief Commercial Officer erweitert. Dies stärkt die kommerzielle Marktdurchdringung und die Kundenorientierung von Hapag-Lloyd. Dem Bereich Trade Management, verantwortlich für die Gestaltung der Frachtraten, wurde

innerhalb der Organisation eine wesentlich höhere Priorität zugeordnet. Zudem wurde Lateinamerika als vierte Region etabliert. Durch eine stärkere Koordination der Aktivitäten in den Regionen ist eine raschere Reaktion auf Marktentwicklungen gewährleistet und eine verstärkt ergebnisorientierte Unternehmenskultur etabliert. Dies verbessert die Effizienz des Unternehmens. Die strukturellen Veränderungen wurden 2015 umgesetzt.

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

Durch gezielte Investitionen in die Erneuerung und Verjüngung der Flotte sollen deren Produktivität und Effizienz (z. B. beim Bunkerverbrauch) weiter erhöht werden. Diese Maßnahmen sind ein wesentlicher Hebel, um die Unternehmensrentabilität deutlich zu steigern. Im Rahmen des Programms OCTAVE wurde 2015 ein Portfolio von 16 älteren und kleineren Schiffen mit einer niedrigen Produktivität („Old Ladies“) außer Dienst gestellt. 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 2015 in Auftrag gegeben und verstärken die Flotte von Hapag-Lloyd zwischen Oktober 2016 und April 2017. Mit 5.458 TEU (31. Dezember 2015) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd rd. 9 Prozent über der Durchschnittsgröße der 20 größten Containerreedereien und rd. 66 Prozent oder 2.177 TEU über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltcontainerflotte.

Durch gezielte Investitionen in neue Container soll zudem der Anteil der eigenen Container an der Containerflotte in den nächsten Jahren schrittweise auf etwa 50 Prozent angehoben werden. In Abhängigkeit vom erwarteten Marktwachstum erwägt Hapag-Lloyd, auch weiterhin in neue und größere Schiffssysteme zu investieren.

• **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 Leistungsangebotes 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.

Nach einer erfolgreichen Testphase des Projektes Compete to Win in ausgewählten Märkten im Jahr 2015 werden die Maßnahmen zur Verbesserung des Vertriebsprozesses und der Steigerung der Effizienz der Vertriebsorganisation ab Jahresbeginn 2016 schrittweise in den Regionen der Hapag-Lloyd Organisation umgesetzt. Ein erster positiver Ergebnisbeitrag wird bereits im laufenden Geschäftsjahr erwartet.

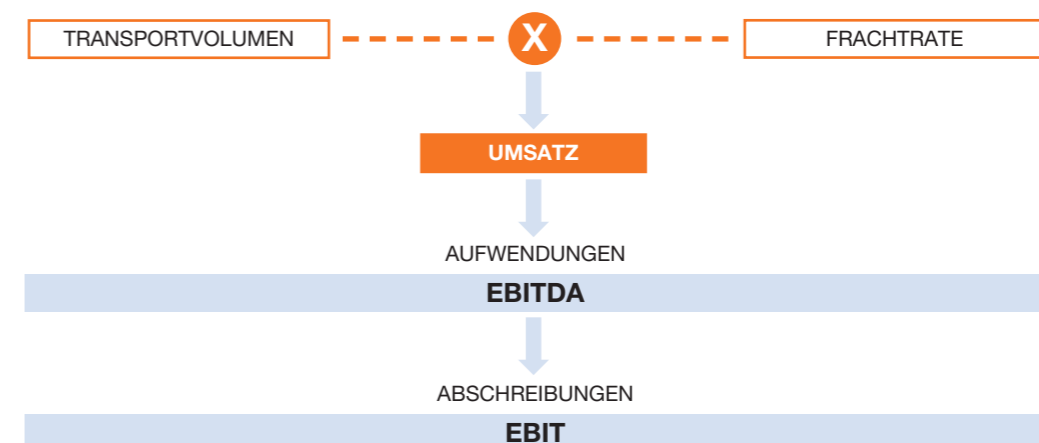
UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Die zentralen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT).

Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cash-Flows. Hapag-Lloyd – mit seiner Eigentumsstruktur der Flotte von über 50 Prozent (gemessen an der Transportkapazität) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Aus Gründen einer einfacheren Vergleichbarkeit der verwendeten Steuerungsgrößen und Kennzahlen mit anderen börsennotierten Unternehmen ersetzt das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) das bisher verwendete bereinigte EBIT als eine der zentralen Steuerungsgrößen des Hapag-Lloyd Konzerns. Die finanziellen Kenngrößen werden ausschließlich zur Analyse und Steuerung der operativen Ergebnisse des Gesamtkonzerns eingesetzt.

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus der in einer Periode erzielten Umsatzerlöse, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich operativer 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 von 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. Mithilfe des Yield-Managements wird das optimale Verhältnis zwischen Transportvolumen und Frachtrate entsprechend der aktuellen Marktsituation ermittelt. 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. Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil der Euro-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken 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 Bunkerzuschlages kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

Im Zuge des erfolgten Börsengangs wurde neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT 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. Das Return-on-Invested-Capital-Konzept vergleicht Stichtagswerte zum Ende der Berichtsperiode. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. 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.

Berechnung Return on Invested Capital

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2015	2014	2015	2014
Langfristige Vermögenswerte	9.514,1	8.302,2	10.363,7	10.091,3
Vorräte	94,1	152,1	102,5	184,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,1	703,8	780,0	855,5
Sonstige Aktiva	181,1	225,9	197,3	274,6
Summe Vermögenswerte	10.505,4	9.384,0	11.443,5	11.406,3
Rückstellungen	621,9	807,3	677,5	981,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.293,8	1.225,4	1.409,3	1.489,5
Sonstige Verbindlichkeiten	209,9	176,0	228,6	214,0
Summe Schulden	2.125,6	2.208,7	2.315,4	2.684,8
Invested Capital	8.379,8	7.175,3	9.128,1	8.721,5
EBIT	366,4	-382,8	406,7	-508,7
Steuern	25,2	11,2	28,0	14,9
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	341,2	-394,0	378,7	-523,6
Return on Invested Capital (ROIC)			4,1 %	-6,0 %

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

Für das Geschäftsjahr 2015 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) von 4,1 Prozent nach -6,0 Prozent für 2014. Trotz der erzielten Ergebnisverbesserung blieb damit die Kapitalverzinsung in 2015 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) von 8,2 Prozent. Zur Berechnung der durchschnittlichen Kapitalkosten verweisen wir auf die Angaben 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 Entscheidungsbasis, 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 2015 bestand eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 962,4 Mio. EUR (2014: 921,9 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 an den 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 können fallweise durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt werden.

Stärkung der Eigenkapitalausstattung

Durch den erfolgreichen Börsengang hat sich die Eigenkapitalausstattung weiter verbessert. Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag 5,0 Mrd. EUR (31. Dezember 2014: 4,2 Mrd. EUR).

Senkung des Verschuldungsgrades

Der Nettoverschuldungsgrad betrug im Geschäftsjahr 2015 66,1 Prozent (2014: 72,1 Prozent). Durch die Generierung nachhaltiger Cash-Flows soll der Nettoverschuldungsgrad in den nächsten Jahren reduziert werden. Zudem wird angestrebt, das Rating durch die internationalen Ratingagenturen zu verbessern.

Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg

Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd an, eine Dividende in Höhe von bis zu 20 bis 30 Prozent des Konzernjahresüberschusses auszuschütten.

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN**Rechtliche Rahmenbedingungen**

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von 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 Schiffsbetriebes 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 zum Beispiel sogenannte „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bzgl. der Ladung des Schiffes festschreiben.

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 „Unternehmensziele und -strategie“ enthalten. Ab dem Geschäftsjahr 2016 wird die Rendite auf das Investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]) zusätzlich als Messgröße verwendet.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE 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.

Produktivität und Effizienz

Hapag-Lloyd legt besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield-Management sowie die permanente Kostenkontrolle.

Seit Ende 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe umfangreicher Kostensenkungsprogramme intensiviert. Diese Programme wurden seither kontinuierlich erweitert und konsequent fortgeführt. Durch ein gezieltes Yield-Management konnte der Anteil der nicht profitablen Ladung in den letzten Jahren überwiegend vermindert und gesteuert werden. 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 der einheitlich strukturierten Informationen. Hierdurch steigert der Konzern die Produktivität und sichert den effizienten Einsatz der Flotte.

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance 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 die Abteilung Fleet Support Center (FSC) als erster Schritt hin zu einem integrierten Energiemanagementkonzept für eigene und gecharterte Schiffe geschaffen. Hauptziel ist es, einen optimalen Flotteneinsatz über alle Fahrtgebiete und Regionen zu erreichen.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie ist ein ausgewogenes und auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtete Investitionsprogramm. Ziel des Unternehmens ist es, die Flottenpolitik so auszurichten, dass es auf Marktvolatilitäten flexibel reagieren kann. Eine besondere Herausforderung stellen hierbei langfristig bindende Charterverträge bzw. große Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung von Schiffsneubauten dar. Dadurch kann eine Anpassung des weltweiten Kapazitätsangebotes an eine veränderte Nachfrage nach Transportvolumina in der Regel nur mit Verzögerung erfolgen. Die daraus resultierenden Marktungleichgewichte wirken sich unmittelbar auf die Frachtraten und dementsprechend auf die Profitabilität der Containerlinienschifffahrt aus. Um die Effekte dieser Schwankungen auf die Unternehmensprofitabilität zu begrenzen, strebt Hapag-Lloyd an, die Flotte hinsichtlich der Gesamtkapazität zu etwa gleichen Teilen aus Schiffen im Eigentum und aus Charterschiffen zusammenzusetzen. Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2015 insgesamt 177 Containerschiffe. Alle eigenen Containerschiffe sind nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und verfügen über ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Der Einsatz von Charterschiffen ermöglicht der Gesellschaft, relativ flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren und somit einerseits Wachstumschancen zu nutzen und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten zu begrenzen. Aus einem ursprünglichen Orderbuch der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten von insgesamt sieben Schiffen mit jeweils 9.300 TEU Stellplatzkapazität wurden im Jahresverlauf 2015 die verbleibenden fünf Schiffe ausgeliefert. Diese Neubauten haben bereits 2015 die Effizienz der Containerschifflotte verbessert und ermöglichen die Erreichung von weiteren Skaleneffekten im Schiffsbetrieb. Das bestehende Orderbuch umfasst derzeit fünf Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU. Die neuen Schiffe verfügen jeweils über 2.100 Stellplätze für Reefercontainer. Die Indienststellung der neuen Schiffe ist zwischen Oktober 2016 und April 2017 geplant.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd*

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Anzahl der Schiffe	177	191	151	144	149
davon					
Eigene Schiffe	68	77	57	59	58
Geleaste Schiffe	3	5	7	7	9
Gecharterte Schiffe	106	109	87	78	82
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	966	1.009	729	670	679
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	1.564	1.619	1.072	1.047	1.042
Anzahl Dienste	121	119	97	89	84

* Die Angaben für 2014 beziehen sich auf die Flotte von Hapag-Lloyd inklusive der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten. Die Angaben für 2010–2013 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Containerschiffsflotte betrug zum Bilanzstichtag rd. 966 TTEU. Mit 5.458 TEU (31. Dezember 2015) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd rd. 9 Prozent über der Durchschnittsgröße der 20 größten Containerreedereien und rd. 66 Prozent bzw. 2.177 TEU über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltcontainerflotte. Basierend auf der Gesamtheit der Stellplatzkapazitäten betrug der Anteil der eigenen und geleasteten Schiffe zum Jahresende 2015 rd. 54 Prozent (31. Dezember 2014: 53 Prozent). Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 entspricht das Orderbuch rd. 5,4 Prozent der Transportkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte. In Abhängigkeit von dem erwarteten Wachstum der Nachfrage nach Containertransportleistungen wird Hapag-Lloyd zur Nutzung der mittelfristigen Marktchancen gegebenenfalls in neue Schiffssysteme investieren.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 969.723 eigene oder gemietete Container (inkl. Reefercontainer) mit einer Kapazität von rd. 1.564 TTEU. Der Anteil der Container im wirtschaftlichen Eigentum, gemessen an der Transportkapazität, betrug zum Jahresende 2015 rd. 42 Prozent (Vorjahr: 43 Prozent, nur Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containeraktivitäten) und rd. 58 Prozent der Container waren zum 31. Dezember 2015 gemietet.

Durch eine Flotte von rd. 77.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von rd. 146.200 TEU verfügt Hapag-Lloyd über eine deutlich gestärkte Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte.

Effiziente Transportleistung

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

72

Ungleichgewichte in den Fahrtgebieten

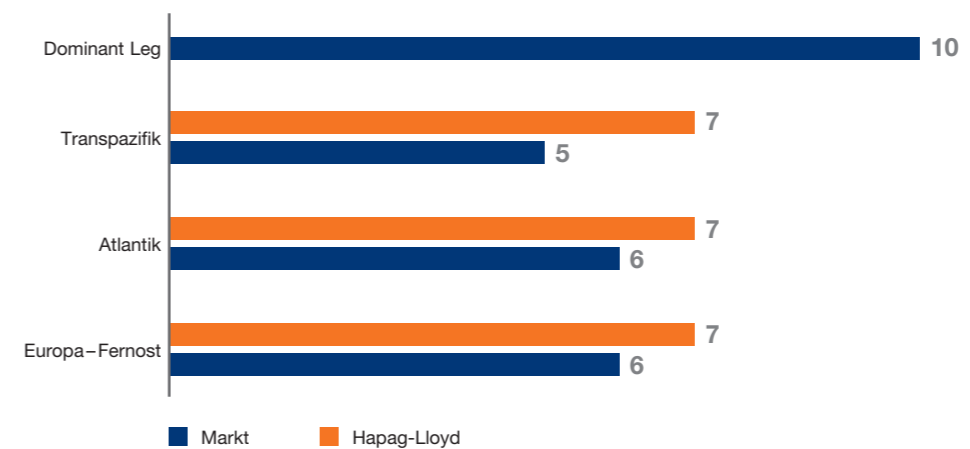
Ladungsaufkommen (in TTEU)	2015	2014
Transpazifik		
Asien – Nordamerika	14.800	14.300
Nordamerika – Asien	7.500	8.000
Transatlantik		
Europa – Nordamerika	4.300	4.100
Nordamerika – Europa	2.600	2.900
Fernost		
Asien – Europa	16.000	20.000
Europa – Asien	8.900	9.600

Quelle: IHS Global Insight, Februar 2016; 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.

73

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹⁾



¹⁾ Anzahl der vollen Container auf dem „non-dominant leg“ per 10 vollen Containern auf dem „dominant leg“. (Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)
 Quelle: IHS Global Insight, Februar 2016; Hapag-Lloyd 2015: Marktdaten 2015 gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

Durch den Einsatz moderner IT- und Netzwerkmanagementsysteme liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container bei Hapag-Lloyd auf dem „non-dominant leg“ in den wichtigsten Fahrtgebieten weiterhin über dem Marktdurchschnitt.

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2015 4,7-mal umgeschlagen (2014: 5,1-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. Der in 2015 zu verzeichnende Rückgang beruht auf der niedrigeren Containerumschlagshäufigkeit der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Maßnahmen zur Verbesserung der Umschlagshäufigkeit wurden bereits implementiert.

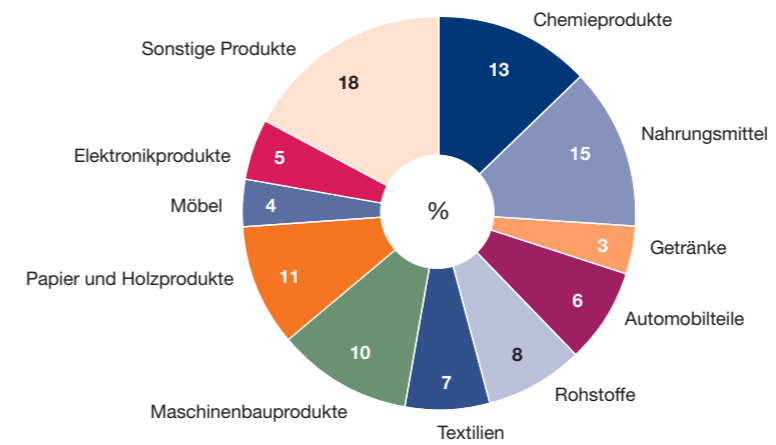
Kunden und Kundenorientierung

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. Der hohe Bekanntheitsgrad und die Inhalte der Marke „Hapag-Lloyd“ unterstützen diese Marktpositionierung. Die gezielte Kundenbetreuung leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Kundenbindung.

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. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen. Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen. 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 Prozent des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2015 Transportaufträge für rd. 25.400 Kunden (2014: rd. 26.000 Kunden; 2014 ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten: rd. 19.100 Kunden) durchgeführt.

Ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung ist die globale Präsenz sowohl in Bezug auf die landseitige Organisation als auch in Bezug auf die weltweite Abdeckung durch das Liniennetz der eigenen Containerschiffahrtsdienste und durch internationale Kooperationen. Die Segmentierung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr einen Anteil von mehr als 15 Prozent.

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2015



Hapag-Lloyd 2015; Angaben gerundet

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 Containerschiffahrt 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. In 2015 beförderte Hapag-Lloyd Container in insgesamt 538 Häfen in 126 Ländern. Zum Transport der Ladung sind rd. 970.000 Container im Einsatz. Das Planungs- und Beauftragungsmodul „Transshipment und Workorder“ hat die Bearbeitung dieser Umlader deutlich effizienter gemacht.

NACHHALTIGKEIT UND QUALITÄTSMANAGEMENT

Bereits 1994 hat Hapag-Lloyd als erste Linienreederei weltweit ein Qualitätsmanagementsystem für alle Aktivitäten entlang der internationalen Transportkette vom Absender bis zum Empfänger implementiert. Dieses System wurde im Jahre 2003 um eine Zertifizierung nach dem ISO-Umweltstandard 14001 erweitert und wird seitdem als integriertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem geführt. Im Rahmen der Integration von CSAV und Hapag-Lloyd wurden bereits alle ehemaligen Geschäftsbereiche von CSAV in das bestehende QEM-System von Hapag-Lloyd integriert und somit auch auditiert.

2015 gab es einen Verlängerungsaudit durch Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL). Hapag-Lloyd hat sein QEM-Zertifikat bereits zum vierten Mal erneuert. Es ist nun bis zum 21. Juni 2018 gültig. Um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten, finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt. 2015 wurden im Konzern insgesamt 161 (2014: 146) Audits durchgeführt. Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd, wie zum Beispiel Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, das soziale Engagement und die Qualitätsaspekte, werden in der Abteilung Sustainability Management koordiniert und begleitet. In jeder Region/Area – weltweit – sowie in den Zentralbereichen und auf den Schiffen gab es Ende 2015 136 Ansprechpartner (2014: 125) für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen. Aufgrund des steigenden Umweltbewusstseins der Kunden stellt Hapag-Lloyd in Ausschreibungen für Transportaufträge in zunehmendem Umfang Daten für die Auswahl umweltverträglicher Transportdienstleistungen bereit.

Effizienz und Umweltschutz

Gemessen an ihrem Anteil an der globalen CO₂-Emission ist die Schifffahrt der CO₂-effizienteste Verkehrsträger. Schiffe befördern rd. 90 Prozent aller weltweit transportierten Güter. Der CO₂-Ausstoß der internationalen Schifffahrt betrug in 2012 lediglich 2,2 Prozent der globalen CO₂-Emission. Zudem hat die internationale Schifffahrt ihren absoluten CO₂-Ausstoß von 2007 bis 2012 um 10 Prozent reduziert. Auch die Containerreedereien haben die CO₂-Emission ihrer Schiffe in den letzten Jahren auf rd. 205 Millionen Tonnen gesenkt. Im gleichen Zeitraum hat sich das globale Containertransportvolumen um rd. 15 Prozent auf rd. 120 Mio. TEU in 2012 erhöht.

Hapag-Lloyd hat bereits frühzeitig verschiedene technische und operative Maßnahmen ergriffen, um die CO₂-Emission weiter zu reduzieren. So haben in 2015 zwölf der größten Schiffe von Hapag-Lloyd (13.000 TEU und 8.750 TEU) einen neuen Wulstbug erhalten, einige auch optimierte Propeller. Zusammen sorgt das für einen effizienteren Antrieb der Schiffe mit geringeren Emissionen. Der Wulstbug, die sogenannte Nase eines Schiffes, verdrängt das Wasser möglichst so, dass eine Bugwelle minimiert oder sogar ganz vermieden wird.

Denn je geringer der Wasserwiderstand am Rumpf ist, desto weniger Brennstoff benötigt ein Schiff für die gleiche Geschwindigkeit. Die spezifische CO₂-Emission der Hapag-Lloyd Flotte konnte in den letzten Jahren bereits nachhaltig reduziert werden. Die Ermittlung der CO₂-Emissionsdaten wird vom DNV GL verifiziert.

Darüber hinaus hat der Germanische Lloyd am 12. Dezember 2013 das „GL Excellence – 5 Stars“-Zertifikat für Hapag-Lloyd erneuert und damit die hohen Sicherheits-, Umwelt- und operationalen Standards auf den Containerschiffen von Hapag-Lloyd zertifiziert. Das Zertifikat ist bis zum 20. Dezember 2016 gültig.

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte hat sich durch die in 2015 abgeschlossene Indienststellung von insgesamt sieben Neubauten mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU weiter verbessert. Bereits in den vergangenen fünf Jahren wurde der Bunkerverbrauch pro „slot“, d.h. Containerstellplatz, also auch pro transportierten TEU, deutlich gesenkt. Design und technische Ausrüstung der Schiffe werden weiter optimiert, um den Bunkerverbrauch zu senken.

Der Bunkerverbrauch betrug in 2015 insgesamt 3,35 Millionen Tonnen (metric tons). Davon entfielen rund 12 Prozent auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MDO). Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) betrug 3,39 metric tons.

Hapag-Lloyd reduziert auch die Umweltauswirkungen seiner Container. So unterstützen uns unsere Experten aus der Containerabteilung bei der Entwicklung neuer Containerstandards, bei denen die Containerböden aus Stahl hergestellt sind und somit der gesamte Container aus Stahl besteht. Diese umweltfreundlichen Container können damit zu 100 Prozent dem Recycling zugeführt werden. Diese 100-Prozent-Stahlcontainer vereinen viele weitere Vorteile; so sind sie leichter, langlebiger und hygienischer.

Die Europäische Union möchte die Energieeffizienz in ihren Mitgliedstaaten um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 steigern. Eine entsprechende EU-Richtlinie (2012/27/EU) wurde in Deutschland durch das Energiedienstleistungsgesetz in nationales Recht umgesetzt. Auf dieser Grundlage hat Hapag-Lloyd ein Energie-Audit nach DIN EN 16247 für seine Büros im Jahr 2015 durchgeführt. Im Rahmen der Prüfung wurden Energieeinsparpotenziale an verschiedenen Standorten identifiziert und dokumentiert.

In 2015 hat Hapag-Lloyd wieder verschiedene Auszeichnungen für die Qualität der erbrachten Leistungen im Containertransport erhalten.

Auszeichnungen 2015

Datum	Bezeichnung	Ausstellende Organisation
Dezember	Global Carrier of the Year 2015 Gold Award	Hellmann
Dezember	GOGREEN Carrier Certificate 2015	DHL
November	Global Freight Awards: Innovation Award	Lloyd's List
November	Seafreight Supplier of the Year	Kuehne + Nagel (Ireland) Limited
Oktober	Lloyd's List Awards Global 2015: Safety Award	Lloyd's List
April	The Highest Quality of Customer Service	Hoyer Global USA
April	2014 Ocean Carrier of the Year Award	Alcoa

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2015 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 9.417 Mitarbeiter (Vorjahr: 10.523 Mitarbeiter). Die Anzahl der Mitarbeiter verminderte sich im Zuge der Integration der CSAV-Containeraktivitäten im Vorjahresvergleich um 1.106 Beschäftigte. Im Seefahrtbereich waren zum 31. Dezember 2015 1.519 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.504). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich ging um 1.121 Personen auf 7.898 Mitarbeiter zurück. Mehr als zwei Drittel der Mitarbeiter an Land sind noch nicht 50 Jahre alt, gut die Hälfte ist jünger als 40 Jahre. Jeweils 50 Prozent der Mitarbeiter im Landbereich sind weiblichen bzw. männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land beträgt durchschnittlich zehn Jahre.

Zum Ende des Berichtszeitraumes betrug die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten 9.214 Personen (31. Dezember 2014: 10.376 Beschäftigte).

Anzahl Mitarbeiter*

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Seebereich	1.411	1.408	1.254	1.245	1.198
Landbereich	7.771	8.901	5.553	5.505	5.465
Auszubildende	235	214	194	200	210
Gesamt	9.417	10.523	7.001	6.950	6.873

* Die Angaben für 2015 und 2014 beziehen sich auf Hapag-Lloyd inkl. der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Darstellung für 2014 angepasst.

Internationalität spielt bei Hapag-Lloyd ebenfalls eine bedeutende Rolle. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. Dezember 2015 rd. 80 Prozent außerhalb Deutschlands tätig. Die Internationalität der Mitarbeiter hat sich durch die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten noch verstärkt. Bei Hapag-Lloyd arbeiten Menschen aus 71 Nationen, die in über 45 Ländern im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die jeweiligen interkulturellen Kompetenzen zu erweitern. Diese Philosophie zieht sich durch alle Mitarbeitererebenen bis hin zum Management von Hapag-Lloyd, das zur Hälfte mit internationalen Führungskräften besetzt ist.

Hapag-Lloyd hat in 2012 im Zusammenhang mit weltweiten Führungstrainings in Abstimmung mit dem Topmanagement seine Führungsgrundsätze überarbeitet. Diese „Leadership Culture“ dient als Grundlage für alle Personalentwicklungsmaßnahmen und als Anforderungsprofil für aktuelle und zukünftige Führungskräfte. Die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der Mitarbeiter, u. a. durch spezielle Managementtrainings, bleibt auch im Jahr 2016 eines der wichtigsten Ziele. Im seit 2002 bestehenden Management Career Program (MCP) werden derzeit 31 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich. Zudem befinden sich derzeit 189 Nachwuchskräfte in einem Talent Development Program (TDP) und werden im Rahmen des TDP individuell in ihrer Karriereentwicklung gefördert.

Bedarfsgerechte Einzel- und Gruppentrainings werden für alle Mitarbeiter angeboten. Ein anderer 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 sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent. Per 31. Dezember 2015 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 127 Auszubildende an Land sowie 108 auf See. Regelmäßig waren Auszubildende in den vergangenen Jahren unter den Besten ihres Abschlussjahrgangs in Deutschland zu finden. Über hochwertige Weiterbildungen wurden diese neuen Mitarbeiter entsprechend qualifiziert und konnten sich auch dort durch besondere Leistungen auszeichnen. Darüber hinaus wurde Hapag-Lloyd in den vergangenen Jahren mehrfach durch die zuständige Stelle für die See-Ausbildung, die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt, als exzellenter Ausbildungsbetrieb für herausragende Leistungen in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker ausgezeichnet. Unser Ziel ist es, diesen hohen Qualitätsanspruch zu halten.

Die Bezugsgröße für die Tantieme für den überwiegenden Teil der Mitarbeiter ist das EBIT (bereinigt). Ausschließlich für diesen Zweck wird das Konzern-EBIT (bereinigt) 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 Handelsgesetzbuches (HGB) unter Einbeziehung der Grundsätze des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 17 (DRS 17).

1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG/ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Vergütung des Vorstandes 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 Aufsichtsrates 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 Unternehmenswertes zu geben.

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

Im Zuge des Börsengangs der Hapag-Lloyd AG im November 2015 wurde ein zusätzliches langfristig orientiertes Vergütungselement für alle Vorstandsmitglieder eingeführt (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. In diesem Zusammenhang wurde zudem auch eine Anpassung der kurzfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder ab dem 1. Januar 2016 vereinbart.

Während des Geschäftsjahres 2015 wurden neben der oben angeführten Einführung eines Long Term Incentive Plans folgende Änderungen der Vorstandsvergütung vorgenommen:

Zunächst wurde mit Herrn Anthony James Firmin die Erhöhung seiner festen Jahresvergütung und der kurzfristigen variablen Vergütung mit Wirkung zum 1. März 2015 vereinbart. Ferner wurde zum 1. März 2015 die Obergrenze der kurzfristigen variablen Vergütung des Vorstandsvorsitzenden, Herrn Rolf Habben Jansen, um 50 Prozentpunkte auf 200 Prozent des fixen Jahresgehaltes angehoben.

1.1 VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Im Geschäftsjahr 2014 wurde Herr Rolf Habben Jansen mit Wirkung vom 1. April 2014 zum ordentlichen Vorstandsmitglied bestellt und übernahm ab dem 1. Juli 2014 den Posten des Vorstandsvorsitzenden („CEO“). Weiterhin wurde Herr Anthony James Firmin mit Wirkung vom 1. Juli 2014 zum ordentlichen Vorstandsmitglied bestellt und übernahm die Position des Chief Operational Officer („COO“).

Am 26. März 2015 legte der bisherige Finanzvorstand Peter Ganz sein Amt mit Wirkung zum 31. März 2015 einvernehmlich nieder. Zum neuen Chief Financial Officer („CFO“) wurde am 26. März 2015 Herr Nicolás Burr bestellt. Sein Dienstvertrag trat rückwirkend zum 1. März 2015 in Kraft und endet ebenso wie seine Bestellung mit Ablauf des 28. Februar 2018. Zusätzlich wurde Herr Thorsten Haeser mit Wirkung zum 1. Oktober 2015 zum Mitglied des Vorstands bestellt, der als Chief Commercial Officer („CCO“) die weltweiten Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft leitet. Der Dienstvertrag wurde mit Herrn Haeser für den Zeitraum 1. Oktober 2015 bis 30. September 2018 geschlossen. Am 30. September 2018 endet auch seine Bestellung.

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 Fahrdienstes der Gesellschaft, Leistungen zum Zwecke der Altersversorgung, Sterbe- und Hinterbliebenengelder und Versicherungsschutz wie zum Beispiel Unfallversicherungen. Anfallende Sachbezüge werden in diesem Vergütungsbericht mit den durch steuerliche Vorschriften vorgegebenen Werten dargestellt.

In 2015 wurden darüber hinaus den neu bestellten Vorstandmitgliedern Herrn Burr und Herrn Haeser zusätzliche Nebenleistungen gewährt.

Herrn Burr wurden die Auslagen für seinen Umzug von Chile nach Hamburg erstattet. Ferner erstattet ihm die Gesellschaft 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 ertragssteuerpflichtige Einkünfte darstellen, übernimmt die Hapag-Lloyd AG die darauf entfallende Lohnsteuer, wodurch sich die Leistungen entsprechend erhöhen.

Auch für Herrn Haeser wurden im Berichtszeitraum Auslagen für seinen Umzug nach Hamburg, regelmäßige wöchentliche Heimfahrten zu seinem privaten Wohnsitz sowie Wohnungskosten für die ersten drei Monate übernommen. Die Kostenübernahmen wurden dabei in einem angemessenen Umfang gegen Nachweis erbracht.

Herrn Ganz wurden im Rahmen seines Ausscheidens einmalige Kostenerstattungen für anwaltliche Beratung zugestanden. Im Geschäftsjahr 2014 wurden für Herrn Habben Jansen Auslagen für regelmäßige Heimreisen übernommen. Im Gegenzug verzichtete Herr Habben Jansen auf die vertragliche zugesicherte Gestellung seines Dienstwagens.

2.2 ERFOLGSABHÄNGIGE KOMPONENTEN

(a) Kurzfristige variable Vergütung

Die kurzfristige variable Vergütung wird in Form einer Jahrestantieme gewährt, die nach Feststellung des vom Wirtschaftsprüfer geprüften und testierten Jahresabschlusses zur Auszahlung gelangt. Dabei kommt das im Folgenden beschriebene System zur kurzfristigen variablen Vergütung im Geschäftsjahr 2015 letztmalig zur Anwendung. Für das Geschäftsjahr 2015 betrug die Höhe der Jahrestantieme der ordentlichen Vorstandsmitglieder 0,20 Prozent des Nachsteuerergebnisses (Earnings After Tax – „EAT“) des Konzerns, maximal jedoch 200 Prozent der festen Jahresvergütung (für Herrn Firmin bis zum 1. März 2015: 0,16 Prozent des EAT bei maximal 150 Prozent der festen Jahresvergütung). Die Höhe der Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden betrug zunächst 0,30 Prozent des EAT des Konzerns, begrenzt auf 150 Prozent seiner festen Jahresvergütung. Mit Wirkung zum 1. März 2015 wurde die Obergrenze auf 200 Prozent angehoben.

Dabei wurde die variable Vergütung für die Berichtsperiode und das Vergleichsjahr als Garantietantieme individuell ausgestaltet, die unabhängig vom erzielten Jahresergebnis zur Auszahlung gelangt. Sollte das Jahresergebnis nach der oben dargestellten Berechnung eine höhere Tantieme ergeben, gelangt der höhere Betrag zur Auszahlung. Im Geschäftsjahr 2014 kamen lediglich die Garantietantiemen zur Auszahlung.

Herr Habben Jansen erhielt die Zusage der Garantietantieme lediglich für den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. März 2015 in Höhe von 125.000 EUR brutto, die bereits im Geschäftsjahr zur Auszahlung kamen. Für die restlichen Monate des Geschäftsjahres 2015 erhält er ausschließlich die zeitanteilig auf das Ergebnis entfallenden Teilbeträge der variablen Vergütung. Für das Jahr 2014 erhielt er für den Zeitraum vom 1. April 2014 bis zum Jahresende eine Garantietantieme in Höhe von 375.000 EUR brutto, die in 2014 zugeflossen ist.

Herr Firmin erhielt die Zusage der Garantietantieme lediglich für das erste Halbjahr 2015 in Höhe von 100.000 EUR brutto. Für die restlichen Monate des Geschäftsjahres 2015 erhält er ausschließlich die zeitanteilig auf das Ergebnis entfallenden Teilbeträge der variablen Vergütung. Für das Jahr 2014 erhielt Herr Firmin ab seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied ebenfalls eine Garantietantieme in Höhe von 100.000 EUR brutto, die in 2014 zugeflossen ist.

Herrn Burr wurde für den Zeitraum vom 1. März 2015 bis zum 31. Dezember 2015 eine garantierte Tantieme in Höhe von 300.000,00 EUR brutto zugesagt. Für das Geschäftsjahr 2016 ist eine Tantieme von mindestens 200.000,00 EUR brutto garantiert.

Herr Haeser erhält für jeden vollen Kalendermonat, in dem er in dem Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. September 2016 für die Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig ist, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000,00 EUR brutto.

Im Zuge des Börsengangs der Hapag-Lloyd AG wurden die im Folgenden beschriebenen Anpassungen der kurzfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder ab dem 1. Januar 2016 eingeführt. Ab dem Geschäftsjahr 2016 beträgt die Jahrestantieme der ordentlichen Vorstandsmitglieder 0,065 Prozent des operativen Ergebnisses des Konzerns vor Zinsen und Steuern (EBIT), maximal jedoch 400.000,00 EUR brutto; die Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,1 Prozent des EBIT des Konzerns, begrenzt auf einen Betrag von 600.000,00 EUR brutto.

(b) Langfristige variable Vergütung

Im Zuge des Börsengangs der Gesellschaft wurde mit Wirkung zum 4. November 2015 (Tag der Zulassung der Aktien der Hapag-Lloyd AG zum Handel) eine langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“) eingeführt. Im Rahmen des LTIP wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in EUR gewährt. Dieser Zuteilungsbetrag wird zu einem bestimmten Stichtag in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgewandelt. Der für die Umrechnung maßgebliche Aktienkurs im Zuteilungszeitpunkt entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor der Gewährung der virtuellen Aktien, die jeweils am ersten Handelstag des Kalenderjahres erfolgt. Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt. Sie unterliegen einer vierjährigen Wartefrist („Vesting Period“), innerhalb derer eine Verfügung über die entsprechenden Werte nicht möglich ist.

Die Retention Share Units werden automatisch nach Ablauf des Leistungszeitraumes 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 dabei in Abhängigkeit von der relativen Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Verhältnis zum gewählten Index gemessen an einem Performance-Faktor maximal 1,5 und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units.

Nach Ablauf des Leistungszeitraumes wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in EUR 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 Leistungszeitraumes.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraumes 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 Leistungszeitraumes ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurück oder wird der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gem. § 626 BGB beendet („Bad Leaver“), verfallen sämtliche Ansprüche aus dem Long Term Incentive Plan.

Läuft der Dienstvertrag eines Vorstandsmitgliedes 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 Dienstvertrages, eine Auszahlung erfolgt spätestens zum Ende des dritten Kalendermonats, der auf das Ende des Leistungszeitraumes folgt.

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

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2015

	Anzahl*	Fair Value	Gesamtwert	Erfasster
		bei Zuteilung	bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“)	Personal-aufwand
		in EUR	in EUR	in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	35.822	19,54	700.000	174.999
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)	25.588	19,54	500.000	138.893
Anthony James Firmin	25.588	19,54	500.000	200.006
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)	25.588	19,54	500.000	41.668
Summe	112.586		2.200.000	555.566

*Die zugeteilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2015 auf die nächste ganze Zahl gerundet.

(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. Peter Ganz erhielt im Geschäftsjahr 2014 infolge außergewöhnlicher Belastungen aufgrund eines Projekts 200.000 EUR Sondertantieme.

2.3 BETRIEBLICHE ALTERSVERSORGUNG

Grundsätzlich erhalten die Vorstandsmitglieder für jedes volle Kalenderjahr eine jährliche Einmalzahlung in Höhe von 20 Prozent ihrer jeweiligen festen Jahresvergütung zum Zwecke der privaten 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 James 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 Prozent 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.

Für Herrn Ganz, der im Geschäftsjahr 2015 aus dem Vorstand ausgeschieden ist, bestand eine betriebliche Altersvorsorge in Form eines einzelvertraglichen Pensionsvertrages. Das jährliche Ruhegehalt beträgt 160.000 EUR brutto. Tritt der Leistungsfall vor Vollendung des geltenden Regelrentenalters ein, wird die Leistung für jedes volle Lebensjahr, das an der Vollendung des geltenden Regelrentenalters fehlt, um 1 Prozent gekürzt. Die Ansprüche aus dieser betrieblichen Altersvorsorge stehen nach dem Ableben von Herrn Ganz seinen Hinterbliebenen in begrenzter Höhe zu.

Daneben wurde Herrn Ganz ein Übergangsgeld in Höhe des bestehenden Ruhegehaltsanspruchs für den Fall gewährt, dass er aus dem Dienstverhältnis ausscheidet und bis zum Eintritt in das Regelrentenalter kein neues, in Höhe des Anspruchs vergütetes Arbeits- oder Dienstverhältnis bzw. eine selbstständige Tätigkeit aufnimmt. Auf das Übergangsgeld werden alle anderweitigen Einkünfte aus selbstständiger oder unselbstständiger Arbeit angerechnet. Anrechnungspflichtig sind auch Einkünfte aus der Zahlung von arbeitgeberfinanzierten Altersversorgungen.

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 Anstellungsvertrages vergüten dürfen. Für den Fall einer Vertragsbeendigung aus einem von dem Vorstandsmitglied gem. § 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.

Am 26. März 2015 legte der bisherige Finanzvorstand Peter Ganz sein Amt mit Wirkung zum 31. März 2015 nieder. Für die vorzeitige einvernehmliche Aufhebung des Dienstvertrages erhielt Herr Ganz sein monatliches festes Jahresgehalt zeitanteilig bis zum Beendigungsdatum. Daneben erhielt er zur Abgeltung sämtlicher Ansprüche aus der jährlichen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000.000 EUR brutto, die ihm unmittelbar nach Ausscheiden gezahlt wurde. Zusätzlich wurde Herr Ganz als Ausgleich für den Verlust seiner Anstellung eine Abfindung in Höhe von 314.400 EUR brutto gezahlt.

(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 Eurobetrag 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 Zuteilungsbetrages.

2.5 VERGÜTUNG DES VORSTANDS IM GESCHÄFTSJAHR 2015

(a) Gesamtvergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands gem. HGB und DRS 17

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,5 Mio. EUR (2014: 3,2 Mio. EUR). Dies umfasst ab dem Jahr 2015 aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 112.586 Stück virtuelle Aktien gewährt.

(b) Individuelle Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands gem. HGB und DRS 17

Vergütung des Vorstandes

in EUR	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Tantieme	„Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung“	„Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung“
				Anteilsbasierte Vergütung (LTIP 2015)	
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)					
2015	750.000	172.041	381.274	700.000	2.003.315
2014	562.500	112.763	375.000	0	1.050.263
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)					
2015	375.000	298.711	300.000	500.000	1.473.711
Anthony James Firmin					
2015	441.667	21.641	220.206	500.000	1.183.514
2014	200.000	9.608	100.000	0	309.608
Peter Ganz (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)					
2015	100.000	10.016	1.000.000	0	1.110.016
2014	400.000	10.805	200.000	0	610.805
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)					
2015	112.500	37.891	75.000	500.000	725.391
Summe 2015	1.779.167	540.300	1.976.480	2.200.000	6.495.947
Summe 2014	1.162.500	133.176	675.000	0	1.970.676

Kein Mitglied des Vorstandes 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 2015 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstandes.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen, Übergangs- und Sterbegelder) gemäß IFRS

in EUR	Barwert	Dienstzeitaufwand
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)		
2015	2.904	0
2014	0	0
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)		
2015	667	0
Anthony James Firmin		
2015	1.595.861	211.830
2014	1.504.999	302.403
Peter Ganz (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)		
2015	2.751.657	212.219
2014	1.196.334	140.507
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)		
2015	403	0
Summe		
2015	4.351.492	424.049
2014	2.701.333	442.910

(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) (Mitglied des Vorstands seit 01.04.2014; Vorsitzender des Vorstands seit 01.07.2014)				Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)				Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands seit 01.07.2014)				Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)				Peter Ganz (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)			
	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)
in EUR																				
Festvergütung	562.500	750.000	750.000	750.000	0	375.000	375.000	375.000	200.000	441.667	441.667	441.667	0	112.500	112.500	112.500	400.000	100.000	100.000	100.000
Nebenleistungen	112.763	172.041	172.041	172.041	0	298.711	298.711	298.711	9.608	21.641	21.641	21.641	0	37.891	37.891	37.891	10.805	10.016	10.016	10.016
Summe	675.263	922.041	922.041	922.041	0	673.711	673.711	673.711	209.608	463.308	463.308	463.308	0	150.391	150.391	150.391	410.805	110.016	110.016	110.016
Einjährige variable Vergütung	375.000	381.274	125.000	1.500.000	0	300.000	300.000	750.000	100.000	220.206	100.000	900.000	0	75.000	75.000	225.000	200.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Mehrfährige variable Vergütung																				
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	700.000	0	1.050.000	0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000	0	0	0	0
Summe	375.000	1.081.274	125.000	2.550.000	0	800.000	300.000	1.500.000	100.000	720.206	100.000	1.650.000	0	575.000	75.000	975.000	200.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0	302.403	211.830	211.830	211.830	0	0	0	0	140.507	212.219	212.219	212.219
Gesamtvergütung	1.050.263	2.003.315	1.047.041	3.472.041	0	1.473.711	973.711	2.173.711	612.011	1.395.344	775.138	2.325.138	0	725.391	225.391	1.125.391	751.312	1.322.235	1.322.235	1.322.235

Zufluss für das Berichtsjahr:

Zufluss	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands) (Mitglied des Vorstands seit 01.04.2014; Vorsitzender des Vorstands seit 01.07.2014)		Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)		Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands seit 01.07.2014)		Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)		Peter Ganz (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
in EUR										
Festvergütung	750.000	562.500	375.000	0	441.667	200.000	112.500	0	100.000	400.000
Nebenleistungen	172.041	112.763	298.711	0	21.641	9.608	37.891	0	10.016	10.805
Summe	922.041	675.263	673.711	0	463.308	209.608	150.391	0	110.016	410.805
Einjährige variable Vergütung	381.274	375.000	300.000	0	220.206	100.000	75.000	0	1.000.000	200.000
Mehrfährige variable Vergütung										
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	381.274	375.000	300.000	0	220.206	100.000	75.000	0	1.000.000	200.000
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	211.830	302.403	0	0	212.219	140.507
Gesamtvergütung	1.303.315	1.050.263	973.711	0	895.344	612.011	225.391	0	1.322.235	751.312

Der Ausweis der Minimal- und Maximalbeträge der Vorstandsvergütung ist wesentlich von der Umstellung des Vergütungssystems betroffen. Der Maximalbetrag der einjährigen variablen Vergütung enthält den maximal möglichen Auszahlungsbetrag in Abhängigkeit vom Nachsteuerergebnis. Zum Zeitpunkt der Umstellung des Vergütungssystems im Rahmen des Börsengangs war absehbar, dass dieser Maximalbetrag für das Geschäftsjahr 2015 nicht zur Auszahlung kommen wird. Basierend auf dem erzielten Nachsteuerergebnis im Geschäftsjahr 2015 und der maximal möglichen Vergütung aus dem LTIP 2015 könnte die den einzelnen Vorstandsmitgliedern gewährte Gesamtvergütung für 2015 maximal die folgenden Beträge erzielen: 2.353.315 EUR bei Herrn Habben Jansen; 1.723.711 EUR bei Herrn Burr. Die ausgewiesenen minimalen Vergütungsbeträge der einjährigen variablen Vergütung des Geschäftsjahres sind im Wesentlichen durch die bis zur Umstellung des Vergütungssystems geltenden Garantietantiemen bestimmt. Durch die Umstellung des Vergütungssystems ändern sich die auszuweisenden minimalen und maximalen Vergütungsbeträge im Geschäftsjahr 2016.

Der Ausweis der Minimal- und Maximalbeträge der Vorstandsvergütung ist wesentlich von der Umstellung des Vergütungssystems betroffen. Der Maximalbetrag der einjährigen variablen Vergütung enthält den maximal möglichen Auszahlungsbetrag in Abhängigkeit vom Nachsteuerergebnis. Zum Zeitpunkt der Umstellung des Vergütungssystems im Rahmen des Börsengangs war absehbar, dass dieser Maximalbetrag für das Geschäftsjahr 2015 nicht zur Auszahlung kommen wird. Basierend auf dem erzielten Nachsteuerergebnis im Geschäftsjahr 2015 und der maximal möglichen Vergütung aus dem LTIP 2015 könnte die den einzelnen Vorstandsmitgliedern gewährte Gesamtvergütung für 2015 maximal die folgenden Beträge erzielen: 1.645.344 EUR bei Herrn Firmin; 975.391 EUR bei Herrn Haeser. Die ausgewiesenen minimalen Vergütungsbeträge der einjährigen variablen Vergütung des Geschäftsjahres sind im Wesentlichen durch die bis zur Umstellung des Vergütungssystems geltenden Garantietantiemen bestimmt. Durch die Umstellung des Vergütungssystems ändern sich die auszuweisenden minimalen und maximalen Vergütungsbeträge im Geschäftsjahr 2016.

(d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstandes

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstandes und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2015 auf 1.023.967,20 EUR (Vorjahr: 1.390.864,24 EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach IFRS für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstandes und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2015 22.233.900 EUR (Vorjahr: 21.911.486 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 auf die Vergütung und die Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung. Eine variable Vergütungskomponente ist nicht vorhanden.

Die feste jährliche Vergütung unterscheidet sich in der Höhe für den Vorsitzenden (100.000,00 EUR), seine Stellvertreter (75.000,00 EUR) sowie 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:

in EUR	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder			Summe
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Andreas Bahn	50.000	50.000	./.	./.	1.800	1.200	51.800	51.200
Horst Baier	50.000	50.000	10.000	10.000	3.600	2.700	63.600	62.700
Michael Behrendt	100.000	8.333	20.000	1.667	2.100	./.	122.100	10.000
Karl-Heinz Biesold	75.000	75.000	10.000	10.000	2.100	1.800	87.100	86.800
Oliver Bringe	50.000	50.000	20.000	20.000	3.300	3.000	73.300	73.000
Renate Commerell	50.000	50.000	./.	./.	2.100	1.800	52.100	51.800
Jutta Diekamp	50.000	50.000	20.000	20.000	3.600	3.000	73.600	73.000
Karl Gernandt	75.000	75.000	30.000	30.000	3.000	3.000	108.000	108.000
Oscar Hasbún	50.000	4.167	10.000	./.	3.600	./.	63.600	4.167
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	50.000	50.000	10.000	10.000	1.500	1.800	61.500	61.800
Ulrich Leitermann	./.	50.000	./.	10.000	./.	1.500	./.	61.500
Arnold Lipinski	50.000	50.000	20.000	10.000	3.600	2.400	73.600	62.400
Francisco Pérez	50.000	4.167	10.000	./.	2.100	./.	62.100	4.167
Dr. Andreas Rittstieg	./.	50.000	./.	./.	./.	1.800	./.	51.800
Dr. Jürgen Weber	./.	100.000	./.	20.000	./.	1.800	./.	121.800
Summe	700.000	716.667	160.000	141.667	32.400	25.800	892.400	884.134

Die Aufsichtsratsvergütung sowie die Sitzungsgelder für die Jahre 2014 und 2015 wurden aufwandsbezogen in die Darstellung einbezogen. Für die in den Jahren 2014 und 2015 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 2015 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2015 und dem Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

**Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 a HGB sowie die
Entsprechenserklärung nach § 161 AktG**

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289 a HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG sind auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapag-lloyd.de in der Rubrik „IR“ unter „Corporate Governance“ <http://ir.hapag-lloyd.de/websites/hapaglloyd/German/8000/corporate-governance.html> veröffentlicht und dauerhaft zugänglich gemacht.

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nahezu 90 Prozent der weltweit transportierten Güter werden mit Schiffen befördert. Neben Tankern und Stückgutfrachtern haben Containerschiffe einen erheblichen Anteil an der Bewältigung des globalen Transportaufkommens. Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind somit für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung.

Die globale konjunkturelle Entwicklung verläuft weiterhin nur sehr verhalten. Nach Ansichten der Konjunkturexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) hemmen das schwache Wirtschaftswachstum in China und den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens und Lateinamerikas sowie die gegen Russland verhängten Sanktionen ein dynamischeres Wachstum der Weltwirtschaft. Der starke Ölpreisrückgang und der solide Konjunkturaufschwung in den USA allein bieten nicht genügend Impulse für ein stärkeres globales Wachstum. Trotz der sich abschwächenden Wachstumsdynamik in China sowie der anhaltenden schwierigen konjunkturellen Situation in Lateinamerika übertrifft das erwartete Wirtschaftswachstum der aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas auch 2016 und 2017 die Zuwachsraten in den etablierten Industrienationen deutlich.

Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2016) für 2016 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,4 Prozent (2015: 3,1 Prozent) und für 2017 eine weitere leichte Erhöhung des globalen Wachstums auf 3,6 Prozent. Damit liegen die aktuellen Erwartungen für 2016 um 0,3 Prozentpunkte unter den ursprünglichen Wachstumsprognosen (Januar 2015).

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,4 Prozent zunehmen und in 2017 um 4,1 Prozent ansteigen. Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2016 etwa gleich stark und in 2017 stärker als die Weltwirtschaft. Vor allem die Importe und Exporte der Schwellenländer sowie der USA dürften im Betrachtungszeitraum weiter überdurchschnittlich zum Welthandel ansteigen.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

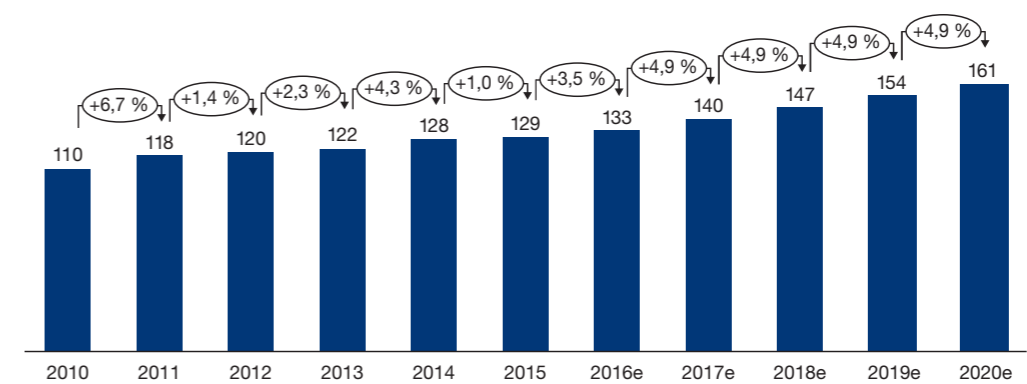
Quelle: IWF Januar 2016, IHS Global Insight Februar 2016

Der US-Dollar ist für die internationale Schifffahrt die Hauptfakturierungswährung. Im Berichtszeitraum entwickelte sich der Kurs USD je EUR volatil. Bestimmungsfaktoren waren ein sich abschwächendes Wirtschaftswachstum in der Euro-Zone und eine sich zunehmend verfestigende Konjunkturerholung in den USA. Die amerikanische Notenbank erhöhte am 16. Dezember 2015 erstmals seit 2006 wieder den Leitzins und hob den Korridor auf nunmehr 0,25 bis 0,5 Prozent an. Der Jahresendkurs betrug rd. 1,09 USD je EUR (2014: 1,22 USD je EUR). Im Jahresdurchschnitt notierte der USD/EUR-Kurs im Geschäftsjahr 2015 bei rd. 1,11 USD je EUR (Vorjahrsniveau: 1,33 USD je EUR). Im Jahresverlauf 2015 lag der Höchstkurs bei 1,21 USD je EUR, der Tiefstkurs betrug 1,05 USD je EUR.

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit dem prognostizierten Wachstum des Welthandelsvolumens dürfte sich auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen in den nächsten Jahren weiter erhöhen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Februar 2016) für 2016 einen Anstieg des globalen Containertransportaufkommens von 3,5 Prozent und für 2017 von 4,9 Prozent auf rd. 140 Mio. TEU. Die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt dürfte damit in 2016 und 2017 leicht höher als der Anstieg des Welthandels ausfallen. Die erwartete durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) für den Zeitraum 2016 bis 2020 beträgt gemäß den derzeitigen Prognosen 4,9 Prozent, verglichen mit einem durchschnittlichen Wachstum von 3,1 Prozent in den Jahren 2010 bis 2015. In 2020 könnte das globale Containertransportvolumen rd. 161,5 Mio. TEU erreichen. Damit bleibt die Containerschifffahrt mittel- und langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche.

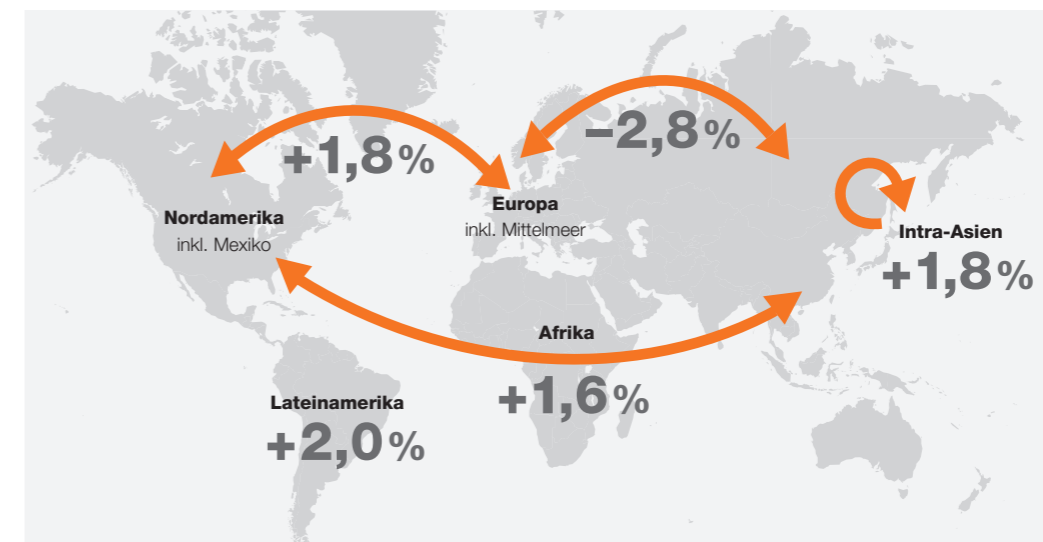
Entwicklung globale Containertransportmenge 2010–2020 (Mio. TEU)



Quelle: IHS Global Insight Februar 2016

Aufgrund eines insgesamt nur verhaltenen Weltwirtschaftswachstums betrug das Wachstum der globalen Containertransportleistung nach Berechnungen von IHS Global Insight (Februar 2016) im vergangenen Jahr lediglich 1,0 Prozent (2014: 4,3 Prozent). Hierbei verzeichneten die Fahrtgebiete in 2015 mit Ausnahme des Fernost-Trades einen Anstieg der Containertransportmenge: Transpazifik (+1,6 Prozent), Fernost (-2,8 Prozent), Intra-Asien (+1,8 Prozent), Atlantik (+1,8 Prozent) und Lateinamerika (+2,0 Prozent).

Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2015



Quelle: IHS Global Insight Februar 2016

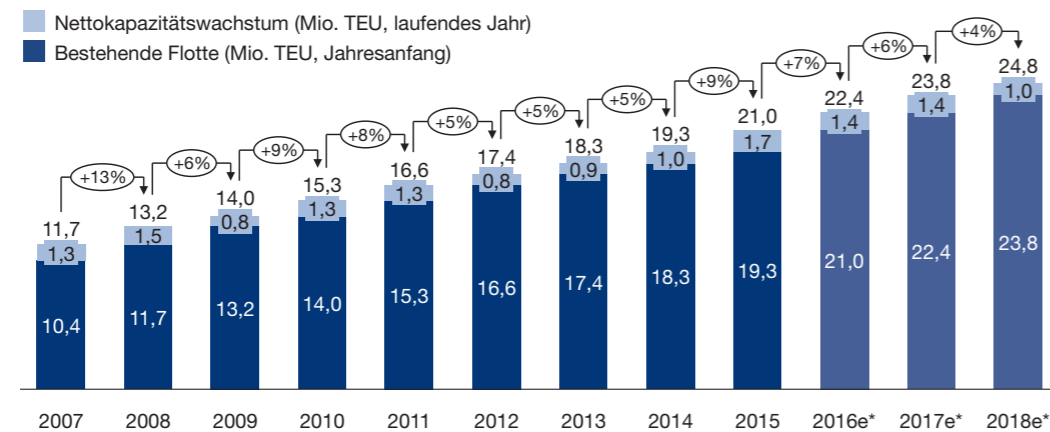
Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Traditionell ist eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen.

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. Dies hat auch in 2015 zu einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten in allen Fahrtgebieten geführt.

Die Kapazität der insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten betrug zum 31. Dezember 2015 rd. 4,0 (2014: 3,2) Mio. TEU. Mit rd. 19 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe im vierten Quartal 2015 allerdings weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Der verstärkte Trend zu größeren Schiffen zeigt sich in der Verteilung der Bestellungen. So entfallen rd. 85 Prozent der Neubaufträge auf Schiffe der Größenklasse über 8.000 TEU (MDS Transmodal, Februar 2016). In 2015 lag der Anteil der Schiffe mit über 8.000 TEU bei rd. 87 Prozent der abgelieferten Schiffe (rd. 1,7 Mio. TEU).

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal Februar 2016) der Weltcontainer-schiffsflotte in Höhe von 21,0 Mio. TEU (Jahresende 2015) dürfte die Angebotskapazität – auf Basis der derzeit vorliegenden Bestellungen – in 2016 und 2017 voraussichtlich um jeweils 1,4 Mio. TEU zunehmen.

Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte



Quelle: MDS Transmodal; Januar 2016 und vorherige Jahre; nur Schiffe >399 TEU * auf Basis der bestehenden Bestellungen

Der auch in 2015 anhaltende Druck auf die Frachtraten und eine enttäuschende Mengenentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2015 bewirkten einen drastischen Anstieg der beschäftigungslosen Flotte ab dem dritten Quartal 2015. Zum Jahresende 2015 erreichte das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe rd. 1,36 Mio. TEU. (AXS-Alphaliner, Januar 2016), verglichen mit „freien“ Kapazitäten von rd. 228.000 TEU zum Jahresende 2014. Damit entsprachen die „freien“ Kapazitäten rd. 6,5 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte, dem höchsten Stand seit 2010. Von den zum Jahresende 2015 aufliegenden Schiffen (331) entfallen derzeit lediglich rd. 46 Prozent (2014: 86 Prozent) auf kleinere Größenklassen bis 3.000 TEU.

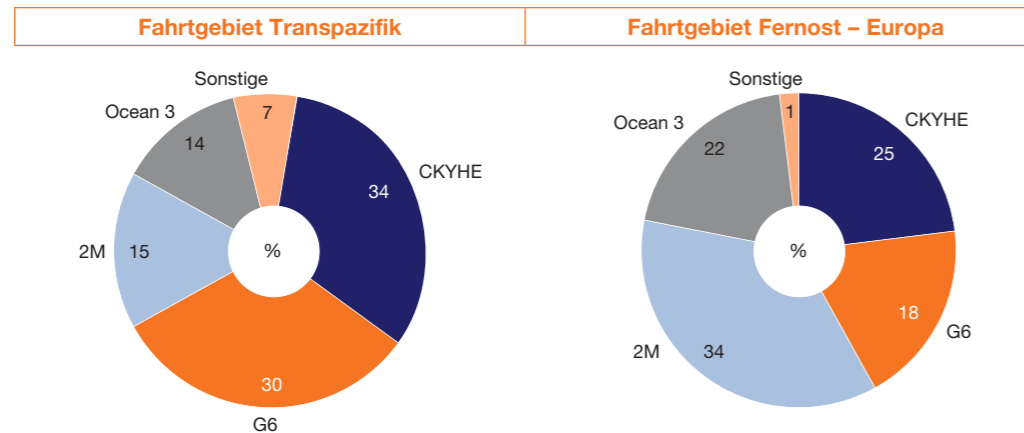
Die Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und das „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) dürften den prognostizierten nominalen Anstieg der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte dämpfen.

Nach Angaben des Branchendienstes Drewry (Dezember 2015) wurden in 2015 lediglich Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 150.000 TEU (2014: 381.000 TEU, 2013: 444.000 TEU) verschrottet. Damit blieb die Verschrottung in 2015 deutlich unter dem Niveau der Vorjahre. Für 2016 wird ein Niveau der Verschrottungen in Höhe von 250.000 TEU erwartet. Das weiterhin niedrige Niveau der Verschrottung könnte zusätzlichen Druck auf die Frachtraten bewirken.

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 Neubauten und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten.

Zur Erweiterung des jeweiligen Netzwerkes, Reduzierung der Kosten und Verbesserung des Services für Kunden haben die 20 größten Containerreedereien ihre Kooperationen und Allianzen bereits in 2014 weiter ausgeweitet. Die beiden weltweit größten Containerlinienreedereien, Maersk Line und Mediterranean Shipping Company (MSC), gründeten im Juli 2014 die 2M Allianz. Diese wurde in 2015 umgesetzt. Im September 2014 schlossen sich die Reedereien CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) und United Arab Shipping Company (UASC) zur Ocean Three Allianz zusammen. Am 1. März 2014 war bereits die taiwanische Reederei Evergreen der CKYH Allianz (COSCO, K Line, Yang Mine, Hanjin Shipping) beigetreten.

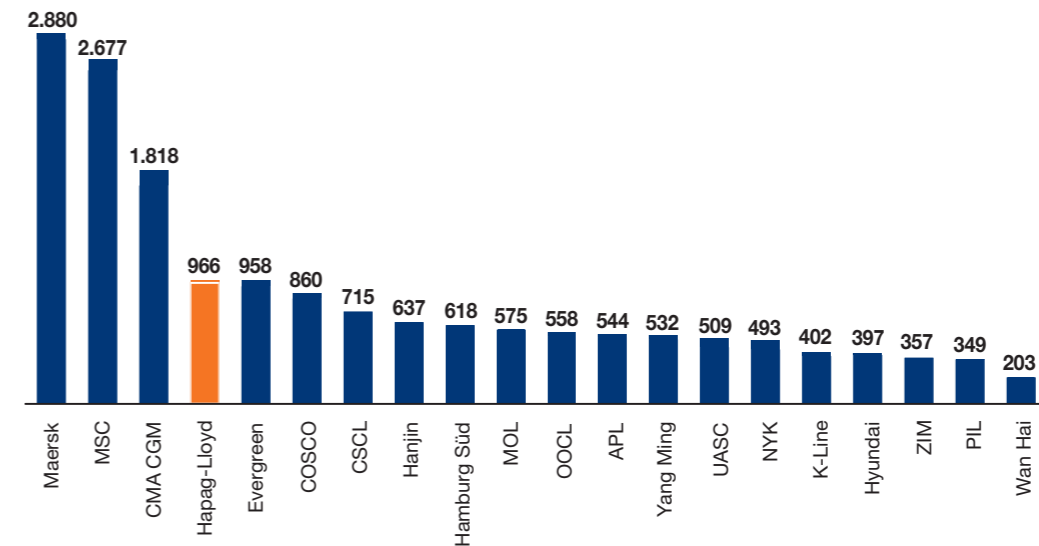
Kapazitätsanteile wichtiger Allianzen in ausgewählten Fahrtgebieten



Quelle: AXS-AlphaLineer Februar 2016

Der Konsolidierungstrend in der Containerschifffahrt setzt sich weiter fort. Bereits im Dezember 2014 übernahm Hapag-Lloyd die Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV. Die französische Containerreederei CMA CGM kündigte im Dezember 2015 ein Angebot zur Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, an. Durch die Übernahme von NOL würde CMA seine Wettbewerbsposition als drittgrößte Containerreederei deutlich stärken. Nach Zustimmung der relevanten Aufsichtsbehörden wird der Vollzug der Übernahme im Sommer 2016 erwartet. Zudem hat der chinesische Staatsrat im Dezember 2015 die Zustimmung für den Zusammenschluss der beiden staatseigenen Reedereien China Ocean Shipping Company Co. (COSCO) und China Shipping Container Lines Co. (CSCL) erteilt. Hierdurch entsteht die viertgrößte globale Containerschiffahrtsgesellschaft. Am 4. Januar 2016 wurden COSCO und China Shipping zur China COSCO Shipping Corporation Limited fusioniert. Im Februar 2015 haben die Containerlinienreedereien United Arab Shipping Company (UASC), CMA CGM und Hamburg Süd ein Vessel Sharing Agreement für das Fahrtgebiet Nordatlantik bekannt gegeben. Im April 2015 ist eine weitere Kooperationsvereinbarung zwischen UASC und Hamburg-Süd in Kraft getreten. Hierdurch erhält UASC Zugang zu dem Fahrtgebiet Lateinamerika und Hamburg-Süd zu den Ost-West-Fahrtgebieten.

Flottenkapazität der 20 größten Containerlinien (in TTEU)



Quelle: MDS Transmodal, Januar 2016.
Die operative Flottenkapazität (ohne vercharterte Schiffe)

Der Bunkerpreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2015 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO) bei 312 USD je Tonne und damit um 263 USD pro Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. In den ersten Wochen 2016 notierte der Bunkerpreis (MFO, 3,5 % – Rotterdam) mit rd. 127 USD je Tonne (10. Februar 2016) nochmals deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Berichterstattung über die Entwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns in 2015 gemessen an der Prognose

Die ursprüngliche Prognose für die erwartete Unternehmensentwicklung 2015 schloss die von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten mit ein. Einmalige Transportmengen- und Frachtrateneffekte dieser Einbeziehung wurden daher bei der Prognose nicht berücksichtigt. In 2014 beförderten die CSAV-Containerschiffe eine Transportmenge von 1.924 TTEU. Im Jahresdurchschnitt 2014 betrug die durchschnittliche Frachtrate der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten 1.174 USD/TEU. Im Konzernabschluss 2014 wurden die CSAV-Schiffahrtsaktivitäten ab dem Konsolidierungszeitpunkt (2. Dezember 2014) und damit zeitanteilig für den Monat Dezember 2014 einbezogen.

Insgesamt erhöhte sich die Transportmenge im Berichtszeitraum um 25,3 Prozent. Bei einer Einbeziehung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten für das gesamte Jahr 2014 wäre die Transportmenge leicht um 3,6 Prozent gesunken. Damit wurden sowohl die ursprüngliche Prognose einer „moderat steigenden“ als auch die revidierte Prognose einer „weitgehend unveränderten“ Transportmenge aufgrund einer marktbedingt schwächer als erwarteten Mengenentwicklung im vierten Quartal 2015 nicht erfüllt.

Aufgrund der unter den Erwartungen liegenden Ratenentwicklung in der „Peak Season“ 2015 sowie eines unverändert schwierigen Branchenumfeldes konnten die Prognosen hinsichtlich der durchschnittlichen Frachtrate nicht erreicht werden. Hierauf wurde bereits im Zwischenlagebericht zum 30. September 2015 hingewiesen.

Aufgrund eines stark rückläufigen Bunkerpreises, der in 2015 realisierten hohen Synergien aus der raschen Integration des CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten sowie der umgesetzten Effizienz- und Kostensenkungsmaßnahmen hat sich die Ertragslage von Hapag-Lloyd trotz des schwierigen Branchenumfeldes in 2015 erheblich verbessert. Die Prognose einer „deutlichen Steigerung“ des EBITDA und eines „deutlich positiven“ EBIT wurde damit erfüllt. Im Vorjahr wurde in der Prognose auch das EBIT (bereinigt) in Höhe von –112,1 Mio. EUR angegeben. Das EBIT (bereinigt) wurde im Zuge des Börsengangs auf das EBIT umgestellt. Auch die Prognose für das EBIT (bereinigt) „deutlich positiv“ wurde in 2015 erfüllt.

	Ist-Wert 2014*	Ist-Wert 2015	Veränderung	Prognose aus dem Lagebericht zum 31.12.2014	Prognose aus dem Zwischenlagebericht zum 30.9.2015
Transportmenge (TTEU)*	7.681	7.401	–3,6 %	Moderat steigend	Weitgehend unverändert
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd (USD/TEU)*	1.369	1.225	–10,5 %	Moderat rückläufig	Deutlich rückläufig
EBITDA (Mio. EUR)**	98,9	831,0	+ 732,1 Mio. EUR	Deutlich steigend	Deutlich steigend
EBIT (Mio. EUR)**	–382,8	366,4	+ 749,2 Mio. EUR	Deutlich positiv	Deutlich positiv

* Pro-forma-Werte (unter Einbeziehung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten für das gesamte Jahr 2014) für Transportmenge und Frachtrate

** Die Ergebniswerte zum 31.12.2014 beziehen sich auf die berichteten Angaben im Geschäftsbericht 2014. Hierin sind die CSAV-Aktivitäten ab dem Konsolidierungszeitpunkt 2. Dezember 2014 enthalten.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Eine Vergleichbarkeit der Ertrags- und Finanzlage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten erstmalig ab dem 2. Dezember 2014 in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen wurden.

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns war im Geschäftsjahr 2015 weiterhin geprägt durch die schwache konjunkturelle Entwicklung in Lateinamerika und China. Das Weltwirtschaftswachstum erreichte in 2015 lediglich 3,1 Prozent und lag damit unter den ursprünglichen Erwartungen (+3,5 Prozent Januar 2015) des IWF. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschiffahrt führte wie im Vorjahr zu einem erheblichen Druck auf die Frachtratenentwicklung. Dagegen wirkten sich neben dem im Vorjahresvergleich gegenüber dem Euro stärkeren US-Dollar sowie dem erneut gesunkenen Bunkerpreis vor allem die Erzielung erster Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen deutlich positiv auf die Ertragslage des Konzerns aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,11 USD/EUR erheblich stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,33 USD/EUR). Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2015 mit 113,9 Mio. EUR ein um 717,6 Mio. EUR gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich verbessertes und positives Konzernergebnis.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Umsatzerlöse	8.841,8	6.807,5
Sonstige betriebliche Erträge	193,7	116,8
Transportaufwendungen	7.258,5	6.060,1
Personalaufwendungen	484,4	403,3
Abschreibungen	464,6	481,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	517,7	393,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	310,3	-414,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,5	34,2
Übriges Finanzergebnis	27,6	-2,9
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	366,4	-382,8
Zinsergebnis	-227,3	-209,7
Ertragsteuern	25,2	11,2
Konzernergebnis	113,9	-603,7
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	111,6	-605,0
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,3	1,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,04	-8,81
EBITDA	831,0	98,9
EBITDA-Marge (%)	9,4	1,5
EBIT	366,4	-382,8
EBIT-Marge (%)	4,1	-5,6

Die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Vorjahr 2014 ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Konsolidierung zum 2. Dezember 2014 enthalten. Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung sind deshalb nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar.

Im Geschäftsjahr 2015 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.225 USD/TEU und lag damit um 202 USD/TEU (14,2 Prozent) unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.427 USD/TEU). Ursächlich hierfür war neben der erstmaligen Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, die insgesamt ein niedrigeres Frachtratenniveau aufwiesen, das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten, der sich auch im vierten Quartal 2015 weiter fortsetzte. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für das Gesamtjahr 2014) hätte die vergleichbare durchschnittliche Frachtrate für 2014 bei 1.369 USD/TEU gelegen. Hieraus hätte sich ein Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 144 USD/TEU bzw. 10,5 Prozent ergeben.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014**
Atlantik	1.504	1.585
Transpazifik	1.599	1.768
Fernost	942	1.179
Lateinamerika	1.111	1.357
Intra-Asien	655	796
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.210	1.407
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.225	1.427

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Die Transportmenge stieg im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 von 5.907 TTEU auf 7.401 TTEU, was einem prozentualen Anstieg von 25,3 Prozent entspricht. Der Anstieg resultierte aus der Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Insgesamt blieb die Entwicklung der Transportmengen insbesondere aufgrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung in Lateinamerika und China damit aber unter den Erwartungen. Auf einer vergleichbaren Basis (bei Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten bereits für das Geschäftsjahr 2014) hätte sich das Transportvolumen in 2014 auf insgesamt 7.681 TTEU belaufen, sodass sich ein Rückgang im Transportvolumen um 3,6 Prozent ergeben hätte.

Transportmenge pro Fahrtgebiet*

TTEU	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014**
Atlantik	1.541	1.446
Transpazifik	1.390	1.319
Fernost	1.283	1.135
Lateinamerika	2.247	1.158
Intra-Asien	573	491
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	367	358
Gesamt	7.401	5.907

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Im Geschäftsjahr 2015 stiegen die Umsatzerlöse gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 6.807,5 Mio. EUR um 2.034,3 Mio. EUR auf 8.841,8 Mio. EUR an. Ursächlich hierfür waren vor allem die durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestiegenen Transportmengen sowie die deutliche Stärkung des US-Dollars.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet*

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014**
Atlantik	2.088,0	1.724,4
Transpazifik	2.002,2	1.754,8
Fernost	1.088,0	1.006,8
Lateinamerika	2.249,7	1.182,9
Intra-Asien	338,4	294,5
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	400,0	379,0
Übrige	675,5	465,1
Gesamt	8.841,8	6.807,5

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Die Transportaufwendungen erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 1.198,4 Mio. EUR auf 7.258,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.060,1 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren die infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestiegenen Transportvolumina, die vor allem zu einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen führten. Insgesamt erhöhten sich die Transportaufwendungen (+19,8 Prozent) im Geschäftsjahr 2015 jedoch deutlich unterproportional zum Umsatzanstieg (+29,9 Prozent). Ausschlaggebend hierfür war vor allem der deutlich gesunkene Bunkerpreis, der trotz des Einbezugs der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten zu einem Rückgang der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 294,4 Mio. EUR im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode führte. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um rd. 46 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen sowie der Erzielung von Kosteneinsparungen aufgrund erhöhter Bunkereffizienz. Im Geschäftsjahr 2015 lag der durchschnittliche Bunkerpreis (MFO) mit 312 USD je Tonne um 263 USD je Tonne deutlich unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (575 USD je Tonne).

Weiterhin trugen die Realisierung von Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie die im Vorjahr initiierten Kostensenkungsmaßnahmen bereits im Geschäftsjahr 2015 einen erheblichen Beitrag zur kontinuierlichen Senkung der Kosten bei.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.067,9	1.362,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.190,6	4.697,8
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	2.766,2	2.030,4
Containertransportkosten	2.148,4	1.841,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	1.119,6	693,5
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	156,4	132,5
Transportaufwendungen	7.258,5	6.060,1

Die übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Vorjahr 2014 ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Konsolidierung zum 2. Dezember 2014 enthalten. Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung sind nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) konnte durch verbesserte Kostenstrukturen und Einsparungen im Vergleich zur entsprechenden Vorjahrsperiode um 6,9 Prozentpunkte gesteigert werden und betrug im Geschäftsjahr 2015 17,9 Prozent (Vorjahreszeitraum: 11,0 Prozent).

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 193,7 Mio. EUR lagen im Geschäftsjahr deutlich über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes (116,8 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war einerseits der Anstieg von Erträgen aus dem Abgang von Vermögenswerten, die im Vorjahr als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen waren. Im Geschäftsjahr 2015 wurden insgesamt 16 außer Dienst zu stellende Schiffe („Old Ladies“) veräußert bzw. an eine zertifizierte Entsorgungswerft abgegeben. Weiterhin waren sowohl ein Anstieg der Kursgewinne von 70,6 Mio. EUR auf 94,7 Mio. EUR als auch höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen zu verzeichnen. Im Verlaufe des Geschäftsjahres wurden zudem 26,6 Mio. EUR der im Vorjahr gebildeten Restrukturierungsrückstellung über die sonstigen betrieblichen Erträge aufgelöst.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Betrachtungszeitraum zu einem Anstieg der Kursgewinne und Kursverluste, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst werden. Im Saldo führten diese im Geschäftsjahr 2015 zu einem Kursverlust in Höhe von 27,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Kursgewinn 3,9 Mio. EUR).

Im Zuge der Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten fielen im Geschäftsjahr 2015 Aufwendungen für Training, Reisen und Umzüge an. Gleichzeitig waren in diesem Zeitraum insgesamt 49,4 Mio. EUR der Restrukturierungsrückstellung aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnte. Die Auflösung erfolgte in den sonstigen betrieblichen Erträgen und – soweit es sich um Rückstellungen für Personalmaßnahmen handelte – im Personalaufwand.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr um 20,1 Prozent auf 484,4 Mio. EUR (Vorjahr: 403,3 Mio. EUR). Ursächlich für diesen Anstieg war die erstmalige ganzjährige Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in den Konzernabschluss und die damit verbundene erhöhte Mitarbeiteranzahl. Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 9.945 Mitarbeiter (Vorjahr 7.341 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote in Höhe von 5,5 Prozent reduzierte sich leicht gegenüber dem Vorjahr, da der erhöhte Personalaufwand infolge der gestiegenen Mitarbeiterzahl zum Teil durch die Auflösung der im Vorjahr gebildeten Restrukturierungsrückstellung für Personalmaßnahmen kompensiert wurde. Im Vorjahr waren Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten enthalten.

Entwicklung Personalkosten

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Personalaufwand	484,4	403,3
Umsatzerlöse	8.841,8	6.807,5
Personalaufwandsquote	5,5 %	5,9 %

Im Geschäftsjahr 2015 betrugen die Abschreibungen 464,6 Mio. EUR (Vorjahr: 481,7 Mio. EUR). Der Rückgang der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Vorjahr notwendigen Wertminderungen in Höhe von 127,4 Mio. EUR auf ein Portfolio älterer Schiffe („Old Ladies“), das anschließend zur Veräußerung gehalten, umgegliedert und im Geschäftsjahr 2015 veräußert wurde. Gegenläufig wirkte sich die Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen auf zugegangene Schiffe, Container und immaterielle Vermögenswerte aus, die zum Teil im Dezember 2014 durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten erworben wurden.

Das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen betrug 28,5 Mio. EUR (Vorjahr: 34,2 Mio. EUR). Im übrigen Finanzergebnis in Höhe von 27,6 Mio. EUR (Vorjahr: –2,9 Mio. EUR) sind Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen enthalten.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) lag in der Berichtsperiode mit 366,4 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (–382,8 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug im Geschäftsjahr 831,0 Mio. EUR (Vorjahr: 98,9 Mio. EUR).

EBIT-Marge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Umsatz	8.841,8	6.807,5
EBIT	366,4	–382,8
EBITDA	831,0	98,9
EBIT-Marge	4,1 %	–5,6 %
EBITDA-Marge	9,4 %	1,5 %

Die EBITDA-Marge steigerte sich auf 9,4 Prozent (Vorjahr: 1,5 Prozent). Die EBIT-Marge war mit 4,1 Prozent positiv (Vorjahr: –5,6 Prozent).

Für das Geschäftsjahr 2015 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von –227,3 Mio. EUR (Vorjahr: –209,7 Mio. EUR). Dies wurde im Wesentlichen durch die Auszahlung von Finanzierungsverträgen aufgrund getätigter Investitionen in Schiffe und Container, die ganzjährige Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, Bewertungseffekte aus der Zeitwertveränderung von eingebetteten Derivaten aus begebenen Anleihen (Aufwand von 5,3 Mio. EUR; Vorjahr: Aufwand von 18,1 Mio. EUR) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der vorzeitigen Teilrückführung der in 2017 fälligen USD-Anleihe beeinflusst.

Im Geschäftsjahr 2015 betrug das Konzernergebnis 113,9 Mio. EUR (Vorjahr: –603,7 Mio. EUR). Das Unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug 1,04 EUR.

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

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

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

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

Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2015	31.12.2014
Standard & Poor's	B+/stabil	B+/stabil
Moody's	B2/positiv	B2/negativ

Trotz des im Geschäftsjahr 2015 weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes, insbesondere im Bereich der weltweiten Containerschifffahrt, konnte das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von der internationalen Ratingagentur Standard & Poor's unverändert bestätigt werden. Die Ratingagentur Moody's hat in ihrem Ratingupdate vom 29. September 2015 den Ausblick von „stabil“ auf „positiv“ erhöht, nachdem bereits am 17. Juni 2015 der Ausblick von „negativ“ auf „stabil“ angehoben wurde.

Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Darüber hinaus wurden am 6. November 2015 durch die im Zuge des Börsengangs erfolgte Barkapitalerhöhung in Höhe von 264,5 Mio. EUR 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 2015 standen im Rahmen der Optimierung der Kapitalstruktur und Senkung der Zinslast die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Schiffs- und Containerfinanzierungen sowie die teilweise Rückführung der USD-Anleihe im Vordergrund.

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

Finanzierungsaktivitäten

Im Geschäftsjahr 2015 hat der Konzern neben dem Börsengang folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen.

Am 30. Dezember 2015 wurde die in 2017 fällige USD-Anleihe mit einem ursprünglichen Nominalvolumen von 250,0 Mio. USD durch die Ausübung der Kündigungsoption in Höhe von 125,0 Mio. USD vorzeitig zurückgeführt. Die Teilrückführung wurde ausschließlich aus verfügbaren Barmitteln finanziert und stand im Zusammenhang mit der erfolgreichen Refinanzierung der seit 2011 bestehenden Flottenfinanzierung durch eine neue Schiffsfinanzierung in Höhe von 115,0 Mio. USD (105,6 Mio. EUR). Mit diesen Maßnahmen werden zukünftig Zinersparnisse erreicht.

Ebenfalls mit dem Ziel, künftig Zinersparnisse zu erreichen, wurden zum 22. September 2015 die Konditionen für die Schiffsfinanzierung K-Sure I mit einer Restschuld von insgesamt 251,6 Mio. USD (231,0 Mio. EUR) und zum 24. September 2015 für die Schiffsfinanzierung K-Sure II mit einer Restschuld von insgesamt 742,7 Mio. USD (681,8 Mio. EUR) zugunsten von Hapag-Lloyd optimiert.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs wurde eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (114,8 Mio. EUR) zum 14. Oktober 2015 gewährt. Weiterhin wurde die bestehende RCF-Kreditlinie von 95,0 Mio. USD auf 200,0 Mio. USD erhöht. Beide Kreditlinien standen zum Jahresende vollumfänglich zur Verfügung.

Im Geschäftsjahr 2015 wurde zudem eine Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (123,9 Mio. EUR) abgeschlossen, die zum Bilanzstichtag in Höhe von 41,0 Mio. USD (37,6 Mio. EUR) nicht in Anspruch genommen wurde.

Darüber hinaus kamen Darlehen in Höhe von 247,9 Mio. USD (227,6 Mio. EUR) zur Finanzierung der fünf im Geschäftsjahr abgelieferten Schiffsneubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 9.300 TEU zur Auszahlung.

Für zwei Schiffe wurden im Berichtszeitraum die Finance-Lease-Verträge durch Ausübung der bestehenden Kaufoption beendet und die Schiffe entsprechend ins Eigentum übernommen. Die Erwerbe wurden durch zwei neue Schiffsfinanzierungen in Höhe von 66,9 Mio. USD (61,4 Mio. EUR) finanziert.

Mit internationalen Leasinggesellschaften wurden zur Finanzierung von Investitionen in neue Container und Gensets Leasingverträge mit Rückkaufverpflichtungen, die nach SIC 27 als Darlehensvertrag klassifiziert wurden, in Höhe von 48,1 Mio. USD (44,2 Mio. EUR) abgeschlossen.

Weiterhin wurden in 2015 im Bestand befindliche Container im Rahmen eines sogenannten Japanese-Operating-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit bis zu sieben Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 42,3 Mio. USD (38,8 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd ist bei bestehenden Operating-Lease-Verträgen für Container die Verpflichtung eingegangen, die gemieteten Container bis März bzw. Juni 2017 zu erwerben. Die Verträge wurden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Der aus dieser Transaktion resultierende Zugang zu den Finanzschulden betrug zum entsprechenden Zeitpunkt 32,4 Mio. USD (29,7 Mio. EUR).

Aus dem Verkauf eines Portfolios von außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) wurde ein Zahlungszufluss von 83,1 Mio. USD (74,9 Mio. EUR) generiert. Die Zahlungszuflüsse wurden in Höhe von 65,8 Mio. USD (60,4 Mio. EUR) als Sondertilgungen unter den zugrunde liegenden Finanzierungen verwendet.

Zur Sicherung der langfristigen Finanzierung von fünf neuen Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU, die im April 2015 bestellt wurden und deren Auslieferung zwischen Oktober 2016 und April 2017 erfolgen soll, hat Hapag-Lloyd am 30. September 2015 mit einem Bankenkonsortium einen Kreditvertrag über 372,4 Mio. USD (341,9 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von zwölf Jahren unterzeichnet.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quote). Zum 31. Dezember 2015 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	2015	2014**
Finanzschulden	3.907,3	3.717,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	573,7	711,4
Nettoverschuldung	3.333,6	3.005,7
EBITDA	831,0	98,9
Verschuldungsgrad (%)*	66,1	72,1
Frei verfügbare Kreditlinien	388,7	210,5
Eigenkapitalquote (%)	45,5	41,2

* Verhältnis Nettoschulden zu Eigenkapital

** 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr von 3.005,7 Mio. EUR auf 3.333,6 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere Stichtagskurseffekte in Höhe von 262,5 Mio. EUR aufgrund der Veränderung des USD/EUR-Kurses. Der Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung/Eigenkapital) verminderte sich auf 66,1 Prozent (Vorjahr: 72,1 Prozent).

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Weiterhin ist durch den im vierten Quartal vollzogenen Börsengang ein Bruttoemissionserlös von rd. 265 Mio. EUR erzielt worden. Zur weiteren Stärkung der Liquiditätsreserve wurde in diesem Zusammenhang eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (114,8 Mio. EUR) gewährt. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug insgesamt 962,4 Mio. EUR (Vorjahr: 921,9 Mio. EUR).

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Zusammengefasste Kapitalflussrechnung*

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
EBITDA	831,0	98,9
Working-Capital-Veränderungen	-180,2	298,0
Übrige Effekte	-78,7	-19,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	572,1	377,2
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-606,5	-257,6
Free-Cash-Flow	-34,4	119,6
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-177,1	81,6
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-211,5	201,2

*In der Kapitalflussrechnung werden die Zins- und Ertragssteuerzahlungen separat ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Eine Vergleichbarkeit der Finanzlage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten erstmalig ab dem 2. Dezember 2014 in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen wurden.

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Ausgehend von einem EBITDA von 831,0 Mio. EUR erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern im Geschäftsjahr 2015 einen wesentlich verbesserten operativen Cash-Flow von 572,1 Mio. EUR (Vorjahr: 377,2 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 606,5 Mio. EUR (Vorjahr: 257,6 Mio. EUR). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von 724,3 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus dem Verkauf eines Portfolios von außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) in Höhe von 74,9 Mio. EUR sowie erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 38,9 Mio. EUR. Daneben wurden nicht zahlungswirksame Investitionen in Höhe von insgesamt 124,0 Mio. EUR (137,6 Mio. USD) für den Erwerb von bislang gemieteten Containern sowie eines Agenturgeschäftes in Peru getätigt.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 177,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss 81,6 Mio. EUR). Den Mittelaufnahmen in Höhe von 839,9 Mio. EUR, die einerseits aus dem Zufluss der am 6. November 2015 im Zuge des Börsengangs erfolgten Kapitalerhöhung in Höhe von 264,5 Mio. EUR brutto und andererseits aus Darlehensbehebungen in Höhe von 575,3 Mio. EUR resultierten, standen im Wesentlichen die vorzeitige Teilrückführung einer in 2017 fälligen USD-Anleihe sowie Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von insgesamt 961,9 Mio. EUR gegenüber. Weiterhin wurden Auszahlungen für die Fremdwährungssicherung von Finanzschulden in Höhe von 47,9 Mio. EUR geleistet. Die zugeflossenen Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Auszahlungen von Darlehen für Investitionen in Schiffe und Container.

Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Bestand am Anfang der Periode	711,4	464,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	73,8	45,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-211,5	201,2
Bestand am Ende der Periode	573,7	711,4

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2015 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 211,5 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten in Höhe von 73,8 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraumes wurde am 31. Dezember 2015 ein Finanzmittelbestand von 573,7 Mio. EUR (Vorjahr: 711,4 Mio. EUR) ausgewiesen. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 31. Dezember 2015 nicht in Anspruch genommene freie Kreditlinien in Höhe von 423,4 Mio. USD (388,7 Mio. EUR).

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2015 betrug das Investitionsvolumen 833,5 Mio. EUR (Vorjahr: 338,0 Mio. EUR) und betraf insbesondere Investitionen in Schiffe und Container. Im Geschäftsjahr wurden fünf Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 9.300 TEU an Hapag-Lloyd ausgeliefert. Zudem wurden weitere Investitionen in Container getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt „Vermögenslage des Konzernlageberichts“ dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr von 276,1 Mio. EUR auf 350,1 Mio. EUR. Einer Verminderung des Orderbuchs um die in 2015 ausgelieferten Schiffe der 9.300-TEU-Klasse stand eine Erhöhung für fünf Schiffsneubauten der 10.500-TEU-Klasse gegenüber.

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd Vermögenswerte ein, die nicht im wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen überlassen werden. Aus diesen Verträgen bestehen zukünftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 1.300,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.364,9 Mio. EUR). Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträgen sowie die Struktur der Restlaufzeiten und der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „Leasing“ im Konzernanhang.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur*

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	9.514,1	8.302,2
davon Anlagevermögen	9.457,3	8.245,4
Kurzfristige Vermögenswerte	1.565,0	1.793,2
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	573,7	711,4
Bilanzsumme	11.079,1	10.095,4
Passiva		
Eigenkapital	5.046,2	4.169,6
Fremdkapital	6.032,9	5.925,8
davon langfristige Schulden	3.633,8	3.733,2
davon kurzfristige Schulden	2.399,1	2.192,6
davon Finanzschulden	3.907,3	3.717,1
davon langfristige Finanzschulden	3.297,2	3.309,1
davon kurzfristige Finanzschulden	610,1	408,0
Bilanzsumme	11.079,1	10.095,4
Anlagendeckungsgrad I (in %)	53,4	50,6
Anlagendeckungsgrad II (in %)	91,8	95,8
Liquiditätsgrad I (in %)	23,9	32,4
Nettoverschuldung	3.333,6	3.005,7
Eigenkapitalquote (in %)	45,5	41,2

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation

Zum 31. Dezember 2015 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 11.079,1 Mio. EUR und lag um 983,7 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2014. Ursächlich für diesen Anstieg waren neben den getätigten Investitionen vor allem stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des stärkeren US-Dollars. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2015 bei 1,09 USD/EUR (31. Dezember 2014: 1,22 USD/EUR).

Während sich die langfristigen Vermögenswerte um 1.211,9 Mio. EUR erhöhten, verminderten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 228,2 Mio. EUR.

Das Sachanlagevermögen stieg im Berichtszeitraum um 967,6 Mio. EUR auf 6.143,6 Mio. EUR. Diese Veränderung beruhte im Wesentlichen auf der Zunahme der Buchwerte der Schiffe um 646,8 Mio. EUR auf 4.832,5 Mio. EUR sowie der Container um 238,5 Mio. EUR auf 1.023,2 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2015 kamen fünf neue Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 9.300 TEU zur Auslieferung. Deutlich erhöhend auf das Sachanlagevermögen wirkten sich ebenfalls Wechselkurseffekte in Höhe von 596,2 Mio. EUR aus. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 384,8 Mio. EUR minderten den Buchwert des Sachanlagevermögens.

Die Veränderung der kurzfristigen Vermögenswerte resultierte unter anderem aus dem bis Mitte des Jahres 2015 erfolgten Verkauf eines Portfolios von Seeschiffen, die zum 31. Dezember 2014 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen waren. Darüber hinaus verringerte sich der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen zum 31. Dezember 2015 aufgrund des weiteren Rückgangs der Bunkerpreise zum Bilanzstichtag. In diesem Zusammenhang mussten Wertminderungen vorgenommen werden.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist durch Mittelabflüsse um 211,5 Mio. EUR gesunken. Gegenläufig wirkten sich Wechselkurseffekte in Höhe von 73,8 Mio. EUR erhöhend auf den Zahlungsmittelbestand aus. Zum 31. Dezember 2015 betrug dieser 573,7 Mio. EUR (Vorjahr: 711,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital des Konzerns um 876,6 Mio. EUR auf 5.046,2 Mio. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen aus dem Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 452,6 Mio. EUR, aus der am 6. November 2015 im Rahmen des Börsengangs erfolgten Kapitalerhöhung in Höhe von 260,2 Mio. EUR nach Abzug der hiervon abzusetzenden Kapitalaufnahmekosten in Höhe von 4,3 Mio. EUR sowie auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 113,9 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (29,6 Mio. EUR) erhöhend auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich zum 31. Dezember 2015 auf rd. 45 Prozent (31. Dezember 2014: rd. 41 Prozent).

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2014 um 107,1 Mio. EUR auf 6.032,9 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten war ein Anstieg der Finanzschulden um insgesamt 190,2 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf Darlehensaufnahmen für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 555,2 Mio. EUR sowie Wechselkursveränderungen in Höhe von 336,3 Mio. EUR zurückzuführen war. Gegenläufig wirkten Tilgungsleistungen in Höhe von 748,6 Mio. EUR. Am 30. Dezember 2015 wurden 125,0 Mio. USD für die vorzeitige Teilrückführung der in 2017 fälligen USD-Anleihe verwendet, sodass das Nominalvolumen der verbleibenden Anleihe zum 31. Dezember 2015 noch 125,0 Mio. USD beträgt.

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten und zum Umfang der Investitionsverpflichtungen finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte trotz schwieriger Marktbedingungen ein den Erwartungen entsprechendes Ergebnis erzielt werden. Ungeachtet der bestehenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Herausforderungen beurteilt der Vorstand die wirtschaftliche Lage des Hapag-Lloyd Konzerns zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts als positiv. Der Hapag-Lloyd Konzern ist mit seinem Leistungsportfolio und Finanzprofil gut aufgestellt und hat seine Marktposition durch die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestärkt. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2016 liegt im Rahmen der Erwartungen.

NACHTRAGSBERICHT

Hapag-Lloyd wird im ersten Quartal 2016 insgesamt zwei moderne 3.500-TEU-Schiffe mit speziellem Wide-Beam-Design von der niederländischen Reederei NileDutch übernehmen. Durch das sogenannte Wide-Beam-Design des Rumpfes verfügen die 2015 gebauten Schiffe über einen niedrigeren Tiefgang bei vergleichsweise hoher Ladekapazität.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

RISIKOMANAGEMENT

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken jeglicher Art frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und durch entsprechende Maßnahmen zu begrenzen. Durch unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Entwicklung der Geschäfte und die damit verbundenen Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Strategische Risiken werden demgegenüber aufgrund ihres übergeordneten Charakters i. d. R. auf oberster Managementebene aufgedeckt und im Rahmen der Mittel- und Langfristplanung berücksichtigt.

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 zum Beispiel die Entwicklung von Frachtraten, Transportvolumen und der 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 wird das Reporting für die regelmäßige quartalsweise Berichterstattung und auch die Ad-hoc-Berichterstattung verbindlich geregelt.

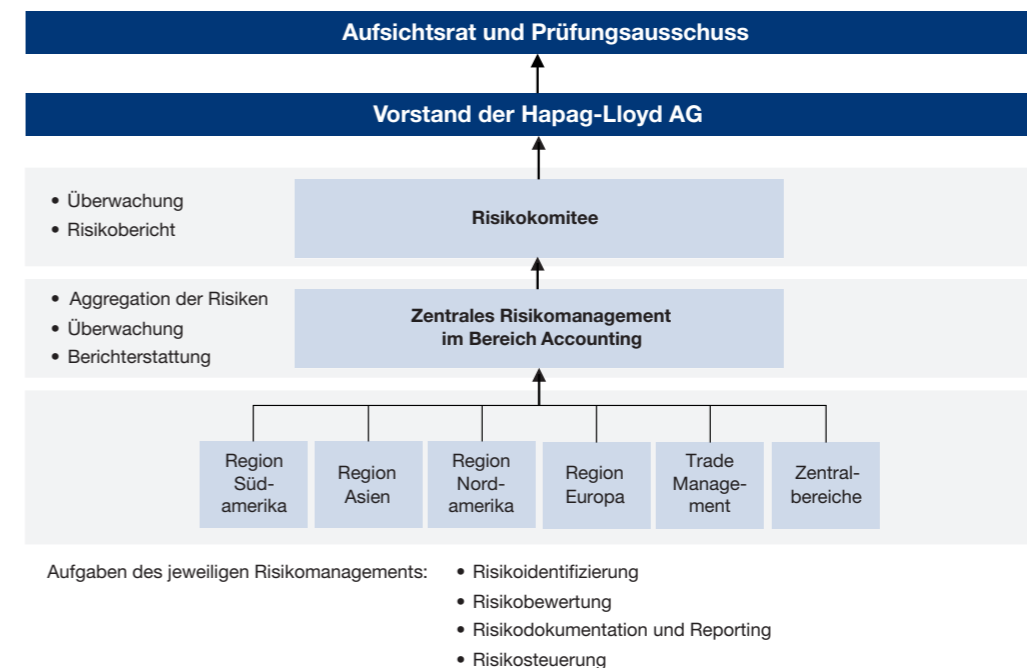
Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit die Risikomanager benannt, die für die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der operativen und finanziellen Risiken in den Regionen und den zentralen Fachbereichen (z. B. Treasury & Finance) verantwortlich 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 werden 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 zum Beispiel die aktuelle Entwicklung von Frachtraten und Transportvolumen und die potenziellen Auswirkungen wesentlicher Schwankungen dieser Faktoren sowie über wesentliche Einzelrisiken.

Risikomanagement der Hapag-Lloyd AG



Die Risiken aus den in 2014 übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV wurden in 2015 in diesen Regelprozess überführt. Im Vorjahr erfolgte für diese Risiken zum vierten Quartal 2014 aufgrund der späten Einbeziehung zum 2. Dezember 2014 lediglich eine aggregierte Betrachtung, Aufnahme und Analyse.

Die Revision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten durch. Der Schwerpunkt der internen Prüfung lag in 2015 auf der Risikoberichterstattung der neu geschaffenen Region Südamerika und deren Aufnahme in den Regelprozess.

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2015 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 soweit 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 AG zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

BESCHREIBUNG DER WESENTLICHEN MERKMALE DES RECHNUNGSLEGUNGS-BEZOGENEN IKS/RMS GEMÄSS § 315 ABS. 2 NR. 5 UND § 289 ABS. 5 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 Projektes dokumentiert und durch einen Nachweisprozess abgesichert. Zur Stärkung der kontinuierlichen Weiterentwicklung des IKS wurde eine zentrale IKS-Koordination eingeführt sowie eine technische Plattform für die Durchführung der weltweiten Prozessüberwachung implementiert. Dieses IKS umfasst auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

Primäres Ziel des rechnungslegungsbezogenen IKS ist es, das Risiko wesentlicher Fehlaussagen 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.

ORGANISATION UND WESENTLICHE PROZESSE IN DER RECHNUNGSLEGUNG SOWIE DER KONSOLIDIERUNG

Die Hapag-Lloyd AG erstellt den Jahresabschluss nach den handelsrechtlichen Rechnungslegungsnormen, den Konzernabschluss nach den Vorschriften der IFRS. Dabei findet eine Richtlinie für die Bilanzierung Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelvorschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft. 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 zum Beispiel Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet.

Der Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten und detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den Bereich Accounting überwacht. Die Bilanzierung wird unternehmensweit durch geeignete und marktübliche Buchhaltungssysteme in der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermitteln die Tochtergesellschaften Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidations (FC) zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden insbesondere die notwendigen Konsolidierungsschritte vom Bereich Accounting durchgeführt.

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

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 existieren systemseitig eingerichtete Kontrollen, beispielsweise ist der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern möglich. Außerdem werden z. B. Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für sensible Bereiche überprüft.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Revision wahrgenommen. Die Revision 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 2012 erfolgte ein unabhängiges Quality Assessment der Revision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Institutes für Interne Revision (DIIR). Die Prüfungsthemen der internen Revision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen. Zusätzlich erfolgt eine unabhängige Prüfung der im Rahmen des risikoorientierten Prüfungsansatzes wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Teile des IKS durch den Abschlussprüfer.

IKS-Nachweisprozess

Die Hapag-Lloyd AG hat die Bestätigung der Wirksamkeit des IKS in einem Regelprozess („IKS-Nachweisprozess“) organisiert, der 2010 eingeführt wurde und seitdem fortlaufend durchgeführt wird. Die Ergebnisse des Wirksamkeitsnachweises werden jährlich in einem Bericht zusammengefasst. Der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG wird durch den Vorstand über die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems informiert.

RISIKEN**STRATEGISCHE RISIKEN****Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. 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 in den Fahrtgebieten.

Aufgrund der Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern und der nur zögerlichen konjunkturellen Erholung in der Euro-Zone hat der Internationale Währungsfonds (IWF) die Wachstumsprognosen für die Weltwirtschaft und den Welthandel in 2015 wiederholt nach unten korrigiert. Für 2016 wird zwar eine Belebung der Weltkonjunktur erwartet, insgesamt bestehen jedoch weiterhin hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten volkswirtschaftlichen Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2016 sind die nur zögerliche konjunkturelle Erholung in den Industrienationen, insbesondere in der Euro-Zone, die fortgesetzte Wachstumsabschwächung in China, die anhaltende Rezession in Brasilien sowie die gegen Russland in Kraft getretenen wirtschaftlichen Sanktionen. Eine Eintrübung der globalen Konjunktur könnte zu einem deutlichen Rückgang der weltweiten Nachfrage nach Containertransportleistung in der Containerschifffahrt führen. In den vergangenen drei Jahren lag der Zuwachs des globalen Containertransportvolumens gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight jeweils unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Die niedriger als erwartete Zunahme des Transportaufkommens und die gleichzeitig deutliche Ausweitung des Kapazitätsangebotes hat in den vergangenen vier 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 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. Viele der Ablader unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des Marktes 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 hat bis 2007 eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschifffahrtsaktivitäten von CSAV übernommen. Im Dezember 2015 hat die französische Containerreederei CMA CGM ein Angebot zur Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, angekündigt. Durch die Übernahme von NOL würde CMA die Wettbewerbsposition als drittgrößte Containerreederei deutlich stärken. Zudem hat der chinesische Staatsrat im Dezember 2015 die Zustimmung für den Zusammenschluss der beiden staatseigenen Reedereien China Ocean Shipping Company Co. (COSCO) und China Shipping Lines Co. erteilt. Hierdurch entsteht die viertgrößte globale Containerschifffahrtsgesellschaft. Sollte eine weitere Runde von Konsolidierungsmaßnahmen folgen, 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 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 2015 hat vor allem die Abschwächung der Exporte der chinesischen Wirtschaft zu einem niedriger als erwarteten Ladungsaufkommen auf den Fernostverkehren und einem erheblichen Rückgang der Frachtraten geführt.

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

Aus der Mitgliedschaft in der G6 Alliance und der Grand Alliance 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. Zum Beispiel kann jedes Mitglied der Grand Alliance mit einer Frist von sechs Monaten seine Mitgliedschaft kündigen. Die Vorgängerorganisation der Grand Alliance, die Global Alliance, wurde bereits 1995 gegründet. Die Mitgliedschaftsverträge wurden bisher regelmäßig verlängert. Der derzeit geltende Vertrag endet im Jahr 2018. Sollte der Fall eintreten, dass sich die Grand Alliance auflöst, würde Hapag-Lloyd die Vorteile, die sich aus der Kooperation ergeben, verlieren. Dies würde die Flexibilität, die Kapazitäten und das Angebot an Liniendiensten beträchtlich einschränken. Die beschriebenen Risiken gelten auch für die Zusammenarbeit innerhalb der G6 Alliance. Die zwischen den Mitgliedern der G6 Alliance geschlossene Vereinbarung endet im Jahr 2016. In 2014 wurden die Dienste der Grand Alliance weitestgehend auf die G6 Alliance übertragen. Die französische Reederei CMA CGM hat im Dezember 2015 ein Übernahmeangebot für die Reederei Neptune Orient Lines (NOL) angekündigt. Neptune Orient Lines (NOL) ist die Muttergesellschaft des G6 Alliance-Mitglieds American President Lines (APL). Sollte APL die G6 Alliance verlassen, könnte dies negative Auswirkungen auf das Serviceangebot der G6 Alliance haben und das globale Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd schwächen.

Risiken aus dem Wettbewerb durch die Erweiterung der Allianzen

Seit 2014 haben die 20 größten Containerreedereien ihre Kooperationen und Allianzen weiter verstärkt. Die beiden weltweit größten Containerlinienreedereien, Maersk Line und Mediterranean Shipping Company (MSC), haben im Juli 2014 die Gründung einer neuen Allianz, der 2M, bekannt gegeben. Im September 2014 gründeten die Reedereien CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) und die United Arab Shipping Company (UASC) die Allianz Ocean Three. Am 1. März 2014 war bereits die Reederei Evergreen der CKYH Allianz (COSCO, K Line, Yang Mine, Hanjin Shipping) beigetreten. Die verschiedenen Allianzen haben eine unterschiedlich ausgeprägte Präsenz in den jeweiligen Fahrtgebieten. Durch den Ausbau der jeweiligen Netzwerke und des Serviceangebotes für Kunden können unterschiedliche Kostenvorteile entstehen. Die Kostenvorteile anderer Containerlinienreedereien kann Hapag-Lloyd möglicherweise nicht ausgleichen. Im Februar 2015 haben die Containerlinienreedereien United Arab Shipping Company (UASC), CMA CGM und Hamburg Süd ein Vessel Sharing Agreement für das Fahrtgebiet Nordatlantik bekannt gegeben. Im April 2015 ist eine weitere Kooperationsvereinbarung zwischen UASC und Hamburg-Süd in Kraft getreten. Hierdurch erhält UASC Zugang zu dem Fahrtgebiet Lateinamerika und Hamburg-Süd zu den Ost-West-Fahrtgebieten.

OPERATIVE RISIKEN**Treibstoffpreisisiken**

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Im Geschäftsjahr 2015 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 11,4 Prozent (Vorjahreswert: 19,4 Prozent) der Umsatzerlöse. Die Schwankungen der Bunkerpreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunker-Beschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Im Berichtsjahr 2015 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO) bei 312 USD je Tonne (Vorjahreswert: 575 USD je Tonne) und damit um 263 USD je Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis.

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 zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Ergänzend können Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen über den Einsatz von Sicherungsgeschäften gemäß der internen Sicherungsstrategie von bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bunkerbedarfs der kommenden zwölf Monate abgesichert werden. Die entsprechenden Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzrichtlinie festgelegt und beschrieben und werden seitens Konzerntreasury umgesetzt. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per 2. Februar 2016 waren insgesamt rd. 33 Prozent (Vorjahreswert: rund 21 Prozent) der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2016 gesichert.

Weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos aus steigenden Bunkerpreisen sind die Reduzierung des Verbrauchs von Bunker wie zum Beispiel durch Slow Steaming oder die Verbesserung des Schiffsdesigns. Siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel „Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement“. Der durch verschärfte Umweltauflagen für das Befahren von Küstenregionen in Europa und Nordamerika notwendige Einsatz von Marine Diesel Oil (MDO) könnte aufgrund des wesentlich höheren Preises für MDO zu einem deutlichen Anstieg der Transportkosten führen.

Risiko aus Schwankungen in den Charterraten

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes 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 Schiffes und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten zu einem Rückgang der Erträge 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 2015 bei rund 54 Prozent (Vorjahreswert: rund 53 Prozent). Die übrigen 46 Prozent sind gechartert, davon 22 Schiffe langfristig, 30 mittelfristig und 54 kurzfristig. Zum 31. Dezember 2014 waren 47 Prozent gechartert, davon 32 Schiffe langfristig, 24 mittelfristig und 53 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 2016, wie bereits in den vergangenen vier 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 sogenannte „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.

Bedingt durch Arbeitskämpfe kam es insbesondere im vierten Quartal 2014 sowie im ersten Quartal 2015 in verschiedenen Häfen der US-Westküste zu beträchtlichen Einschränkungen in der Abfertigung von Frachtschiffen. Hiervon waren insbesondere auch Containerschiffe betroffen. Bei lang anhaltenden Arbeitsauseinandersetzungen kann die verzögerte Abfertigung zu erhöhten Transportaufwendungen führen.

Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

Zwischen der Bestellung und der Auslieferung neuer Schiffe liegt ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren, wobei sich die Auftragsvergabe an den Erwartungen über den künftigen Bedarf an Transportkapazitäten orientiert. Bis zur Auslieferung neuer Schiffe kann sich die Marktlage verändern. Dann besteht die Gefahr, dass die verfügbare Kapazität zu gering ist und Hapag-Lloyd dem Bedarf der Kunden nicht entsprechen könnte. In diesem Fall würde es zu Einnahmeausfällen und dem Verlust von Marktanteilen kommen. Wenn zusätzliche Kapazitäten gechartert werden müssten, um die Kundenbindung nicht zu gefährden, würden höhere Charraten, die infolge der gestiegenen Nachfrage gezahlt werden müssten, zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen. Sollte dagegen der Kapazitätsbedarf hinter den Erwartungen zurückbleiben, könnten sich weitere Überkapazitäten aufbauen.

Risiken beim Betrieb von Schiffen

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

Alle aufgeführten Punkte können 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.

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 zum Beispiel 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 durch Piraterie

Piraterie stellt seit Langem eine erhebliche Beeinträchtigung der Handelsschifffahrt dar. Seit 2008 gab es eine signifikante Intensivierung der Piraterieaktivitäten im Golf von Aden, im südlichen Bereich des Roten Meeres und in einem immer größer werdenden Areal im Indischen Ozean. 2015 war – wie schon in den Vorjahren – eine deutliche Verringerung der initiierten und erfolgreichen Piraterieüberfälle in diesem Gebiet zu beobachten, nicht zuletzt dank einem intensiveren Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften.

Seit 2011 hat man ebenfalls eine intensivere Piratentätigkeit an der westafrikanischen Küste (Golf von Guinea) verzeichnet. Während die somalischen Piraten bevorzugt Schiffe entführen und Lösegeldforderungen stellen, standen im Golf von Guinea sowie in den klassischen Pirateriegebieten wie z. B. dem Südchinesischen Meer die Lösegeldforderungen anfänglich nicht im Vordergrund. Seit 2012 kommt es nun auch dort verstärkt zu Fällen mit Lösegeldforderungen, und man konnte in dieser Region eine Steigerung der Gewalt beobachten.

Wenn Hapag-Lloyd eigene oder gecharterte Schiffe in diesen Regionen einsetzt, so können mit dem wachsenden (Piraterie-)Risiko die Versicherungsprämien signifikant ansteigen bzw. wird eine einschlägige Deckung einschließlich der Lösegeldversicherung nur schwer bzw. unmöglich einzukaufen sein. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Hapag-Lloyd für diese Fälle, einschließlich der Zahlung von Lösegeld, nicht ausreichend versichert ist. Somit könnte ein Akt der Piraterie einen erheblichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung sowie die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

Risiken aus der gestiegenen Bedeutung des Fahrtgebietes Lateinamerika

Mit der Integration der Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern ist die Bedeutung des Fahrtgebietes Lateinamerika deutlich gestiegen. Gemäß den aktuellen Prognosen der IWF (Januar 2016) ist die Wirtschaftsleistung der Region Lateinamerika und Karibik in 2015 um 0,3 Prozent (2014: +1,3 Prozent) zurückgegangen.

Für 2016 wird ein weiterer Rückgang um 0,3 Prozent erwartet, gefolgt von einem Wirtschaftswachstum in Höhe von 1,6 Prozent in 2017. Das gegenwärtig rückläufige Wirtschaftswachstum, insbesondere die anhaltende Rezession in Brasilien, könnte eine negative Auswirkung auf die Import- und Exportaktivitäten der Region und somit auch auf die Nachfrage nach Containertransporten und damit auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd haben. Zusätzliche Belastungen könnten sich aus der volatilen Entwicklung der lokalen Währungen, die sich 2015 stark gegen den US-Dollar abgewertet haben, ergeben.

Risiken aus dem Verlust von Kunden und Mitarbeitern

Nach der erfolgten Integration der von CSAV übernommenen Aktivitäten werden konzernweit Arbeitsabläufe und Kostenstrukturen weiter optimiert. Dies könnte zu einer ungewollt erhöhten Fluktuation von Mitarbeitern und Kunden führen. Gelingt es nicht, wichtige Kunden und Mitarbeiter langfristig an Hapag-Lloyd zu binden, könnte dies zu negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnissituation von Hapag-Lloyd führen.

Risiken aus einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Projekte

Die Ergebnisentwicklung und die Erreichung der Unternehmensziele sind eng verknüpft mit der erfolgreichen Umsetzung der Projekte zur Effizienzverbesserung und Kostenreduzierung sowie der Verbesserung der Umsatzqualität. Sollte sich aus der Umsetzung der Projekte CUATRO, Close the Cost Gap, Compete to Win und OCTAVE I + II nicht der erwartete Ergebnisbeitrag realisieren lassen, könnte dies einen erheblich 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 Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung könnte daher gegebenenfalls den Erfolg der strategischen Maßnahmen 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, zum Beispiel 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.

COMPLIANCE-RISIKEN

Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

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

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

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

Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

Die Emissionsvorschriften der International Maritime Organization (IMO), des US-Bundesstaates Kalifornien sowie der EU sehen eine deutliche weitere Reduzierung der Emissionswerte vor. Der seit Januar 2015 in den Küstengebieten der USA (in den Küstengebieten von Kalifornien bereits seit Januar 2014), in Hongkong und bestimmten Küstenregionen Europas gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von besonders schwefelarmen Treibstoffen könnte zu einer deutlichen Erhöhung der spezifischen Treibstoffpreise 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.

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In einzelnen 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.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrtskonferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden.

Risiken der Besteuerung

Aufgrund der globalen Geschäftstätigkeit muß Hapag-Lloyd Steuergesetze in vielen verschiedenen Ländern einhalten. Steuergesetze und -vorschriften können unterschiedlich interpretiert werden und unterliegen Veränderungen sowie Veränderungen in der Auslegung durch die Steuerbehörden, die möglicherweise auch zurückwirken können. Zum Beispiel könnte die Beendigung oder eine andere Interpretation von Doppelbesteuerungsabkommen oder die Erhöhungen von Steuersätzen zu einem höheren Steueraufwand führen, während nicht erstattungsfähige Umsatzsteuern nachteilige Auswirkungen auf operative Kosten haben könnten.

Die Hapag-Lloyd AG optierte 1999 zur Gewinnermittlung nach der Tonnage. Vergleichbare Steuersysteme gibt es in einigen anderen europäischen Ländern und einigen anderen Jurisdiktionen außerhalb Europas. Im Rahmen der Tonnagebesteuerung wird die deutsche Steuerbemessungsgrundlage für die Containerschiffahrtsaktivitäten, unabhängig von dem tatsächlichen Einkommen, auf der Grundlage der Tonnage der Containerschiffe berechnet. Der Steueraufwand der Hapag-Lloyd ist daher in erster Linie mit von der Tonnage der Containerflotte abhängig und nicht von der Profitabilität des Geschäftes. Die Voraussetzungen für die Anwendung der Tonnagesteuerregelung sind im Wesentlichen, dass ein bestimmter Anteil der Schiffe im Inland bereedert wird, in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen ist und überwiegend zur Beförderung im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See eingesetzt wird.

Jede Änderung oder Aufhebung der Tonnagesteuerregelung oder ein Verstoß gegen Voraussetzungen dieser Regelung könnte zu einem Ausschluss der Tonnagebesteuerung führen und die Steuerbelastung erheblich erhöhen.

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, Rohstoffpreissrisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen bedeutenden Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten.

Angestrebt wird, 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 Containerschiffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Erlöse und operativen Kosten 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. Daneben sind die Währungen Kanadischer Dollar, Britisches Pfund, Schweizer Franken, Hongkong-Dollar, Singapur-Dollar, Japanischer Yen, Chilenischer Peso, Brasilianischer Real, Chinesischer Renminbi, Mexikanischer Peso, Indische Rupie sowie Australischer Dollar von Bedeutung.

Wesentliche Risiken aus Wechselkursveränderungen werden fortlaufend überwacht. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursveränderungen werden, sofern möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Sicherungsgeschäfte getätigt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 betraf dies ausschließlich EUR/USD-Geschäfte. 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 EUR/USD-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 in Abhängigkeit des Wechselkurses erheblichen Schwankungen unterworfen sein.

Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken, die durch die Aufnahme von Finanzmitteln entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können auch Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden.

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

Aufgrund von Schwankungen der Marktpreise für Schiffe und der sich verändernden Kosten für Schiffsneubauten könnten sich die Beleihungswerte für kreditfinanzierte Schiffe ändern. In Absprache mit den kreditgebenden Finanzinstituten kann Hapag-Lloyd Teile der Schiffsfinanzierung vorzeitig tilgen. Dies könnte einen negativen Einfluss auf die Liquiditätssituation des Unternehmens haben. Hieraus könnte die Notwendigkeit der Aufnahme ungesicherter Kredite zu unvorteilhaften Konditionen entstehen.

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. Hapag-Lloyd verfügte zum 31. Dezember 2015 über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 962,4 Mio. Euro (2014: 921,9 Mio. Euro). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auf die mit diesen Instituten abgeschlossenen 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. Sämtliche Kontrahenten unterliegen einem Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ einer intern nach klaren Vorgaben ermittelten entsprechenden Bonitätseinstufung. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern höchster Bonität sind keine Ausfallrisiken zu erwarten.

Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert. 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 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Kreditausfallrisiken

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

Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2015 belaufen sich die Finanzschulden des Konzerns auf 3.907,3 Mio. EUR (im Vorjahr: 3.717,1 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom künftigen 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.

Darüber hinaus könnte Hapag-Lloyd bei der Aufnahme neuer Mittel zu günstigen Konditionen Benachteiligungen erfahren. Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln auf Basis von IFRS-Abschlüssen sowie einzelvertraglichen Vereinbarungen.

Sie umfassen im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines adjustierten Eigenkapitals, die Vorhaltung einer Mindestliquidität sowie von Loan-to-Value-Klauseln. Im Jahresverlauf 2015 und zum 31. Dezember 2015 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Risiken durch Wertminderungen von Geschäfts- oder Firmenwerten sowie sonstigen immateriellen Vermögenswerten

Per 31. Dezember 2015 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.610,8 Mio. EUR (Vorjahreswert: 1.372,7 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Firmenwerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 weitere 1.376,3 Mio. EUR (Vorjahreswert: 1.309,7 Mio. EUR). Dies entspricht zusammen 27,0 Prozent (Vorjahreswert: 26,6 Prozent) der Bilanzsumme. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist gemäß den Vorschriften des IFRS mindestens einmal jährlich einem Werthaltigkeitstest zu unterziehen. Dieser basiert zu einem wesentlichen Teil auf der Fähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns, zukünftige Ergebnisse sowie Zahlungsströme zu erwirtschaften. Für das abgelaufene Geschäftsjahr war nach dem durchgeführten Wertminderungstest keine Wertminderung zu verzeichnen. Die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd und den Containeraktivitäten von CSAV war in den vergangenen Jahren durch zum Teil hohe Verluste geprägt.

Sollte die Verlustsituation in der Zukunft wieder eintreten bzw. Faktoren auftreten, die die Fähigkeit der Hapag-Lloyd, zukünftig Zahlungsströme zu generieren, beeinträchtigen, könnte dies zu einer außerordentlichen Wertminderung der Geschäfts- und Firmenwerte oder der weiteren langfristigen Vermögenswerte führen und somit eine erhebliche negative Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

Risiken durch eine niedrige Eigenkapitalausstattung der Hapag-Lloyd AG

Zum 31. Dezember 2015 betrug das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG im handelsrechtlichen Einzelabschluss 1.345,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1.716,4 Mio. EUR) und lag somit deutlich unter dem Eigenkapital des Konzerns. Die handelsrechtliche Eigenkapitalquote hat sich zum 31. Dezember 2015 auf 20,4 Prozent (Vorjahr: 27,3 Prozent) vermindert. Sollte eine Verlustsituation eintreten, könnte dies die handelsrechtliche Eigenkapitalausstattung sowie die Dividendenfähigkeit der Hapag-Lloyd AG beeinträchtigen.

Risiken durch Herabstufung des Ratings

Die bereits begebenen Anleihen werden von den Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's bewertet. Dies ist im Prinzip auch für mögliche weitere Anleiheemissionen vorgesehen. Die Bonitätseinstufung durch die Rating-Agenturen 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.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihren Ratingupdates vom 29. September 2015 das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“). Ebenfalls am 29. September 2015 veröffentlichte die Rating-agentur Moody's ein unverändertes Unternehmensrating von B2, hob allerdings den Ausblick von „stabil“ auf „positiv“ („Positive Outlook“) an. Beide Ratingagenturen bewerteten in 2015 die Übernahme der CSAV-Containerschiffsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren, als bonitätssteigernd. Sollte sich die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns allerdings nachhaltig verschlechtern, könnten die Ratingagenturen die Bonität von Hapag-Lloyd herabstufen.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENS RISIKEN

Die wesentlichen Risiken resultieren aus einem möglichen Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise über das durchschnittliche Niveau 2015, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität. 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 operative Ergebnis und das Konzernergebnis nach Steuern handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der möglichen Risiken bezieht sich auf die letzte vom Aufsichtsrat zugestimmte Planung ergänzt um aktuelle Markterwartungen und Erkenntnisse für das Geschäftsjahr 2016 und sind wie folgt klassifiziert:

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

Die möglichen Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) im Geschäftsjahr, nach Berücksichtigung von gegensteuernden Maßnahmen, sind wie folgt klassifiziert:

- Gering: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von bis zu 25 Mio. USD
- Mittel: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von mehr als 25 Mio. USD und bis zu 100 Mio. USD
- Hoch: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von über 100 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 2016 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Mittel	Mittel	Gleich
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Hoch	Hoch	Gleich
Schwächung des USD gegenüber dem Euro	Mittel	Mittel	Gleich
Anstieg der Bunkerpreise	Gering	Hoch	Gleich
Liquidität*	Gering	Hoch	Gleich
Niedrigerer Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte	Gering	Hoch	k. A.

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

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 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 2016 könnte das Welt-handelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 3,4 Prozent deutlich stärker als in 2015 (+2,6 Prozent) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2016 um 3,5 Prozent ansteigen und damit deutlich stärker wachsen als in 2015 (+1,0 Prozent). Des Weiteren dürften in 2016 wieder 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 2016 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten, vor allem wenn die aufstrebenden Schwellenländer ihre derzeitige Wachstumsschwäche im Jahresverlauf 2016 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 sowohl Chancen als auch Risiken ergeben. Zur Beschreibung der Risiken verweisen wir auf das Unterkapitel „Risiken“. Chancen ergeben sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden:

- Sinken die Kosten für Schiffsneubauten, besteht wegen der langen Vorlaufzeit zwischen Bestellung und Kiellegung die Chance, durch nachträgliche Aufstockung des Auftragsvolumens oder Wandlung und Ergänzung des Auftrages Kostenvorteile zu realisieren.
- 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 Erlösvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken.

Chancen aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance

Die Mitgliedschaften in der Grand Alliance und der G6 Alliance 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.

Die G6 Alliance wurde von Hapag-Lloyd zusammen mit fünf weltweit führenden Liniereedereien aus der Grand Alliance und der New World Alliance für den Fernost-Europa-Verkehr gegründet. Seit März 2012 betreibt diese Allianz mehrere Dienste zwischen Asien und Europa sowie zwischen Asien und dem Mittelmeer. Ab Mai 2013 haben die Partner der G6 Alliance ihr gemeinsames Serviceangebot auf das Fahrtgebiet Transpazifik-Ostküste Nordamerika und ab dem zweiten Quartal 2014 auf die Fahrtgebiete Transpazifik-Westküste Nordamerika und Nordatlantik erweitert. Eine mögliche Erweiterung des Serviceangebotes der G6 Alliance z. B. auf den Hinterlandverkehr könnte zusätzliche Wachstumschancen beinhalten.

Chancen aus lokaler Marktführerschaft

Durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten hat Hapag-Lloyd seine Marktposition vor allem in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika sowie die starke Marktstellung auf dem Fahrtgebiet Transatlantik gestärkt. Dies bietet die Chance, den Anteil an steigenden Containertransporten in diesen Fahrtgebieten zu erhöhen.

Chancen aus Synergien und der Verbesserung der betrieblichen Effizienz

Durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten wird die Hebung umfangreicher Synergien ermöglicht. Diese entfallen hauptsächlich auf Schiffssystemkosten, den Leistungseinkauf, die Optimierung von Diensten und den Bereich Personal. Durch die Hebung dieser Synergien kann die Kostenposition von Hapag-Lloyd erheblich verbessert werden. Die Höhe der jährlichen Synergien sollte in der ursprünglichen Planung 300 Mio. USD ab dem Jahr 2019 betragen. Die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten wurde zum Ende des ersten Halbjahres 2015 früher und mit geringeren als erwarteten Kosten weitgehend abgeschlossen. Dadurch hat sich das aus der Integration anvisierte jährliche Synergiepotenzial auf ca. 400 Mio. USD deutlich erhöht. Die vollständige Realisierung dieser Synergien ist ab 2017 vorgesehen.

In 2014 hat Hapag-Lloyd umfangreiche Projekte für eine Erhöhung der betrieblichen Effizienz initiiert. Diese Projekte haben bereits in 2015 zu einer deutlichen Verbesserung der betrieblichen Effizienz beigetragen. Zudem wurden weitere Projekte initiiert. Diese sollen die betriebliche Effizienz und Profitabilität in 2016 und den Folgejahren weiter stärken. Bei einer erfolgreichen Umsetzung könnten diese Projekte in 2016 und den Folgejahren zu einem effizienteren Einsatz der betrieblichen Ressourcen und damit zu Effizienzverbesserungen und

gegebenenfalls zu niedrigeren operativen Kosten führen. Sollten die Effizienzverbesserungen höher als geplant ausfallen, hätte dies eine erheblich positive Wirkung auf die Ergebnisentwicklung und -höhe.

Chancen aus einer Branchenkonsolidierung

Am 2. Dezember 2014 wurde der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd sowie den Containerschiffahrtsaktivitäten der chilenischen Reederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) vollzogen. Im Dezember 2015 hat die französische Reederei CMA CGM ein Übernahmeangebot für die Reedereigruppe Neptune Orient Line (NOL), Singapur, angekündigt. Zudem hat der chinesische Staatsrat seine Zustimmung für den Zusammenschluss der beiden staatlichen Reedereien China Ocean Shipping Company Co. (COSCO) und China Shipping Company Co. erteilt. 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

Hapag-Lloyd begreift den Trend zur Nachhaltigkeit — insbesondere Umweltschutz und Energieeffizienz — als Chance. Dieser Trend eröffnet Hapag-Lloyd die Chance, durch Maßnahmen zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Optimierung des Schiffsbetriebes sowohl Kostenvorteile zu erzielen als auch CO₂-Emissionen zu senken. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel „Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement“ verwiesen.

Durch die Indienstellung der Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse sowie von insgesamt sieben Schiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU hat sich die Treibstoffeffizienz der Transporte, gemessen am Bunkerverbrauch pro Slot, in 2015 weiter verbessert. Eine weitere Reduzierung des Bunkerverbrauchs pro transportiertem Container durch den Einsatz effizienterer Schiffe könnte zu einem Rückgang der verbrauchsabhängigen Kosten führen. Ab dem vierten Quartal 2016 wird Hapag-Lloyd fünf neue Schiffe mit einer Transportkapazität von jeweils 10.500 TEU in Dienst stellen.

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 2015 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 Ratingagentur Standard & Poor's stuft Hapag-Lloyd seit dem 29. September 2015 unverändert mit B+ und einem stabilem Ausblick ein. Die Ratingagentur Moody's hat am 29. September 2015 den Ausblick von „stabil“ auf „positiv“ angehoben und das Unternehmensrating von B2 beibehalten. 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, könnte Hapag-Lloyd als börsennotiertes Unternehmen auf ein erweitertes Spektrum von Finanzierungsmöglichkeiten zurückgreifen.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

Nach Einschätzung des Vorstandes von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einem deutlich höher als erwarteten positiven Ergebniseinfluss der Synergie- und Effizienzverbesserungen aus den Projekten CUATRO, OCTAVE, OCTAVE II, Compete to Win, Close the Cost Gap, einem deutlich stärker als erwarteten Anstieg der Transportmenge, einer merklich positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einer weiteren Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro, einem möglichen weiteren Rückgang der Bunkerpreise sowie einer besser als geplanten Entwicklung der Liquidität.

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 2016 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg der Transportmenge	Gering	Mittel	Geringer
Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate	Gering	Hoch	Gleich
Stärkung des USD gegenüber dem Euro	Mittel	Mittel	Gleich
Rückgang der Bunkerpreise	Hoch	Hoch	Gleich
Höherer Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte	Hoch	Hoch	k. A.

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 2015, 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 2016 fällt die Einschätzung der Gesamtrisikosituation gleichbleibend wie in 2015 aus.

Die Hauptrisiken für Hapag-Lloyd sind auch für 2016 der wettbewerbsbedingt weiter anhaltende Druck auf die Frachtraten und die damit verbundenen möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Leicht aufhellen dürfte sich in 2016 der Ausblick für die globale Konjunktur und den Welthandel als Hauptwachstumstreiber für die Nachfrage nach Containertransportleistungen.

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

BERICHT NACH § 315 ABS. 4 HGB UND § 289 ABS. 4 HGB

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 118.110.917 EUR. Es ist eingeteilt in 118.110.917 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., Panama, beigetreten sind (die „Aktionärsvereinbarung“), in der die Parteien vereinbart haben, Stimmrechte durch eine Konsortialgesellschaft, die Hamburg Container Lines Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, zu bündeln. In dieser Vereinbarung haben sich CG Hold Co, HGV und Kühne jeweils u. a. verpflichtet, ihre jeweiligen Aktien für einen Zeitraum von zehn Jahren zu halten (wobei HGV nach fünf Jahren die Freigabe von 50 % ihrer Aktien, die der Aktionärsvereinbarung unterliegen, verlangen kann) und Stimmrechte hinsichtlich sämtlicher Entscheidungen, die das Geschäft der Gesellschaft betreffen, zu bündeln. Durch 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 geplanter Kapitalerhöhungen.

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

Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, wird auf die Angaben im Anhang verwiesen.

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 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.

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 III oder 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 17. September 2020 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmals durch Ausgabe von bis zu insgesamt 14.271.323 neuen auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu EUR 14.271.323 zu erhöhen (Genehmigtes Kapital III). Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten.

§ 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 Übernahmeangebotes 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 drei von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibungen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 765 Mio. EUR (833 Mio. USD) ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu

einem Betrag in Höhe von 101 Prozent 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 HanseMerkur Krankenversicherung AG, die HanseMerkur Lebensversicherung AG, die M.M. Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „**Schlüsselaktionäre**“) oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent 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 3.051 Mio. EUR (3.323 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 475 Mio. EUR (517 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den 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 Prozent 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 inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

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

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebotes 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 2016) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,4 Prozent. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2016 nur geringfügig stärker als im Vorjahr (+3,1 Prozent). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,4 Prozent (2015: +2,6 Prozent). Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2016 etwa gleich stark wie die Weltwirtschaft. So prognostiziert der Branchendienst IHS Global Insight (Februar 2016) für 2016 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,5 Prozent (2015: 1,0 Prozent) auf rd. 133 Mio. TEU. Damit würde die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2016 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten um rd. 1,7 Mio. TEU auf 21,0 Mio. TEU in 2015 rechnen die Branchenexperten von MDS Transmodal für das laufende Jahr mit einer Zunahme der Transportkapazitäten um rd. 1,4 Mio. TEU auf bis zu 22,4 Mio. TEU. Der weitere Anstieg der Angebotskapazitäten dürfte auch in 2016 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren.

Ausgehend von unverändert ambitionierten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen plant Hapag-Lloyd eine geringfügige Erhöhung des Transportvolumens. Unter Erwartung eines für 2016 deutlich rückläufigen Bunkerverbrauchspreises wird ein moderater Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate prognostiziert. Bei Realisierung von Synergieeffekten, zusätzlichen Kosteneinsparungen, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität, einem geringfügigen Mengenwachstum sowie vorbehaltlich einer besseren „Peak Season“ rechnet Hapag-Lloyd für 2016 mit einem moderaten Anstieg des EBITDA sowie mit einem deutlichen Anstieg des EBIT im Vergleich zum Vorjahr.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2016

Wachstum Weltwirtschaft	+3,4 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+3,4 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+3,5 %
Veränderung Transportmenge, Hapag-Lloyd	Geringfügig steigend
Veränderung durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis, Hapag-Lloyd	Deutlich rückläufig
Veränderung durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Moderat rückläufig
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen)	Moderat steigend
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern)	Deutlich steigend

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

Die positive Entwicklung wichtiger exogener Einflussfaktoren, vor allem der starke Rückgang der Bunkerpreise sowie der deutliche Anstieg des US-Dollars gegenüber dem Euro, eine relativ stabile Frachtratenentwicklung und die Realisierung erster Synergieeffekte und Kosteneinsparungen prägten die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd vor allem im ersten Halbjahr 2015. Aufgrund der großen Bedeutung des dritten Quartals, der „Peak Season“, für die Ergebnissituation plant Hapag-Lloyd für 2016 eine Ergebnisentwicklung mit einem Schwerpunkt der Ergebnisrealisierung im zweiten Halbjahr 2016.

Zur Sicherung der Finanzierung aller zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 beauftragten Schiffsneubauten hat Hapag-Lloyd langfristige Kreditverträge abgeschlossen. Die Indienstellung von fünf 10.500-TEU-Schiffen, die bis einschließlich April 2017 erfolgen wird, sowie weitere Investitionen in Container könnten zu einem moderaten Anstieg der Nettoverschuldung führen. Insgesamt erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2016 eine unverändert adäquate Liquiditätsreserve sowie ein ausgewogenes Fristigkeitsprofil.

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 weitere Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das durchschnittliche Niveau von 2015, ein deutlicher Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein anhaltender deutlicher Rückgang der Frachtrate. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2016 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und den möglichen Veränderungen der Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

2. März 2016

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand

**Konzern-
abschluss**

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	156
KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG	157
KONZERNBILANZ	158
KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG	160
KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG	162
KONZERNANHANG	164
Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernabschlusses	164
Allgemeine Erläuterungen	164
Segmentberichterstattung	165
Neue Rechnungslegungsvorschriften	167
Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	170
Konsolidierungskreis	173
Währungsumrechnung	176
Bilanzierung und Bewertung	177
Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen	192
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	196
Umsatzerlöse (1)	196
Sonstige betriebliche Erträge (2)	196
Transportaufwendungen (3)	197
Personalaufwendungen (4)	197
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (5)	198
Sonstige betriebliche Aufwendungen (6)	198
Übriges Finanzergebnis (7)	199
Zinsergebnis (8)	199
Ertragsteuern (9)	199
Ergebnis je Aktie (10)	204

Erläuterungen zur Konzernbilanz	205
Immaterielle Vermögenswerte (11)	205
Sachanlagen (12)	207
Tochtergesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (13)	208
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen (14)	209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (15)	211
Derivative Finanzinstrumente (16)	213
Vorräte (17)	213
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (18)	214
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte (19)	214
Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital (20)	214
Kumuliertes übriges Eigenkapital (21)	216
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (22)	216
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (23)	217
Sonstige Rückstellungen (24)	225
Finanzschulden (25)	227
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (26)	230
Derivative Finanzinstrumente (27)	230
Finanzinstrumente (28)	231
Sonstige Erläuterungen	244
Beihilfen der öffentlichen Hand (29)	244
Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden (30)	244
Rechtsstreitigkeiten (31)	244
Leasing (32)	245
Sonstige finanzielle Verpflichtungen (33)	247
Anteilsbasierte Vergütung (34)	247
Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB (35)	249
Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers (36)	249
Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (37)	249
Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG (38)	252
Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag (39)	252
Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB (40)	253
Beteiligungen am Kapital, die 10 Prozent der Stimmrechte überschreiten	256
Versicherung nach den §§ 264 Abs. 2, 289 Abs. 1 HGB (Versicherung der gesetzlichen Vertreter)	261

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Umsatzerlöse	(1)	8.841,8	6.807,5
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	193,7	116,8
Transportaufwendungen	(3)	7.258,5	6.060,1
Personalaufwendungen	(4)	484,4	403,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	464,6	481,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	517,7	393,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		310,3	-414,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(14)	28,5	34,2
Übriges Finanzergebnis	(7)	27,6	-2,9
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		366,4	-382,8
Zinserträge	(8)	5,6	7,0
Zinsaufwendungen	(8)	232,9	216,7
Ergebnis vor Ertragsteuern		139,1	-592,5
Ertragsteuern	(9)	25,2	11,2
Konzernergebnis		113,9	-603,7
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		111,6	-605,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(22)	2,3	1,3
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(10)	1,04	-8,81

156

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Konzernergebnis		113,9	-603,7
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		29,6	-58,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(21)	29,6	-58,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		30,8	-60,1
Steuereffekt		-1,2	1,9
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		454,3	314,6
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(21)	1,2	-6,4
Zuführungen zum kumulierten übrigen Eigenkapital		-21,8	8,7
Entnahmen aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital		23,0	-15,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(21)	453,1	321,0
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		483,9	256,4
Gesamtergebnis		597,8	-347,3
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		595,0	-348,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(22)	2,8	1,5

157

KONZERNBILANZ

Konzernbilanz der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2015

Mio. EUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014*
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	(11)	1.610,8	1.372,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(11)	1.376,3	1.309,7
Sachanlagen	(12)	6.143,6	5.176,0
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(14)	326,6	387,0
Sonstige Forderungen	(15)	22,5	13,1
Derivative Finanzinstrumente	(15)	10,7	15,8
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	23,6	27,9
Langfristige Vermögenswerte		9.514,1	8.302,2
Vorräte	(17)	94,1	152,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(15)	716,1	703,8
Sonstige Forderungen	(15)	148,5	134,3
Derivative Finanzinstrumente	(16)	0,7	3,8
Ertragsteuerforderungen	(9)	31,9	28,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(18)	573,7	711,4
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(19)	-	59,2
Kurzfristige Vermögenswerte		1.565,0	1.793,2
Summe Aktiva		11.079,1	10.095,4

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

158

Mio. EUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014*
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	(20)	118,1	104,9
Kapitalrücklagen	(20)	1.263,2	1.651,9
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(20)	3.052,3	2.286,1
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(21)	604,8	121,4
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		5.038,4	4.164,3
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(22)	7,8	5,3
Eigenkapital		5.046,2	4.169,6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	186,2	208,4
Sonstige Rückstellungen	(24)	144,2	207,0
Finanzschulden	(25)	3.297,2	3.309,1
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	4,7	7,2
Passive latente Ertragsteuern	(9)	1,5	1,5
Langfristige Schulden		3.633,8	3.733,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	5,6	6,5
Sonstige Rückstellungen	(24)	285,9	385,4
Ertragsteuerschulden	(9)	22,9	18,3
Finanzschulden	(25)	610,1	408,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(26)	1.293,8	1.225,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	158,5	125,2
Derivative Finanzinstrumente	(27)	22,3	23,8
Kurzfristige Schulden		2.399,1	2.192,6
Summe Passiva		11.079,1	10.095,4

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

159

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre			der Hapag-Lloyd AG				Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
Anhang	(20)	(20)	(20)				(21)		(22)	
Stand 1.1.2014	66,1	935,3	2.045,8	-46,6	6,4	-94,6	-134,8	2.912,4	2,7	2.915,1
Gesamtergebnis	-	-	-605,0	-58,2	-6,4	320,8	256,2	-348,8	1,5	-347,3
davon										
Konzernergebnis	-	-	-605,0	-	-	-	-	-605,0	1,3	-603,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-58,2	-6,4	320,8	256,2	256,2	0,2	256,4
Transaktionen mit Gesellschaftern	38,8	716,6	845,3	-	-	-	-	1.600,7	1,1	1.601,8
davon										
Unternehmenserwerb	28,3	1.202,3	0,1	-	-	-	-	1.230,7	2,0	1.232,7
Kapitalerhöhung	10,5	359,5	-	-	-	-	-	370,0	-	370,0
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-845,2	845,2	-	-	-	-	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,9	-0,9
Stand 31.12.2014	104,9	1.651,9	2.286,1	-104,8	-	226,2	121,4	4.164,3	5,3	4.169,6
Gesamtergebnis	-	-	111,6	29,6	1,2	452,6	483,4	595,0	2,8	597,8
davon										
Konzernergebnis	-	-	111,6	-	-	-	-	111,6	2,3	113,9
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	29,6	1,2	452,6	483,4	483,4	0,5	483,8
Transaktionen mit Gesellschaftern	13,2	-388,7	654,8	-	-	-	-	279,3	-0,3	279,0
davon										
Kapitalerhöhung Börsengang	13,2	251,3	-	-	-	-	-	264,5	-	264,5
Transaktionskosten Börsengang	-	-4,3	-	-	-	-	-	-4,3	-	-4,3
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-635,7	635,7	-	-	-	-	-	-	-
Unternehmenserwerb	-	-	19,1	-	-	-	-	19,1	3,6	22,7
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-3,9	-3,9
Entkonsolidierung	-	-	-0,2	-	-	-	-	-0,2	-	-0,2
Stand 31.12.2015	118,1	1.263,2	3.052,3	-75,2	1,2	678,8	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

**Konzernkapitalflussrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015**

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014*
Konzernergebnis	113,9	-603,7
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	25,2	11,2
Zinsergebnis	227,3	209,7
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	464,6	481,7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	-87,8	16,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	47,9	-
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen und zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-11,0	0,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Teiligungsunternehmen	-28,6	-34,3
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	74,2	70,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	69,0	58,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-224,7	91,0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-98,7	77,6
Ertragsteuerzahlungen	-0,8	-4,6
Zinseinzahlungen	1,6	2,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	572,1	377,2
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	4,0	4,8
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	0,3	-
Einzahlungen aus Dividenden	38,9	34,2
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	74,9	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-724,3	-340,5
Einzahlungen aus Unternehmenserwerben	-	44,0
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-0,3	-0,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-606,5	-257,6

162

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014*
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	264,5	306,9
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	-5,0	-
Auszahlungen für Dividenden	-2,1	-0,9
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	575,3	748,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-748,6	-790,6
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-213,3	-182,0
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-47,9	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-177,1	81,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-211,5	201,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	711,4	464,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	73,8	45,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-211,5	201,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	573,7	711,4

* In der Konzernkapitalflussrechnung werden die Zins- und Ertragssteuerzahlungen separat ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

163

KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG (im Nachfolgenden „die Gesellschaft“) mit Sitz in Hamburg wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) verabschiedeten und durch die Europäische Union (EU) in europäisches Recht übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

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 Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 und wird planmäßig am 23. März 2015 vom Aufsichtsrat geprüft und gebilligt.

Hapag-Lloyd ist ein in Deutschland ansässiger, international aufgestellter Linienschiffahrtskonzern, der im Wesentlichen die Linienschiffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Am 2. Dezember 2014 haben die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores („CSAV“) und die Tollo Shipping Co. S.A. („Tollo“), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der CSAV, ihr weltweites Containerschiffahrtsgeschäft (CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten [„CCS“]) in die CSAV Germany Container GmbH, Hamburg („CC Co“), eingebracht. Diese Gesellschaft wurde am 2. Dezember 2014 im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung in die Hapag-Lloyd AG eingebracht. Mit Wirkung zum 1. Januar 2015 wurde die CC Co im Wege eines Up-Stream-Mergers auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen.

Im vierten Quartal 2015 konnte die Hapag-Lloyd AG den am 28. September 2015 angekündigten Börsengang vollziehen. Zu einem Ausgabepreis von 20 Euro wurden 13,2 Millionen neue Namensaktien von einem internationalen Bankenkonsortium im Rahmen eines Book-Building-Verfahrens bei institutionellen und privaten Investoren platziert. Seit dem 6. November 2015 wird die Aktie an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Die Gesellschafter mit den größten Anteilen an der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2015 die CSAV Germany Container Holding GmbH („CG HoldCo“) mit 31,4 Prozent, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) als Gesellschaft der Freien und Hansestadt Hamburg mit 20,6 Prozent, die Kühne Holding AG zusammen mit der Kühne Maritime GmbH („Kühne“) mit 20,2 Prozent und die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH mit 12,3 Prozent. CG HoldCo, HGV und Kühne haben im Rahmen eines „Shareholders' Agreement“ die Bündelung von Stimmrechten vereinbart.

Eine Vergleichbarkeit der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung sowie der Konzernkapitalflussrechnung mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten erstmalig ab dem 2. Dezember 2014 in den Konzernabschluss einbezogen worden sind.

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 Absatzmarktes und der wesentlichen Kunden erfolgt 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 ein gesamtes Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass für die interne Berichterstattung kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen mehreren geografischen Regionen zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Ergebnisse, 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. 2015	1.1.–31.12. 2014**
Atlantik	1.541	1.446
Transpazifik	1.390	1.319
Fernost	1.283	1.135
Lateinamerika	2.247	1.158
Intra-Asien	573	491
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	367	358
Gesamt	7.401	5.907

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Frachtraten pro Fahrtgebiet*

USD/TEU	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014**
Atlantik	1.504	1.585
Transpazifik	1.599	1.768
Fernost	942	1.179
Lateinamerika	1.111	1.357
Intra-Asien	655	796
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.210	1.407
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.225	1.427

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet*

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014**
Atlantik	2.088,0	1.724,4
Transpazifik	2.002,2	1.754,8
Fernost	1.088,0	1.006,8
Lateinamerika	2.249,7	1.182,9
Intra-Asien	338,4	294,5
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	400,0	379,0
Übrige	675,5	465,1
Gesamt	8.841,8	6.807,5

* Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

** Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich folgendermaßen aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014*
EBIT	366,4	–382,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	464,6	481,7
EBITDA	831,0	98,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,5	34,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	139,1	–592,5

* Die Angaben für 2014 enthalten die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014.

Das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segmentes entspricht dem des Konzerns (siehe Anmerkung 14).

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	2015	2014
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.610,8	1.372,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.376,3	1.309,7
Sachanlagen	6.143,6	5.176,0
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	326,6	387,0
Gesamt	9.457,3	8.245,4
davon Inland	9.208,0	7.589,4
davon Ausland	249,3	656,0
Gesamt	9.457,3	8.245,4

Eine regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, ist aufgrund ihres gemeinschaftlichen Nutzens bei der Betrachtung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit („CGU“) nicht möglich. Diese wurden daher der Konzernmutter im Inland zugeordnet.

Eine Abhängigkeit von einzelnen Kunden besteht nicht.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im Geschäftsjahr 2015 erstmals anzuwenden; wesentliche Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergaben sich, soweit nicht anders angegeben, aus der erstmaligen Anwendung nicht:

- Änderung des IAS 19: *Arbeitnehmerbeiträge*
- IFRIC 21: *Abgaben*
- Diverse: *Annual Improvement-Prozess – Verbesserungen der IFRS (2010–2012)*
- Diverse: *Annual Improvement-Prozess – Verbesserungen der IFRS (2011–2013)*

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2015 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU- Kommission
IAS 1	Änderungen des IAS 1: Anhangangaben	1.1.2016 ja
IAS 16 IAS 38	Änderung des IAS 16 und IAS 38: Klarstellung zulässiger Abschreibungsmethoden	1.1.2016 ja
IAS 16 IAS 41	Änderung des IAS 16 und IAS 41: Klassifizierung fruchttragender Gewächse	1.1.2016 ja
IAS 27	Änderungen des IAS 27: Equity-Methode in Einzelabschlüssen	1.1.2016 ja
IFRS 11	Änderung des IFRS 11: Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit	1.1.2016 ja
Diverse	Annual Improvement-Prozess – Verbesserungen der IFRS (2012-2014)	1.1.2016 ja
IAS 12	Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten	1.1.2017 nein
IFRS 9	Finanzinstrumente	1.1.2018 nein
IFRS 10 IAS 28	Änderungen des IFRS 10 und IAS 28: Veräußerung bzw. Einbringung von Vermögenswerten in assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	offen nein
IFRS 10 IFRS 12 IAS 28	Änderungen an IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28: Investmentgesellschaften – Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht	1.1.2016 nein
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	1.1.2016 wird nicht in EU-Recht übernommen
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen und Änderung des Erstanwendungszeitpunkts	1.1.2018 nein
IFRS 16	Leases	1.1.2019 nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2016 oder später anzuwenden sind. Die Gesellschaft plant keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft. Auf eine Erläuterung von Änderungen, die keine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns haben, wird verzichtet.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

Die Änderungen des IAS 1 beinhalten im Wesentlichen die Klarstellung, dass Anhangangaben nur dann notwendig sind, wenn ihr Inhalt nicht unwesentlich ist (auch wenn ein IFRS eine Liste von Minimumangaben fordert), Erläuterungen zur Aggregation und Disaggregation von Posten in der Bilanz und der Gesamtergebnisrechnung, die Klarstellung, wie Anteile am sonstigen Ergebnis at-Equity bewerteter Unternehmen in der Gesamtergebnisrechnung darzustellen sind, und die Streichung einer Musterstruktur des Anhangs zugunsten der

Berücksichtigung unternehmensindividueller Relevanz. Die Anhangangaben des Hapag-Lloyd Konzerns werden ab dem Geschäftsjahr 2016 im Hinblick auf die neuen Anforderungen des IAS 1 angepasst, soweit dies erforderlich ist.

Weitere vier Standards wurden im Rahmen des *Annual Improvement-Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2012–2014)* zur Klarstellung der bestehenden Regelungen geändert. Betroffen sind die Standards IFRS 5, IFRS 7, IAS 19 und IAS 34. Derzeit ergeben sich durch die Änderungen keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Der IASB veröffentlichte im Juli 2014 den IFRS 9 *Finanzinstrumente*. IFRS 9 führt zu einem einheitlichen Ansatz zur Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten. Ferner sieht er ein neues Wertminderungsmodell vor, das auf den erwarteten Kreditausfällen basiert. IFRS 9 enthält zudem neue Regelungen zur Anwendung von Hedge Accounting insbesondere im Hinblick auf die Steuerung von nicht finanziellen Risiken. Er übernimmt auch die Regelungen zur Erfassung und Ausbuchung von Finanzinstrumenten aus IAS 39.

Durch die Änderungen des IAS 28 *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen* und IFRS 10 *Konzernabschlüsse* soll zukünftig bei der Veräußerung bzw. der Einlage von Vermögenswerten an bzw. in ein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen der gesamte Gewinn oder Verlust aus einer Transaktion nur dann erfasst werden, wenn die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 darstellen, unabhängig davon, ob die Transaktion als Share Deal oder Asset Deal ausgestaltet ist. Bilden die Vermögenswerte dagegen keinen Geschäftsbetrieb, ist lediglich eine anteilige Erfolgserfassung zulässig. Der Erstanwendungszeitpunkt des Änderungsstandards wurde auf unbestimmte Zeit verschoben.

Das IASB veröffentlichte im Mai 2014 IFRS 15. Mit Einführung des IFRS 15 wurden die bisher in diversen Standards und Interpretationen enthaltenen Regelungen zur Umsatzrealisierung zusammengeführt. Gleichzeitig wurden einheitliche Grundprinzipien festgesetzt, 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.

Änderungen können sich für den Hapag-Lloyd Konzern insbesondere aufgrund folgender Neuregelungen des IFRS 15 ergeben:

- Umsatzrealisierung bei Kontrollübergang: Maßgeblich für den Zeitpunkt bzw. den Zeitraum der Umsatzrealisierung ist der Übergang der Kontrolle an den Gütern oder Dienstleistungen auf den Kunden (Control Approach).

- Neue Kriterien zur Umsatzrealisierung über den Zeitraum der Leistungserbringung: Sofern die Umsatzrealisation nicht mehr nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades bzw. des Transportfortschritts erfolgen könnte, würden sich Änderungen hinsichtlich des Zeitpunkts der Umsatzrealisation ergeben.
- Explizite Regelungen zu Mehrkomponentengeschäften
- Ausweitung der erforderlichen Anhangangaben

Im Juli 2015 beschloss das IASB eine Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts des Standards auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Hapag-Lloyd prüft derzeit, welche Auswirkungen eine Anwendung von IFRS 15 auf den Konzernabschluss der Gesellschaft hat, und wird den Zeitpunkt der Erstanwendung sowie die Übergangsmethode festlegen.

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB mit IFRS 16 *Leases* umfangreiche Neuregelungen zur Leasingbilanzierung. 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. Die bisher erforderliche Unterscheidung zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasing-Verträgen entfällt damit künftig für den Leasingnehmer. Für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasinggegenstände von geringem Wert gibt es Erleichterungen bei der Bilanzierung.

Für die Bilanzierung von Leasingverhältnissen beim Leasinggeber sieht IFRS 16 ähnliche Regelungen wie der zurzeit anzuwendende IAS 17 vor. Leasingverträge werden demnach weiterhin entweder als Finanzierungs- oder Operating-Lease-Verträgen klassifiziert. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

IFRS 16 enthält darüber hinaus eine Reihe von weiteren Regelungen zum Ausweis und zu den Anhangangaben sowie zu Sale-and-Leaseback-Transaktionen.

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, wird das Unternehmen entkonsolidiert.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode. Bei der Erwerbsmethode werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt gegenübergestellt. Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird nach erneuter Überprüfung der Wertansätze der Vermögenswerte und Schulden erfolgswirksam erfasst. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwertes 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 außerplanmäßig 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.

Für die Erstellung des Konzernabschlusses werden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt und von denen die wesentlichen Gesellschaften von Abschlussprüfern geprüft sind, herangezogen.

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.

Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Tochterunternehmen werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung und innerhalb des Konzerneigenkapitals ausgewiesen. Bei dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen wird der Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten dieser Anteile und dem zuvor im Konzern für diese Anteile ausgewiesenen Eigenkapital direkt im Eigenkapital erfasst. Bei dem Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollverlust wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem Veräußerungswert und dem anteiligen Nettovermögen auch direkt im Eigenkapital in den Positionen „Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital“ erfasst.

Wird ein Tochterunternehmen verkauft, wird die Differenz zwischen dem Erlös aus der Veräußerung und dem bilanzierten Reinvermögen, einschließlich bis dahin im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasster Währungsumrechnungsdifferenzen, zum Abgangszeitpunkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen

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. Dieses Recht wird durch Anwendung 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 (asoziiertes Unternehmen) oder bei denen gemeinschaftliche Kontrolle mit anderen Parteien besteht (Gemeinschaftsunternehmen), werden in den Konzernabschluss ab dem Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode einbezogen. Der Erwerbszeitpunkt stellt den Zeitpunkt dar, ab dem die mögliche Ausübung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Kontrolle gegeben ist.

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

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

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 Buchwertes werden im Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Endet die Möglichkeit des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Kontrolle durch Anteilsverkauf, wird die Differenz zwischen dem Erlös aus der Veräußerung und dem bilanzierten Reinvermögen einschließlich bis dahin im sonstigen Ergebnis erfasster Währungsumrechnungsdifferenzen zum Abgangszeitpunkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Konsolidierungskreis

In den Konsolidierungskreis des Konzerns sind neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 107 Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2014	9	111	1	3	124
Abgänge	3	14	0	0	17
31.12.2015	6	97	1	3	107

Durch die Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern sind im Vorjahr 74 vollkonsolidierte Gesellschaften und eine nach der Equity-Methode bilanzierte Gesellschaft in den Konsolidierungskreis aufgenommen worden.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden im Zuge der erfolgten Integration des operativen Geschäftes sowie der anschließenden Restrukturierung auf Ebene der jeweiligen Länder einzelne Tochtergesellschaften zusammengeführt. Dies erfolgte im Wege der Geschäftsübertragung und anschließender Liquidation sowie durch Verschmelzung der Tochtergesellschaften. Hierdurch sind im Geschäftsjahr 2015 vier Gesellschaften durch Liquidation und 13 weitere Gesellschaften durch Verschmelzungen mit anderen Tochtergesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Liquidationen

Hapag-Lloyd (Eastwind) Pte. Ltd.	Singapore
CSAV Group Agencies Puerto Rico Inc.	Guaynabo
CSAV North & Central Europe B.V.	Rotterdam
CSAV North & Central Europe N.V.	Antwerpen

Verschmelzungen

untergehende Gesellschaft	aufnehmende Gesellschaft
CSAV Germany Container GmbH	Hapag-Lloyd AG
Compañia Sudamericana de Vapores GmbH	Hapag-Lloyd AG
CSAV North & Central Europe GmbH	Hapag-Lloyd AG
CSAV Agency Italy, S.p.A.	Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.
CSAV Agency France, S.A.S.	Hapag-Lloyd (France) S.A.S.
CSAV Argentina S.A.	Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.
CSAV Agency (Costa Rica) S.A.	Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.
CSAV Group Agencies Korea Co. Ltd	Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.
Hapag-Lloyd Brasil Agenciamento Maritimo Ltda.	Companhia Libra de Navegacao S.A.
Hapag-Lloyd Chile Agencia Maritima Ltda.	Hapag-Lloyd Chile SpA (ex. CSAV Portacotenedores SpA)
CSAV Agenciamento Maritimo SpA	Hapag-Lloyd Chile SpA (ex. CSAV Portacotenedores SpA)
CSAV Group Agencies (Taiwan) Ltd.	Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.
Compañia Sud Americana de Vapores Agencia Maritima S.L.	Hapag-Lloyd Spain S.L.

Die Hapag-Lloyd AG hält 49,9 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok, 49,0 Prozent an der Hapag-Lloyd Agency LLC, Dubai, und 49,0 Prozent an der CSAV Shipping LLC, Dubai. Da die Hapag-Lloyd AG jeweils die Stimmrechtsmehrheit besitzt, besteht Beherrschung über die Gesellschaften und diese werden vollkonsolidiert.

An der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, hält die Hapag-Lloyd AG 49,94 Prozent der stimmberechtigten Anteile. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG nahezu 100 Prozent der dividendenberechtigten Anteile, sodass das wirtschaftliche Eigentum ausschließlich im Hapag-Lloyd Konzern liegt. Insgesamt ergibt sich daraus ein Beteiligungsanteil von 49,99 Prozent. Die Hapag-Lloyd stellt die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter siehe Anmerkung (13).

Im Rahmen der für die Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes notwendigen Carve-out-Aktivitäten musste im Geschäftsjahr 2014 bei verschiedenen CCS-Gesellschaften das Geschäftsjahr umgestellt werden. 41 vollkonsolidierte Gesellschaften und ein nach der Equity-Methode bilanziertes Unternehmen haben im Berichtsjahr ein vom Konzern abweichendes Wirtschaftsjahr. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die fortgeschriebenen Werte jeweils zum 31. Dezember verwendet. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Wirtschaftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd AG überein.

In den Konzernabschluss werden drei inländische und neun ausländische Tochterunternehmen von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht einbezogen. Die Anteile sind in den sonstigen Forderungen ausgewiesen.

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

Unternehmenszusammenschlüsse

Im Zuge der erfolgten Integration und Restrukturierung des operativen Geschäftes der übernommenen Containerschiffahrtsgesellschaften im Konzern wurden in einzelnen Ländern die operativen Geschäfte in jeweils einer rechtlichen Einheit zusammengeführt. Diese rechtlichen Maßnahmen wurden ergriffen, um angestrebte Synergien in den einzelnen Landesgesellschaften heben zu können.

Vor diesem Hintergrund erfolgte am 1. Dezember 2015 der Erwerb des Agenturgeschäftes aus der bis dahin nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft Consorcio Naviero Peruano S.A., San Isidro („CNP Peru“). Dabei wurde zunächst aus der CNP Peru das Agenturgeschäft in eine neu gegründete Gesellschaft abgespalten. Die neu gegründete Gesellschaft wurde am 1. Dezember 2015 in die Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima („HL Peru“), gegen Gewährung neuer Anteile eingebracht. An der bereits bisher im Rahmen der

Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogenen HL Peru hielt Hapag-Lloyd bis zu der Transaktion sämtliche Anteile und Stimmrechtsanteile. Als Gegenleistung für die Einbringung des Agenturgeschäftes hat der bisherige Joint-Venture-Partner 40 Prozent der Anteile und Stimmrechtsanteile an der HL Peru gewährt bekommen. Somit hält Hapag-Lloyd seit der Transaktion 60 Prozent der Anteile und der nicht beherrschende Gesellschafter 40 Prozent der Anteile an der HL Peru.

Übertragene Gegenleistung

Die übertragene Gegenleistung des Unternehmenserwerbs entspricht dem am Erwerbszeitpunkt geltenden beizulegenden Zeitwert der übertragenen 40 Prozent der Anteile mit entsprechenden Stimmrechten an der HL Peru. Zusätzlich war der Zeitwert der zuvor von der Hapag-Lloyd gehaltenen Anteile am Agenturgeschäft der CNP Peru zu berücksichtigen.

Da ein Wert der jeweiligen Anteile nicht am Markt beobachtbar ist, wurde der beizulegende Zeitwert jeweils im Einklang mit IFRS 13 anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cash-Flow) 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 unterstellen würde, sofern er zum Erwerbsstichtag Eigenkapitalinstrumente an der HL Peru bzw. an der CNP Peru halten würde.

Die nicht beherrschenden Anteile wurden auf Basis des Anteils an den erfassten Vermögenswerten und Schulden der CNP Peru bewertet.

Eine bedingte Gegenleistung liegt nicht vor.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Ableitung des beizulegenden Zeitwertes verwendet wurden, basieren auf internen und externen Quellen und umfassen insbesondere die nachhaltige Entwicklung des Agenturgeschäftes auf Basis des für die Hapag-Lloyd AG vermittelten Geschäftes.

Im Rahmen der Transaktion sind keine wesentlichen Kosten angefallen.

Beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt

Der übertragene Gegenleistung des Unternehmenserwerbs, bestehend aus dem Zeitwert der übertragenen 40 Prozent der Anteile an der HL Peru in Höhe von 23,3 Mio. EUR sowie dem beizulegenden abgehenden Zeitwert des Agenturgeschäftes der CNP Peru in Höhe von 55,9 Mio. EUR sowie den nicht beherrschenden Anteilen auf der Basis des Anteils an den erfassten Vermögensgegenständen und Schulden des Agenturgeschäftes der CNP Peru von 0,1 Mio. EUR, steht ein beizulegender Zeitwert des identifizierbaren Nettovermögens von 0,3 Mio. EUR gegenüber, da die Gesellschaft vor allem über Sachanlagevermögen (0,2 Mio. EUR), Forderungen (1,9 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten (1,8 Mio. EUR) verfügt. Durch den

Erwerb erhöht sich der Geschäfts- oder Firmenwert im Konzern um 79,0 Mio. EUR. Bei den übernommenen Vermögenswerten und Schulden konnte aufgrund des monetären Charakters kein Zeitwertunterschied identifiziert werden. Die Kaufpreisallokation ist abgeschlossen.

Der entstehende Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert Synergien, die durch den Zusammenschluss des Agenturgeschäftes in Peru erwartet werden und sich insbesondere durch erhöhte Einkaufsvorteile und reduzierte Kosten ergeben werden. Der Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 79,0 Mio. EUR ist nicht steuerlich abzugsfähig.

Der Buchwert der unmittelbar vor dem Unternehmenserwerb nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung an dem Agenturgeschäft der CNP Peru betrug 56,7 Mio. EUR. Die Neubewertung dieses Anteils infolge des sukzessiven Unternehmenserwerbs führte zu einem Verlust von 0,8 Mio. EUR, der im Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Geschäftsjahres 2015 erfasst wurde.

Pro-forma-Angaben

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf das übertragene Agenturgeschäft der CNP Peru Umsatzerlöse von 1,4 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 1,1 Mio. EUR. Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2015 erfolgt wäre (Pro-forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 16,6 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 12,9 Mio. EUR gelegen.

Währungsumrechnung

Jahresabschlüsse sind in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft erstellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfeldes 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 Berichtszeitraumes. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

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 Gewinne und Verluste, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cash-Flow Hedges) im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste werden in den Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt, die ursächlich für die Währungseffekte sind. 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	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
US-Dollar	1,08930	1,21550	1,11000	1,32880
Britisches Pfund Sterling	0,73510	0,77880	0,72647	0,80715
Indische Rupie	72,54400	77,01500	71,20931	81,100615
Brasilianischer Real	4,25325	3,22825	3,69701	3,12760
Chinesischer Renminbi	7,07348	7,43764	6,97574	8,18740
Australischer Dollar	1,48970	1,48090	1,47811	1,47452
Japanischer Yen	131,12940	145,04000	134,34097	140,68782
Hongkong-Dollar	8,44280	9,42640	8,60544	10,30447
Schweizer Franken	1,08210	1,20230	1,06870	1,21619
Chilenischer Peso	773,57729	738,27039	726,28749	758,45444
Singapur-Dollar	1,53980	1,60589	1,52603	1,68379
Kanadischer Dollar	1,51301	1,40750	1,41935	1,46783
Mexikanischer Peso	18,74548	17,89079	17,61828	17,68353

Bilanzierung und Bewertung

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt. Die Wertansätze im Konzernabschluss werden von der wirtschaftlichen Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Rahmen der Vorschriften des IASB bestimmt.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse sowie sonstige betriebliche Erträge werden mit der Erbringung der Transportdienstleistung 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.

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 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	22–30
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Marke CSAV	20
Charter- und Leasingverträge	5–10
Transport- und Lieferverträge	2–5
Computersoftware	5–8
Sonstiges	3

Der weltweite Containerliniendienst wurde bislang 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. Mit der Einbringung des weltweiten CCS-Geschäftes wurde zusätzlich das Recht zur Nutzung der Marke „CSAV“ erworben, das zunächst insbesondere zur Weiternutzung in einzelnen Südamerika-Diensten vorgesehen ist.

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 Vermögenswertes in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen. Der gewogene Durchschnitt aus Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2015 6,83 Prozent p. a. (2014: 8,29 Prozent p. a.).

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 Vermögenswertes erwarteten Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihres Schrottwertes 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“.

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 Leasinggegenstandes oder zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear über die Laufzeit des Leasingvertrages oder über die längere wirtschaftliche Nutzungsdauer des Leasinggegenstandes, sofern bereits bei Beginn des Leasingverhältnisses der Übergang des rechtlichen Eigentums am Leasinggegenstand zum Ende der Vertragslaufzeit hinreichend sicher ist.

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

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

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 Vermögenswertes seinem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswertes 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 Transportgeschäftes 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 insbesondere die Marke Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert auf Ebene der CGU-Containerschifffahrt ermittelt wurde. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt. Für weitere Details zur Ableitung des Nutzungswertes verweisen wir auf die folgenden Ausführungen zur Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird 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 Firmenwertes erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschifffahrt“.

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 Vermögenswertes 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 und dem Nutzungswert (Value in Use) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht immer notwendig, beide Werte zu ermitteln.

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

Die Bestimmung des erzielbaren Betrages für die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes erfolgt auf der Basis des Nutzungswertes. Dieser Wert wurde anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cash-Flow) berechnet. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cash-Flows aus der vom Aufsichtsrat zugestimmten Hapag-Lloyd Managementplanung zugrunde gelegt. Diese Planung enthält verschiedene strategische Synergie-, Kosteneinsparungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen und -projekte, die das Ziel haben, die EBITDA-Marge des Konzerns nachhaltig zu stärken.

Die Cash-Flow-Prognosen enthalten spezifische Schätzungen für fünf Jahre und eine ewige Wachstumsrate danach. Für die Containerschifffahrt sind die zentralen Planungsannahmen die zukünftige Entwicklung von Transportvolumina und Frachtraten sowie von Bunkerpreisen und Wechselkursen. Diese hängen von einer Reihe makroökonomischer Faktoren, insbesondere der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes sowie des Welt-handels, 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. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2016 um 4,6 Prozent und für die Folgejahre zwischen 5,0 und 5,6 Prozent. Basierend hierauf, strebt Hapag-Lloyd ein Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten nur im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen leicht steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen. Die Wechselkurse wurden konstant gehalten.

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

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-Cash-Flows 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.

Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 8,2 Prozent (2014: 8,5 Prozent). Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 1,0 Prozent (2014: 1,0 Prozent) berücksichtigt, sodass die gewichteten Kapitalkosten für die nachhaltige Periode 7,2 Prozent (2014: 7,5 Prozent) betragen.

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft.

Hierfür wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu Kapitalisierungskosten von rd. 9,5 Prozent 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 Cash-Flow) in der nachhaltigen Periode im Rahmen der Cash-Flow-Ermittlung vorgenommen. Bei einem Rückgang des Free Cash-Flow von bis zu 20 Prozent in der nachhaltigen Periode bei gleichbleibenden Kapitalkosten ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Auch die Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses am 2. März 2016 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.

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 gem. 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 2015 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 Vermögenswertes 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 Forderungsbestandes wahrscheinlich, werden Wertberichtigungen in dem Umfang vorgenommen, in dem der Buchwert eines finanziellen Vermögenswertes 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 außerplanmäßige Abschreibungen 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 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 Zeitwertes werden bis zum Abgang der Vermögenswerte im sonstigen Ergebnis erfasst. Einer nachhaltigen Minderung des beizulegenden Zeitwertes 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 objektiverbaren Marktwertes nicht anwendbar, werden die Anteile zu Anschaffungskosten bewertet.

Eine Ausbuchung der Vermögenswerte erfolgt zum 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 als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden 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 Zeitwertes eines Vermögenswertes 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 (Cash-Flow Hedge) klassifiziert.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gem. 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 Zeitwertes 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 Zeitwertes von Derivaten, die als Cash-Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam im übrigen Finanzergebnis 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 als Ertrag bzw. Aufwand erfasst [und] in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Bei Sicherungsbeziehungen mittels Devisentermingeschäften erfolgt zunächst eine Erfassung der gesamten effektiven Marktwertänderung des Sicherungsgeschäftes im sonstigen Ergebnis. Im nächsten Schritt wird die Kassakomponente analog zur Wertänderung des Grundgeschäftes erfolgswirksam aus dem sonstigen Ergebnis in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Die Terminkomponente wird rätierlich über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung erfolgswirksam verteilt.

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 eingebetteter Derivate, werden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Sicherungsmaßnahmen, die nicht die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken bilanzierter monetärer Verbindlichkeiten eingesetzt. Der Einsatz erfolgt nach den Grundsätzen des Risikomanagements und trägt effektiv zur Sicherung eines finanziellen Risikos bei. Auf die Anwendung von Hedge Accounting gem. IAS 39 wird in diesen Fällen verzichtet, da die aus der Währungsumrechnung erfolgswirksam zu realisierenden Gewinne und Verluste der Grundgeschäfte gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus dem jeweiligen Sicherungsinstrument realisiert werden.

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 gem. 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 Industrieanleihen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industrieanleihen 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 Planes 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 Zeitwertes 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, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen Schätzung des Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kostensteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten 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 gezeigt 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.

Anteilsbasierte Vergütungen

Bei den im Konzern existierenden anteilsbasierten Vergütungsplänen handelt es sich um Vergütungspläne, die durch Barausgleich abgegolten werden. Dafür wird zum Zeitpunkt der Leistungserbringung durch den Anspruchsberechtigten die daraus resultierende Schuld des Konzerns zu ihrem beizulegenden Zeitwert aufwandswirksam angesetzt. Bis zur Begleichung der Schuld wird der beizulegende Zeitwert der Schuld zu jedem Bilanzstichtag neu bemessen. Alle Änderungen des beizulegenden Zeitwertes werden erfolgswirksam erfasst.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd AG 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 Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. 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 gem. 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 2016 bis 2020, 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 Zeitwertes von sowohl finanziellen als auch nicht finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten gefordert. Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswertes bzw. Übertragung der Verbindlichkeit zahlen würden.

Die Bewertung des beizulegenden Zeitwertes erfolgt im Rahmen einer dreistufigen Hierarchie, basierend auf der Art der verwendeten Bewertungsparameter:

Level 1:

Unveränderte Übernahme von Preisen von 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 Vermögenswertes 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 Zeitwertes 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.

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen**Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Die Aufstellung eines im Einklang mit den IFRS stehenden Konzernabschlusses erfordert Ermessensentscheidungen. Sämtliche Ermessensentscheidungen 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:

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).

Fair-Value-Hierarchie

In einigen Fällen können die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes 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.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Im Konzernabschluss werden zu einem gewissen Grad Schätzungen und Beurteilungen vorgenommen, um die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert Annahmen und Schätzungen bezüglich künftiger Cash-Flows, 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 Beträgen siehe Anmerkungen (11) und (12).

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 Konjunkturlagen und der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf Anmerkung (15).

Aktive latente 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).

Rückstellungen

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen u. a. Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (23).

Die sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder zukünftiger Entwicklungen, wie zum Beispiel der zur 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 ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs.

Zur Integration des CCS-Geschäftes hatte der Vorstand im Dezember 2014 ein umfassendes Restrukturierungsprogramm beschlossen und kommuniziert. Dieses sah u. a. die Zusammenlegung der zwei Unternehmenszentralen am Standort Hamburg und die Reduktion der regionalen Unternehmenszentralen zur Senkung von Personal- und Gemeinkosten vor. In diesem Zusammenhang wurde die operative Effizienz durch Zusammenlegung der IT-Plattformen sowie die weitere Reduktion von Gemeinkosten z. B. im Bereich der Mieten, Lieferanten und Versicherungen gesteigert. Daher wurde im Vorjahr eine Rückstellung gebildet, die hinsichtlich des zur Erfüllung der Restrukturierungsverpflichtungen voraussichtlich erforderlichen Betrages auf Einschätzungen und Erwartungen basierte. So berücksichtigte der davon auf die Beendigung von Arbeitsverhältnissen entfallende Betrag die im Reorganisationsplan ermittelten Mitarbeiterzielgrößen sowie landesspezifische Erwartungen zu erforderlichen Abfindungszahlungen. Eine endgültige, rechtlich bindende Vereinbarung war zu dem Zeitpunkt mit der Mehrzahl der betroffenen Mitarbeiter noch nicht erzielt.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (24).

Abzinsungssätze

Die Bewertung von unverzinslichen und nicht marktgerecht verzinsten langfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie von langfristigen sonstigen Rückstellungen hängt maßgeblich von der Wahl und Entwicklung der Abzinsungssätze ab.

Änderungen von Annahmen und Schätzungen

Die Kaufpreisallokation im Vorjahr bezüglich der Akquisition der CCS war insgesamt vorläufig, da der Erwerbszeitpunkt kurz vor dem Bilanzstichtag lag. Die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs wurde im Geschäftsjahr 2015 angepasst, da nach dem Erwerbszeitpunkt 2. Dezember 2014 neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt wurden, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden.

Aufgrund neu gewonnener Erkenntnisse über den Fair Value von im Rahmen des Unternehmenserwerbs übernommenen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden die entsprechenden Werte rückwirkend angepasst. Dadurch verminderten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 12,2 Mio. EUR (14,8 Mio. USD) sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 6,9 Mio. EUR (8,4 Mio. USD).

Weiterhin waren sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 6,1 Mio. EUR (7,4 Mio. USD) auszubuchen, da die Realisierung vor dem Erstkonsolidierungstichtag lag.

Außerdem wurde nachträglich ein At-Equity-Anteil auf Basis neu gewonnener Informationen über die Anteilsverhältnisse erhöht. Dies führte neben der Anpassung des Geschäfts- oder Firmenwertes zu einer nachträglichen Erhöhung des Beteiligungsbuchwertes von 2,1 Mio. EUR (2,5 Mio. USD). Insgesamt verminderte sich durch die oben genannten Anpassungen der Schätzwert des Geschäfts- oder Firmenwertes um 2,9 Mio. EUR.

Die jeweiligen Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist damit abgeschlossen.

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.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Eine Vergleichbarkeit der Angaben in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 2015 mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist nur eingeschränkt möglich, da die CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten erstmalig ab dem 2. Dezember 2014 in den Konzernabschluss einbezogen wurden.

(1) Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 8.841,8 Mio. EUR (2014: 6.807,5 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 8.750,2 Mio. EUR (2014: 6.694,0 Mio. EUR) generiert.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Kursgewinne	94,7	70,6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	27,6	4,9
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	13,5	0,3
Beihilfen der öffentlichen Hand	14,7	11,0
Übrige Erträge	43,2	30,0
Gesamt	193,7	116,8

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten resultierten im Wesentlichen aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Schulden sowie aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, finanziellen Schulden, aus der Bewertung von Devisentermingeschäften und der Realisierung von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften.

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind Auflösungen aus Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 26,6 Mio. EUR enthalten.

Die Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten resultieren aus verkauften Schiffen, die im Vorjahr als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen waren.

(3) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.067,9	1.362,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.190,6	4.697,8
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	2.766,2	2.030,4
Containertransportkosten	2.148,4	1.841,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	1.119,6	693,5
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	156,4	132,5
Gesamt	7.258,5	6.060,1

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

(4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Löhne und Gehälter	401,0	343,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	83,4	59,6
Gesamt	484,4	403,3

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist u. a. der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie die Zinserträge aus dem zugehörigen Fondsvermögen werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (23).

Im Personalaufwand sind Auflösungen aus Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 22,8 Mio. EUR enthalten.

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Seepersonal	1.420	1.318
Landpersonal	8.307	5.835
Auszubildende	218	188
Gesamt	9.945	7.341

(5) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Planmäßige Abschreibung	464,6	354,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	79,8	51,1
Abschreibungen auf Sachanlagen	384,8	303,2
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-	127,4
Gesamt	464,6	481,7

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen Abschreibungen des Kundenstamms. Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container.

Die Wertminderungen im Vorjahr entfielen auf ein Portfolio von Schiffen, deren Zahlungsströme im Wesentlichen durch die geplanten Verkaufserlöse im beabsichtigten Verkaufsprozess bestimmt wurden und die dann in den Posten zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgliedert wurden.

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Kursverluste	122,0	66,7
EDV-Kosten	95,3	67,1
Vertriebsaufwendungen	76,2	56,2
Sonstige Steuern	38,1	29,2
Miet- und Pacht aufwendungen	34,0	22,0
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	25,7	14,7
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	24,5	33,5
Verwaltungsaufwendungen	18,6	11,2
Übrige betriebliche Aufwendungen	83,3	92,7
Gesamt	517,7	393,3

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten resultierten im Wesentlichen aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Schulden sowie aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, Schulden, Devisenoptionen und Devisentermingeschäften zum Bilanzstichtag.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten u. a. Fahrt- und Reisekosten, Versicherungsleistungen, Prüfungsgebühren sowie Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen. Im Vorjahr waren zusätzlich Restrukturierungskosten in Höhe von 39,5 Mio. EUR enthalten, die im Zusammenhang mit der Integration des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV standen.

(7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 27,5 Mio. EUR (2014: Aufwendungen von 3,0 Mio. EUR).

(8) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Zinserträge	5,6	7,0
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,9	4,5
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	1,7	2,5
Zinsaufwendungen	232,9	216,7
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,5	9,6
Effekte aus der Bewertung der Zeitwerte eingebetteter Derivate	5,3	17,0
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	219,1	190,1
Gesamt	-227,3	-209,7

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich wie im Vorjahr insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie 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 fällt, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2015 sowie 2014 auf 16,5 Prozent beläuft. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen, die im Konzern in 2015 und 2014 zwischen 12,5 Prozent und 39,0 Prozent liegen.

Außerdem werden in dieser Position gem. IAS 12 *Ertragsteuern* latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und ggf. realisierbare Verlustvorträge erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20,6	11,1
davon Inland	2,4	4,1
davon Ausland	18,2	7,0
Latenter Steuerertrag/-aufwand	4,6	0,1
davon aus zeitlichen Differenzen	-6,2	-0,5
davon aus Verlustvorträgen	10,8	0,6
Gesamt	25,2	11,2

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 2,4 Mio. EUR (2014: Aufwendungen in Höhe von 1,9 Mio. EUR) enthalten.

Bei den inländischen der Körperschaftsteuer unterliegenden Gesellschaften erfolgte in den Jahren 2015 sowie 2014 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent. Der kombinierte Ertragsteuersatz in den Jahren 2015 sowie 2014 berücksichtigt Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent, Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der Körperschaftsteuer und Gewerbebesteuer in Höhe von 16,5 Prozent bzw. 3,3 Prozent, soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze in den Jahren 2015 sowie 2014 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 16,5 Prozent und 39,0 Prozent.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige gesetzliche Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 Prozent mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Ergebnis vor Ertragsteuern	139,1	-592,5
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)	44,9	-191,2
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	1,2	0,3
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-42,5	182,2
Nicht abzugsfähige Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	28,7	8,3
Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern	-1,9	20,1
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	-3,8	1,9
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-7,9	-10,9
Kursdifferenzen	5,2	0,7
Sonstige Abweichungen	1,3	-0,2
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	25,2	11,2

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.

Die Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften zeigen im Wesentlichen die Auswirkungen der mit der Tonnagebesteuerung abgegoltenen Ergebnisse.

In der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern sind Erträge in Höhe von 0,4 Mio. EUR (2014: Aufwendungen in Höhe von 6,1 Mio. EUR) enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf steuerliche Zinsvorträge entfallen, sowie Erträge in Höhe von 2,8 Mio. EUR (2014: Aufwendungen in Höhe von 16,0 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge im In- und Ausland.

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

Mio. EUR	31.12.2015		31.12.2014	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,8	2,7	2,2	6,0
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	3,4	0,2	0,9	0,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,7	0,1	6,0	0,1
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,2	0,4	1,9	-
Sonstige Transaktionen	3,6	1,1	5,0	0,3
Aktivierete Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	7,9	-	17,1	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-3,0	-3,0	-5,2	-5,2
Bilanzansatz	23,6	1,5	27,9	1,5

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2014	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2014
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,2	0,3	0,2	-	-0,1	0,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,0	-	-0,1	1,9	0,1	5,9
davon erfolgsneutral	3,5	-	-	1,9	0,1	5,5
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	1,1	-0,5	-	-0,2	1,9
Sonstige Transaktionen	3,6	-	1,3	-	-0,2	4,7
Aktivierete Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	5,9	12,1	-0,6	-	-0,3	17,1
Bilanzansatz	11,6	13,6	-0,1	1,9	-0,6	26,4

202

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2015	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2015
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,6	-	1,9	-	0,7	3,2
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,9	-	-	-1,2	-0,1	4,6
davon erfolgsneutral	5,5	-	-	-1,2	-	4,3
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,9	-	1,9	-	-	3,8
Sonstige Transaktionen	4,7	-	-2,3	-	0,1	2,5
Aktivierete Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	17,1	-	-10,8	-	1,6	7,9
Bilanzansatz	26,4	0,0	-4,6	-1,2	1,5	22,1

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 (2014: keine) angesetzt.

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 25,2 Mio. EUR (2014: 16,8 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.

203

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	31.12.2015	31.12.2014
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	39,0	69,7
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.352,9	1.314,6
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	1,1	2,0
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.351,8	1.312,6
davon Zinsvorträge	33,9	33,0
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.391,9	1.384,3

(10) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	1,04	–8,81
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	111,6	–605,0
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	106,9	68,7

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 ergibt sich dabei aus den am Jahresanfang ausstehenden Aktien (104.882.240 Aktien) sowie der zeitanteilig berücksichtigten Aktienaussgabe im Rahmen des erfolgten Börsengangs (13.228.677 Aktien) am 6. November 2015. Im Geschäftsjahr 2015 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(11) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kundenstamm	Vorteilhafte Verträge	Marke	Software	Übriges	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2014	664,6	300,0	250,1	182,9	81,5	3,8	1.482,9
Zugang aus Unternehmenszusammenschlüssen	604,0	707,4	-	32,7	8,6	0,1	1.352,8
Zugänge	-	-	-	-	3,6	-	3,6
Abgänge	-	-	109,1	-	-	-	109,1
Umbuchungen	-	-	–5,4	-	–1,8	–0,1	–7,3
Wechselkursdifferenzen	104,1	58,4	22,3	25,2	11,4	0,6	222,0
Stand zum 31.12.2014*	1.372,7	1.065,8	157,9	240,8	103,3	4,4	2.944,9
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2014	-	63,3	176,0	-	49,0	0,3	288,6
Zugang aus Unternehmenszusammenschlüssen	-	-	-	-	3,8	0,1	3,9
Zugänge	-	15,8	23,7	0,1	11,5	-	51,1
Abgänge	-	-	109,1	-	-	-	109,1
Umbuchungen	-	-	–2,6	-	–1,8	–0,1	–4,5
Wechselkursdifferenzen	-	9,8	15,0	-	7,7	-	32,5
Stand zum 31.12.2014*	-	88,9	103,0	0,1	70,2	0,3	262,5
Buchwerte 31.12.2014*	1.372,7	976,9	54,9	240,7	33,1	4,1	2.682,4
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2015	1.372,7	1.065,8	157,9	240,8	103,3	4,4	2.944,9
Zugänge	79,0	-	-	-	2,4	-	81,4
Abgänge	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Umbuchungen	-	-	–18,2	-	0,0	-	–18,2
Wechselkursdifferenzen	159,1	123,4	18,0	27,9	11,9	0,4	340,7
Stand zum 31.12.2015	1.610,8	1.189,2	157,7	268,7	117,4	4,8	3.348,6
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2015	-	88,9	103,0	0,1	70,2	0,3	262,5
Zugänge	-	43,0	19,2	1,8	15,8	-	79,8
Abgänge	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Umbuchungen	-	-	–12,3	-	-	-	–12,3
Wechselkursdifferenzen	-	11,1	12,1	0,1	8,3	-	31,6
Stand zum 31.12.2015	-	143,0	122,0	2,0	94,2	0,3	361,5
Buchwerte 31.12.2015	1.610,8	1.046,2	35,7	266,7	23,2	4,5	2.987,1

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2015 unverändert zum Vorjahr für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschiffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen auf den Absatz Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung des Konzernanhangs. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 1.610,8 Mio. EUR (2014: 1.372,7 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 231,3 Mio. EUR (2014: 207,2 Mio. EUR).

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 sowie Transport- und Lieferverträge.

Wie im Vorjahr wurden keine Entwicklungskosten aktiviert. Die nicht aktivierungsfähigen Kosten für die Wartung und Instandhaltung der Software beliefen sich auf 5,4 Mio. EUR (2014: 7,1 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

(12) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattelauf- lieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2014	3.938,7	753,6	128,1	222,8	5.043,2
Zugang aus Unternehmenszusammenschluss	627,1	32,7	24,4	82,5	766,7
Zugänge	128,1	136,1	9,0	61,1	334,3
Abgänge	14,8	4,1	0,5	-	19,4
Umgliederungen in Held-for-Sale	411,6	-	-	-	411,6
Umbuchungen	302,4	-	1,9	-298,8	5,5
Wechselkursdifferenzen	532,8	112,8	6,2	10,6	662,4
Stand 31.12.2014	5.102,7	1.031,1	169,1	78,2	6.381,1
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2014	812,5	151,0	12,1	-	975,6
Zugang aus Unternehmenszusammenschluss	12,7	0,7	20,5	-	33,9
Zugänge	224,3	71,2	7,7	-	303,2
Wertminderungen	127,4	-	-	-	127,4
Abgänge	11,5	2,6	0,5	-	14,6
Umgliederungen in Held-for-Sale	357,5	-	-	-	357,5
Umbuchungen	2,7	-	-	-	2,7
Wechselkursdifferenzen	106,4	26,1	1,9	-	134,4
Stand 31.12.2014	917,0	246,4	41,7	-	1.205,1
Buchwerte 31.12.2014	4.185,7	784,7	127,4	78,2	5.176,0
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2015	5.102,7	1.031,1	169,1	78,2	6.381,1
Zugänge	338,5	250,9	14,5	149,6	753,5
Abgänge	54,4	2,3	3,1	-	59,8
Umbuchungen	102,6	-	0,0	-84,4	18,2
Wechselkursdifferenzen	597,7	123,9	8,6	10,3	740,5
Stand 31.12.2015	6.087,1	1.403,6	189,1	153,7	7.833,5
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2015	917,0	246,4	41,7	-	1.205,1
Zugänge	269,3	103,8	11,7	-	384,8
Abgänge	54,4	-	2,2	-	56,6
Umbuchungen	12,3	-	-	-	12,3
Wechselkursdifferenzen	110,4	30,2	3,7	-	144,3
Stand 31.12.2015	1.254,6	380,4	54,9	-	1.689,9
Buchwerte 31.12.2015	4.832,5	1.023,2	134,2	153,7	6.143,6

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 4.931,8 Mio. EUR (2014: 4.481,1 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe. Weitere Besicherungen bestehen in der Sicherungsübereignung von Containern.

Zur Sicherung des Darlehens im Rahmen des Erwerbs der Immobilie Ballindamm gegenüber der Deutschen Genossenschafts-Hypothekenbank wurden Grundschulden in Höhe von 43,4 Mio. EUR und 18,6 Mio. EUR ins Grundbuch eingetragen.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden keine direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert (2014: 2,0 Mio. EUR). Die Aktivierung der Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung beliefen sich auf 4,9 Mio. EUR (2014: 2,8 Mio. EUR).

(13) Tochtergesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter

Folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern haben zum Stichtag Anteile nicht beherrschender Gesellschafter:

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil der nicht beherrschenden Gesellschafter (in %)		Stimmrechtsanteil der nicht beherrschenden Gesellschafter (in %)	
		2015	2014	2015	2014
CSAV Austral SpA	Valparaíso	50,01	50,01	50,06	50,06
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	0,00	40,00	0,00	40,00
CSAV Shipping LLC	Dubai	51,00	51,00	0,00	0,00
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	25,00	25,00	25,00	25,00
Hapag-Lloyd Agency LLC	Dubai	51,00	51,00	49,00	49,00
Hapag-Lloyd Grundstücks-holding GmbH	Hamburg	5,10	5,10	5,10	5,10
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	40,00	0,00	40,00	0,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	10,00	10,00	10,00	10,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	50,10	50,10	0,00	0,00
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	50,00	50,00	50,00	50,00
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	49,50	49,50	49,50	49,50

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

(14) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2015 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2015	2014
Gemeinschaftsunternehmen			
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.*	Izmir	50,00	50,00
Consortio Naviero Peruano S.A.*	San Isidro	47,93	47,97
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd*	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH**	Hamburg	25,10	25,10

* Schiffsagenten und lokale Linienreedereien

** Containerterminal

Im Berichts- wie auch im Vorjahreszeitraum existierten keine unberücksichtigten anteiligen Verluste von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen. Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

Die HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH erbringt Terminaldienstleistungen für den Hapag-Lloyd Konzern.

Zusammenfassende Finanzinformationen für das wesentliche nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen (auf 100-Prozent-Basis und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2015	2014
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	120,9	168,8
Langfristige Vermögenswerte	84,1	93,2
Kurzfristige Schulden	83,1	134,0
Langfristige Schulden	41,5	47,6
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	227,9	261,5
Jahresergebnis	60,5	84,4
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-30,3	-30,6

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		Nicht wesentliche Gemeinschaftsunternehmen	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014*
Anteil 1.1.	327,3	327,6	0,3	0,3	59,4	4,9
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	-	-	-	-	52,2
Abgänge	-	-	-	-	56,7	-
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	21,6	30,3	0,4	0,2	7,3	3,7
Ausschüttungen	-30,3	-30,6	-0,3	-0,2	-9,0	-3,2
Ergebnisneutrale Veränderung	-	-	-	-	-0,1	-
Wechselkursdifferenzen	-	-	-	-	6,7	1,8
Anteil 31.12.	318,6	327,3	0,4	0,3	7,6	59,4

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

Am 1. Dezember 2015 erwarb der Konzern 100 Prozent des Agenturgeschäftes der bis dahin nach der Equity-Methode einbezogenen Consorcio Naviero Peruano S.A., San Isidro (CNP). Dabei wurde zunächst aus der CNP das Agenturgeschäft in eine neu gegründete Gesellschaft abgespalten. Die neu gegründete Gesellschaft wurde am 1. Dezember 2015 in die Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima, gegen Gewährung neuer Anteile eingebracht. Infolgedessen wurden die abgespaltenen Anteile als Teilabgang dem nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen dargestellt. Das verbleibende lokale Liniengeschäft wurde aufgrund der geringen Ertragswerte mit einem Equity-Buchwert von 1 USD angesetzt.

(15) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2015		31.12.2014*	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,1	-	703,8	-
davon gegen fremde Dritte	714,5	-	700,8	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,6	-	3,0	-
Sonstige Forderungen	77,8	3,1	59,1	4,1
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	47,2	0,0	37,3	0,0
Übrige Vermögenswerte	29,8	2,3	21,6	3,9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,8	0,8	0,2	0,2
Summe	793,9	3,1	762,9	4,1
Nicht finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	93,2	19,4	88,3	9,0
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	51,2	2,5	54,8	3,6
Übrige Vermögenswerte	10,8	0,9	18,4	3,2
Aktivierte Transaktionskosten	16,8	15,1	1,5	0,8
Rechnungsabgrenzungsposten	14,4	0,9	13,6	1,4
Summe	93,2	19,4	88,3	9,0

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

Es bestehen zum 31. Dezember 2015 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment of 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.

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 2015 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
31.12.2014*							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	703,8	556,0	131,0	14,4	2,4	-	-
Sonstige Forderungen	59,1	59,1	-	-	-	-	-
Gesamt	762,9	615,1	131,0	14,4	2,4	-	-
31.12.2015							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,1	489,9	122,9	21,8	4,6	8,5	68,4
Sonstige Forderungen	77,8	77,8	-	-	-	-	-
Gesamt	793,9	567,7	122,9	21,8	4,6	8,5	68,4

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestandes 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 entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2015	2014*
Wertberichtigungen zum 1.1.	33,1	12,5
Zugang durch Unternehmenszusammenschluss	-	21,3
Zuführungen	25,3	9,1
Inanspruchnahmen	1,0	3,7
Auflösung	7,3	7,9
Wechselkursdifferenzen	-2,6	-1,7
Wertberichtigungen zum 31.12.	52,7	33,1

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

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

(16) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2015		31.12.2014	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	11,4	10,7	19,6	15,8
davon Derivate im Hedge Accounting	0,7	-	0,2	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	10,7	10,7	19,4	15,8

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäftes sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken 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]).

(17) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	92,2	149,0
Geleistete Anzahlungen	1,9	3,1
Gesamt	94,1	152,1

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände (2015: 86,8 Mio. EUR, 2014: 146,7 Mio. EUR).

Der Buchwert der zum beizulegenden Zeitwert angesetzten Vorräte beträgt 43,1 Mio. EUR (2014: 52,3 Mio. EUR).

Von den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 1.067,9 Mio. EUR wurden 1.002,8 Mio. EUR (2014: 1.296,9 Mio. EUR) als Aufwand für Brennstoffe in der Berichtsperiode erfasst.

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 15,5 Mio. EUR (2014: 19,0 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(18) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Wertpapiere	0,0	0,3
Guthaben bei Kreditinstituten	568,4	707,7
Kassenbestand und Schecks	5,3	3,4
Gesamt	573,7	711,4

Bei einigen Bankkonten im Hapag-Lloyd Konzern stehen vorhandene Guthaben erst nach Begleichung der jeweils fälligen Tilgungs- und Zinsverbindlichkeiten zur freien Verfügung. Zum 31. Dezember 2015 belaufen sich diese Kontensalden auf insgesamt 19,1 Mio. EUR (2014: 7,8 Mio. EUR).

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 13,2 Mio. EUR (2014: 11,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

(19) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im Geschäftsjahr 2015 wurden insgesamt 16 außer Dienst zu stellende Schiffe („Old Ladies“) veräußert bzw. an eine zertifizierte Entsorgungswerft abgegeben, die zum 31. Dezember 2014 aufgrund bestehender Verkaufsabsichten nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen waren. Aus dem Abgang resultierte saldiert ein Gewinn in Höhe von insgesamt 10,1 Mio. EUR.

(20) Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital
Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG ist zum 31. Dezember 2015 in 118,1 Millionen (2014: 104,9 Millionen) auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt.

Mit Wirkung zum 2. Dezember 2014 wurde durch Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von neuen Anteilen das gezeichnete Kapital um 28,3 Mio. EUR und die Kapitalrücklagen um 1.202,3 Mio. EUR erhöht. In einer zweiten Kapitalerhöhung am 19. Dezember 2014 wurde das gezeichnete Kapital um weitere 10,5 Mio. EUR und die Kapitalrücklage um 359,5 Mio. EUR erhöht.

Der Anstieg des gezeichneten Kapitals im Geschäftsjahr 2015 resultierte aus der Ausgabe von 13,2 Millionen neuen auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabepreis von 1,00 EUR pro Aktie an den Wertpapierbörsen Frankfurt und Hamburg. Nach Abschluss der Zeichnungsfrist wurde der Ausgabepreis für die neuen Aktien auf 20,00 EUR je Aktie festgesetzt. Die Aktien wurden bei institutionellen und privaten

Investoren aus Deutschland und aus dem europäischen Ausland platziert. Am 6. November 2015 erfolgte die Notierungsaufnahme der Aktie im regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter und der Hamburger Wertpapierbörse. Der Emissionserlös aus der Platzierung der neuen Aktien betrug brutto 264,5 Mio. EUR. Die Zuzahlungen der neuen Aktionäre in Höhe von 251,3 Mio. EUR wurden in die Kapitalrücklagen eingestellt. Im Zusammenhang mit dem Börsengang wurden Transaktionskosten von insgesamt 4,3 Mio. EUR von den Kapitalrücklagen abgesetzt.

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 25. Juni 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das gezeichnete Kapital der Gesellschaft bis zum 31. März 2015 einmalig oder mehrmals durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 33,0 Mio. EUR zu erhöhen. Durch die Kapitalerhöhung vom 2. Dezember 2014 wurde von diesem genehmigten Kapital in Höhe von 28,3 Mio. EUR Gebrauch gemacht.

Weiterhin wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 2. Dezember 2014 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das gezeichnete Kapital der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 2017 einmalig durch Ausgabe von bis zu 12,5 Millionen neuen auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabebetrag von 1,00 EUR pro Aktie um bis zu 12,5 Mio. EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II).

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 23. September 2015 wurde der Vorstand zudem ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrats das gezeichnete Kapital der Gesellschaft bis zum 17. September 2020 einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabepreis von 1,00 EUR pro Aktie um bis zu 15,0 Mio. EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital III).

Mit Beschluss des Vorstands unter Zustimmung des Aufsichtsrats vom 3. November 2015 wurde unter vollständiger Ausnutzung des genehmigten Kapitals II in Höhe von 12,5 Mio. EUR sowie unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals III in Höhe von 0,7 Mio. EUR das gezeichnete Kapital gegen Bareinlage auf 118,1 Mio. EUR erhöht.

Es verbleibt hieraus ein genehmigtes Kapital in Höhe von 14,3 Mio. EUR.

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 1.480,9 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 einer Entnahme aus den Kapitalrücklagen in Höhe von 635,7 Mio. EUR (2014: Entnahme von 845,2 Mio. EUR) und eines Gewinnvortrages von 108,4 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

(21) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cash-Flow Hedges sowie die Währungs-rücklage.

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (2015: –75,2 Mio. EUR; 2014: –104,8 Mio. EUR) resultiert aus im sonstigen Ergebnis bilanzierten Aufwendungen und Erträgen aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, u. a. aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2015 1,2 Mio. EUR (2014: 0,0 Mio. EUR).

Die im Berichtsjahr erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 452,6 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 320,8 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungs-rücklage betrug zum 31. Dezember 2015 678,8 Mio. EUR (2014: 226,2 Mio. EUR).

(22) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter haben sich im Berichtsjahr im Wesentlichen durch die Veräußerung von 40 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima, an die Inversiones Piuranas S.A., Lima, verändert.

(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 Steigerungsbetrages. 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 ruhegehaltfähigen 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 in dem Vereinigten Königreich, 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 von deren 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.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Pensionsplänen ist die Gesellschaft verschiedenen Risiken ausgesetzt. Neben allgemeinen versicherungs- und finanzmathematischen Risiken wie dem Langlebighkeitsrisiko und dem Zinssatzänderungsrisiko ist die Gesellschaft dem Währungsrisiko sowie dem Anlage- bzw. Kapitalmarktrisiko ausgesetzt.

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	170,1	182,1
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,8	10,8
Unterdeckung (Nettoschuld)	159,3	171,3
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	141,6	150,6
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	109,1	107,1
Unterdeckung (Nettoschuld)	32,5	43,5

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	25,3	20,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,4	2,3
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	35,1	34,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	26,2	22,9
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,7	6,2
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	3,5	3,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	3,4	2,1
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Rückdeckungsversicherung	10,8	10,8
Immobilien	1,2	1,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,6	8,5
Sonstiges	5,7	5,4
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	119,9	117,9

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 (Treuhänder), die aus Teilnehmern des Plans und Vertretern des Hapag-Lloyd Managements bestehen.

Bei der Anlage der Planvermögen in diesen Ländern werden rechtlich unabhängige Finanzdienstleister zur Beratung und Unterstützung herangezogen. Diese legen dem jeweiligen Komitee einen Vorschlag zur Kapitalanlage mit entsprechenden Risiko- und Erfolgsszenarien vor. Die Entscheidung über die Anlage obliegt dem Komitee in enger Abstimmung mit der Hapag-Lloyd AG und steht im Einklang mit der jeweiligen Anlagestrategie. Die Anlagestrategie ist im Wesentlichen auf die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie auf Liquiditätssicherung und Renditeoptimierung ausgerichtet. Zu diesem Zweck werden die erwarteten Pensionszahlungen, die in einem bestimmten Zeithorizont anfallen, mit der Laufzeit der Kapitalanlagen abgestimmt. Für eine Laufzeit von acht bis zwölf Jahren werden Anlageformen mit niedrigem Risiko wie festverzinsliche bzw. indexierte Staats- und Unternehmensanleihen gewählt. Für darüber hinaus fällige Verpflichtungen wird in Kapitalanlagen mit höherem Risiko und höherer erwarteter Rendite investiert.

In den Niederlanden wird sowohl die Verwaltung als auch die Entscheidung über die Investitionen des Planvermögens von einem unabhängigen Finanzdienstleister durchgeführt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt werden. 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 Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2015	2014
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	332,6	248,7
Laufender Dienstzeitaufwand	9,3	6,7
Zinsaufwand	8,5	9,7
Neubewertungen:		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-0,4	-
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-34,1	68,2
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-0,3	-0,5
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,0	1,3
Planabgeltungen	-	-0,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,5	0,5
Geleistete Pensionszahlungen	-8,1	-7,1
Wechselkursveränderungen	2,7	4,5
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-	0,7
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	311,7	332,6

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2015 auf 19,4 Jahre (2014: 20,4 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens

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

Mio. EUR	2015	2014
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	117,9	101,9
Zinserträge	3,9	4,5
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-3,2	8,9
Beiträge des Arbeitgebers	3,1	2,8
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,4
Planabgeltungen	-	-0,1
Geleistete Pensionszahlungen	-4,5	-3,8
Wechselkursveränderungen	2,3	3,3
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	119,9	117,9

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2015	1.1.-31.12. 2014
Laufender Dienstzeitaufwand	9,3	6,7
Zinsaufwand	8,5	9,6
Zinserträge	-3,9	-4,5
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,0	1,3
Planabgeltungen	-	-0,1
Nettopensionsaufwand	14,9	13,0

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. 2015	1.1.-31.12. 2014
Personalaufwendungen	10,3	7,9
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	4,6	5,1
Gesamt	14,9	13,0

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 Prämisse sowie der Zinssatz zur Bestimmung der in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Zinserträge aus Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraumes, 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	2015	2014
Abzinsungsfaktoren	2,60	2,00
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	2015	2014
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
– Vereinigtes Königreich	3,90	3,60
– Niederlande	2,60	2,00
– Kanada	4,00	3,75
– Mexiko	7,09	7,20
Erwartete Rentensteigerungsraten		
– Vereinigtes Königreich	2,95	2,90
– Niederlande	2,00	2,00
– Kanada	n. a.	n. a.
– Mexiko	3,30	3,30

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industrieanleihen 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 Risikoaufschlages 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 2015 für das Geschäftsjahr 2015 30,8 Mio. EUR (2014: –60,1 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (–) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	0,4	0,0
Änderungen finanzieller Annahmen	34,1	–68,2
erfahrungsbedingten Anpassungen	0,4	0,4
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	–3,2	8,9
Wechselkursänderungen	–0,9	–1,2
Neubewertungen	30,8	–60,1

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2015 –75,2 Mio. EUR (2014: –104,8 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2016 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 4,1 Mio. EUR (2015: 4,4 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2016 voraussichtlich 3,5 Mio. EUR (2015: 3,2 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2015 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Barwert 31.12.2015	Barwert 31.12.2014
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	–41,5	–55,1
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	51,7	70,4
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	6,4	18,3
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	–6,1	–17,6
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	9,7	22,2

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2015 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2015 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuften versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweise 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 2015 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 21,7 Mio. EUR (2014: 18,2 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 0,9 Mio. EUR (2014: 0,7 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan 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 erdienten Anspruchs aktiver Teilnehmer für das aktuelle Jahr und der Verteilung von Unterdeckungen ermittelt. Der nötige Gesamtbeitrag wird in einem pro Arbeitsstunde berechneten Beitrag verteilt, der pro Teilnehmer und bezahlter Arbeitsstunde fällig wird.

Insgesamt gibt es 17 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 2015 eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2014: 1,0 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 Marktwertes des Planvermögens berücksichtigt werden.

Die Teilnehmer des Plans gemäß dem letzten vorliegenden Gutachten (1. Januar 2015; Vorjahr: 1. Januar 2014) setzen sich wie folgt zusammen:

Teilnehmer des Plans (gesamt)	Medizinische Versorgung 2015	Altersvorsorge 2015	Medizinische Versorgung 2014	Altersvorsorge 2014
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	558	525	559	523
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	-	46	-	47
Leistungsempfänger	173	173	144	144
Gesamt	731	744	703	714

Teilnehmer des Plans (Hapag-Lloyd)	Medizinische Versorgung 2015	Altersvorsorge 2015	Medizinische Versorgung 2014	Altersvorsorge 2014
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	43	41	39	39
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	-	-	2	2
Leistungsempfänger	3	2	2	1
Gesamt	46	43	43	42

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

Für das Jahr 2016 werden die Zahlungen an den Plan voraussichtlich 1,0 Mio. EUR (2015: 0,8 Mio. EUR) betragen.

(24) Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2014	Zugang durch Unternehmensabschluss	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2014
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	33,6	265,6	-	24,0	10,8	17,4	9,9	291,7
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	36,1	43,7	-	8,3	0,8	12,7	6,4	89,8
Restrukturierung	0,1	-	-	0,1	-	82,0	7,7	89,7
Personalbereich	38,1	5,2	0,1	27,8	2,2	25,4	2,7	41,5
Versicherungsprämien	5,7	-	-	4,9	0,3	8,0	1,0	9,5
Rückstellungen für sonstige Steuern	1,9	3,9	-	2,0	-	2,2	0,3	6,3
Übrige Rückstellungen	17,5	17,5	-	8,2	3,0	35,5	4,6	63,9
Sonstige Rückstellungen	133,0	335,9	0,1	75,3	17,1	183,2	32,6	592,4

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2015	Zugang durch Unternehmensabschluss	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2015
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	291,7	-	-6,1	146,5	1,6	1,0	31,0	169,5
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	89,8	-	19,6	15,6	11,4	6,4	10,5	99,3
Personalbereich	41,5	-	0,3	25,7	2,4	58,1	2,3	74,1
Restrukturierung	89,7	-	-0,1	33,0	49,4	-	8,8	16,0
Versicherungsprämien	9,5	-	-	6,3	-	11,4	1,2	15,8
Rückstellungen für sonstige Steuern	6,3	-	-4,4	2,5	-	2,6	0,4	2,4
Übrige Rückstellungen	63,9	-	-27,3	11,5	1,2	23,4	5,7	53,0
Sonstige Rückstellungen	592,4	-	-18,0	241,1	66,0	102,9	59,9	430,1

Im Rahmen der Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 2. Dezember 2014 sowie zur Umsetzung der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns hatte der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zum Ende des Jahres 2014 einen umfassenden Restrukturierungsplan beschlossen. Nach der Ankündigung des Plans erfasste der Konzern eine Rückstellung für erwartete Restrukturierungskosten einschließlich geschätzter Kosten für die Schließung und Zusammenlegung von Büros, IT-Anpassungen, die Schließung und den Umbau von Diensten, Agentenkündigungen, Beratungskosten sowie Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die zum 31. Dezember 2015 16,0 Mio. EUR (31. Dezember 2014: 89,7 Mio. EUR) beträgt. Im Geschäftsjahr 2015 waren 49,4 Mio. EUR der Restrukturierungsrückstellung aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnten.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden.

Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Rahmen von Kaufpreisallokationen gemäß IFRS 3 identifizierte Verträge, die im Vergleich zu den zum Zeitpunkt des Erwerbs vorherrschenden Marktkonditionen einen negativen Marktwert aufweisen. Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit dem Erwerb der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV nachteilige Charter- und Leasingverträge in Höhe von 256,6 Mio. EUR erfasst. Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften werden über die entsprechende durchschnittliche Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht. Hierfür werden während des Geschäftsjahres keine neuerlichen Erhöhungen des abgezinsten Betrages aufgrund des Zeitablaufs erfasst. Die Änderung der anderen abgezinsten Rückstellungen aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes ist unwesentlich.

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht genommenen Urlaub, für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstandes 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.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten insbesondere Rückstellungen für länderspezifische Risiken (42,2 Mio. EUR; 2014: 19,0 Mio. EUR) und Archivierungsrückstellungen (4,9 Mio. EUR; 2014: 3,9 Mio. EUR).

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2015				31.12.2014			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	169,5	72,3	86,6	10,6	291,7	150,7	122,3	18,7
Restrukturierung	16,0	14,8	1,2	-	89,7	88,3	1,4	-
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	99,3	74,9	20,0	4,4	89,8	44,3	43,2	2,3
Personalbereich	74,1	60,5	7,4	6,2	41,5	27,4	6,4	7,7
Versicherungsprämien	15,8	15,8	-	-	9,5	9,5	-	-
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,4	2,4	-	-	6,3	6,3	-	-
Übrige Rückstellungen	53,0	45,2	2,2	5,6	63,9	58,9	0,9	4,1
Sonstige Rückstellungen	430,1	285,9	117,4	26,8	592,4	385,4	174,2	32,8

(25) Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2015				31.12.2014			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.786,2	540,6	1.440,8	804,8	2.489,1	337,2	1.396,7	755,2
Anleihen	779,9	19,0	760,9	-	869,3	18,7	850,6	-
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	149,5	24,7	92,1	32,7	206,3	34,3	122,1	49,9
Sonstige Finanzschulden	191,7	25,8	114,8	51,1	152,4	17,8	78,6	56,0
Gesamt	3.907,3	610,1	2.408,6	888,6	3.717,1	408,0	2.448,0	861,1

Finanzschulden nach Währungsexposure:

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.167,0	2.970,1
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	789,9	786,5
Auf CLP lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	-	12,2
Zinsverbindlichkeiten	33,1	29,8
Berücksichtigung von Transaktionskosten	-82,7	-81,5
Gesamt	3.907,3	3.717,1

Die Finanzschulden enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen und sonstige Finanzschulden.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und Containerfinanzierungen.

Im Geschäftsjahr 2015 erfolgte die Auszahlung von Darlehen im Zusammenhang mit der Ablieferung von fünf Schiffsneubauten (Stand zum 31. Dezember 2015 insgesamt 218,5 Mio. EUR bzw. 238,0 Mio. USD). Im Vorjahr sind neben Darlehen aus den zugegangenen CSAV-Gesellschaften insgesamt 276,7 Mio. USD (227,6 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der Ablieferung von drei Schiffsneubauten der „Hamburg Express“-Klasse ausgezahlt worden. Die für diese Schiffe bereits bestehenden Darlehensfinanzierungen (Brückenfinanzierungen) in Höhe von 143,2 Mio. USD (117,8 Mio. EUR) wurden im Vorjahr vollständig zurückgeführt.

Im Vorjahr erhöhten sich weiterhin im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 90,3 Mio. EUR.

Für die Finance-Lease-Verträge von zwei Schiffen wurden im Geschäftsjahr 2015 die Kaufoptionen ausgeübt und die Schiffe ins Eigentum übernommen. In diesem Zusammenhang wurden zwei neue Schiffsfinanzierungen ausgezahlt.

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 234,8 Mio. EUR (2014: 236,9 Mio. EUR).

Anleihen

Am 20. November 2014 hatte Hapag-Lloyd eine weitere Unternehmensanleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihe mit einem Volumen von 250,0 Mio. EUR hat einen Kupon von 7,5 Prozent. Die Erlöse aus der Anleiheemission sowie weitere 30,0 Mio. EUR aus der Liquidität wurden für die vorzeitige Tilgung der in 2015 fälligen Euro-Anleihe verwendet.

Am 30. Dezember 2015 wurde die in 2017 fällige USD-Anleihe mit einem ursprünglichen Nominalvolumen von 250,0 Mio. USD durch die Ausübung der Rückkaufoption in Höhe von 125,0 Mio. USD zurückgeführt. Die Teilrückführung wurde ausschließlich aus verfügbaren Barmitteln finanziert und stand im Zusammenhang mit der Refinanzierung der seit 2011 bestehenden Flottenfinanzierung durch eine neue Schiffsfinanzierung (Stand zum 31. Dezember 2015: 105,6 Mio. EUR bzw. 115,0 Mio. USD).

Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

Hapag-Lloyd ist im Geschäftsjahr 2015 bei bestehenden Operating-Lease-Verträgen für Container die Verpflichtung eingegangen, die gemieteten Container bis März bzw. Juni 2017 zu erwerben. Die Verträge werden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Der rechtliche Eigentumsübergang erfolgt bei Erwerb der Container durch Hapag-Lloyd. Die aus der Transaktion resultierenden Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen betragen zum 31. Dezember 2015 16,2 Mio. EUR.

Sonstige Finanzschulden

Weiterhin wurden verschiedene 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 2016 und 2023. Die Klassifizierung erfolgt gemäß SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden vier solcher Geschäfte abgeschlossen. Ein Teil dieser Transaktionen ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten. Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 232,5 Mio. EUR (2014: 199,6 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 190,8 Mio. EUR (2014: 151,5 Mio. EUR). Es wurden im Geschäftsjahr 2015 Zinsen in Höhe von insgesamt 19,8 Mio. EUR (2014: 14,2 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Kreditlinien

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs seitens der „Joint Global Coordinators“ wurde eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (114,8 Mio. EUR) gewährt.

Zur Stärkung der Liquiditätsreserve wurde die bestehende Revolving Credit Facility (RCF) von derzeit 95,0 Mio. USD auf 200,0 Mio. USD erhöht.

Weiterhin wurde im August 2015 ein Kreditvertrag in Form einer Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (123,9 Mio. EUR) abgeschlossen, von der zum 31. Dezember 2015 41,0 Mio. USD (37,6 Mio. EUR) nicht in Anspruch genommen waren.

Insgesamt hält Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 388,7 Mio. EUR (2014: 210,5 Mio. EUR). Die Laufzeiten dieser freien Liquiditätsreserven betragen ein bis drei Jahre.

Zur langfristigen Finanzierung weiterer Schiffsinvestitionen hat Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2015 mit einem Bankenkonsortium einen Kreditvertrag über 341,9 Mio. EUR (372,4 Mio. USD) mit einer Laufzeit von zwölf Jahren unterzeichnet.

(26) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2015				31.12.2014			
	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	Restlaufzeiten 1-5 Jahre	Restlaufzeiten über 5 Jahre	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	Restlaufzeiten 1-5 Jahre	Restlaufzeiten über 5 Jahre
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.293,8	1.293,8	-	-	1.225,4	1.225,4	-	-
davon gegen fremde Dritte	1.292,5	1.292,5	-	-	1.221,5	1.221,5	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,3	1,3	-	-	3,9	3,9	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	42,9	41,6	1,1	0,2	38,2	32,7	5,3	0,2
Übrige Verbindlichkeiten	38,6	37,5	1,1	-	36,3	31,0	5,3	-
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	4,3	4,1	-	0,2	1,9	1,7	-	0,2
Summe	1.336,7	1.335,4	1,1	0,2	1.263,6	1.258,1	5,3	0,2
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten								
Sonstige Verbindlichkeiten	120,3	116,9	3,2	0,2	94,2	92,5	1,3	0,4
Erhaltene Anzahlungen	95,0	95,0	-	-	78,3	78,3	-	-
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	17,4	15,4	1,9	0,1	9,2	8,1	1,0	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	6,3	6,2	0,1	-	5,3	5,3	-	-
Übrige Verbindlichkeiten	1,6	0,3	1,2	0,1	1,4	0,8	0,3	0,3
Gesamt	120,3	116,9	3,2	0,2	94,2	92,5	1,3	0,4

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

(27) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2015		31.12.2014	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	-22,3	-	-23,8	-
davon Derivate im Hedge Accounting	-22,3	-	-0,2	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	-	-	-23,6	-

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren ausschließlich aus Devisentermingeschäften. 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 Treibstoffpreisisiko 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 Sicherungsinstrument 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 Finanzinstrumentes 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 Cash-Flow des Hapag-Lloyd Konzerns beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cash-Flows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskursschwankungen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Neben dem Euro sind die Währungen Kanadischer Dollar, Britisches Pfund, Schweizer Franken, Hongkong-Dollar, Singapur-Dollar, Japanischer Yen, Chilenischer Peso, Brasilianischer Real, Chinesischer Renminbi, Mexikanischer Peso, Indische Rupie sowie Australischer Dollar 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 Prozent gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden fallweise derivative Finanzinstrumente in Form von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (bspw. 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, GBP) zum Stichtag um 10 Prozent auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt entsprechend in US-Dollar.

Mio. USD	31.12.2015		31.12.2014	
	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)
USD/EUR				
+10 %	-0,2	0,6	-20,1	-
-10 %	0,2	-0,6	44,6	-
USD/CAD				
+10 %	-3,3	-	-4,9	-
-10 %	3,3	-	4,9	-
USD/GBP				
+10 %	4,3	-	0,9	-
-10 %	-4,3	-	-0,9	-

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG ergeben sich aus der Umrechnung der US-Dollar-Abschlüsse der konsolidierten Gesellschaften in die Berichtswährung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cash-Flow 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 Prozent des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt.

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/- 10 Prozent unterstellt. Auf Basis der aktuellen Sicherungsinstrumente und der zugrunde liegenden Marktpreise hat eine hypothetische Marktpreisänderung von +/- 10 Prozent nahezu keine Auswirkungen auf die Rücklage für Cash-Flow Hedges bzw. das Konzernergebnis. Auf eine tabellarische Darstellung wurde deshalb verzichtet.

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. Zinssicherungsinstrumente wurden in 2015 nicht 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 gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktziinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktziinsniveau zum 31. Dezember 2015 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 2.553,8 Mio. EUR (2014: 2.197,1 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 10,7 Mio. EUR (2014: 14,5 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2015		31.12.2014	
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Ergebnis vor Ertragsteuern	-28,0	16,2	-17,8	2,3

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 rund 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 sonstiger Forderungen wird auf Anmerkung (15) 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.

Unter Berücksichtigung der positiven und negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 0,7 Mio. EUR bzw. -22,3 Mio. EUR ergibt sich ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrages für Finanztermingeschäfte in Höhe von 0,1 Mio. EUR. Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 10,7 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 Gesellschafter sowie den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilerwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Konzernlagebericht.

Die derzeit vertraglich fixierten Cash-Flows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2014)¹⁾

Mio. EUR	2015	2016	Mittelauftritt 2017–2019	ab 2020	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ²⁾	-423,9	-721,1	-871,0	-874,4	-2.890,4
Anleihen	-67,3	-69,8	-1.000,4	-	-1.137,5
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease	-49,9	-41,2	-111,3	-59,3	-261,7
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-25,3	-24,8	-76,7	-71,8	-198,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.225,4	-	-	-	-1.225,4
Sonstige Verbindlichkeiten	-32,7	-5,5	-	-	-38,2
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-1.824,5	-862,3	-2.059,4	-1.005,5	-5.751,8
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-22,8	-	-	-	-22,8

¹⁾ 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

²⁾ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 247,9 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Die Darlehen haben eine Laufzeit von zehn Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und werden mit USD-Libor +2,81 Prozent verzinst.

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2015)

Mio. EUR	2016	2017	Mittelauftritt 2018–2020	ab 2021	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹⁾	-629,1	-410,9	-1.272,6	-867,4	-3.180,0
Anleihen	-58,7	-175,7	-725,0	-	-959,4
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease	-33,4	-39,8	-73,0	-36,9	-183,1
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-33,7	-34,9	-106,3	-53,0	-227,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.293,8	-	-	-	-1.293,8
Sonstige Verbindlichkeiten	-41,6	-1,1	-	-0,2	-42,9
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-2.090,3	-662,4	-2.176,9	-957,5	-5.887,1
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-24,4	-	-	-	-24,4

¹⁾ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 372,4 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 Prozent verzinst.

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 2015, 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 derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die zum Stichtag undiskontierten Marktwerte der eingesetzten Devisentermingeschäfte.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- sowie Treibstoffpreisrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisentermingeschäften sowie Devisenoptionen abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gem. IAS 39 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in der Form von Cash-Flow Hedges abgebildet. Die gesicherten Cash-Flows aus den Grundgeschäften werden voraussichtlich im Zeitraum von einem bis zu vier Jahren erfolgswirksam, wobei für die langfristigen Grundgeschäfte vorzeitige Transaktionen möglich sind. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte haben Laufzeiten unter einem Jahr. Um eine vollständige Absicherung der Grundgeschäfte zu erzielen, sind Anschlusssicherungen vorgesehen, sofern nicht von der Möglichkeit der vorzeitigen Transaktion Gebrauch gemacht wird.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Verluste von insgesamt 21,8 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (2014: 8,9 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus dem sonstigen Ergebnis wurden im Berichtszeitraum Verluste in Höhe von 23,1 Mio. EUR (2014: 15,3 Mio. EUR) erfolgswirksam reklassifiziert. Davon entfielen 21,0 Mio. EUR (2014: 12,5 Mio. EUR) auf Währungskurssicherungen, die zusammen mit den Kursgewinnen aus den gesicherten Grundgeschäften als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst wurden. Der jeweilige Zinsanteil aus Devisentermingeschäften wurde in Höhe von 2,1 Mio. EUR (2014: 1,6 Mio. EUR) als Zinsaufwand berücksichtigt.

Darüber hinaus verwendet der Hapag-Lloyd Konzern zur Absicherung von Währungsrisiken aus bestehenden Fremdwährungsverbindlichkeiten optionale Sicherungen, die in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit dem jeweiligen Grundgeschäft stehen, jedoch nicht als Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 designiert wurden. Zu Spekulationszwecken wurden derivative Finanzinstrumente zu keiner Zeit gehalten.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2015			31.12.2014		
	Restlaufzeiten		Gesamt	Restlaufzeiten		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Devisenoptionen						
Vermögenswert	100,0	-	100,0	320,0	100,0	420,0
Verbindlichkeit	-	-	-	80,0	-	80,0
Devisentermingeschäfte						
Verbindlichkeit	664,6	-	664,6	319,6	-	319,6
Cross-Currency Swaps						
	-	-	-	12,7	-	12,7
Commodityoptionen						
	211,6	-	211,6	279,4	-	279,4

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und/oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Der Marktwert der Devisen- und Commodityoptionengeschäfte wird anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet.

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	31.12.2015		31.12.2014	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IAS 39 (Hedge Accounting)				
Devisenoptionen	-	-	-	-
Commodityoptionen	0,7	-	0,2	-
Devisentermingeschäfte	-	-22,3	-	-
Cross-Currency Swaps	-	-	-	-0,2
Sicherungsinstrumente	0,7	-22,3	0,2	-0,2
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)				
Devisenoptionen	0,0	-	4,9	-0,9
Devisentermingeschäfte	-	-	-	-22,7
Eingebettete Derivate	10,7	-	14,5	-
Cross-Currency Swaps	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente	10,7	-	19,4	-23,6
Gesamt	11,4	-22,3	19,6	-23,8

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswertes 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 Finanzinstrumentes 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 31.12.2014¹⁾

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2014	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wertansatz Bilanz nach IAS 17	Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	
			Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral			Fair Value erfolgswirksam
Aktiva									
Sonstige Forderungen	LaR	58,9	58,9	-	-	-	-	58,9	
	n. a.	88,5	-	-	-	-	-	-	
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	-	0,2	
Derivative Finanzinstrumente									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	19,4	-	-	-	19,4	-	19,4	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	703,8	703,8	-	-	-	-	703,8	
Finanzmittel	LaR	711,4	711,4	-	-	-	-	711,4	
Passiva									
Finanzschulden	FLAC	3.510,8	3.510,8	-	-	-	-	3.796,4	
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ²⁾	n. a.	206,3	-	-	-	-	206,3	216,2	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	38,0	38,0	-	-	-	-	38,0	
	n. a.	94,4	-	-	-	-	-	-	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	23,6	-	-	-	23,6	-	23,6	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.225,4	1.225,4	-	-	-	-	1.225,4	
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:									
Loans and Receivables (LaR)		1.474,1	1.474,1	-	-	-	-	-	
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-	
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-	
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		19,4	-	-	-	19,4	-	-	
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		4.774,2	4.774,2	-	-	-	-	-	
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		23,6	-	-	-	23,6	-	-	

¹⁾ 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation (siehe Abschnitt Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen)

²⁾ Teil der Finanzschulden

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2015

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2015	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wertansatz Bilanz nach IAS 17	Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	
			Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral			Fair Value erfolgswirksam
Aktiva									
Sonstige Forderungen	LaR	77,0	77,0	-	-	-	-	77,0	
	n. a.	93,2	-	-	-	-	-	-	
	AfS	0,8	-	0,8	-	-	-	0,8	
Derivative Finanzinstrumente									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	10,7	-	-	-	10,7	-	10,7	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	0,7	-	-	0,7	-	-	0,7	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	716,1	716,1	-	-	-	-	716,1	
Finanzmittel	LaR	573,7	573,7	-	-	-	-	573,7	
Passiva									
Finanzschulden	FLAC	3.757,8	3.757,8	-	-	-	-	3.820,5	
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	n. a.	149,5	-	-	-	-	149,5	158,0	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	42,9	42,9	-	-	-	-	42,9	
	n. a.	120,3	-	-	-	-	-	-	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	-	-	-	-	-	-	-	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	22,3	-	-	22,3	-	-	22,3	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.293,8	1.293,8	-	-	-	-	1.293,8	
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:									
Loans and Receivables (LaR)		1.366,8	1.366,8	-	-	-	-	-	
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-	
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,8	-	0,8	-	-	-	-	
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		10,7	-	-	-	10,7	-	-	
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		5.094,5	5.094,5	-	-	-	-	-	
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		-	-	-	-	-	-	-	

¹⁾ Teil der Finanzschulden

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	31.12.2014			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	-	0,2	-	0,2
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	-	19,4	-	19,4
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	-	0,2	-	0,2
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	-	23,6	-	23,6
Finanzschulden	FLAC	-	3.796,4	-	3.796,4
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	n. a.	-	216,2	-	216,2

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	31.12.2015			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	-	0,7	-	0,7
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	-	10,7	-	10,7
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	-	22,3	-	22,3
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	-	-	-	-
Finanzschulden	FLAC	-	3.820,5	-	3.820,5
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	n. a.	-	158,0	-	158,0

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gem. IAS 39 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2015			31.12.2014		
	Aus Zinsen	Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	-1,4	-74,7	-76,1	-0,2	-63,3	-63,5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-5,3	-25,4	-30,7	-18,1	-28,7	-46,8
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-195,1	103,5	-91,6	-154,5	60,8	-93,7
Gesamt	-201,8	3,4	-198,4	-172,8	-31,2	-204,0

Neben den Zinserträgen und Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der von der Hapag-Lloyd AG begebenen EUR-Anleihen sowie dem Bewertungsergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gem. 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 durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart (Financial Covenants bezüglich Eigenkapital, Liquidität und Loan-to-Value Relation), nach denen zusätzlich gesteuert wird. Im Berichtszeitraum wurden

wie im Vorjahr die Financial Covenants zu allen Berichtsterminen 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 2015 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 9,1 Mio. EUR (2014: 7,4 Mio. EUR) gewährt, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden. Insgesamt hat der Konzern im Berichtsjahr Beihilfen der öffentlichen Hand in Höhe von 14,7 Mio. EUR (2014: 11,0 Mio. EUR) enthalten.

(30) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrages ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2015 bestehen lediglich Garantien und Bürgschaften für Verbindlichkeiten konsolidierter verbundener Unternehmen.

(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.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrtskonferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden.

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In einzelnen Jurisdiktionen, wie beispielsweise in Indien und Brasilien, finden derzeit Untersuchungen der lokalen Steuerbehörden zu einzelnen Sachverhalten statt. Darüber hinaus hat die Mexikanische Steuerverwaltung ein Anwendungsschreiben veröffentlicht, das darauf gerichtet ist, die nicht erstattungsfähige Umsatzsteuer in Mexiko rückwirkend ab 2014 einzuschränken. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet

werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverpflichtungen aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 124,0 Mio. EUR (Vorjahr: 91,5 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 2015 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. Im Vorjahr wurden bestehende kurzfristige Operating-Lease-Verträge für Container in langfristige Leasingverträge gewandelt, woraus eine Klassifizierung der geänderten Containermietverträge als Finance-Lease-Verträge resultierte. Die Verträge haben eine Laufzeit von bis zu zwölf Jahren. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit ist eine weitere Nutzung der Container unter dieser Vertragskonstellation möglich. Die im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 31. Dezember 2015 einen Nettobuchwert von insgesamt 106,4 Mio. EUR (2014: 179,5 Mio. EUR); die Container sind zum 31. Dezember 2015 mit 82,0 Mio. EUR (2014: 66,5 Mio. EUR) bilanziert.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen sowie deren Barwert stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2015 Restlaufzeiten				31.12.2014 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mindestleasingzahlungen	182,9	33,4	112,6	36,9	253,7	46,4	150,7	56,6
Zinsanteil	-33,4	-8,7	-20,5	-4,2	-47,4	-12,1	-28,6	-6,7
Barwert	149,5	24,7	92,1	32,7	206,3	34,3	122,1	49,9

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 Geschäftsbauwerke. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 16 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise

Verlängerungs- und Kaufoptionen. Die Container werden kurzfristig bis zur endgültigen Abgabe an den Erwerber zu marktüblichen Mietraten genutzt. 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 ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 1.180,8 Mio. EUR (2014: 651,7 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 585,1 Mio. EUR (2014: 334,5 Mio. EUR), davon bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,3 Mio. EUR (2014: 0,0 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.12.2015 Restlaufzeiten				31.12.2014 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	1.035,7	521,1	470,9	43,7	1.082,1	389,3	561,9	130,9
Verwaltungsgebäude	110,1	25,4	49,0	35,7	104,9	20,5	43,5	40,9
Sonstiges	155,0	56,0	99,0	-	177,9	50,3	127,6	-
Gesamt	1.300,8	602,5	618,9	79,4	1.364,9	460,1	733,0	171,8
Beizulegender Zeitwert	1.278,2	600,1	603,8	74,3	1.340,1	458,5	718,7	162,9

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines durchschnittlichen laufzeitadäquaten Zinssatzes von 0,83 Prozent p. a. (31. Dezember 2014: 0,67 Prozent p. a.). Aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes erhöhten sich die sonstigen finanziellen Verpflichtungen um 4,2 Mio. EUR.

Zum 31. Dezember 2015 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 3,4 Mio. EUR (2014: 15,2 Mio. EUR).

Leasinggeber – Operating Lease

Hapag-Lloyd tritt als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen nur in geringfügigem Umfang auf. Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating-Lease-Verträge handelt es sich im Wesentlichen um im Eigentum befindliche Schiffe sowie Slotcharter.

Aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen ergeben sich folgende künftige Mindestleasingzahlungen:

Mio. EUR	31.12.2015 Restlaufzeiten				31.12.2014 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	58,7	45,9	12,8	-	26,0	26,0	-	-
Verwaltungsgebäude	1,1	0,3	0,8	0,0	0,6	0,4	0,2	0,0
Gesamt	59,8	46,2	13,6	0,0	26,6	26,4	0,2	0,0

Die Bruttobuchwerte der vercharterten Schiffe betragen zum Stichtag insgesamt 230,2 Mio. EUR (2014: 95,9 Mio. EUR), die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 35,9 Mio. EUR (2014: 28,1 Mio. EUR) und die Abschreibungen der Periode auf 8,5 Mio. EUR (2014: 4,3 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2015 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

(33) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2015 enthalten ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 350,1 Mio. EUR (2014: 276,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 208,3 Mio. EUR (2014: 276,1 Mio. EUR). Die Restlaufzeit des Bestellobligos beträgt weder im Geschäftsjahr 2015 noch im Vorjahr mehr als fünf Jahre.

(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 Plan – „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“) wird der Aktienkurs abweichend hiervon ermittelt anhand des Durchschnitts der 20 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgen.

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 Leistungszeitraumes. Nach Ablauf des Leistungszeitraumes 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 Leistungszeitraumes. 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 Leistungszeitraumes 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 Leistungszeitraumes.

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 Leistungszeitraumes 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.

Die Entwicklung der virtuellen Aktien stellt sich wie folgt dar:

	Virtuelle Aktienanzahl	Fair value in Mio. EUR
Stand 1.1.2014	-	-
Gewährung von virtuellen Aktien	-	-
Ausübung von virtuellen Aktien	-	-
Verfall von virtuellen Aktien	-	-
Bewertungsergebnis	-	-
Stand 31.12.2014	-	-
Gewährung von virtuellen Aktien	112.586	2,2
Ausübung von virtuellen Aktien	-	-
Verfall von virtuellen Aktien	-	-
Bewertungsergebnis	-	-
Stand 31.12.2015	112.586	2,2

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt, unter Berücksichtigung des Performance-Faktors für die Performance Share Units, in Höhe des Zuteilungsbetrages.

In der Berichtsperiode wurden 0,6 Mio. EUR erfolgswirksam für anteilsbasierte Vergütungen erfasst. Die Höhe der Rückstellung für anteilsbasierte Vergütungen beträgt zum 31. Dezember 2015 0,6 Mio. EUR (2014: 0,0 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
- First CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg
- Second CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg
- Third CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg

(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2015 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015 Gesamt	1.1.–31.12. 2015 Inland	1.1.–31.12. 2014 Gesamt	1.1.–31.12. 2014 Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	1,9	0,7	1,7	0,5
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	1,4	1,2	0,7	0,6
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,3	0,1	0,7	0,6
Honorar für sonstige Leistungen	1,1	0,7	0,5	0,4
Gesamt	4,7	2,7	3,6	2,1

Von den Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers im Inland betrafen 0,1 Mio. EUR der Abschlussprüfungsleistungen, 0,3 Mio. EUR der anderen Bestätigungsleistungen und 0,2 Mio. EUR der sonstigen Leistungen das Vorjahr.

(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.

Durch die im Vorjahr durchgeführte Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von Anteilen ist die Quinenco S.A. mittelbar über die CSAV und deren Tochtergesellschaft CSAV Germany Container Holding GmbH größter Anteilseigner von Hapag-Lloyd geworden. CG HoldCo, HGV und Kühne haben im Rahmen eines „Shareholders’ Agreement“ die Bündelung von Stimmrechten vereinbart. In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die

Beziehungen mit Kühne, der CSAV und deren jeweiligen Konzerngesellschaften berichtet. 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 bestehen marktüblich besicherte Darlehensbeziehungen mit der HSH Nordbank AG, einem Tochterunternehmen der Freie und Hansestadt Hamburg, die in den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern abgebildet sind.

Stimmrechtsanteile	2015	2014
CSAV Germany Container Holding GmbH	31,4 %	34,0 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,6 %	23,2 %
Kühne Holding AG/Kühne Maritime GmbH	20,2 %	20,8 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	12,3 %	13,9 %
Streubesitz	15,5 %	8,1 %
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. 2015	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Gesellschafter	362,2	279,1	82,8	40,7
Assoziierte Unternehmen	0,6	0,2	68,8	57,7
Sonstige Beteiligungsunternehmen	8,8	5,5	2,3	2,2
Gesamt	371,6	284,8	153,9	100,6

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Gesellschafter	122,9	179,8	286,1	241,9
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	-	-	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	3,7	1,5	5,2	5,1
Sonstige Beteiligungsunternehmen	1,7	1,1	0,4	0,3
Gesamt	128,3	182,4	291,9	247,5

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (369,9 Mio. EUR; 2014: 284,0 Mio. EUR), Zinserträgen (0,1 Mio. EUR; 2014: 0,4 Mio. EUR) sowie sonstigen Lieferungen und Leistungen (1,6 Mio. EUR; 2014: 0,4 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 127,5 Mio. EUR (2014: 80,6 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen, mit 13,3 Mio. EUR (2014: 16,8 Mio. EUR) auf Zinsaufwendungen sowie mit 13,1 Mio. EUR (2014: 3,2 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Die gem. IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstandes und Aufsichtsrates 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	
	2015	2014	2015	2014
Kurzfristig fällige Leistungen	4,3	3,2	1,2	1,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,3	0,9	-	-
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,4	0,8	-	-
Aktienbasierte Vergütungen	0,6	-	-	-
Gesamt	5,6	4,9	1,2	1,2

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat enthielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2015 die im Rahmen des Angestelltenverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter in Höhe von 0,3 Mio. EUR (2014: 0,3 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrates gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zur Gesamtvergütung nach § 315a HGB

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2015	2014	2015	2014
Aktive Organmitglieder*	6,5	3,2	0,9	0,9
Ehemalige Organmitglieder**	1,0	1,4	-	-
Gesamt	7,5	4,6	0,9	0,9

* Die im Rahmen des Angestelltenverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats sind nicht in den Bezügen enthalten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

**Die bisher in den Bezügen von ehemaligen Vorstandsmitgliedern saldierten Erträge aus Rückdeckungsversicherungen sind im Berichtsjahr nicht in den angegebenen Bezügen enthalten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 112.586 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung gewährt.

Zum 31. Dezember 2015 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 22,2 Mio. EUR (2014: 21,9 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt. Im Vorjahr waren die Pensionsverpflichtungen saldiert mit dem Planvermögen aus Rückdeckungsversicherungen angegeben.

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 November 2015 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft <http://ir.hapag-lloyd.de/websites/hapaglloyd/German/8000/corporate-governance.html> in der Rubrik „IR“ unter „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht worden.

(39) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Hapag-Lloyd wird im ersten Quartal 2016 insgesamt zwei moderne 3.500-TEU-Schiffe mit speziellem Wide-Beam-Design von der niederländischen Reederei Nile Dutch übernehmen. Durch das sogenannte Wide-Beam-Design des Rumpfes verfügen die 2015 gebauten Schiffe über einen niedrigeren Tiefgang bei vergleichsweise hoher Ladekapazität.

(40) Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen		
Zentrale		
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	94,90
Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00
First CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00
Second CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00
Third CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00
Europa		
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	100,00
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	100,00
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Asnieres sur Seine	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	100,00
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Milano	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	100,00
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lisboa	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance Limited	Dublin	100,00
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	100,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	90,00
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	100,00
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	100,00
CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul	100,00
CSAV Holding Europe S.L.	Barcelona	100,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	100,00
CSAV UK & Ireland Limited	Liverpool	100,00
Asien		
Hapag-Lloyd Agency LLC.	Dubai	49,00 ¹⁾
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Pyrmont	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	100,00
Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd.	Thane	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	100,00
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn.Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	100,00
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapore	100,00
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd i.L.	Kuala Lumpur	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	100,00
CSAV Shipping LLC	Dubai	49,00 ²⁾
CSAV Agencies (Malaysia) Sdn Bhd. i.L.	Kuala Lumpur	100,00
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	100,00
CSAV Group (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00
CSAV Group Agencies (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00
CSAV Group (India) Private Ltd.	Gurgaon	100,00
CSAV Group Agencies (India) Private Ltd.	Mumbai	100,00
Nordamerika		
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexico City	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	100,00
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	75,00

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Nordamerika		
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	100,00
CSAV Agency LLC	Wilmington	100,00
Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V	Mexico City	100,00
Prestadora de servicios integrados de personal de SA de C.V.	Mexico City	100,00
CSAV Agency Ltd.	Montreal	100,00
Südamerika		
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	100,00
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	100,00
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	60,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	100,00
CSAV Austral SpA	Valparaíso	49,99
Hapag-Lloyd Chile SpA (ex. CSAV Portacontenedores SpA)	Valparaíso	100,00
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	100,00
CSAV Group Agency Colombia Ltda.	Bogota	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L.	Montevideo	100,00
Libra Agency (Argentina) S.A.	Buenos Aires	100,00
Invermar Management S.A	Panama City	100,00
Companhia Libra de Navegacao S.A.	São Paulo	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	100,00
Corvina Maritime Holding S.A.	Panama City	100,00
Sea Lion Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	50,00
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	50,50
Wellington Holding Group S.A.	Road Town	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	100,00
Inversiones CNP S.A.	Lima	100,00
Torksey S.A.	Montevideo	100,00
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City	100,00
Rahue Investment Co. S.A.	Panama City	100,00
CNP Holding S.A.	Panama City	100,00
Sonstige		
CSAV Ships S.A.	Panama City	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	100,00
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1800 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Bureo Shipping Co. S.A.	Majuro	100,00
Norasia Alya S.A.	Panama City	100,00
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00
Maule Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Gemeinschaftsunternehmen		
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	50,00
Assoziierte Unternehmen		
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd	Colombo	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen		
Hapag-Lloyd Container Ltd	Barking	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	100,00
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	100,00
Limari Shipping Ltd.	Majuro	100,00
Longavi Shipping Ltd.	Majuro	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	100,00
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00

¹⁾ Weitere 2,00 Prozent werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

²⁾ Weitere 51,00 Prozent werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 PROZENT DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Von Beginn des Geschäftsjahres bis zum Zeitpunkt der Abschlussaufstellung haben wir die nachstehenden Mitteilungen nach § 21 Abs. 1 oder Abs. 1 a WpHG über Beteiligungen an der Hapag-Lloyd AG erhalten:

Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 20,63 % der Stimmrechte (das entspricht 24.363.475 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 % der Stimmrechte (das entspricht 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

Die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH, Hannover, Deutschland hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 12,33 % (das entspricht 14.561.811 Stimmrechten) beträgt. 12,33 % (das entspricht 14.561.811 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten.

Die TUI AG, Hannover/Berlin, Deutschland, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 12,33 % (das entspricht 14.561.811 Stimmrechten) beträgt. 12,33 % (das entspricht 14.561.811 der Stimmrechte) werden der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zugerechnet, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Die Luksburg Stiftung, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A., der Quinenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orengo S.A. zuzurechnen. von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Inversiones Orengo S.A., Santiago, Chile, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Santiago, Chile, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quinenco S.A., Santiago, Chile, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der 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 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Die Andsberg Inversiones Limitada, Santiago, Chile, hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz, hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 72,20 % (das entspricht 85.274.291 Stimmrechten) beträgt. 51,98% der Stimmrechte (das entspricht 61.396.218 der Stimmrechte) sind Herrn Kühne gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 % der Stimmrechte (das entspricht 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.


Die Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz, hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 72,20 % (das entspricht 85.274.291 Stimmrechten) beträgt. 51,98 % der Stimmrechte (das entspricht 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 19,58 % der Stimmrechte (das entspricht 23.128.073 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland, hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 50,94 % der Stimmrechte (das entspricht 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (das entspricht 24.363.475 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Die Kühne Maritime GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 19,58 % der Stimmrechte (das entspricht 23.128.073 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 51,98 % der Stimmrechte (das entspricht 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Hamburg, den 2. März 2016

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

**VERSICHERUNG NACH DEN §§ 264 ABS. 2, 289 ABS. 1 HGB
(VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)**

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

Hamburg, den 2. März 2016

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

BESTÄTIGUNGSVERMERK**Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den von der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 2. März 2016

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Heckert
Wirtschaftsprüfer

Lippmann
Wirtschaftsprüfer

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

13. Mai 2016

Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2016

1. Juni 2016

Hauptversammlung

10. August 2016

Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2016

14. November 2016

Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2016

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
Satz: Westermann GmbH
Druck: optimal media GmbH

www.hapag-lloyd.com



