



KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen¹				
Schiffe insgesamt (Stand: 31. Dezember)		166	177	-11
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	963	966	-3
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.576	1.564	12
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.036	1.225	-189
Transportmenge	TTEU	7.599	7.401	198
Umsatzerlöse	Mio. EUR	7.734	8.842	-1.108
EBITDA	Mio. EUR	607,4	831,0	-223,6
EBIT	Mio. EUR	126,4	366,4	-240,0
Konzernergebnis	Mio. EUR	-93,1	113,9	-207,0
Ergebnis je Aktie	EUR	-0,82	1,04	-1,86
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	417	572	-155
Renditekennzahlen¹				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	7,9	9,4	-1,5 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	1,6	4,1	-2,5 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	1,3	4,1	-2,8 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. Dezember¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	11.331	11.079	252
Eigenkapital	Mio. EUR	5.058	5.046	12
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	44,6	45,5	-0,9 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	6.273	6.033	240
Finanzkennzahlen zum 31. Dezember¹				
Finanzschulden	Mio. EUR	4.181	3.907	274
Liquide Mittel	Mio. EUR	570	574	-4

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

² Die Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem Investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden). Die Kennzahl wird in US-Dollar berechnet.

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. Die Angaben zu United Arab Shipping Company (UASC) erfolgen unter dem Vorbehalt eines erfolgreichen Zusammenschlusses mit Hapag-Lloyd in 2017.

Der vorliegende Bericht wurde am 24. März 2017 veröffentlicht.

WIR BEWEGEN DIE WELT

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

Wesentliche Entwicklungen:

- Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen
- 3 %iger Anstieg der Transportmenge in 2016 trotz eines weiterhin verhaltenen globalen Wirtschaftswachstums
- Intensiver Wettbewerb und Überkapazitäten bewirken Rückgang der Frachtraten um rd. 15 % gegenüber dem Vorjahr, leichte Erholung der durchschnittlichen Frachtrate in der zweiten Jahreshälfte 2016
- Niedriger Bunkerverbrauch und -preis sowie Realisierung von Kosteneinsparungen und Synergieprogrammen sorgen für Entlastung auf der Kostenseite
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 607,4 Mio. EUR in 2016
- Positives EBIT in 2016 von 126,4 Mio. EUR
- Liquiditätsreserve beträgt 759,6 Mio. EUR

INHALT

6	VORWORT DES VORSTANDS
10	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
22	CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT
38	VON DENEN, DIE AUF GROSSE FAHRT GEHEN
48	BETTER UNITED
60	KONZERNLAGEBERICHT
80	VERGÜTUNGSBERICHT
146	KONZERNABSCHLUSS
238	VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)
244	BESTÄTIGUNGSVERMERK
246	FINANZKALENDER
247	IMPRESSUM

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

im vergangenen Geschäftsjahr hat die Konsolidierung in der Containerlinienschifffahrt einen vorläufigen Höhepunkt erreicht. So wurden Anfang des Jahres die beiden chinesischen Reedereien COSCO und CSCL zusammengeführt. Im Juli 2016 hat die französische Reederei CMA CGM die Containerlinienreederei NOL aus Singapur übernommen. Außerdem haben die drei japanischen Reedereien K-Line, MOL und NYK bekanntgegeben, 2018 fusionieren zu wollen. Im Dezember 2016 hatte schließlich Weltmarktführer Maersk die Übernahme von Hamburg Süd angekündigt.

Hapag-Lloyd hat diesen Trend zur Konsolidierung schon früh erkannt und umgesetzt. Nach der erfolgreichen Übernahme von CP Ships im Jahr 2005 hatten wir erst Ende 2014 das Containerliniengeschäft der chilenischen Reederei CSAV übernommen. Diese Transaktion hat sich seitdem als richtige strategische Entscheidung erwiesen. Hapag-Lloyd konnte damit nicht nur zur Spitzengruppe der größten Linienreedereien aufschließen, sondern wurde auch zu einem der Marktführer in den attraktiven Nord-Süd-Verkehren – zusätzlich zur ohnehin starken Position auf dem Nordatlantik.

Im Juli 2016 haben wir erneut einen Vertrag zum Unternehmenszusammenschluss unterzeichnet, diesmal mit der United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC). Nach Vollzug der Transaktion wird Hapag-Lloyd mit einer Transportkapazität von rund 1,5 Millionen TEU die fünftgrößte Containerlinienreederei der Welt sein. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC wird die Marktpräsenz im attraktiven Fahrtgebiet Mittlerer Osten signifikant verbessern und die ohnehin gute Position von Hapag-Lloyd in nahezu allen Fahrtgebieten weiter stärken. Durch den Zugang der Schiffe der UASC in die bestehende Flotte der Hapag-Lloyd AG wird das gemeinsame Unternehmen über eine effiziente und junge Flotte mit niedrigem Investitionsbedarf verfügen. Bereits in diesem Geschäftsjahr werden signifikante Kosteneinsparungen realisiert werden können. Insgesamt sind ab 2019 jährliche Synergiepotenziale in Höhe von mindestens 435 Mio. US Dollar zu erwarten.

Hapag-Lloyd wird aus diesem Zusammenschluss zudem mit einer gestärkten Eigentümerstruktur hervorgehen. CSAV, HGV (Stadt Hamburg) und Kühne Maritime bleiben Ankeraktionäre von Hapag-Lloyd. Die bisherigen Mehrheitsgesellschafter der UASC, die Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund des Königreichs Saudi-Arabien (PIF), werden neue Kerngesellschafter von Hapag-Lloyd mit 14 % (QH) bzw. 10 % (PIF). Hapag-Lloyd verfügt somit über strategisch orientierte Kerngesellschafter sowie starke und erfahrene Kapitalmarktinvestoren.

Insgesamt war das Geschäftsjahr 2016 geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld, intensiven Wettbewerb, weiter bestehende Überkapazitäten und ein verhaltenes globales Wirtschaftswachstum von lediglich 3,1 %. Der weiterhin andauernde intensive Wettbewerb sowie signifikant rückläufige Bunkerpreise führten zu einem weiteren deutlichen Rückgang der



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender
des Vorstands)

Frachtraten, der nur teilweise durch Synergieeffekte, gesunkenen Bunkerkostenaufwand und weitere Kosteneinsparungen kompensiert werden konnte. Trotz der schwierigen Markt- und Wettbewerbssituation konnte Hapag-Lloyd sich auch im Vergleich zum Wettbewerb sehr gut behaupten und ein positives operatives Ergebnis erzielen. Im Vergleich mit den anderen global tätigen Containerreedereien liegen wir damit sogar deutlich in der Spitzengruppe unserer Branche.

Unser Blick richtet sich nach vorn: Die strategische Planung für die kommenden Jahre sieht unter anderem vor, dass wir unsere Ertragskraft weiter steigern, indem wir alle verfügbaren Synergien – zum Beispiel aus dem Zusammenschluss mit der UASC – nutzen, unsere Kostenstrukturen weiter konsequent und nachhaltig verbessern, das transportierte Volumen weiter steigern und die Umsatzqualität kontinuierlich optimieren. Erhebliches Potenzial versprechen wir uns dabei auch von unserer im Mai 2016 gegründeten „THE Alliance“, die am 1. April 2017 ihren Betrieb aufnehmen wird. Mitglieder dieser Allianz sind neben Hapag-Lloyd die japanischen Reedereien K-Line, MOL und NYK und die taiwanesischen Yang Ming.

Die Zeichen für eine Erholung stehen gut. Für das laufende Geschäftsjahr 2017 erwartet der Internationale Währungsfonds IWF eine Zunahme des globalen Wachstums um 3,4 %. Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen wird nach Einschätzung des IWF um 3,8 % zunehmen. Auf Basis dieser Prognosen dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt 2017 wieder in etwa gleich stark wie der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Diese positiven Trends werden zweifelsohne auch Hapag-Lloyd zugute kommen, sodass wir für das Geschäftsjahr 2017 ein Ergebnis anstreben, das deutlich höher ausfallen wird als das Ergebnis des Geschäftsjahres 2016.

Allen unseren Partnern möchte ich sehr herzlich danken. Zuvörderst danke ich unseren drei Ankeraktionären CSAV, HGV und Kühne Maritime für ihr großartiges und leidenschaftliches Engagement. Ihr Vertrauen in unsere Arbeit – sowie das Vertrauen unserer weiteren rund 3.000 Kapitalmarktinvestoren – ist uns Verpflichtung und Ansporn zugleich. Mein herzlicher Dank richtet sich auch an unsere über 20.000 Kunden weltweit, die uns Tag für Tag ihre wertvollen Frachtsendungen anvertrauen.

Ein besonderer Dank geht an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen fünf Kontinenten. Das Geschäftsjahr 2016 war aufgrund der Volatilität der Branche und unserer vielfältigen Projekte sehr herausfordernd. Ohne unsere motivierten und sehr engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hätten wir diese vielfältigen Herausforderungen nicht annähernd so gut meistern können.

2017 wird uns vor neue Herausforderungen stellen: Der Zusammenschluss mit der UASC und der Start von „THE Alliance“ werden unser Unternehmen maßgeblich verändern. Die Grundlagen für unseren weiteren Erfolg sind gelegt. Im Namen aller Hapag-Lloyd Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter danke ich Ihnen für Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Hapag-Lloyd. Ich versichere Ihnen, dass wir weiter alle hart daran arbeiten werden, dieses in uns gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

Mit freundlichen Grüßen



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender des Vorstands)

Hamburg, 8. März 2017

DER VORSTAND DER HAPAG-LLOYD AG



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

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2016 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft. Die Unternehmensplanung, die größeren Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen sowie insbesondere der geplante Zusammenschluss mit der arabischen Containerschiffahrtsgesellschaft United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) sowie die Vorbereitungen für eine neue Schifffahrtsallianz von Containerreedereien (THE Alliance) bildeten Schwerpunkte der Berichterstattung und Beratungen.

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

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



Michael Behrendt
(Vorsitzender
des Aufsichtsrats)

Im Geschäftsjahr 2016 wurde über zustimmungspflichtige Geschäfte durch den Aufsichtsrat und unter bestimmten Voraussetzungen auch durch einzelne Ausschüsse entschieden, nachdem diese eingehend geprüft und mit dem Vorstand erörtert wurden. Der Katalog der Geschäfte, für die der Vorstand die Genehmigung des Aufsichtsrats benötigt, ergibt sich aus § 7 der Satzung der Hapag-Lloyd AG und der Geschäftsordnung für den Vorstand und den Aufsichtsrat.

Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum acht Sitzungen ab. Sie fanden am 23. März 2016, 15. April 2016, 24. Mai 2016, 16. Juni 2016, 26. August 2016 (zwei Sitzungen), 29. September 2016 und 16. November 2016 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: 88 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 88 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 91 %

Der Nominierungsausschuss hielt im Berichtszeitraum keine Sitzung ab, schlug jedoch im Wege eines Umlaufbeschlusses am 12. April 2016 die Bestellung der auf der ordentlichen Hauptversammlung 2016 zu wählenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat vor.

Der Vermittlungsausschuss hielt im Berichtszeitraum keine Sitzungen ab.

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2016

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats								Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses					
	23.03.2016	15.04.2016	24.05.2016	16.06.2016	26.08.2016 I	26.08.2016 II	29.09.2016	16.11.2016	23.03.2016	16.06.2016	29.09.2016	16.11.2016	22.03.2016	12.05.2016	17.07.2016	09.08.2016	14.11.2016
Name																	
Bahn	✓	✓	○	○	✓												
Baier	✓	✓	○	✓	✓								✓	○	✓	✓	
Behle						✓	✓	✓			✓	✓					
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓					
Biesold	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓							
Bringe	○	✓	✓	✓	✓				○	✓			✓	✓	✓	✓	
Commerell	✓	✓	✓	✓	✓												
Diekamp	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Gehrt						✓	✓	✓									
Gernandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓
Hasbún	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	○
Klemmt-Nissen	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓
Lipinski	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	○
Nieswand						✓	✓	✓			✓	✓					
Pérez	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓					
Schroeter						✓	✓	✓									✓
Zimmermann						✓	○	✓									✓

✓ Teilnahme an der Sitzung

○ Keine Teilnahme an der Sitzung

■ Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Aufsichtsratssitzung am 23. März 2016

In seiner Sitzung am 23. März 2016 beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahresabschluss nebst Lagebericht sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht. Der Aufsichtsrat nahm ferner den Bericht des Vorstands über das Geschäftsjahr 2015 billigend zur Kenntnis und beriet über die aktuelle Geschäftslage. Gegenstand der Sitzung waren ferner der Bericht des Chief Commercial Officers, Herrn Thorsten Haeser, der mit Wirkung zum 1. Oktober 2015 die weltweiten Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft leitet, sowie die Zustimmung hinsichtlich einer Änderung in der Satzung der Präsident Achelis-Elisabeth Wiegand Stiftung, einer karitativen Unterstützungseinrichtung mit der Hapag-Lloyd AG als Trägerin.

Aufsichtsratssitzungen am 15. April 2016 und 24. Mai 2016

In den Sitzungen am 15. April 2016 und 24. Mai 2016 befasste sich der Aufsichtsrat im Schwerpunkt mit der Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung. In seiner Sitzung am 15. April 2016 beschloss der Aufsichtsrat diesbezüglich unter anderem, der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers zu folgen. Ferner billigte der Aufsichtsrat das System zur Vergütung des Vorstands, folgte der Empfehlung des Nominierungsausschusses hinsichtlich des Wahlvorschlags für die zu wählenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat und beschloss, eine Satzungsänderung die Aufsichtsratsvergütung betreffend vorzuschlagen. In seiner Sitzung am 24. Mai 2016 stimmte der Aufsichtsrat der Vertagung der ursprünglich für den 1. Juni 2016 terminierten Hauptversammlung auf einen späteren Termin zu. Grund hierfür waren die zu dem Zeitpunkt andauernden Gespräche zwischen der Hapag-Lloyd AG und der UASC über eine mögliche Zusammenführung ihrer jeweiligen Containerschifffahrtsaktivitäten. Bei einem erfolgreichen Abschluss der Gespräche wären voraussichtlich Änderungen der Tagesordnung erforderlich gewesen, die dann aufgrund der aktienrechtlichen Vorgaben und Fristen nicht mehr hätten berücksichtigt werden können.

Aufsichtsratssitzung am 16. Juni 2016

In der Sitzung am 16. Juni 2016 stand die geplante Unterzeichnung eines Business Combination Agreement (BCA) mit der UASC über den Zusammenschluss beider Unternehmen im Mittelpunkt der Beratungen, hierzu wurde der Aufsichtsrat durch externe Experten ausführlich informiert.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 28. Juni 2016 der Unterzeichnung des BCA mit der UASC zu.

Ebenfalls im Umlaufverfahren beschloss der Aufsichtsrat am 30. Juni 2016 Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand hinsichtlich zustimmungsbedürftiger Geschäfte. Er stimmte am 19. Juli 2016 der Tagesordnung der nunmehr für den 26. August 2016 terminierten ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten.

Aufsichtsratssitzungen am 26. August 2016

Vor der Hauptversammlung ließ sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage informieren. Die Vorschau für das zweite Halbjahr stand dabei ebenso im Mittelpunkt der Beratungen wie die anstehenden Maßnahmen zu Schiffsfinanzierungen und zur Verlängerung einer Kreditfazilität. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Vorbereitungen zu der im Anschluss stattfindenden Hauptversammlung der Gesellschaft. Zudem dankte der Aufsichtsratsvorsitzende den an diesem Tag ausscheidenden Aufsichtsratsmitgliedern für ihr großes Engagement und ihre Unterstützung.

Auf seiner konstituierenden Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat seine stellvertretenden Vorsitzenden und die Mitglieder der teilweise neu zu besetzenden Ausschüsse.

Aufsichtsratssitzung am 29. September 2016

In der Sitzung am 29. September 2016 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage und erörterte diese mit ihm. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen Finanzierungsstrategien und der aktuelle Stand der Integrationsvorbereitungen für den geplanten Zusammenschluss mit der UASC.

Aufsichtsratssitzung am 16. November 2016

Im Zentrum dieser Sitzung stand neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage und der Information über den aktuellen Stand der Integrationsvorbereitungen das Jahresbudget 2017 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG (Stand-Alone) im Vordergrund. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses der Planung des Vorstands unter der Maßgabe der zeitgerechten Vorlage eines aktualisierten Jahresbudgets 2017 zu, das aufschiebend bedingt ab Vollzug des Zusammenschlusses mit der UASC das Jahresbudget 2017 der Hapag-Lloyd AG (Stand-Alone) ersetzt. Zudem stimmte der Aufsichtsrat der Begebung einer Hochzins-Unternehmensanleihe zu und folgte somit der entsprechenden Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses.

Sitzungen der Ausschüsse und Themen der Ausschussarbeit

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

Präsidial- und Personalausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Christine Behle (ab 26. August 2016), Karl-Heinz Biesold (bis 26. August 2016), Oliver Bringe (bis 26. August 2016), Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand (ab 26. August 2016), Francisco Pérez Mackenna.

Prüfungs- und Finanzausschuss: Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier (bis 26. August 2016), Oliver Bringe (bis 26. August 2016), Jutta Diekamp (bis 26. August 2016), Oscar Hasbún Martínez, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (ab 26. August 2016), Arnold Lipinski, Klaus Schroeter (ab 26. August 2016), Uwe Zimmermann (ab 26. August 2016).

Vermittlungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Christine Behle (ab 26. August 2016), Karl-Heinz Biesold (bis 26. August 2016), Jutta Diekamp, Francisco Pérez Mackenna.

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) auf Seite 22 beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2016 in vier Sitzungen, und zwar am 23. März 2016, 16. Juni 2016, 29. September 2016 und 16. November 2016. Er befasste sich dabei jeweils mit der Vorbereitung der Plenumsitzung des Aufsichtsrats am selben Tage.

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

In der ersten Sitzung am 22. März 2016 standen die Jahresabschluss Themen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 im Mittelpunkt der Beratung (s. dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2016“). Der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers wurden erörtert, und es wurde ein entsprechender Vorschlag an den Aufsichtsrat beschlossen (s. dazu auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“).

Die zweite Sitzung am 12. Mai 2016 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht über das erste Quartal und der Vorschau auf das zweite Quartal, einer Erörterung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems (IKS) sowie der Risikosituation im Konzern und des Berichts des Compliance Officers.

Den Schwerpunkt der Sitzung am 17. Juli 2016 bildete die Beratung über vorläufige Erkenntnisse zur Vorschau auf das zweite Halbjahr.

In der vierten Sitzung am 9. August 2016 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht zum ersten Halbjahr sowie die Vorschau auf das zweite Halbjahr im Vordergrund der Beratungen. Der Prüfungs- und Finanzausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den anstehenden Maßnahmen zu Schiffsfinauzierungen und der Verlängerung einer Kreditfazilität zuzustimmen. Zudem beriet der Prüfungs- und Finanzausschuss über die Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften und befasste sich mit dem Bericht der Konzernrevision. Im Anschluss beriet er über den Bericht über die neuen regulatorischen Anforderungen an die Abschlussprüfung und den Prüfungs- und Finanzausschuss.

In seiner fünften Sitzung am 14. November 2016 stand das vorgelegte Jahresbudget 2017 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG (Stand-Alone) im Mittelpunkt der Beratungen. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, der Planung des Vorstands unter der Maßgabe der zeitgerechten Vorlage eines aktualisierten Jahresbudgets 2017 zuzustimmen, das aufschiebend bedingt ab Vollzug des Zusammenschlusses mit der UASC das Jahresbudget 2017 der Hapag-Lloyd AG (Stand-Alone) ersetzt. Der Konzernzwischenbericht über das dritte Quartal wurde ebenso erörtert wie die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung. Ferner beriet der Prüfungs- und Finanzausschuss intensiv über die Begebung einer Hochzins-Unternehmensanleihe und beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dieser zuzustimmen.

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

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 26. August 2016 begann im Aufsichtsrat die Amtszeit von vier Arbeitnehmervertretern (Christine Behle, Sabine Nieswand, Klaus Schroeter und Uwe Zimmermann), die gemäß den Regeln des Mitbestimmungsrechts neu gewählt wurden. Ausgeschieden sind im gleichen Zuge Andreas Bahn, Karl-Heinz Biesold, Oliver Bringe und Renate Commerell. Als Vertreter der Anteilseigner hat sich Horst Baier nicht erneut zur Wahl gestellt, an seiner Stelle wurde Nicola Gehrt von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat gewählt. Weiterhin wurden Karl Gernandt und Dr. Rainer Klemmt-Nissen für eine weitere Amtszeit als Mitglieder des Aufsichtsrats wiedergewählt. Die Wahlvorschläge beruhten jeweils auf der entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses.

Im Vorstand kam es im Geschäftsjahr 2016 zu keinen personellen Veränderungen.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2016 kontinuierlich hiermit. 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 Dezember 2016 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist. Weitere Details zur Corporate Governance sind dem gemeinsamen Bericht des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) auf Seite 22 zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, jegliche etwaigen Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsrat offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2016 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2016

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 2016 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 26. August 2016 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 23. März 2017 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die 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 von Jahres- und Konzernabschluss nebst Lagebericht und Konzernlagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss und Lagebericht sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 24. März 2017 zugeleitet. Der Prüfungsausschuss empfiehlt, die Würdigung der vom Vorstand vorgeschlagenen Verwendung des Bilanzgewinns in einer weiteren Sitzung vorzunehmen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 24. März 2017 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. Zur Umsetzung des Abschlussprüfungsreformgesetzes (AReG) und insbesondere seiner hieraus resultierenden erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat eine entsprechende Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers verabschiedet. Diese ist am 1. Januar 2017 in Kraft getreten.

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 und Lageberichts sowie des Konzernabschlusses nebst Konzernlagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwände gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lage- und Konzernlagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat den Ergebnissen des Abschlussprüfers zugestimmt. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 24. März 2017 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 erörtert; dies schloss auch eine Erläuterung durch den Vorstand und eine Erörterung mit dem Abschlussprüfer mit ein. Die Würdigung der vom Vorstand vorgeschlagenen Verwendung des Bilanzgewinns wird in einer weiteren Sitzung erfolgen. Der abschließende Bericht des Aufsichtsrats wird nach dieser Sitzung erfolgen.

Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2016 (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 24. März 2017 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 23. März 2017 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 24. März 2017 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

Für ihren großen persönlichen Einsatz und ihr Mitwirken an den erreichten Veränderungen möchten wir dem Vorstand und allen Mitarbeitern des Hapag-Lloyd Konzerns unseren herzlichen Dank aussprechen.

Hamburg, den 24. März 2017

Für den Aufsichtsrat



Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

CORPORATE GOVERNANCE

GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

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

Bekanntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Hapag-Lloyd AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für Hapag-Lloyd – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) 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 haben sich eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens und den Empfehlungen und Anregungen des Kodex beschäftigt. Sie 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 bekanntgemachten Fassung vom 5. Mai 2015 mit der folgenden Ausnahme entsprochen hat und zukünftig 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. 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 16. Dezember 2016

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: www.hapag-lloyd.com/de

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

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit 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 keiner Weise toleriert werden. Jegliche internen und externen 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

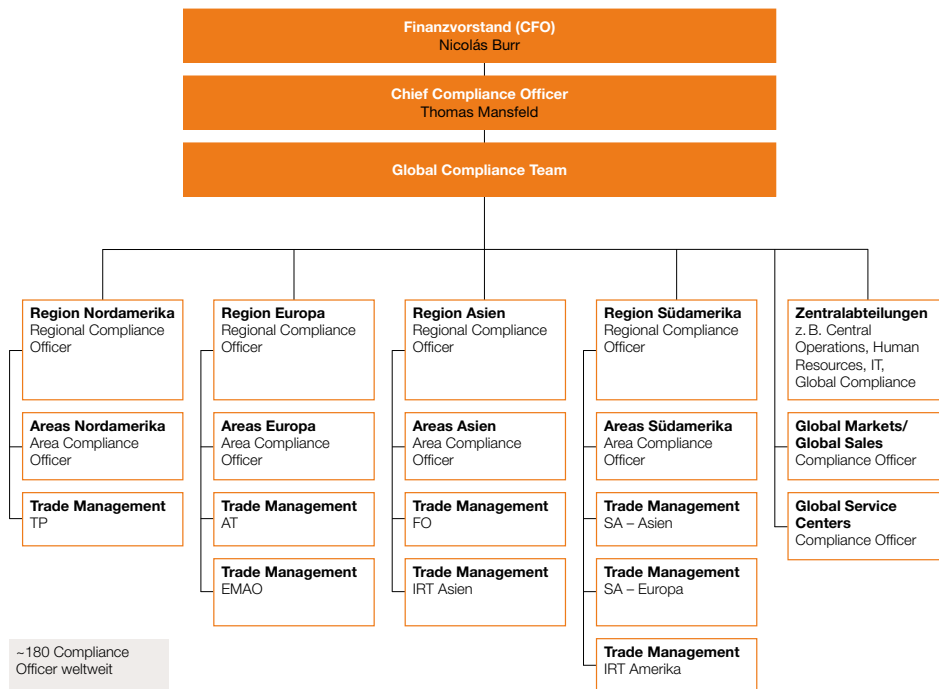
Die „Globale Ethikrichtlinie“ spiegelt die Unternehmenskultur von Hapag-Lloyd wider und definiert die Grundwerte sowie die Erwartungen an das Verhalten von Führungskräften und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Innen- und Außenverhältnis. In dieser Richtlinie sind die Prinzipien für einen fairen Umgang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

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.

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

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



Corporate Responsibility

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

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

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

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

Transparenz

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

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt ein Finanzkalender.

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

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

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

Erläuterungen der Unternehmensstrategie, Aktionärsstruktur und zum Geschäftsmodell runden das Angebot ab.

Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

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

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2016 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Nicolás Burr, Anthony James Firmin und Thorsten Haeser. Bei keinem der Vorstandsmitglieder 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 erstellenden Berichte. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sowie über die Beachtung der Compliance-Richtlinien. Er geht auf Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen unter Angabe von Gründen ein.

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

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

Die Mitglieder des Vorstands unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Eine weitere Beschäftigung, insbesondere Mandate in Aufsichtsräten von Gesellschaften, die nicht Beteiligungsgesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind, dürfen sie nur mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden übernehmen. Sofern mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden solche Mandate übernommen werden, nimmt das betroffene Vorstandsmitglied das Amt als persönliches Mandat wahr – unter Beachtung seiner strikten Verschwiegenheitspflicht und der strikten Trennung von seiner Tätigkeit als

Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Jedes Mitglied des Vorstands ist verpflichtet, unverzüglich jeglichen Interessenkonflikt gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Im Geschäftsjahr 2016 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 Vorstands der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2016)

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

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

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

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100.000.000,00 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 derzeit aus zwölf Mitgliedern zusammen. Unter der Bedingung der Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2016 hat die ordentliche Hauptversammlung am 26. August 2016 die Vergrößerung des Aufsichtsrats auf 16 Mitglieder beschlossen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit sechs Vertreter der Anteilseigner von der Hauptversammlung – wobei der Aufsichtsrat nach Vorbereitung im Nominierungsausschuss entsprechende Wahlvorschläge macht – und die derzeit 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 2016 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 Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2016):**Michael Behrendt**

(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Christine Behle

(seit 26. August 2016)

Mitglied im Bundesvorstand,
Leiterin des Fachbereichs Verkehr
ver.di – Vereinte Dienstleistungs-
gewerkschaft
(Erste Stellvertretende Aufsichtsrats-
vorsitzende, seit 26. August 2016)

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Vorstandsvorsitzender
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.,
Santiago de Chile
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender, seit 26. August 2016)

Nicola Gehrt

(seit 26. August 2016)

Leiterin Investor Relations TUI Group
TUI AG, Hannover

Jutta Diekamp

Stellvertretende Vorsitzende des
Seebetriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
(Bis 26. August 2016: Zweiter
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

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

Arnold Lipinski

Leiter Personal See
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sabine Nieswand

(seit 26. August 2016)

Vorsitzende des Betriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Francisco Pérez Mackenna

Vorsitzender des Vorstands
Quiñenco S.A., Las Condes

Klaus Schroeter

(seit 26. August 2016)

Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt
ver.di – Vereinte
Dienstleistungsgewerkschaft

Uwe Zimmermann

(seit 26. August 2016)

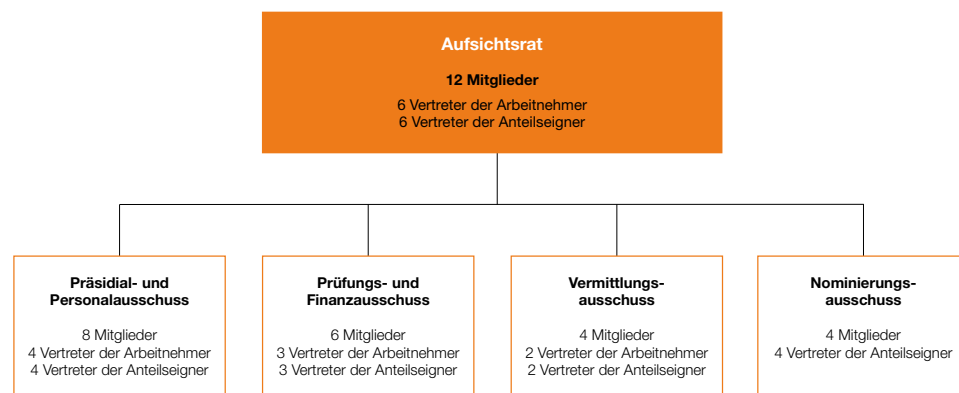
Kaufmännischer Angestellter
Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen 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, Sabine Nieswand, Christine Behle, 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 der jeweiligen Lageberichte und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstands zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss 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-Management-Systems sowie des internen Revisionsystems zuständig.

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann, Jutta Diekamp, Arnold Lipinski, Oscar Hasbún Martínez

- (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.

Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

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

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

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

Aktionäre

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

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2016:

in %	2016
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 AG	12,3
Streubesitz	15,5
Gesamt	100,0

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Die Hauptversammlung hat am 26. August 2016 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie die jeweiligen Lageberichte der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2016 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 Hartmut Heckert (seit dem Geschäftsjahr 2010) und Markus Lippmann (seit dem Geschäftsjahr 2015). Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikofrüherkennungssystem.

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem (IKS)

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

Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

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

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote, die bei Neubestellungen ab dem 1. Januar 2016 zu beachten ist. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2016 gehören vier Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit sind zum Stichtag 33 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

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

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

Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 0 % 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 % und im Zeitraum ebenfalls bis zum 30. Juni 2017 für die zweite Führungsebene 14 % festgelegt. Dies entspricht jeweils dem derzeitigen Stand und berücksichtigt die Nachfolgeplanung innerhalb der Frist für beide Führungsebenen.

Mandate von Mitgliedern des Vorstands in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Rolf Habben Jansen

Stolt-Nielsen Limited – Mitglied des Verwaltungsrats

Anthony Firmin

HHLA Container Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

SCA Service Center Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH – Mitglied des Beirats

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. – Mitglied des Verwaltungsrats

Through Transport Mutual Insurance Association Ltd. – Mitglied des Verwaltungsrats

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

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 (bis 26. August 2016)

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HHLA Container Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

Horst Baier (bis 26. August 2016)

TUI Deutschland GmbH – Vorsitzender des Aufsichtsrats

TUIfly GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats (bis 24. Februar 2016)

RIUSA II S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

TUI Canada Holdings Inc. – Mitglied des Verwaltungsrats

Sunwing Travel Group Inc. – Mitglied des Verwaltungsrats

Christine Behle (seit 26. August 2016)

Deutsche Lufthansa AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft - Aktiengesellschaft von 1877 – Mitglied des Aufsichtsrats

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaften – Mitglied des Aufsichtsrats

Nicola Gehrt (seit 26. August 2016)

TUI Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

Karl Gernandt

Kühne + Nagel International AG – Vize-Präsident des Verwaltungsrats

Kühne Holding AG – Präsident des Verwaltungsrats

HSV Fußball AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Kühne Logistics University – Mitglied des Aufsichtsrats

VTG Aktiengesellschaft – Mitglied des Aufsichtsrats

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Nordbank AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Vattenfall Wärme Hamburg GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HMC Hamburg Messe und Congress GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Finanzfonds AöR – Mitglied der Anstaltsträgerversammlung

Francisco Pérez Mackenna

Compañía Sud Americana de Vapores S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Compañía Cervecerías Unidas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Banco de Chile – Mitglied des Verwaltungsrats

Nexans S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Invexans S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Tech Pack S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Óscar Hasbún Martínez

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats

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



VON DENEN, DIE AUF GROSSE FAHRT GEHEN

Die Männer und Frauen draußen auf See bilden das Rückgrat von Hapag-Lloyd. Gut 2000 Seeleute sind für die Linienreederei heute auf den eigenen Schiffen im Einsatz. Und noch einige mehr, einfache Crew, Offiziere und Kapitäne, fahren auf den gecharterten Schiffen. Wie viele jemals unter der Flagge von Hapag-Lloyd ausgebildet wurden, vermag der Archivar nur zu schätzen. In einer Tradition, die mit Gründung der HAPAG bis ins Jahr 1847 zurückgeht, waren es gewiss mehrere Tausend.

Alle Positionen sind wichtig auf einem Schiff, eine ragt heraus: die des Kapitäns. Er trägt die Verantwortung für Besatzung, Schiff und Ladung, für Menschenleben und für Werte, die leicht in den Bereich von Milliarden Euro gehen können. „Master next God“ wurden Kapitäne früher ehrfürchtig genannt. Heute geht es auf modernen Schiffen eher um Teamwork als um gottgleiche Hierarchie.

Die Seefahrt hat sich stark verändert im Lauf der Jahrhunderte. Von den Segelschiffen zu Dampfschiffen zu modernen Großcontainerriesen. Von der Stückgutfahrt, in der jeder Kaffeesack einzeln verladen wurde, zur computer-gesteuerten Logistik mit Tausenden von Boxen an Bord. Dass einmal 400 Meter lange Schiffe die Elbe hinauf fahren, haben sich die Gründerväter der Hamburger Reederei gewiss nicht in ihren Träumen ausgemalt. Statt mit Seekarten und „Besteck“ navigieren die Offiziere heute mit Navigationssatellitensystemen über die Ozeane. Doch so sehr sich Technologie und nautische Herausforderungen auch verändert haben: Die Aufgaben des Kapitäns sind damals wie heute ungemein vielfältig und komplex.

„Eines darf man nie verlieren, egal, wie groß die Schiffe sind: den Respekt vor der See“, sagt der Niederländer Pieter van Sijll. Die Kraft und auch Gewalt der Meere unterschätzt kein Seemann. Kapitän van Sijll gehört zu vier Männern auf der Brücke, zu vier von mehr als 100 Kapitänen von Hapag-Lloyd, deren Geschichten wir hier erzählen wollen – stellvertretend für alle Seeleute in Diensten von Hapag-Lloyd.

Kapitän Peter Plein, Jahrgang 1953, wurde in Mainz geboren. Er ist seit 1973 bei Hapag-Lloyd und fährt noch heute für das Unternehmen, meistens im Asien-Dienst. Plein lebt in Hannover.

VOM GROSSVATER DAS FERNWEH

Mich kann nicht mehr viel aus der Ruhe bringen. Seit dem 1. Juni 1973 stehe ich in Diensten von Hapag-Lloyd, von meinem ersten Tag im Arbeitsleben an. Mein Weg an Bord verlief ein wenig ungewöhnlich, denn in meiner Familie hatte bis dahin niemand etwas mit der See zu tun. Vielleicht habe ich das Fernweh und die Abenteuerlust von meinem Großvater geerbt, der 1905 nach Kamerun ging, um dort das Postwesen aufzubauen. Womöglich lag es auch daran, dass ich als Kind oft den Binnenschiffen auf dem Rhein hinterher sah, jedenfalls stand mein Entschluss, Seemann zu werden, gleich nach einer Ferienfahrt auf einem Kümo (einem Küstenmotorschiff) fest. Seit dem 1. September 1997 fahre ich als Kapitän, und dafür ging ich durch eine harte Schule. Wer von alten Zeiten vor dem Container schwärmt, von den Abenteuern und der Romantik, der sollte auch die harten Arbeitsbedingungen nicht vergessen. Was Menschenführung und Umgangsformen betraf, hat sich mittlerweile Vieles verbessert. Heute gilt an Bord das Prinzip des Teamworks, und mir ist es als Kapitän wichtig, ein gutes, ein konstruktives Klima zu haben. Die Hierarchien sind trotzdem klar. Ich liebe meinen Beruf, auch nach den ganzen Jahren noch. Aber der Papierkram nimmt immer mehr zu. Früher schickte der Funker, verkürzt ausgedrückt, ein Telex zur Abfahrt und eines zur Ankunft. Heute gibt es den Computer, das Internet, die Mails und man sollte denken, dass es die Dinge leichter macht. Doch das Gegenteil ist der Fall. Die Menge an Daten, die man als Kapitän managt, ist ein täglicher Ballast.





Kapitän Kazimierz Mieczysław Laciak, Jahrgang 1957, besuchte die Seefahrtsakademie in Gdynia und fährt seit 1981 zur See. Seit 2006 steht Kapitän Laciak in Diensten der Southern Shipmanagement Valparaiso. Laciak ist verheiratet und hat eine Tochter.

IM HAFENSTURM VON MONTEVIDEO

Für einen Kapitän ist es wichtig, sich im kritischen Moment auf seinen Instinkt und seine Erfahrung zu verlassen. Wie im Oktober 2016 in Montevideo, Uruguay, geschehen. Als wir mit der „Tubul“ in den Morgenstunden im Hafen eingelaufen waren, briste der Wind immer weiter auf und wurde zum ausgewachsenen Sturm. Unser Frachter, voll beladen mit Containern, wurde von der Pier weggedrückt. Ich hatte längst alle verfügbaren Leinen ausbringen lassen; acht Leinen vorn, elf Leinen hinten, gesamt also 19 Leinen. Jeder einzelne Poller auf der Pier wurde genutzt.

Doch der Wind ließ nicht nach. Um 16 Uhr entschied ich, einen Schlepper zu Hilfe zu rufen, und wenig später einen zweiten. Sie drückten die „Tubul“ an die Pier. Der Sturm flaute einfach nicht ab. Hinterher erfuhr ich, dass es der stärkste Orkan seit mehr als dreißig Jahren war.

Ich blieb die ganze Nacht wach. Hielten die Leinen der extremen Belastung stand? Erst gegen 6.30 Uhr ließ der Sturm etwas nach. Schließlich – nach 24 Stunden ohne Unterbrechung auf der Brücke - konnten wir die Schlepper verabschieden.

Die Sicherungsaktion hatte Geld gekostet, mit der man ein kleines Einfamilienhaus kaufen könnte. In der Zentrale verstand man mein Handeln ohne Nachfrage.

Dies gehört zu den Dingen, die ich an meiner Reederei schätze: „Sicherheit zuerst“ und Verantwortung sind nicht bloß Schlagworte. Diese Dinge werden vorgelebt.

Kapitän Peter van Sijll, Jahrgang 1970, wuchs in Gelderland auf. Seit 2001 ist er Kapitän auf Großer Fahrt und kam nach mehreren Stationen 2008 zu Hapag-Lloyd. Er ist Kapitän der „Shanghai Express“. Peter van Sijll lebt in Zutphen, Niederlande.

RESPEKT VOR DER SEE

Einen Job im Büro konnte ich mir nicht vorstellen, damit wäre ich unglücklich geworden. Als kleiner Junge war ich mit meinen Eltern oft auf der Insel Terschelling in den Ferien und sah den Schiffen hinterher. Vielleicht kommt mein Fernweh daher. Ich mag es, unterwegs zu sein und ich liebe es, das große Schiff im Griff zu haben. Was ich damit meine: Die Maschine und das Material zu pflegen und dabei noch eine gute Stimmung in der Mannschaft zu haben.

Wenn ein Großcontainerfrachter wie eine Maschine funktioniert, in der alle Teile ineinandergreifen und man obendrein noch zusammen Spaß hat, dann bin ich zufrieden. Ich sage etwas salopp: Jeder kann heutzutage ein Schiff fahren. Aber nicht jeder kann ein Schiff so fahren, dass es über viele Jahre hinweg in Schuss bleibt. Ich möchte, dass meine Leute nicht nur alle Arbeiten ausführen. Sondern ich will auch, dass sie verinnerlichen, warum diese Arbeiten wichtig sind.

Ich habe in meinem Berufsleben auch andere Reedereien kennengelernt und weiß Hapag-Lloyd daher zu schätzen. Wir haben gut gepflegte, solide, starke Schiffe. Die technische Unterstützung aus der Zentrale ist optimal. Auch dann, wenn es einmal ein Problem mit den Behörden gibt, ist man nie allein. Manchmal kann Tradition eine Schwäche für ein Unternehmen sein, wenn alte Strukturen schnelle Entscheidungen verlangsamen. Manchmal ist sie aber auch eine Stärke, denn Bewährtes ändert man nicht leichtfertig. Draußen auf See sagt die Natur uns Seeleuten, was Sache ist, daran hat sich auch in der Moderne nichts geändert.

Respekt ist ein wichtiger Aspekt unserer Arbeit.





Kapitän Peter Rößler, Jahrgang 1970, geboren in Leipzig, fuhr schon mit 15 Jahren auf einem Ausbildungsschiff über die Ostsee. 2016 war er der Kapitän, der den Neubau „Valparaiso Express“ als bis dato größtes Schiff durch den Panamakanal steuerte. Rößler ist verheiratet, Vater von drei Kindern und lebt im niedersächsischen Oldenburg.

UND MANCHMAL KEIN LANDGANG

Für jeden Kapitän ist es immer wieder etwas Besonderes, einen amerikanischen Hafen anzulaufen. Damit meine ich nicht nur die Aussicht auf San Francisco oder New York. Die Behörden nehmen es seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 sehr genau, und der bürokratische Aufwand ist enorm. Spätestens 96 Stunden vor Ankunft muss das Schiff bei der US-Küstenwache angemeldet werden. Alle Angaben zu Schiff, Ladung und Besatzung sind fehlerfrei zu übermitteln; der kleinste Tippfehler wird nicht akzeptiert und kann mit einem Bußgeld bestraft werden. Im schlimmsten Fall droht ein Einlaufverbot. Es ist auch keine Seltenheit, dass die US-Küstenwache einen Frachter vor dem Hafen aufstoppt, wobei die Beamten manchmal nicht gerade zimperlich mit der Besatzung umgehen.

Ist das Schiff fest an der Pier, kommen neben dem Agenten zuerst Beamte der Einwanderungsbehörde an Bord: Gesichtskontrolle. Jedes Besatzungsmitglied muss sich einzeln vorstellen und Fragen beantworten. Ich habe mehrmals erlebt, dass einem aus der Crew der Landgang verweigert wurde, weil Beamten die Antworten nicht gefielen. Einmal hat sich ein Matrose über diese Behandlung beschwert. Ergebnis: Landgangverbot für das ganze Schiff – und obendrein gültig für alle US-Häfen an der Ostküste.

Trotz so mancher Widrigkeiten in unserem Alltag an Bord: der Beruf des Kapitäns gehört zu den schönsten der Welt.

BETTER UNITED

Bereits 2014 war Hapag-Lloyd einer der Vorreiter einer aktiven Branchenkonsolidierung. Die Fusion mit der chilenischen Containerreederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) erfolgte im Dezember 2014. Die Übernahme der United Arab Shipping Company (UASC) ist ein weiterer Schritt, um die Marktpräsenz als eine der führenden globalen Linienreedereien zu stärken.

AUF EINEN BLICK

15.07.2016

Hapag-Lloyd und UASC unterzeichnen eine Vereinbarung über den Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten (Business Combination Agreement)

2017

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen

HAMBURG 

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

2.300.000 TEU

Containertransportkapazität stehen den Kunden zum Transport der Ladung zur Verfügung



6,3

Jahre beträgt das durchschnittliche Alter der gesamten Schiffsflotte



225

Containerschiffe betreiben Hapag-Lloyd und UASC gemeinsam – eine moderne und effiziente Flotte

1,5 Mio. TEU



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

6.900 TEU

Durchschnittsgröße weist die neue Flotte von Hapag-Lloyd inklusive der UASC auf



435 Mio. USD

an Synergien werden ab 2019 jährlich erwartet

THE Alliance

In dieser neuen starken Allianz fahren die Schiffe von Hapag-Lloyd und der UASC gemeinsam

3

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

Hapag-Lloyd 45%

K-Line + MOL + NYK 39%

Yang Ming 16%

GRÖßER, STÄRKER, BESSER, EFFIZIENTER

Die Vorteile der Fusion

STÄRKUNG DER MARKT- POSITION



Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC stärkt die Marktposition als eine der führenden globalen Containerreedereien in einer sich weiter konsolidierenden Branche.

AUS- BALANCIERTE FAHRTGEBIETE



Die UASC und Hapag-Lloyd ergänzen sich sehr gut. Das kombinierte Unternehmen besitzt ein global diversifiziertes Netzwerk in allen wichtigen Fahrtgebieten. Die Präsenz im wichtigsten Ost-West-Fahrtgebiet der Containerschiffahrt wird gestärkt. Im attraktiven Teilfahrtgebiet Mittlerer Osten gehört Hapag-Lloyd zukünftig ebenfalls zu den Marktführern.

GROSSE UND JUNGE FLOTTE



Zusammen betreiben Hapag-Lloyd und die UASC eine junge und sehr effiziente Flotte mit einem Durchschnittsalter von nur 6,3 Jahren. Daher besteht kein Investitionsbedarf in neue Schiffe in den nächsten Jahren.

STARKE PARTNER- SCHAFTEN



Hapag-Lloyd hat eine lange Allianztradition und zusammen mit der UASC eine starke Stellung in der neuen THE Alliance. Dazu kommen starke Kernaktionäre und Kapitalmarktinvestoren.

HOHE SYNERGIE- EFFEKTE



Der Zusammenschluss der Servicenetzwerke, ein optimaler Einsatz der Schiffe und die Zusammenführung von Vertriebs- und Verwaltungsbereichen ermöglichen hohe Synergien. Bereits 2017 soll ca. 1/3 der erwarteten 435 Mio. USD an Synergien erzielt werden.

STÄRKUNG DER MARKTPPOSITION

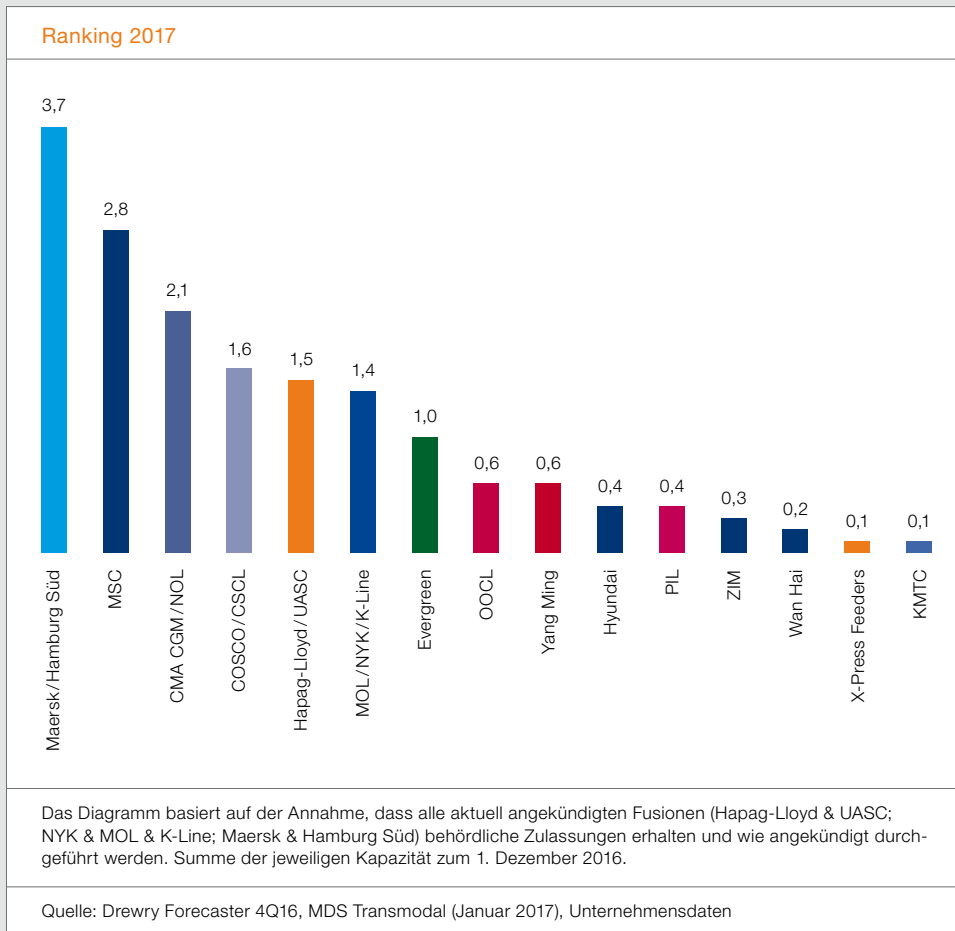


Die Konsolidierung der Containerreedereien hat Fahrt aufgenommen. Den Beginn markierte der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der CSAV im Dezember 2014. Anfang 2016 wurden die beiden chinesischen Reedereien COSCO und CSCL zusammengeführt.

Im Juli 2016 hat die französische Reederei CMA CGM die Containerlinienreederei Neptun Oriental Lines (NOL), Singapur, übernommen. Im Dezember 2016 kündigte Maersk die Übernahme von Hamburg Süd an. Die drei japanischen Reedereien wollen 2018 fusionieren.

Mit der Übernahme der UASC festigt Hapag-Lloyd seine Wettbewerbsposition in einer sich weiter konsolidierenden Containerschiffahrtsbranche.

Marktanteil der TOP-15-Reedereien nach Transportkapazität in Mio. TEU





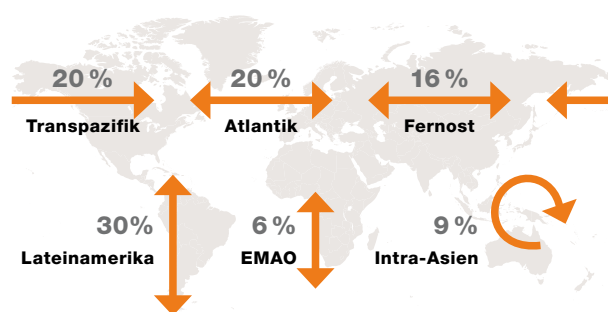
AUSBALANCIERTE FAHRTGEBIETE

Die Fahrtgebiete und Servicenetzwerke von Hapag-Lloyd und der UASC ergänzen sich hervorragend:

- Mit der Übernahme der UASC stärkt Hapag-Lloyd die Marktposition im Fahrtgebiet Fernost – inklusive des attraktiven Teilfahrtgebiets Mittlerer Osten.
- Die Containertransportmenge in dem weltweit größten Fahrtgebiet, Intra-Asien, verdoppelt sich.
- Die UASC ergänzt die Präsenz von Hapag-Lloyd in den Fahrtgebieten Transpazifik, Atlantik und Lateinamerika.
- Hapag-Lloyd hat bereits eine sehr gute Marktstellung in allen wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Fahrtgebieten. Die Fusion mit der UASC stärkt diese Position.
- Hapag-Lloyd hat weiter als einzige globale Containerreederei eine sehr ausgewogene Präsenz in allen wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen.

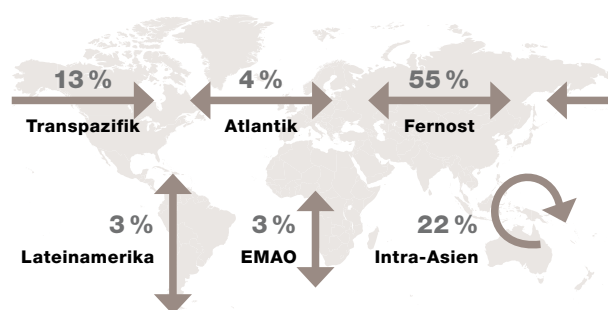
Ausgeglichenes weltweites Handelsnetz

Transportmengen nach Fahrtgebiet, 2016 – Hapag Lloyd



Fahrtgebiet	TTEU
Atlantik	1.534
Transpazifik	1.493
Fernost*	1.245
Lateinamerika	2.248
Intra-Asien*	662
EMAO	417
Gesamt	7.599

Transportmengen nach Fahrtgebiet, 2016 (indikativ) – UASC

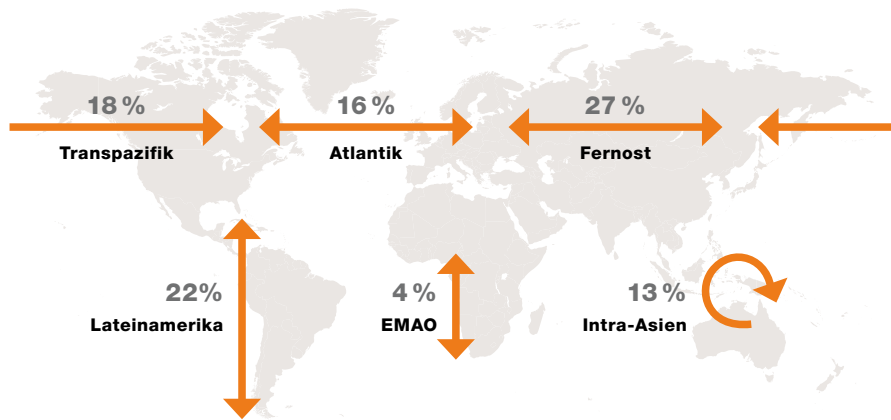


Fahrtgebiet*	TTEU
Atlantik	93
Transpazifik	299
Fernost	1.235
Lateinamerika	70
Intra-Asien	515
EMAO	58
Gesamt	2.270

* Zuordnung der UASC-Menge (9M 2016) nach Hapag-Lloyd Definition des Fahrtgebiets

FÜHRENDE POSITION AUF ALLEN FAHRTGEBIETEN

Transportmengen nach Fahrtgebieten, 2016 (indikativ) – gemeinsame Gesellschaft



Fahrtgebiet*	TTEU
Atlantik	1.627
Transpazifik	1.792
Fernost	2.480
Lateinamerika	2.318
Intra-Asien	1.177
EMAO	475
Gesamt	9.869

* Zuordnung der UASC-Menge (9M 2016) nach Hapag-Lloyd

Quelle: Hapag-Lloyd, Unternehmensdaten



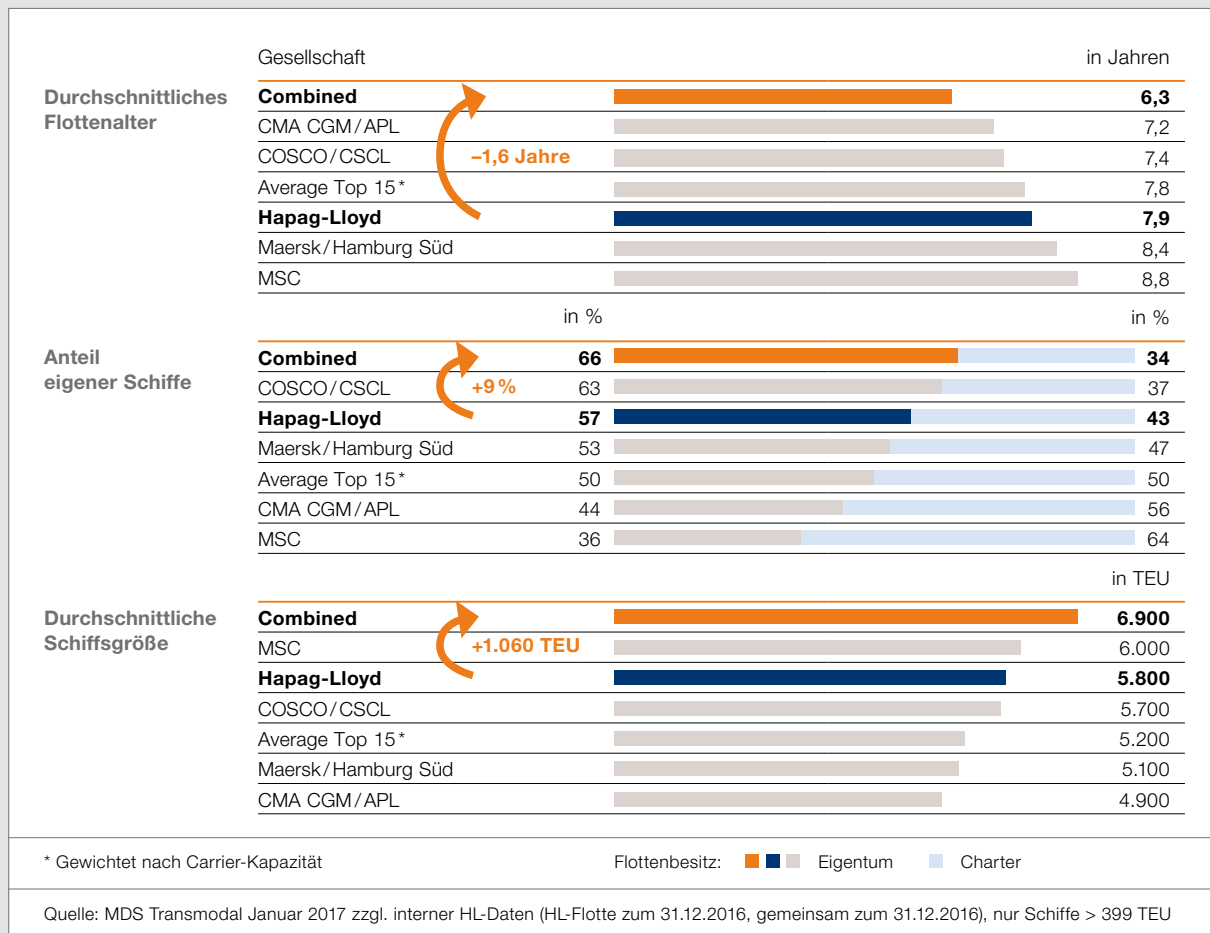
GROSSE UND JUNGE FLOTTE

In den vergangenen Jahren haben Hapag-Lloyd und die UASC komplementäre Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung der jeweiligen Schiffsflotten getätigt. Diese gezielten Investitionen ergänzen sich sehr gut. Mit den Investitionen in 9.300-TEU- und 10.500-TEU-Schiffe verbessert Hapag-Lloyd die Effizienz der Flotte.

Die Großschiffe der UASC sind ideal für den Fernostservice innerhalb der THE Alliance. Zusammen haben Hapag-Lloyd und die UASC eine sehr junge Flotte. Das Durchschnittsalter liegt bei 6,3 Jahren, die durchschnittliche Größe bei 6.900 TEU. Damit ist die Flotte eine der jüngsten und effizientesten Flotten der Containerlinienreedereien. Der Zusammenschluss nimmt quasi zukünftige hohe Investitionen in den Flottenausbau vorweg.

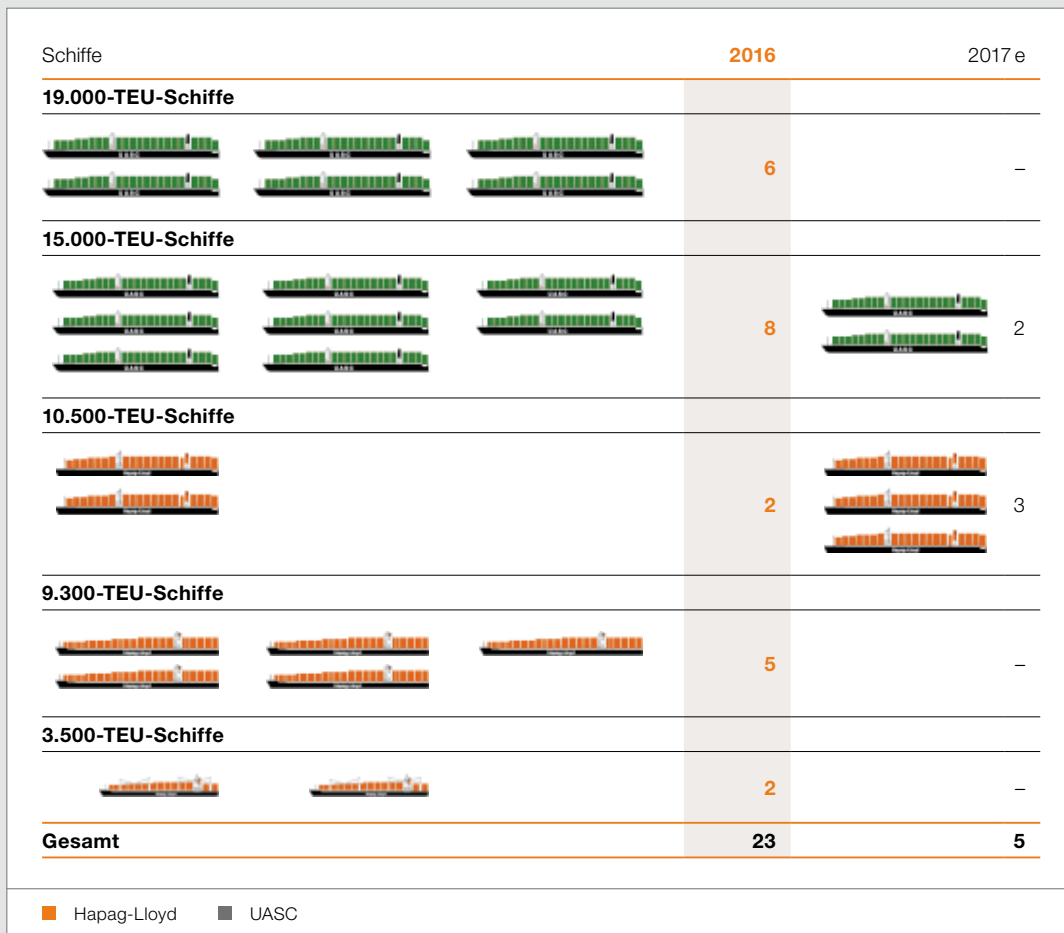
Dank einer sehr modernen und effizienten Flotte besteht für die nächsten Jahre ein niedriger Investitionsbedarf. Der Fokus von Hapag-Lloyd wird somit auf der Erzielung hoher freier Cash-Flows und der raschen Verminderung der Verschuldung liegen.

Zugang zu junger und treibstoffsparender Flotte mit hohem Anteil an ULCVs



EFFIZIENTERE FLOTTE OHNE WEITEREN INVES- TITIONSBEDARF

Schiffsauslieferungen 2015–2017





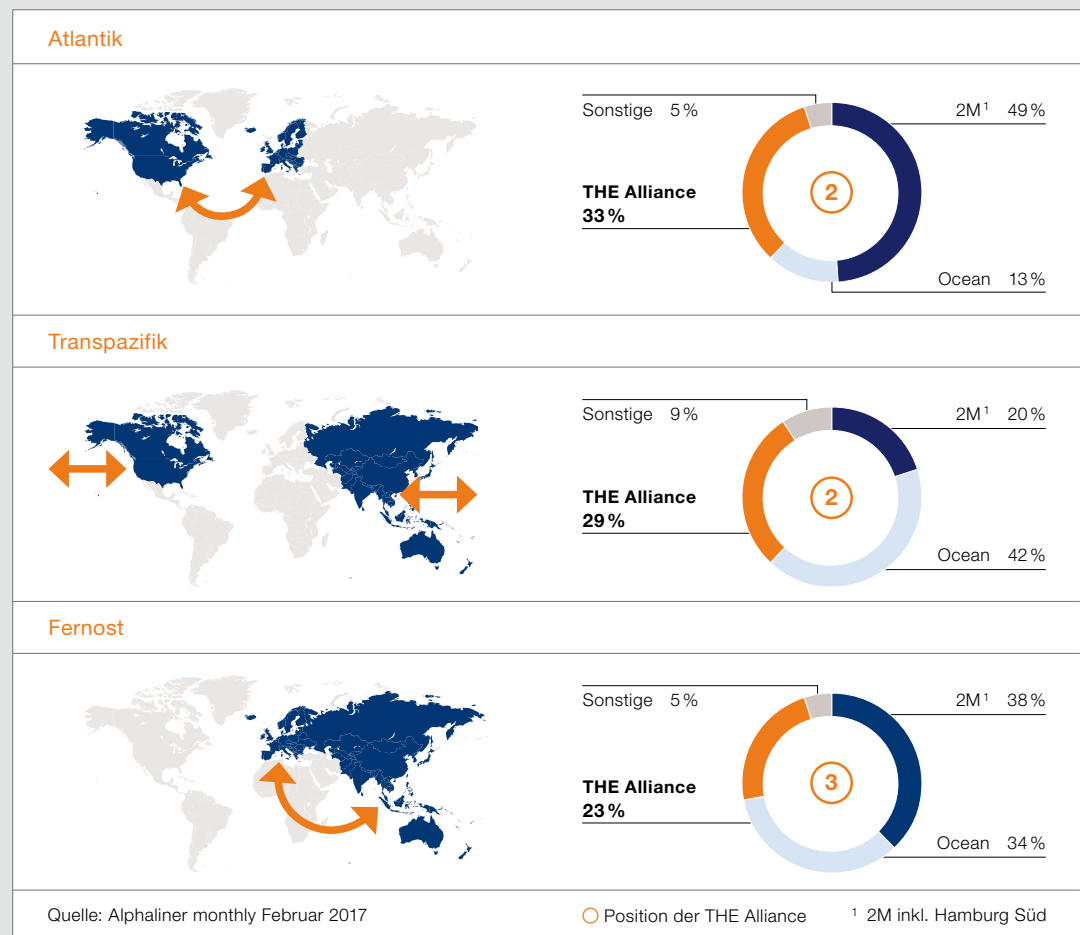
STARKER PARTNER IN DER THE ALLIANCE

Die THE Alliance ist für einen Zeitraum von fünf Jahren gegründet und wird ihre Tätigkeit am 1. April 2017 aufnehmen. Die Fusion bietet eine breite Hafenabdeckung, effiziente Schiffe und rasche Transitzeiten. Die rund 244 in der THE Alliance eingesetzten Schiffe fahren auf allen wichtigen Ost-West-Routen. Ein umfassendes Netzwerk von 32 Services verbindet 75 wichtige Häfen.

Hapag-Lloyd und die UASC stellen zusammen 45 % der Schiffskapazitäten in der neuen THE Alliance. Die drei japanischen Partnerreedereien haben einen Anteil an den Schiffskapazitäten von 39 %; die taiwanische Linienreederei Yang Ming von 16 %. Die in der THE Alliance eingesetzten Schiffe verfügen über eine Transportkapazität von rund 3,5 Mio. TEU. Dies entspricht rund 17 % der globalen Transportkapazität der Containerschifffahrt.

Die THE Alliance ist auf allen wichtigen Ost-West-Fahrtgebieten relativ gleichgewichtet vertreten und zählt auf allen Fahrtgebieten zu den führenden Anbietern.

THE Alliance – auf allen Fahrtgebieten wettbewerbsfähig



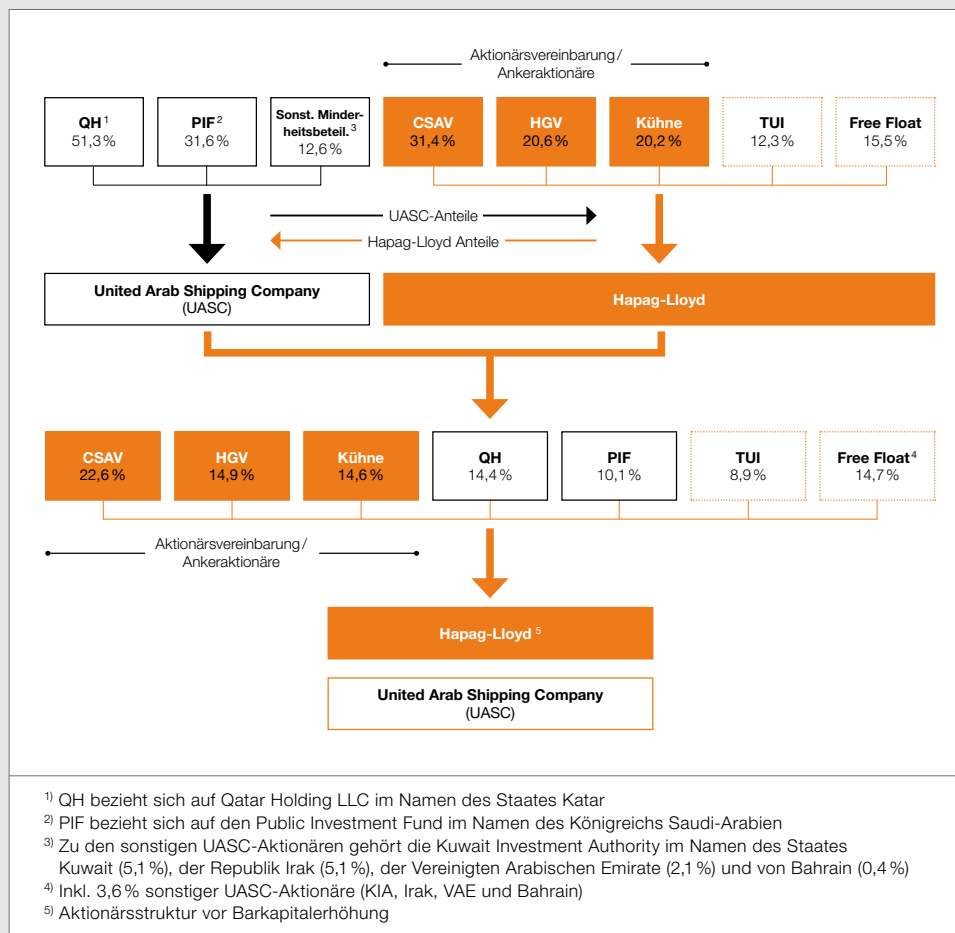
STARKE ANKERAKTIONÄRE

Begleitet werden der weitere aktive Konsolidierungsschritt und die Stärkung der Marktposition aktiv durch den schiffahrtsaffinen Kreis der Kernaktionäre. Die Zusammenführung der Geschäftsaktivitäten von Hapag-Lloyd und der United Arab Shipping Company erfolgt in der Form einer Sachkapitalerhöhung. Für die Einbringung der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern erhalten die Aktionäre von der UASC 28 % des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

Zusätzlich zu den drei bestehenden Ankeraktionären beteiligen sich die beiden UASC-Großaktionäre, Qatar Holding und Public Investment Fund of Saudi Arabia, als neue Kernaktionäre an Hapag-Lloyd.

Neben den Kapitalmarktinvestoren hat Hapag-Lloyd damit fünf strategisch orientierte Kernaktionäre. Die Kernaktionäre unterstützen die geplante Kapitalerhöhung in einem Umfang von 400 Mio. USD.

Transaktionsübersicht



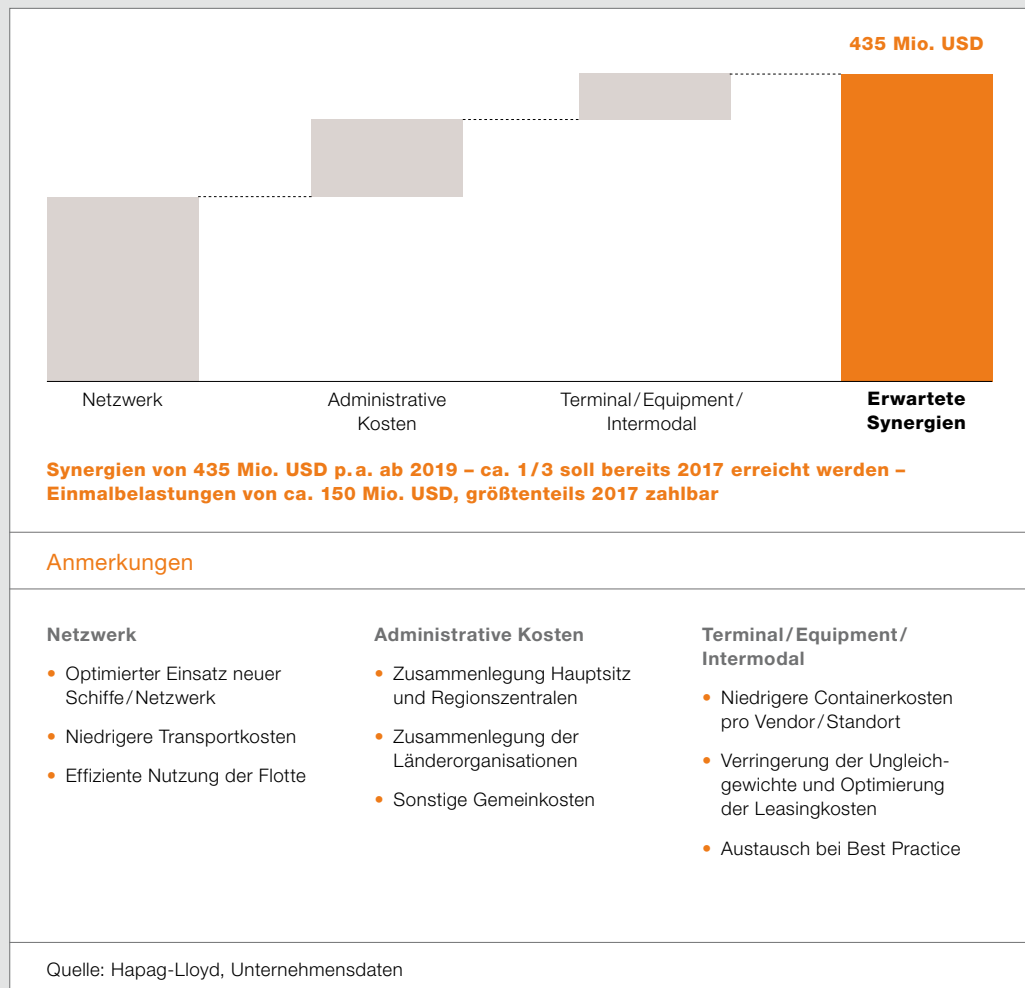


HOHE SYNERGIEEFFEKTE

Durch den Zusammenschluss der UASC mit Hapag-Lloyd sollen ab 2019 jährliche Synergien von 435 Mio. USD erzielt werden. Den größten Teil dieser Effizienzverbesserungen soll der Zusammenschluss der Servicenetzwerke erbringen. Umfangreiche Kosteneinsparungen werden auch durch den Zusammenschluss von Vertriebs- und administrativen Funktionen erfolgen.

Es ist davon auszugehen, dass bereits 2017 rund ein Drittel der angestrebten Synergien realisiert sein wird. Dies soll in erster Linie durch den optimalen Einsatz der gemeinsamen Flotte im Rahmen der THE Alliance sowie in den jeweiligen Fahrtgebieten und im Betrieb einer einheitlichen IT-Struktur geschehen.

Geplante Gesamtsynergien in Mio. USD



SIGNIFIKANTE WERTSCHÖPFUNG DURCH HOHE SYNERGIEN

KLAR DEFINIERTE FINANZPOLITIK

- **Bessere Rentabilität durch effizientere Flotteneigenumsstruktur und die Realisierung von Synergien**
- **Keine neuen Investitionen in Schiffe in den nächsten Jahren geplant – Maximierung des freien Cash-Flows**
- **Klares Entschuldungsziel: Reduzierung des Nettoverschuldungsgrads über die nächsten Jahre**
- **Beibehaltung einer angemessenen Liquiditätsreserve für das kombinierte Unternehmen**
- **Barkapitalerhöhung mit Backstop-Verpflichtung einiger Kerngesellschafter***

* 50% durch QH und PIF, 50% durch CSAV und Kühne

KONZERN- LAGEBERICHT

62	GRUNDLAGEN DES KONZERNS
62	Konzernstruktur und Aktionärskreis
64	Geschäftstätigkeit
65	Konzern-Ziele und -Strategie
68	Unternehmenssteuerung
72	Grundlagen und Leistungsindikatoren
72	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
72	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
77	Forschung und Entwicklung
77	Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement
78	Mitarbeiter
80	Vergütungsbericht
92	WIRTSCHAFTSBERICHT
92	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
92	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
98	Ertragslage des Konzerns
102	Finanzlage des Konzerns
107	Vermögenslage des Konzerns
109	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
110	RISIKO- UND CHANCENBERICHT
110	Risikomanagement
114	Risiken
131	Chancen
135	Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen
136	ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN
140	PROGNOSEBERICHT

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 des Hapag-Lloyd Konzerns stellt die Hapag-Lloyd AG gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar. Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Vertrieb und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien) und Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark).

Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts ist der Zusammenschluss noch nicht erfolgt. Der Abschluss des Geschäftszusammenschlusses mit der UASC unterliegt vor allem noch dem Eintritt der bzw. dem Verzicht auf die folgenden aufschiebenden Bedingungen:

- Erteilung aller notwendigen Zustimmungen und Verzichtserklärungen sowie die Umsetzung der geänderten Kreditvereinbarungen seitens der finanzierenden Banken und Leasinggeber der UASC (Ltds) (einschließlich ihrer entsprechenden beherrschten Tochtergesellschaften);
- Abschluss von bestimmten unbesicherten Kreditstundungsvereinbarungen durch die UASC (Ltds) mit den entsprechenden finanzierenden Banken; und
- Nichtvorhandensein von gerichtlichen oder behördlichen Anordnungen oder sonstigen Entscheidungen, die eine Durchführung des Zusammenschlusses mit der UASC permanent oder temporär verhindern würden.

Zur Einbringung der UASC in die Hapag-Lloyd AG würde zum Zeitpunkt des Vollzugs des gesellschaftsrechtlichen Zusammenschlusses eine Sachkapitalerhöhung gegen Ausgabe von 45,9 Millionen Aktien der Hapag-Lloyd AG erfolgen. Die Aktien stammen aus einem genehmigten Kapital in Höhe von nominal 50,0 Mio. EUR. Gemäß dem auf der Hauptversammlung der Hapag-Lloyd AG am 26. August 2016 gefassten Beschluss zur Schaffung des genehmigten Kapitals erfolgt die Ausgabe der neuen Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die CSAV Germany Container Holding GmbH sowie die Kühne Holding AG zusammen mit der Kühne Maritime GmbH und die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH waren zum 31. Dezember 2016 die größten Einzelaktionäre der Hapag-Lloyd AG. Diese drei Ankeraktionäre hielten zusammen rd. 72 % 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 2016 stellte sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

Stimmrechtsanteile

in %	2016
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 AG	12,3
Streubesitz	15,5
Gesamt	100,0

Für die Einbringung der Geschäftsaktivitäten als Sacheinlage in die Hapag-Lloyd AG würden die Aktionäre der United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) 45,9 Millionen Aktien der Hapag-Lloyd AG erhalten. Für die Ausgabe der neuen Aktien würde das bestehende genehmigte Kapital in Höhe von nominal 50,0 Mio. EUR ausgenutzt werden. Hierdurch würde sich die Anzahl der ausgegebenen Aktien von 118,1 Millionen auf 164,0 Millionen Namensaktien erhöhen.

Änderung in der Besetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG

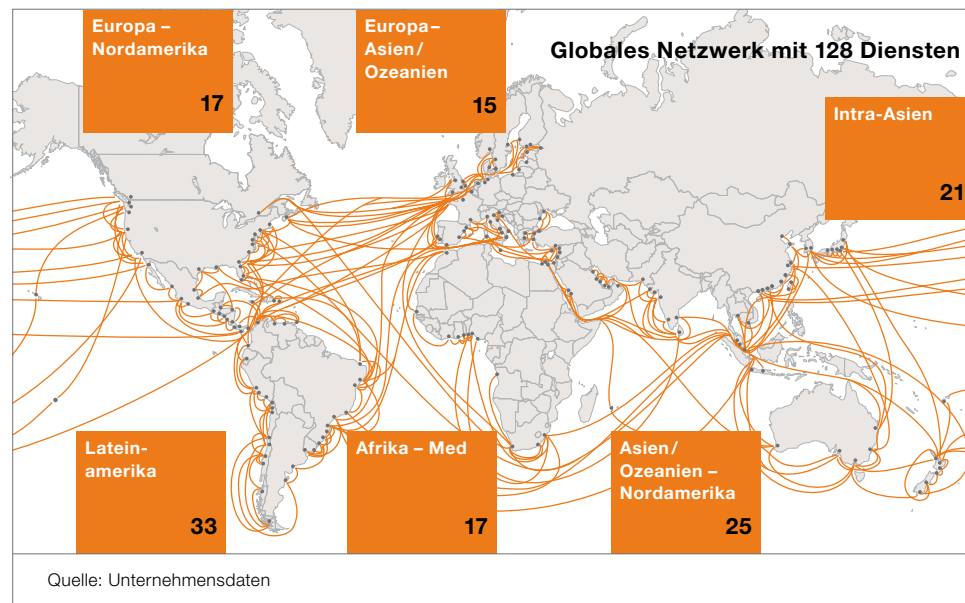
Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 26. August 2016 begann im Aufsichtsrat die Amtszeit von vier Arbeitnehmervertretern (Frau Christine Behle, Frau Sabine Nieswand, Herr Klaus Schroeter und Herr Uwe Zimmermann), die gemäß den Regeln des Mitbestimmungsrechts neu gewählt wurden. Ausgeschieden sind im gleichen Zuge Herr Andreas Bahn, Herr Karl-Heinz Biesold, Herr Oliver Bringe und Frau Renate Commerell. Als Vertreter der Anteilseigner hat sich Horst Baier nicht erneut zur Wahl gestellt, an seiner Stelle wurde Frau Nicola Gehrt von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat gewählt.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die nachfolgende Berichterstattung erfolgt, soweit nicht anders angegeben, für den Hapag-Lloyd Konzern ohne die UASC-Geschäftsaktivitäten. Zum 31. Dezember 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 166 Schiffe mit einer Transportkapazität von ca. 1 Mio. TEU sowie ein globales Netzwerk von 128 Diensten.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst 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 2016 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 166 Containerschiffe (Vorjahr: 177), 366 Vertriebsstellen (Vorjahr: 366) in 121 Ländern (Vorjahr: 118) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 128 Diensten (Vorjahr: 121) weltweit. Im Geschäftsjahr 2016 betreute Hapag-Lloyd global rd. 23.100 Kunden (Vorjahr: rd. 25.400). Durch die Übernahme der UASC würde Hapag-Lloyd seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien vor allem auf dem Fahrtgebiet Fernost inklusive des Teilfahrtgebiets Mittlerer Osten deutlich stärken. Hapag-Lloyd verfügte bereits zum 31. Dezember 2016 über eine relativ ausgewogene Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie 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 der wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des Einzel- und Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd erfolgt dagegen in Euro. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden direkt im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern erfolgen gegebenenfalls Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des USD/EUR-Kurses.

Nachfolgend sind die Ziele, Rahmenbedingungen und Grundlagen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit des Konzerns dargestellt. Hierzu zählen ebenfalls die Erzielung nachhaltiger operativer Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung sowie eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung. Bei einer erfolgten Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten würde die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich ansteigen.

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 sieben Jahren ein Wachstum von insgesamt mehr als 50 %. Ursächlich hierfür war hauptsächlich die im Dezember 2014 erfolgte Übernahme der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV, aber auch die steigende globale Nachfrage nach Containertransportleistungen.

Trotz eines weiterhin sehr herausfordernden Branchenumfeldes erzielte Hapag-Lloyd in 2016 ein positives EBITDA und ein positives EBIT. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich 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.

Die EBITDA-Marge erreichte 7,9%. Hierzu trugen vor allem die realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen sowie eine relativ ausgewogene Präsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen bei. Aufgrund des starken Wettbewerbs und des fortgesetzten Rückgangs der Frachtraten verlief die Ergebnisentwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt weiter unbefriedigend und blieb deutlich hinter den ursprünglichen Prognosen zurück.

Entwicklung wichtiger Kennzahlen

in %	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Transportmenge (in TTEU)	7.599	7.401	5.907	5.496	5.255	5.198	4.947
EBITDA (in Mio. EUR)	607	831	99	389	335	367	904
EBIT (in Mio. EUR)	126	366	-383	64	3	80	583
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes)	7,9	9,4	1,5	5,9	4,9	6,0	14,6
EBIT-Marge (in % des Umsatzes)	1,6	4,1	-5,6	1,0	0,0	1,3	9,4

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

Im Geschäftsjahr 2017 liegt der Fokus auf:

- der raschen Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern bei einem erfolgreichen Zusammenschluss
- der Hebung erster Synergien aus der geplanten Integration der UASC
- der operativen Umsetzung der neuen THE Alliance als Nachfolgeorganisation der G6 Alliance
- der vollständigen Umsetzung der in den Vorjahren initiierten Programme

In den Vorjahren hat Hapag-Lloyd umfangreiche Synergie-, Kosteneinsparungs- und Effizienzprogramme implementiert. Die wichtigsten Programme CUATRO, OCTAVE und Close the Cost Gap wurden 2016 erfolgreich umgesetzt und haben einen erheblichen Beitrag zum positiven operativen Ergebnis (EBIT) geleistet.

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

Die in dem Projekt CUATRO gebündelte Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten – insbesondere die Zusammenführung der Dienste und Services, der Vertriebsaktivitäten und wichtiger Head-Office-Funktionen – ist bereits zum Ende des ersten Halbjahres 2015 wie geplant erfolgt. Der volle Umfang der Synergien soll in 2017 realisiert werden.

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

Für die umfassende Senkung des Kostenniveaus wurde 2015 das Projekt OCTAVE implementiert. Im Rahmen eines mehrstufigen Optimierungsprogramms wurden 2016 umfangreiche jährliche Kosteneinsparungen realisiert. Aufgrund des Erfolges der Maßnahmen zur Kostenreduzierung wurde zum Jahresende 2015 ein zusätzliches Optimierungsprojekt, OCTAVE II, gestartet. Ziel ist es, hierdurch das Kostenniveau auch in 2017 weiter zu senken.

- **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. 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 vier Containerschiffe mit jeweils 10.500 TEU Transportkapazität wurden zwischen Oktober 2016 und Februar 2017 in Dienst gestellt. Ein weiteres 10.500-TEU-Containerschiff wird im April 2017 in Dienst gestellt. Durch gezielte Investitionen in neue Container soll zudem der

Anteil der eigenen Container an der Containerflotte in den nächsten Jahren schrittweise auf etwa 50 % angehoben werden. Aktuell verfügt Hapag-Lloyd über eine kapazitätsgewichtete Eigenbesitzquote von rd. 43 %.

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

In den nächsten Jahren soll die Unternehmensprofitabilität nicht nur durch Kostensenkungen und die Hebung von Synergien merklich erhöht werden. Das Projekt *Compete to Win* setzt auf eine Verbesserung des 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 wurden die Maßnahmen zur Verbesserung des Vertriebsprozesses und der Steigerung der Effizienz der Vertriebsorganisation seit Jahresbeginn 2016 schrittweise in allen Regionen und Areas der Hapag-Lloyd Organisation umgesetzt.

Das Ziel eines Wachstums der Transportmenge mit dem Marktwachstum wurde in 2016 mit einem Anstieg der Transportmenge um 2,7 % erreicht.

Weitreichende Effizienzsteigerungen und Kostenverbesserungen erzielt

Allein aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen ab 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt 600 Mio. USD, gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren, generiert werden. Bereits im Geschäftsjahr 2016 wurden mehr als 90 % der erwarteten jährlichen Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen erreicht. Zusätzliche Kostenreduzierungen und Effizienzsteigerungen sollen 2017 durch das zusätzliche Effizienzprojekt OCTAVE II erreicht werden. Dieses setzt auf den Modulen von OCTAVE auf.

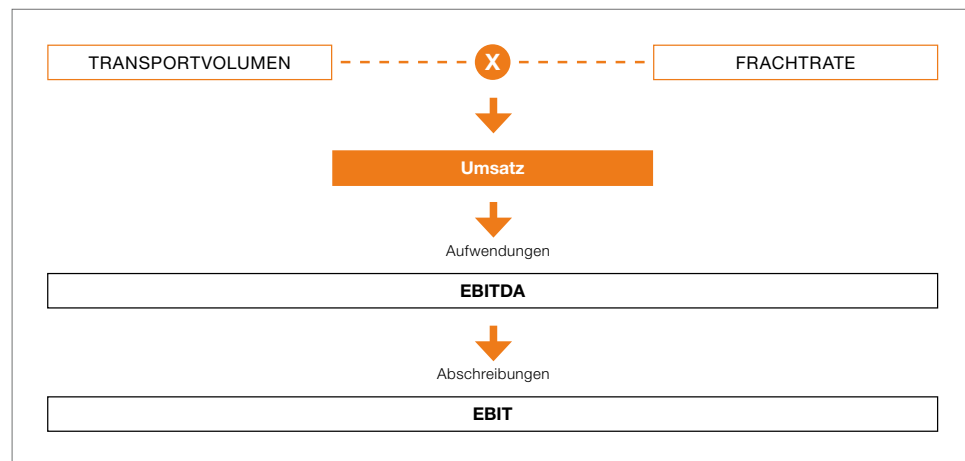
Trotz der erzielten deutlichen Verbesserung der Kostenstrukturen sind die ursprünglichen Ziele, ab 2017 eine nachhaltige EBITDA-Marge von 11 – 12 % zu erzielen sowie in 2017 eine Rendite auf das Investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]) zu erwirtschaften, die den durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) entspricht, aus heutiger Sicht nicht zu erreichen. Ursächlich hierfür sind das weiter herausfordernde Branchenumfeld und die angestrebte Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten in 2017. In 2016 erzielte der Hapag-Lloyd Konzern ein ROIC von 1,3 %. Die Kapitalkosten betragen 8,2 %. Nach Abschluss der UASC-Integration wird Hapag-Lloyd die mittelfristigen strategischen und finanziellen Ziele konkretisieren.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Die zentralen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das EBITDA sowie das EBIT. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cash-Flows. Hapag-Lloyd – mit seiner Eigentumsstruktur der Flotte von über 50 % (gemessen an der Transportkapazität) – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Die finanziellen Kenngrößen, EBITDA und EBIT, werden ausschließlich zur Analyse und Steuerung der operativen Ergebnisse des Gesamtkonzerns eingesetzt.

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich 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 der jeweiligen Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen von Hapag-Lloyd haben das Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation in den Fahrtgebieten.

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

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten. 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 im Konzernabschluss zu begrenzen. Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des 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 als Kenngröße ermittelt. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem Invested Capital zum Stichtag. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schiffahrtsunternehmen 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	
	2016	2015	2016	2015
Langfristige Vermögenswerte	9.722,9	9.514,1	10.267,4	10.363,7
Vorräte	124,5	94,1	131,5	102,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	716,1	715,5	780,0
Sonstige Aktiva	235,7	181,1	248,9	197,3
Summe Vermögenswerte	10.760,7	10.505,4	11.363,3	11.443,5
Rückstellungen	569,8	621,9	601,5	677,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.281,6	1.293,8	1.353,3	1.409,3
Sonstige Verbindlichkeiten	240,4	209,9	254,0	228,6
Summe Schulden	2.091,8	2.125,6	2.208,8	2.315,4
Invested Capital	8.668,9	8.379,8	9.154,5	9.128,1
EBIT	126,4	366,4	139,7	406,7
Steuern	19,7	25,2	21,8	28,0
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	106,7	341,2	117,9	378,7
Return on Invested Capital (ROIC)			1,3%	4,1%

Die Grafik stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Währungsumrechnung erfolgt gemäß den im Konzernlagebericht auf Seite 98 angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

Für das Geschäftsjahr 2016 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) von 1,3% nach 4,1% für das Gesamtjahr 2015. Damit blieb damit die Kapitalverzinsung in 2016 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 8,2% (2015: 8,2%). Zur Berechnung der durchschnittlichen Kapitalkosten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz (Seite 191) im Konzernanhang.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Liquiditätssicherung

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

Hapag-Lloyd sichert die Liquiditätsreserve durch den Bestand an flüssigen Mitteln sowie durch syndizierte Kreditfazilitäten. Zum 31. Dezember 2016 bestand eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 759,6 Mio. EUR (Vorjahr: 962,4 Mio. EUR). Im Zuge der konzernweiten Finanzdisposition werden die Liquiditätsüberschüsse einzelner Konzerngesellschaften bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert. Grundlage für die Disposition mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

Einhaltung von Finanzkennzahlen

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

Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken

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

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

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

Stärkung der Eigenkapitalausstattung

Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag rd. 5.058,4 Mio. EUR (Vorjahr: 5.046,2 Mio. EUR). Durch die Thesaurierung des größten Teils zukünftiger Gewinne soll die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd gestärkt werden.

Senkung des Verschuldungsgrades

Der Nettoverschuldungsgrad betrug im Geschäftsjahr 2016 71,0 % (2015: 66,1 %). Durch die angestrebte Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten wird die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich ansteigen. Durch die Reduzierung der Investitionen und die Erzielung hoher freier Cash-Flows soll die Verschuldung in den nächsten Jahren rasch reduziert werden.

Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg

Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende in Höhe von bis zu 20–30 % des Konzernjahresüberschusses auszuschütten.

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von 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 „Unternehmenssteuerung“ enthalten. Seit dem Geschäftsjahr 2015 wird die Rendite auf das Investierte Kapital (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. Die nachfolgend aufgeführten nicht finanziellen Grundlagen werden nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

Produktivität und Effizienz

Hapag-Lloyd legt besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield-Management sowie die permanente Kostenkontrolle. Seit 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe umfangreicher Kostensenkungsprogramme intensiviert. 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 Allianzen sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Auch hierdurch werden die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrige Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt. Aufgrund gestiegener Anforderungen, Emissionen zu reduzieren sowie Energieverbrauch und -kosten weiter zu senken, wurde in 2013 die Abteilung Fleet Support Center (FSC) als erster Schritt hin zu einem integrierten Energie-Management-Konzept für eigene und gecharterte Schiffe geschaffen. Hauptziel ist es, einen optimalen Flotteneinsatz über alle Fahrtgebiete und Regionen zu erreichen.

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2016 4,8-mal umgeschlagen (Vorjahr: 4,7-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.

Durch den Einsatz größerer und effizienterer Schiffe stieg in 2016 die Kapazitätsauslastung der Containerschiffsflotte (gemessen an der gesamten TEU-Kapazität auf dem Dominant Leg) um 4%-Punkte auf 94,2% (Vorjahr: 90,2%). Die Containertransportmenge erhöhte sich im Betrachtungszeitraum um 2,7%.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2016 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 166 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug 962.774 TEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2016 rd. 57% der Flotte in Eigenbesitz (Vorjahr: rd. 54%). Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 7,9 Jahre (Vorjahr: 7,1 Jahre). Mit 5.800 TEU lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um 4,7% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn größten Containerlinienreedereien und um rd. 50,4% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 959.249 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 1.576.163 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 31. Dezember 2016 rd. 43% (Vorjahr: rd. 42%). Durch eine Flotte von rd. 75.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von rd. 142.500 TEU verfügt Hapag-Lloyd über eine solide Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Anzahl der Schiffe	166	177	191	151	144	149
davon						
Eigene Schiffe	72	68	77	57	59	58
Geleaste Schiffe	3	3	5	7	7	9
Gecharterte Schiffe	91	106	109	87	78	82
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	963	966	1.009	729	670	679
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	1.576	1.564	1.619	1.072	1.047	1.042
Anzahl Dienste	128	121	119	97	89	84

Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf die Flotte von Hapag-Lloyd inklusive der von CSAV übernommenen Containeraktivitäten. Die Angaben bis 2013 beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Zum 31. Dezember 2016 hatte Hapag-Lloyd zwei Schiffe hauptsächlich für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Die Transportkapazität der beiden Schiffe betrug insgesamt 6.581 TEU. Die Schiffe werden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

Im vierten Quartal 2016 stellte Hapag-Lloyd zwei Neubauten mit einer Transportkapazität von jeweils 10.500 TEU in Dienst. Zum 31. Dezember 2016 umfasste das Orderbuch von Hapag-Lloyd weitere drei 10.500-TEU-Schiffe. Diese werden bis April 2017 ausgeliefert. Von diesen Schiffen verfügen alle über Stellplätze von bis zu 2.100 Kühlcontainern. Nach dem Zusammenschluss mit der UASC würde Hapag-Lloyd über eine sehr junge und effiziente Flotte verfügen. In den nächsten Jahren ergäbe sich somit keine Notwendigkeit, in neue Schiffssysteme zu investieren. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb könnten mit der gemeinsamen Flotte realisiert werden.

Effiziente Transportleistung

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

Ungleichgewichte in den Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen

TTEU	2016	2015
Fahrtgebiete Transatlantik		
Europa – Nordamerika	4.000	4.000
Nordamerika – Europa	2.400	2.400
Fahrtgebiete Fernost		
Asien – Europa	14.200	13.900
Europa – Asien	6.400	6.400
Fahrtgebiete Transpazifik		
Asien – Nordamerika	13.700	13.700
Nordamerika – Asien	7.100	6.500

Quelle: IHS Global Insight, Februar 2017. Angaben gerundet

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

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	6,2	5,1
Atlantik	6,2	6,0
Europa-Fernost	7,6	4,5

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 2017; Hapag-Lloyd 2016: Marktdaten 2016 gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

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

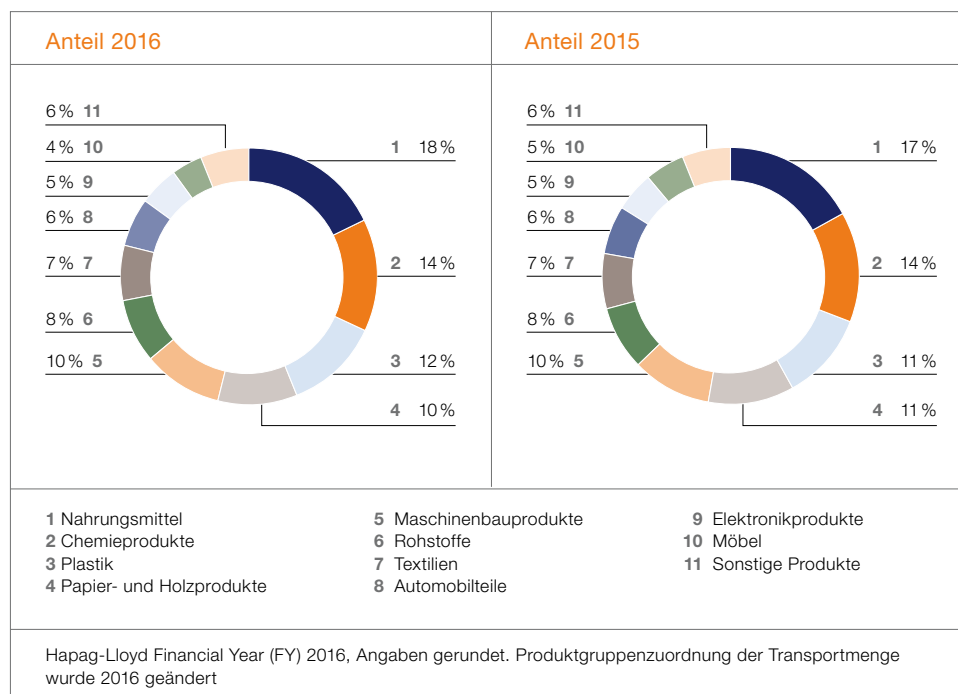
Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. 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 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2016 Transportaufträge für rd. 23.100 Kunden (Vorjahr: rd. 25.400 Kunden) durchgeführt.

Die Aufteilung 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 18 %.

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2016



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

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

Der Einsatz moderner und vernetzter Systeme ermöglicht einen schnellen weltweiten Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern entlang der Transportkette. Dies stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie. Nachfolgend sind ausgewählte Beispiele für einen IT-Einsatz in der Containerschifffahrt aufgeführt: eine möglichst effiziente Durchführung von Leertransporten von Containern mithilfe moderner Prognose-Algorithmen im Rahmen des Equipment Deficit Action Plannings, der Einsatz IT-unterstützter Verfahren im Yield-Management zur Ermittlung des Ergebnisbeitrages 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.

NACHHALTIGKEIT UND QUALITÄTSMANAGEMENT

In 2016 wurde das jährliche Überwachungsaudit durch Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL) durchgeführt. Das QEM-Zertifikat von Hapag-Lloyd wurde 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. 2016 wurden im Konzern insgesamt 154 (Vorjahr: 161) 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 2016 136 Ansprechpartner (Vorjahr: 136) für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen.

Effizienz und Umweltschutz

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 die DNV GL im Januar 2017 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 2019 gültig.

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte sollten sich durch die bis April 2017 abgeschlossene Indienststellung von insgesamt fünf Neubauten mit einer Transportkapazität von jeweils 10.500 TEU weiter verbessern. Bereits in den vergangenen Jahren wurden das Design und die technische Ausrüstung der Schiffe weiter verbessert, um den Bunkerverbrauch zu senken.

Der Bunkerverbrauch betrug in 2016 insgesamt 3,14 Mio. Tonnen (Metric Tons) (Vorjahr: 3,35 Mio. Tonnen). Der Einsatz von größeren und effizienteren Schiffen sowie die Optimierung der eingesetzten Flotte und des globalen Servicenetzwerkes führten zu einem Rückgang des Bunkerverbrauchs um 6,3 %. Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelgehalt (MFO Low Sulphure und MDO Low Sulphure) betrug 2016 rd. 16 % (Vorjahr: 15 %) des gesamten Bunkerverbrauchs.

Bunkerverbrauch

Metric tons	2016	2015
MFO (High Sulphure)	2.644.788	2.837.426
MDO, MFO (Low Sulphure)	496.251	513.536
Gesamter Bunkerverbrauch	3.141.039	3.350.962

Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) betrug 3,26 Tonnen (Vorjahr: 3,39 Tonnen).

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2016 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 9.413 Mitarbeiter (Vorjahr: 9.417 Mitarbeiter). Im Seefahrtsbereich waren zum 31. Dezember 2016 1.389 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.519). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich stieg von 7.898 inkl. Auszubildenden im Vorjahr um 126 Personen auf 8.024 Mitarbeiter. Mehr als zwei Drittel der Mitarbeiter an Land sind noch nicht 50 Jahre alt, gut die Hälfte ist jünger als 40 Jahre. Unverändert zum Vorjahr sind jeweils rund 50 % der Mitarbeiter im Landbereich weiblichen bzw. männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land beträgt wie im Vorjahr durchschnittlich zehn Jahre.

Zum Ende des Berichtszeitraums belief sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten auf 9.229 Personen (Vorjahr: 9.214 Beschäftigte).

Die Frauenquote in Führungspositionen betrug zum 31. Dezember 2016 rd. 12 %.

Anzahl Mitarbeiter*

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Seebereich	1.295	1.411	1.408	1.254	1.245	1.198
Landbereich	7.895	7.771	8.901	5.553	5.505	5.465
Auszubildende	223	235	214	194	200	210
Gesamt	9.413	9.417	10.523	7.001	6.950	6.873

* Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern 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 2016 rd. 80 % (Vorjahr: ebenfalls rd. 80 %) außerhalb Deutschlands tätig. Bei Hapag-Lloyd arbeiten Menschen aus 80 Nationen, die in über 45 Ländern (Vorjahr: 71 Nationen 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.

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 %. Per 31. Dezember 2016 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 129 Auszubildende an Land sowie 94 auf See (Vorjahr: 127 an Land und 108 auf See).

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

VERGÜTUNGSBERICHT

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

1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG/ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2016 erfolgten keine weiteren Änderungen der Vorstandsvergütung.

1.1 Veränderungen im Vorstand

Im Jahr 2016 gab es keine Veränderungen im Vorstand.

2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten

a) Feste Jahresvergütung

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

b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen enthalten grundsätzlich Sachleistungen wie die Gestellung eines Dienstwagens, Nutzung des 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.

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

2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

a) Kurzfristige variable Vergütung

Die kurzfristige variable Vergütung wird in Form einer Jahrestantieme gewährt, die nach Feststellung des vom Abschlussprüfer geprüften und testierten Konzernabschlusses zur Auszahlung gelangt. Im Zuge des Börsengangs der Hapag-Lloyd AG im November 2015 wurden Anpassungen der kurzfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder vorgenommen, die ab dem 1. Januar 2016 wirksam wurden. Ab dem Geschäftsjahr 2016 beträgt die Jahrestantieme der ordentlichen Vorstandsmitglieder 0,065 % des operativen Ergebnisses des Konzerns vor Zinsen und Steuern (EBIT), maximal jedoch 400.000,00 EUR brutto; die Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,1 % des EBIT des Konzerns, begrenzt auf einen Betrag von 600.000,00 EUR brutto.

In diesem Zusammenhang erhält Herr Burr für das Geschäftsjahr 2016 eine garantierte Tantieme von mindestens 200.000,00 EUR brutto. 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 war, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000,00 EUR brutto.

Das im Folgenden beschriebene System zur kurzfristigen variablen Vergütung kam im Geschäftsjahr 2015 letztmalig zur Anwendung. Für das Geschäftsjahr 2015 betrug die Höhe der Jahrestantieme der ordentlichen Vorstandsmitglieder 0,20 % des Nachsteuerergebnisses (Earnings After Tax – „EAT“) des Konzerns, maximal jedoch 200 % der festen Jahresvergütung (für Herrn Firmin bis zum 1. März 2015: 0,16 % des EAT bei maximal 150 % der festen Jahresvergütung). Die Höhe der Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden betrug zunächst 0,30 % des EAT des Konzerns, begrenzt auf 150 % seiner festen Jahresvergütung. Mit Wirkung zum 1. März 2015 wurde die Obergrenze auf 200 % angehoben.

Dabei wurde die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 als Garantietantieme individuell ausgestaltet, die unabhängig vom erzielten Jahresergebnis zur Auszahlung gelangte. Sollte das Jahresergebnis nach der oben dargestellten Berechnung eine höhere Tantieme ergeben haben, gelangte der höhere Betrag 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 125.000,00 EUR brutto, die bereits im Geschäftsjahr 2015 zur Auszahlung kamen. Für die restlichen Monate des Geschäftsjahres 2015 erhielt er ausschließlich die zeitanteilig auf das Ergebnis entfallenden Teilbeträge der variablen Vergütung.

Herr Firmin erhielt die Zusage der Garantietantieme lediglich für das erste Halbjahr 2015 in Höhe von 100.000,00 EUR brutto. Für die restlichen Monate des Geschäftsjahres 2015 erhielt er ausschließlich die zeitanteilig auf das Ergebnis entfallenden Teilbeträge der variablen Vergütung.

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.

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 Euro 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 Wartezeit („Vesting Period“), innerhalb derer eine Verfügung über die entsprechenden Werte nicht möglich ist.

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

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

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

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

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

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2016

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2016

	Anzahl bei Zuteilung*	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR	Erfasster Personalaufwand	
				2016 in EUR	2015 in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	39.842	17,57	700.000	201.341	–
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 1.3.2015)	28.458	17,57	500.000	215.719	–
Anthony James Firmin	28.458	17,57	500.000	311.595	–
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 1.10.2015)	28.458	17,57	500.000	169.961	–
Summe	125.216		2.200.000	898.616	–

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

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2015

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2015

	Anzahl bei Zuteilung*	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR	Erfasster Personalaufwand	
				2016 in EUR	2015 in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	35.822	19,54	700.000	119.164	174.999
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 1.3.2015)	25.588	19,54	500.000	117.933	138.893
Anthony James Firmin	25.588	19,54	500.000	136.202	200.006
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 1.10.2015)	25.588	19,54	500.000	133.441	41.668
Summe	112.586		2.200.000	506.739	555.566

* Die zugeweilte Aktienanzahl ist entsprechend der 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.

2.3 Betriebliche Altersversorgung

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

Ausgenommen hiervon ist die betriebliche Altersvorsorge von Herrn Anthony James Firmin, dem eine betriebliche Altersversorgungszusage in Höhe von 72.000,00 EUR p. a. aus seiner langjährigen Tätigkeit vor der Bestellung zum Vorstandsmitglied zusteht, die mit dem Eintritt in die gesetzliche Rente zur Auszahlung kommt. Diese wird durch die jährliche Umwandlung in Höhe von 20 % der fixen Jahresvergütung in Rentenansprüche weiter aufgebaut. Die Ansprüche aus dieser betrieblichen Altersvorsorge stehen nach dem Ableben von Herrn Firmin seinen Hinterbliebenen in begrenzter Höhe zu.

2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit

a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit

Entsprechend dem Deutschen Corporate Governance Kodex sehen die Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder die generelle Begrenzung einer etwaigen Abfindung (Abfindungs-Cap) vor, nach der Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten, keinesfalls aber mehr als die Restlaufzeit des 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.

b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

c) Change-of-Control-Klausel

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

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

2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2016

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

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 5,6 Mio. EUR (2015: 6,5 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR (2015: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 125.216 Stück (2015: 112.586 Stück) virtuelle Aktien gewährt.

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

Vergütung des Vorstands

EUR	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Tantieme	Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung / Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung Anteilbasierte Vergütung (LTIP 2015, LTIP 2016)	
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)					
2016	750.000	172.238	126.400	700.000	1.748.638
2015	750.000	172.041	381.274	700.000	2.003.315
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 1.3.2015)					
2016	450.000	393.302	200.000	500.000	1.543.302
2015	375.000	327.103*	300.000	500.000	1.502.103
Anthony James Firmin					
2016	450.000	22.086	82.160	500.000	1.054.246
2015	441.667	21.641	220.206	500.000	1.183.514
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 1.10.2015)					
2016	450.000	107.770	245.540	500.000	1.303.310
2015	112.500	37.891	75.000	500.000	725.391
Summe 2016	2.100.000	695.396	654.100	2.200.000	5.649.496
Summe 2015	1.679.167	558.676	976.480	2.200.000	5.414.323**

* Vorjahreszahl angepasst.

** Im Vorjahr enthielten die Gesamtbezüge des Vorstands die Bezüge von Peter Ganz, der zum 31. März 2015 aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Die Summe der Gesamtbezüge des Vorstands 2015 in dieser Tabelle weicht demzufolge von der Angabe der Gesamtbezüge des Vorstands 2015 im Abschnitt 2.5 (a) dieses Vergütungsberichts ab, in der die Bezüge von Peter Ganz enthalten sind.

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

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß IFRS

EUR	Barwert	Dienstzeit- aufwand
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)		
2016	4.323	1.986
2015	2.904	0
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 1.3.2015)		
2016	1.448	912
2015	667	0
Anthony James Firmin		
2016	2.065.189	231.972
2015	1.595.861	211.830
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands seit 1.10.2015)		
2016	1.547	1.654
2015	403	0
Summe 2016	2.072.507	236.524
Summe 2015	1.599.835	211.830

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)			
	2015	2016	2016 (min.)	2016 (max.)
EUR				
Festvergütung	750.000	750.000	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.041	172.238	172.238	172.238
Summe	922.041	922.238	922.238	922.238
Einjährige variable Vergütung	381.274	126.400	0	600.000
Mehrfährige variable Vergütung	700.000	700.000	0	1.050.000
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	700.000	0	–	–
LTIP 2016 (Laufzeit 2016–2019)	0	700.000	0	1.050.000
Summe	1.081.274	826.400	0	1.650.000
Versorgungsaufwand	0	1.986	1.986	1.986
Gesamtvergütung	2.003.315	1.750.624	924.224	2.574.224

* Nebenleistungen im Vorjahr angepasst.

Zufluss für das Berichtsjahr

Zufluss	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	
	2016	2015
EUR		
Festvergütung	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.238	172.041
Summe	922.238	922.041
Einjährige variable Vergütung	126.400	381.274
Mehrfährige variable Vergütung	0	0
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	0
LTIP 2016 (Laufzeit 2016–2019)	0	–
Sonstiges	0	0
Summe	126.400	381.274
Versorgungsaufwand	1.986	0
Gesamtvergütung	1.050.624	1.303.315

* Nebenleistungen im Vorjahr angepasst.

d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2016 auf 900.865,88 EUR (Vorjahr: 1.023.967,20 EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach IFRS für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2016 24.930.043,00 EUR (Vorjahr: 22.233.900,00 EUR).

Nicolás Burr
(Mitglied des Vorstands
seit 1.3.2015)

2015*	2016	2016 (min.)	2016 (max.)
375.000	450.000	450.000	450.000
327.103	393.302	393.302	393.302
702.103	843.302	843.302	843.302
300.000	200.000	200.000	400.000
500.000	500.000	0	750.000
500.000	0	–	–
0	500.000	0	750.000
800.000	700.000	200.000	1.150.000
0	912	912	912
1.502.103	1.544.214	1.044.214	1.944.214

Anthony James Firmin

2015	2016	2016 (min.)	2016 (max.)
441.667	450.000	450.000	450.000
21.641	22.086	22.086	22.086
463.308	472.086	472.086	472.086
220.206	82.160	0	400.000
500.000	500.000	0	750.000
500.000	0	–	–
0	500.000	0	750.000
720.206	582.160	0	1.150.000
211.830	231.972	231.972	231.972
1.395.344	1.286.218	704.058	1.854.058

Thorsten Haeser
(Mitglied des Vorstands
seit 1.10.2015)

2015	2016	2016 (min.)	2016 (max.)
112.500	450.000	450.000	450.000
37.891	107.770	107.770	107.770
150.391	557.770	557.770	557.770
75.000	245.540	225.000	400.000
500.000	500.000	0	750.000
500.000	0	–	–
0	500.000	0	750.000
575.000	745.540	225.000	1.150.000
0	1.654	1.654	1.654
725.391	1.304.964	784.424	1.709.424

Nicolás Burr
(Mitglied des Vorstands
seit 1.3.2015)

2016	2015*
450.000	375.000
393.302	327.103
843.302	702.103
200.000	300.000
0	0
0	0
0	–
0	0
200.000	300.000
912	0
1.044.214	1.002.103

Anthony James Firmin

2016	2015
450.000	441.667
22.086	21.641
472.086	463.308
82.160	220.206
0	0
0	0
0	–
0	0
82.160	220.206
231.972	211.830
786.218	895.344

Thorsten Haeser
(Mitglied des Vorstands
seit 1.10.2015)

2016	2015
450.000	112.500
107.770	37.891
557.770	150.391
245.540	75.000
0	0
0	0
0	–
0	0
245.540	75.000
1.654	0
804.964	225.391

3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

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

Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 26. August 2016 wurde die feste jährliche Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden angepasst. Sie beträgt für den Vorsitzenden 150.000,00 EUR, für seine Stellvertreter 75.000,00 EUR sowie für die übrigen Mitglieder 50.000,00 EUR. Die Vorsitzenden des Präsidial- und Personalausschusses und des Prüfungs- und Finanzausschusses erhalten zusätzlich eine Vergütung von je 20.000,00 EUR und die übrigen Mitglieder dieser Ausschüsse je 10.000,00 EUR. Soweit Aufsichtsratsmitglieder für eine Tätigkeit im Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG eine Vergütung erhalten, ist diese Vergütung auf die vorgenannte Vergütung anzurechnen.

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

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

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

EUR	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Summe	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Andreas Bahn	33.333	50.000	./.	./.	900	1.800	34.233	51.800
Horst Baier	33.333	50.000	6.667	10.000	2.100	3.600	42.100	63.600
Christine Behle	31.250	./.	4.167	./.	900	./.	36.317	./.
Michael Behrendt	112.500	100.000	20.000	20.000	2.100	2.100	134.600	122.100
Karl-Heinz Biesold	50.000	75.000	6.667	10.000	1.500	2.100	58.167	87.100
Oliver Bringe	33.333	50.000	13.333	20.000	2.400	3.300	49.066	73.300
Renate Commerell	33.333	50.000	./.	./.	1.500	2.100	34.833	52.100
Jutta Diekamp	50.000	50.000	16.667	20.000	3.600	3.600	70.267	73.600
Nicola Gehrt	20.833	./.	./.	./.	900	./.	21.733	./.
Karl Germandt	66.667	75.000	30.000	30.000	3.600	3.000	100.267	108.000
Oscar Hasbún	60.417	50.000	10.000	10.000	3.300	3.600	73.717	63.600
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	50.000	50.000	14.167	10.000	2.400	1.500	66.567	61.500
Arnold Lipinski	50.000	50.000	20.000	20.000	3.300	3.600	73.300	73.600
Sabine Nieswand	20.833	./.	4.167	./.	900	./.	25.900	./.
Francisco Pérez	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Klaus Schroeter	20.833	./.	4.167	./.	1.200	./.	26.200	./.
Uwe Zimmermann	20.833	./.	4.167	./.	900	./.	25.900	./.
Summe	737.498	700.000	164.169	160.000	33.300	32.400	934.967	892.400

Die Aufsichtsratsvergütung sowie die Sitzungsgelder für die Jahre 2016 und 2015 wurden aufwandsbezogen in die Darstellung einbezogen. Für die in den Jahren 2016 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 2016 sowie zum 31. Dezember 2015 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2016 und dem Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

Erklärung zur Unternehmensführung nach §315 Abs. 5 i. V. m §289a Abs. 1 HGB sowie die Entsprechenserklärung nach §161 AktG

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

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2017) für 2017 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,4 % (2016: 3,1 %) und für 2018 eine weitere leichte Erhöhung des globalen Wachstums auf 3,6 %.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 % zunehmen und in 2018 um 4,1 % ansteigen. Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2017 und in 2018 etwas stärker als die Weltwirtschaft.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF Januar 2016, IHS Global Insight Februar 2016

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Branchendienst IHS Global Insight (Februar 2017) prognostiziert für 2017 einen Anstieg des globalen Containertransportaufkommens von 3,7 % und für 2018 von 4,9 % auf rd. 144 Mio. TEU.

Entwicklung globale Containertransportmenge 2012–2022 in Mio. TEU

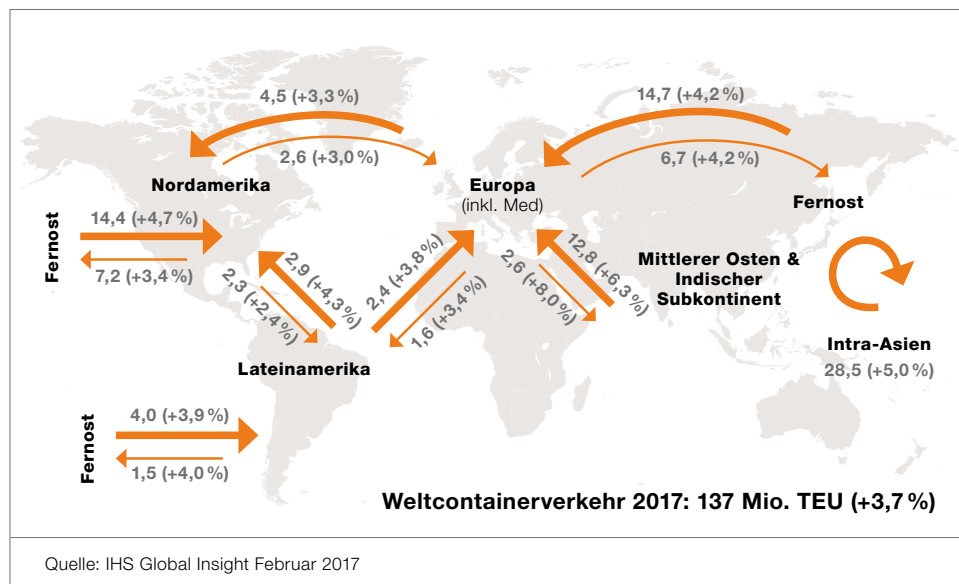
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
in Mio. TEU	120	122	128	129	132	137	144	151	158	166	174
Wachstumsrate in %	1,4	2,3	4,3	1,1	2,5	3,7	4,9	5,0	4,9	4,9	4,8

Quelle: IHS Global Insight, Februar 2017

Die erwartete durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) für den Zeitraum 2017 bis 2022 beträgt gemäß den derzeitigen Prognosen 4,9%, verglichen mit einem durchschnittlichen Wachstum von rd. 2,5% in den Jahren 2012 bis 2016. In 2022 könnte das globale Containertransportvolumen rd. 174 Mio. TEU erreichen. Damit bleibt die Containerschifffahrt mittel- und langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche.

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

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



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

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

Während die Wachstumsraten des Welthandels die Nachfrage nach Containertransportleistungen bestimmen, sind die Indienststellung neuer und die Verschrottung ineffizienter Schiffe die wichtigsten Bestimmungsfaktoren für das Angebot an Transportkapazitäten. Bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung neuer und besonders großer Containerschiffe ist in den vergangenen Jahren das Angebot stärker als die Nachfrage gewachsen. Dies hat auch in 2016 zu einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten in allen Fahrtgebieten geführt.

In 2016 ist die Kapazität der insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen. Auslieferungen von rd. 1,1 Mio. TEU an Schiffsneubauten standen neue Aufträge von rd. 0,2 Mio. TEU gegenüber (Drewry Container Forecaster,

Q4 2016; Clarksons Research, Februar 2017). Zum 31. Dezember 2016 betrug der Auftragsbestand rd. 3,4 (Vorjahr: 4,0) Mio. TEU. Mit rd. 16,9% der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe zum Jahresende 2016 deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56% (Drewry Container Forecaster, Q4 2016; MDS Transmodal, Januar 2017). Gemessen an der Transportkapazität der beauftragten Schiffsneubauten entfallen rd. 78% auf die Größenklasse über 10.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2017).

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (Drewry) der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 20,1 Mio. TEU (Jahresanfang 2017) dürfte die nominale Angebotskapazität – auf Basis der derzeit vorliegenden Bestellungen – in 2017 und 2018 um voraussichtlich rd. 1,6 Mio. TEU bzw. 1,7 Mio. TEU zunehmen. Die Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und das „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) dürften den tatsächlichen Anstieg der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte dämpfen.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2016	2017	2018
Kapazität Jahresanfang	19,7	20,1	20,9
Geplante Auslieferungen	1,1	1,6	1,7
Erwartete Verschrottungen	0,6	0,6	0,5
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen	0,1	0,2	0,2
Nettokapazitätszuwachs	0,4	0,8	1,0

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

So betrug die Netto-Zunahme der Transportkapazitäten der globalen Containerschiffsflotte in 2016 lediglich 0,4 Mio. TEU verglichen mit dem ursprünglich erwarteten nominalen Anstieg um 1,1 Mio. TEU.

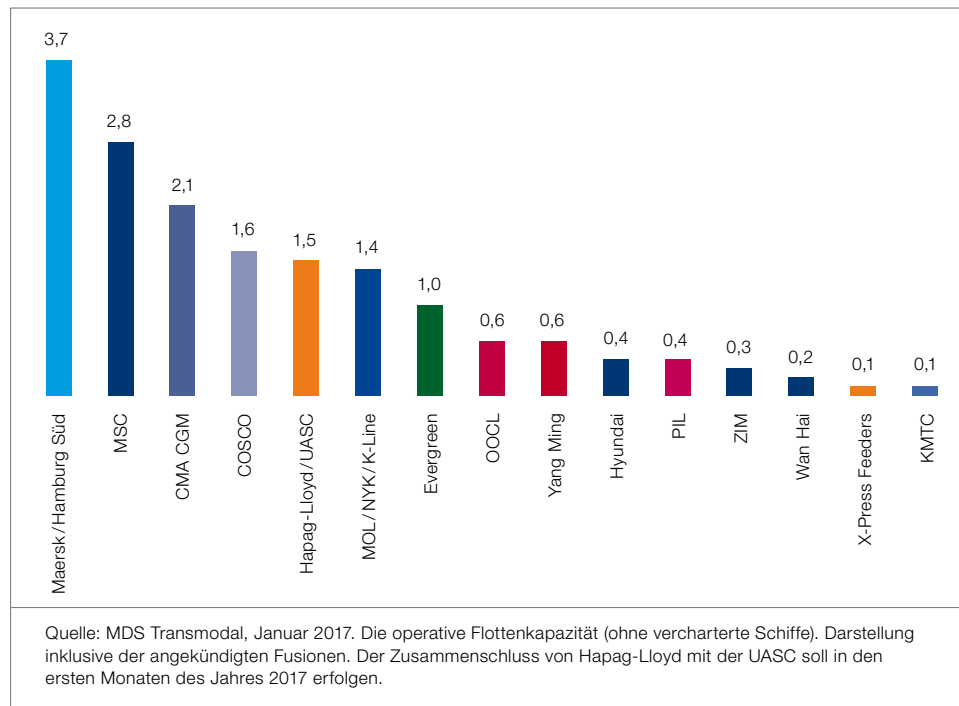
Nach Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster 4Q 2016) wurden in 2016 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von ca. 650.000 TEU (Vorjahr: 193.000 TEU) verschrottet. Damit erreichte die Verschrottung in 2016 einen neuen Rekordstand (vorheriger Rekordstand 2013: 444.000 TEU). Für 2017 wird derzeit ein neues Rekordniveau der Verschrottungen zwischen 600.000 TEU (Drewry) und 750.000 TEU (AXS-Alpha Liner, Januar 2017) erwartet.

Aufgrund des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten blieb die Transportkapazität der beschäftigungslosen Flotte im gesamten Jahresverlauf 2016 auf einem sehr hohen Niveau und betrug Anfang Januar 2017 rd. 1,5 Mio. TEU (Alpha Liner, Januar 2017), verglichen mit „freien“ Kapazitäten von rd. 1,36 Mio. TEU zum Jahresende 2015. Damit entsprachen die „freien“ Kapazitäten ca. 7,5% der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Von den zu Jahresbeginn 2017 aufliegenden 378 Schiffen entfallen derzeit rd. 30% (Vorjahr: 24%) auf Panamax-Schiffe der Größenklasse 3.000 bis 5.100 TEU. Die bisher insbesondere für die Fahrt durch den Panama-Kanal genutzten speziellen Panamax-Schiffe sind nach der Eröffnung des erweiterten Panama-Kanals, der jetzt von Schiffen mit bis zu 14.000 TEU genutzt werden kann, nicht mehr wettbewerbsfähig.

Fortgesetzter Konsolidierungstrend

Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO). Am 15. Juli 2016 haben sich die Hapag-Lloyd AG und die United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) über die Bedingungen eines Business Combination Agreement mit dem Zweck der Prüfung des Zusammenschlusses der Geschäftsaktivitäten beider Gesellschaften verständigt. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Im Juli 2016 schloss die französische Reederei CMA CGM die Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, ab.

Flottenkapazität der 15 größten Containerlinien in TTEU



Am 31. Oktober 2016 haben die japanischen Schifffahrtsunternehmen, Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) ("K"-Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) die Gründung einer neuen Joint-Venture-Gesellschaft angekündigt. In dieser werden die Containerschifffahrtsaktivitäten der drei Gesellschaften sowie die weltweiten Terminalaktivitäten (außerhalb Japans) zusammengeführt. Das neue Unternehmen soll am 1. April 2018 seine operative Tätigkeit aufnehmen. Am 1. Dezember 2016 hat A.P. Møller – Mærsk A/S (Maersk) die Übernahme von Hamburg Süd angekündigt.

Neuordnung der Allianzen und Fusionen

Im zweiten Quartal 2016 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Im April 2016 gründeten CMA CGM S.A. (Frankreich) inklusive der von CMA CGM übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (Singapur) (APL), Orient Overseas Container Line (Hongkong) (OOCL), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (Taiwan) (Evergreen) und China Ocean Shipping (Group) Company (China) (COSCO) Container Lines die „Ocean Alliance“.

Hapag-Lloyd gründete im Mai 2016 gemeinsam mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) ("K"-Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die THE Alliance. Die UASC-Containerschiffe könnten als Teil der Hapag-Lloyd Flotte ebenfalls in der THE Alliance eingesetzt werden. Bereits Anfang 2015 hatte die 2M Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC), ihren Betrieb aufgenommen. Maersk und MSC haben mit der koreanischen Reederei HYUNDAI Merchant Marine co LTD. (HMM) Slotchartering-Vereinbarungen für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen. Im Februar 2017 haben Maersk und Hamburg Süd eine Slotchartering-Vereinbarung für die Ost-West-Fahrtgebiete getroffen.

Kapazitätsanteile neuer Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

Allianzen		Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	in %	38	20	49
Ocean Alliance	in %	34	42	13
THE Alliance	in %	23	29	33
Sonstige	in %	5	9	5

Quelle: Alphaliner Februar 2017. Ohne Slotchartering etc. THE Alliance inklusive Hapag-Lloyd und UASC; 2M inklusive Hamburg Süd. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen.

Insolvenz der bislang siebtgrößten globalen Containerlinienreederei, Hanjin Shipping Co. Ltd.

Der starke Rückgang der Frachtraten verschärfte im ersten Halbjahr 2016 die unbefriedigende Ertragssituation der meisten Containerreedereien. Am 31. August 2016 hat die koreanische Reederei Hanjin Shipping Co. Ltd. (Hanjin) gemäß den Bestimmungen in Korea und den USA einen Insolvenzantrag gestellt. Hanjin betrieb 100 Containerschiffe und verfügte über eine Transportkapazität von rd. 617.000 TEU. Gemessen an der Transportkapazität war Hanjin die siebtgrößte globale Containerlinienreederei mit einem Marktanteil von rd. 3%. Hanjin war vor allem auf den Fahrtgebieten Asien – Europa (Marktanteil ca. 4,9%) und Transpazifik (Marktanteil 6,7%) sowie Intra-Asien aktiv. Die Unterbrechung der Services von Hanjin hat insbesondere auf den Fahrtgebieten Fernost und Transpazifik zu einem zum Teil deutlichen Anstieg der Spot-Market-Frachtraten geführt. Die Insolvenz von Hanjin und der starke Anstieg der beschäftigungslosen Flotte haben zu einem starken Überangebot an Schiffen und einem deutlichen Rückgang der Marktwerte von Containerschiffen geführt. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Beleihungswertklauseln (Loan-to-Value-Quoten) in Finanzierungsverträgen haben. Am 17. Februar 2017 hat das zuständige südkoreanische Gericht die Abwicklung von Hanjin beschlossen.

Berichterstattung über die Entwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns in 2016 gemessen an der Prognose

Insgesamt erhöhte sich die Transportmenge im Berichtszeitraum um 2,7 %. Damit wurde die Prognose einer „geringfügig steigenden“ Transportmenge erfüllt.

Das insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2016 weiterhin bestehende Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage belastete die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten und erschwerte auch zu Beginn der wichtigen „Peak Season“ die Erhöhung der Frachtraten. Aufgrund der insbesondere zu Beginn der „Peak Season“ 2016 unter den Erwartungen liegenden Ratenentwicklung sowie eines unverändert schwierigen Branchenumfeldes konnten die Prognosen hinsichtlich der durchschnittlichen Frachtrate und der operativen Ergebnisentwicklung gemessen am EBITDA und EBIT nicht erreicht werden. Dies wurde im Rahmen einer Ad-hoc-Meldung am 18. Juli 2016 sowie im Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2016 berichtet.

	Ist-Wert 2016	Ist-Wert 2015	Veränderung	Prognose aus dem Konzern- Lagebericht zum 31.12.2015	Prognose aus dem Quartals- finanzbericht zum 30.6.2016
Transportmenge (TTEU)	7.599	7.401	+2,7 %	Geringfügig steigend	Geringfügig steigend
Durchschnittlicher Bunker- verbrauchspreis (MFO, USD / mt)	210	312	-102,0	Deutlich rückläufig	Deutlich rückläufig
Durchschnittliche Frachtrate Hapag- Lloyd (USD/TEU)	1.036	1.225	-15,4 %	Moderat rückläufig	Deutlich rückläufig
EBITDA (Mio. EUR)	607,4	831,0	-223,6	Moderat steigend	Deutlich rückläufig
EBIT (Mio. EUR)	126,4	366,4	-240,0	Deutlich steigend	Deutlich rückläufig

Entwicklung der strategischen Projekte

Allein aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen ab 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert werden. Bereits im Geschäftsjahr 2016 wurden mehr als 90 % der erwarteten Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen erreicht. Somit wurden die Ziele der auf der Seite 66 beschriebenen strategischen Projekte in 2016 erreicht.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Das Geschäftsjahr 2016 war für den Hapag-Lloyd Konzern geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld und das verhaltene globale Wirtschaftswachstum. Das Weltwirtschaftswachstum erreichte in 2016 lediglich 3,1 % und lag damit unter den ursprünglichen Erwartungen (+3,4 %, Januar 2016) des IWF. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschifffahrt sowie im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufige durchschnittliche Bunkerpreise bewirkten auch im Jahr 2016 einen weiteren deutlichen Rückgang der Frachtraten. Dagegen wirkten sich Synergieeffekte und realisierte Kosteneinsparungen sowie ein im Vergleich zum Vorjahr gesunkener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis entlastend auf die Ertragslage aus. Diese Effekte konnten aber die deutlich gesunkene durchschnittliche Frachtrate nicht kompensieren. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,10 USD/EUR nahezu auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (1,11 USD/EUR). Im Geschäftsjahr 2016 betrug das Konzernergebnis –93,1 Mio. EUR (Vorjahr: 113,9 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Umsatzerlöse	7.734,2	8.841,8
Sonstige betriebliche Erträge	97,1	193,7
Transportaufwendungen	6.364,0	7.258,5
Personalaufwendungen	496,1	484,4
Abschreibungen	481,0	464,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	386,2	517,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	104,0	310,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	27,1	28,5
Übriges Finanzergebnis	–4,7	27,6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	126,4	366,4
Zinsergebnis	–199,8	–227,3
Ertragsteuern	19,7	25,2
Konzernergebnis	–93,1	113,9
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	–96,6	111,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,5	2,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	–0,82	1,04
EBITDA	607,4	831,0
EBITDA-Marge (%)	7,9	9,4
EBIT	126,4	366,4
EBIT-Marge (%)	1,6	4,1

Die durchschnittliche Frachtrate betrug im Geschäftsjahr 2016 1.036 USD/TEU und lag damit um 189 USD/TEU (15,4 %) unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (1.225 USD/TEU). Ursächlich hierfür waren das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten sowie der im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkene Bunkerverbrauchspreis. Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbs, bedingt durch die bestehenden Überkapazitäten und ein verhaltenes Nachfragewachstum auf allen Fahrtgebieten, konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht durchgesetzt werden.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.338	1.504
Transpazifik	1.222	1.599
Fernost	765	942
Lateinamerika	1.001	1.111
Intra-Asien	538	655
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.052	1.210
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.036	1.225

Die Transportmenge konnte im Geschäftsjahr 2016 im Vergleich zur Vorjahresperiode von 7.401 TTEU auf 7.599 TTEU um 2,7 %, insbesondere in den Fahrtgebieten Transpazifik und Intra-Asien, gesteigert werden.

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.534	1.541
Transpazifik	1.493	1.390
Fernost	1.245	1.283
Lateinamerika	2.248	2.247
Intra-Asien	662	573
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	417	367
Gesamt	7.599	7.401

Durch den deutlichen Ratenrückgang in allen Fahrtgebieten verminderten sich die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2016 insgesamt um 1.107,6 Mio. EUR auf 7.734,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.841,8 Mio. EUR).

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.857,2	2.088,0
Transpazifik	1.651,7	2.002,2
Fernost	861,9	1.088,0
Lateinamerika	2.035,9	2.249,7
Intra-Asien	322,4	338,4
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	397,2	400,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	607,9	675,5
Gesamt	7.734,2	8.841,8

Im Geschäftsjahr 2016 verminderten sich die Transportaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 12,3% auf 6.364,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.258,5 Mio. EUR). Innerhalb der Transportaufwendungen sanken die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, davon insbesondere Bunker, um 35,6% auf 687,9 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war neben den gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreisen insbesondere ein Rückgang des Bunkerverbrauchs in 2016 um 6,3% bedingt durch den Einsatz von größeren und effizienteren Schiffen sowie die Optimierung der eingesetzten Flotte und des globalen Servicenetzwerkes. Im Geschäftsjahr 2016 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO) mit 210 USD je Tonne um 102 USD je Tonne deutlich unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (312 USD je Tonne).

Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gesunken und lagen trotz einer leicht gestiegenen Transportmenge um 514,5 Mio. EUR (–8,3%) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Ursächlich hierfür war die Realisierung von Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie den in Vorjahren initiierten Kostensenkungsmaßnahmen. Innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen sank weiterhin der Aufwand für Charter-, Leasing- und Containermieten, im Wesentlichen bedingt durch ein rückläufiges Chartersattenniveau sowie einen rückläufigen Einsatz an mittel- und langfristigen Charterschiffen.

Transportaufwendungen *

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	687,9	1.067,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.676,1	6.190,6
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	2.651,7	2.717,2
Containertransportkosten	1.899,1	2.148,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	934,9	1.168,6
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	190,4	156,4
Transportaufwendungen	6.364,0	7.258,5

* Für das Geschäftsjahr 2016 erfolgte innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen eine Umgliederung zwischen den Hafen-, Kanal- und Terminalkosten und den Charter-, Leasing- und Containermieten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatz abzüglich Transportaufwand zum Umsatz) betrug im Geschäftsjahr 2016 17,7 % (Vorjahreszeitraum: 17,9 %).

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 96,6 Mio. EUR auf 97,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 193,7 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere im Vergleich zur Vorjahresperiode geringere Kursgewinne in Höhe von 21,8 Mio. EUR (Vorjahr: 94,7 Mio. EUR), denen korrespondierend verminderte Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstanden.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr um 2,4 % auf 496,1 Mio. EUR (Vorjahr: 484,4 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere die im Vorjahr erfolgte Auflösung der Rückstellung für Restrukturierung und Erträge aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, die im Vorjahr jeweils zu einer signifikanten Reduktion der Personalaufwendungen führten. Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 9.384 Mitarbeiter (Vorjahr: 9.945 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 5,5 % auf 6,4 %.

Entwicklung Personalkosten

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Personalaufwand	496,1	484,4
Umsatzerlöse	7.734,2	8.841,8
Personalaufwandsquote	6,4 %	5,5 %

Die Abschreibungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % auf 481,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 464,6 Mio. EUR) an. Der Anstieg der planmäßigen Abschreibungen resultierte insbesondere aus den im Geschäftsjahr 2016 neu zugegangenen Schiffen und Containern.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 25,4 % auf 386,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 517,7 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren deutlich reduzierte Kursverluste (-79,2 Mio. EUR), denen korrespondierend geringere Kursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüberstanden.

Die in den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen enthaltenen Kursgewinne und -verluste hatten im Saldo in Höhe von 21,0 Mio. EUR einen negativen Einfluss auf das EBIT (Vorjahreszeitraum: Nettokursverlust 27,3 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen betrug 27,1 Mio. EUR (Vorjahr: 28,5 Mio. EUR).

Das EBIT lag in der Berichtsperiode mit 126,4 Mio. EUR deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (366,4 Mio. EUR) und führte unter Hinzurechnung der Abschreibungen in Höhe von 481,0 Mio. EUR zu einem EBITDA von 607,4 Mio. EUR (Vorjahr: 831,0 Mio. EUR).

EBIT-Marge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Umsatz	7.734,2	8.841,8
EBIT	126,4	366,4
EBITDA	607,4	831,0
EBIT-Marge	1,6 %	4,1 %
EBITDA-Marge	7,9 %	9,4 %

Die EBITDA-Marge lag mit 7,9 % unter dem Vorjahr (9,4 %). Die EBIT-Marge betrug 1,6 % (Vorjahr: 4,1 %).

Für das Geschäftsjahr 2016 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von –199,8 Mio. EUR (Vorjahr: –227,3 Mio. EUR). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der Zeitwertveränderung von eingebetteten Derivaten aus begebenen Anleihen (2016: Ertrag von 14,6 Mio. EUR; Vorjahr: Aufwand von 5,3 Mio. EUR), Initiativen zur Senkung der Zinsaufwendungen sowie der höheren Aktivierung von Fremdkapitalzinsen.

Das Konzernergebnis lag mit –93,1 Mio. EUR deutlich unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (+113,9 Mio. EUR). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug –0,82 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 sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Kanadischer Dollar, Brasilianischer Real, Indische Rupie, Britisches Pfund Sterling, Chinesischer Renminbi, Australischer Dollar, Japanischer Yen sowie Mexikanischer Peso von Bedeutung. Für den Euro gilt dies auch für aufgenommene Finanzschulden.

Zur Absicherung der 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 „(28) Finanzinstrumente“ im Konzernanhang.

Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2016	31.12.2015
Standard & Poor's	B+ / CreditWatch Negativ	B+ / stabil
Moody's	B2 / stabil	B2 / positiv

Das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG wurde von der internationalen Ratingagentur Standard & Poor's unverändert mit der Note „B+“ eingestuft, der Ausblick hat sich jedoch von „stabil“ auf „CreditWatch Negative“ verschlechtert. Die Ratingagentur Moody's bewertet das Unternehmensrating weiterhin mit der Note „B2“, wobei der Ausblick von „positiv“ auf „stabil“ herabgestuft wurde.

Finanzierung

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

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

Im Geschäftsjahr 2016 standen die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Schiffs- und Containerfinanzierungen im Rahmen der getätigten Investitionen im Vordergrund.

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

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Geschäftsjahr 2016 hat der Konzern folgende wesentlichen Finanzierungstätigkeiten vorgenommen:

Hapag-Lloyd hat zur Sicherung der langfristigen Finanzierung am 8. April 2016 einen Kreditvertrag über 57,4 Mio. USD (54,4 Mio. EUR) für die beiden im ersten Quartal bzw. im April 2016 von der niederländischen Reederei NileDutch übernommenen 3.500-TEU-Schiffe mit einer Laufzeit von sieben Jahren unterzeichnet. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd im vierten Quartal 2016 zwei Schiffe mit einer Transportkapazität von 10.500 TEU in Dienst gestellt, für deren Finanzierung Darlehen in Höhe von 149,0 Mio. USD (141,1 Mio. EUR) zur Auszahlung kamen.

Weiterhin wurden in 2016 im Bestand befindliche Container im Rahmen eines sogenannten Japanese-Operating-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von 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 50,9 Mio. USD (48,2 Mio. EUR).

Im Rahmen von Kosteneinsparungsmaßnahmen wurden für bestehende Operating-Lease-Verträge die Laufzeiten verlängert sowie Leasingraten reduziert. Infolge dieser Vertragsänderungen erfolgte eine Umklassifizierung dieser Verträge als Finance-Lease-Verträge, die mit einem Volumen von 10,2 Mio. USD (9,6 Mio. EUR) zu bilanzieren waren.

Neben der Finanzierung der getätigten Schiffsinvestitionen schloss Hapag-Lloyd am 20. Dezember 2016 eine neue Flottenfinanzierung in Höhe von 396,0 Mio. USD (375,0 Mio. EUR) ab, die zur Ablösung und Optimierung von bestehenden Darlehensfinanzierungen für Schiffe in Höhe von 298,2 Mio. USD (282,4 Mio. EUR) genutzt wurde.

Das bestehende ABS-Programm wurde mit der Ziehung von weiteren 60,0 Mio. USD (56,8 Mio. EUR) ausgeweitet.

Am 23. August 2016 unterzeichnete die Hapag-Lloyd AG eine Vereinbarung zur Umfinanzierung und gleichzeitigen Erhöhung eines Immobilienkredites von 54,4 Mio. EUR auf 85,0 Mio. EUR.

Wesentliche Grundlage für die im Geschäftsjahr 2016 getätigten Investitionen in neu gebaute Container waren die im Vorjahr abgeschlossene Kreditlinie in Höhe von 135,0 Mio. USD (127,8 Mio. EUR) sowie eine Leasingvereinbarung mit einem Volumen von 38,8 Mio. USD (36,8 Mio. EUR).

Eine im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs im Vorjahr gewährte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (118,4 Mio. EUR) wurde zum Bilanzstichtag vollständig in Anspruch genommen. Zusätzlich bestehen zum 31. Dezember 2016 nicht in Anspruch genommene freie Kreditlinien in Höhe von 189,4 Mio. EUR.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns. Zum 31. Dezember 2016 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quote). Die aufgrund der aktuellen Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen entstandenen Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten in Höhe von 62,2 Mio. USD (58,9 Mio. EUR), die von der finanzierenden Bank mit einer Frist von vier Wochen fällig gestellt werden können, wurden zum Bilanzstichtag in die kurzfristigen Finanzschulden umgegliedert.

Nettoverschuldung**Finanzielle Solidität**

Mio. EUR	2016	2015
Finanzschulden	4.180,7	3.907,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	570,2	573,3
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	18,7	0,0
Nettoverschuldung	3.591,8	3.333,6
EBITDA	607,4	831,0
Verschuldungsgrad (%)*	71,0	66,1
Frei verfügbare Kreditlinien	189,4	388,7
Eigenkapitalquote (%)	44,6	45,5

* Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahr von 3.333,6 Mio. EUR auf 3.591,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der Finanzschulden infolge der getätigten Investitionen in Schiffe und Container. Beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 18,7 Mio. EUR, die als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienen und aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, wurden in die Berechnung der Nettoverschuldung einbezogen. Der Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung/Eigenkapital) erhöhte sich auf 71,0 % (Vorjahr: 66,1 %).

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. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug insgesamt 759,6 Mio. EUR (Vorjahr: 962,4 Mio. EUR).

Kapitalflussrechnung und Investitionen**Zusammengefasste Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
EBITDA	607,4	831,0
Working-Capital-Veränderungen	-162,6	-180,2
Übrige Effekte	-27,6	-78,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	417,2	572,1
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-318,4	-606,5
Free-Cash-Flow	98,8	-34,4
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-119,4	-177,1
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-20,6	-211,5

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Der operative Cash-Flow des Hapag-Lloyd Konzerns lag für das abgelaufene Geschäftsjahr mit 417,2 Mio. EUR um 154,9 Mio. EUR bzw. 27,1 % unter dem Vorjahreswert. Ausgehend von einem EBITDA von 607,4 Mio. EUR wirkte sich die Bereinigung des Ergebnisses um erfolgs-, aber nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie die Veränderung des Working-Capitals vermindern auf den operativen Cash-Flow aus.

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 318,4 Mio. EUR (Vorjahr: 606,5 Mio. EUR). Hierin waren im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von 341,1 Mio. EUR (Vorjahr: 724,3 Mio. EUR) enthalten. Gegenläufig wirkten erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 28,8 Mio. EUR (Vorjahr: 38,9 Mio. EUR). Daneben wurden nicht zahlungswirksame Investitionen in Container in Höhe von insgesamt 52,4 Mio. EUR (Vorjahr: 124,0 Mio. EUR) getätigt. Nach Abzug der Zahlungsmittelabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2016 ein positiver Free Cash-Flow von 98,8 Mio. EUR (Vorjahr: negativer Free Cash-Flow von –34,4 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2016 insgesamt ein Abfluss an Zahlungsmitteln in Höhe von 119,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabfluss 177,1 Mio. EUR). Die Neuaufnahme von Finanzschulden in Höhe von 966,0 Mio. EUR (Vorjahr: 575,3 Mio. EUR) betraf im Wesentlichen Auszahlungen für Schiffsfinanzierungen in Höhe von 545,2 Mio. EUR sowie weitere Finanzierungen in Höhe von 420,8 Mio. EUR. Den Mittelaufnahmen standen Zins- und Tilgungszahlungen in Höhe von 1.049,7 Mio. EUR (Vorjahr: 961,9 Mio. EUR) gegenüber. Weiterhin wurden Auszahlungen für die Fremdwährungssicherung von Finanzschulden in Höhe von 11,3 Mio. EUR geleistet.

Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	1.1. – 31.12. 2016	1.1. – 31.12. 2015
Bestand am Anfang der Periode	573,7	711,4
Wechselkursbedingte Veränderungen	17,1	73,8
Zahlungswirksame Veränderungen	–20,6	–211,5
Bestand am Ende der Periode	570,2	573,7

Der Finanzmittelbestand in Höhe von 570,2 Mio. EUR ist gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (Vorjahreszeitraum: 573,7 Mio. EUR). Die Veränderungen des Geschäftsjahres 2016 ergaben sich aus einem Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 20,6 Mio. EUR sowie aus wechselkursbedingten Aufwertungen des Zahlungsmittelbestandes in Höhe von 17,1 Mio. EUR. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen zum 31. Dezember 2016 nicht in Anspruch genommene freie Kreditlinien in Höhe von 189,4 Mio. EUR sowie als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienende und aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesene Finanzmittel in Höhe von 18,7 Mio. EUR.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2016 betrug das Investitionsvolumen 392,2 Mio. EUR (Vorjahr: 833,5 Mio. EUR) und betraf insbesondere Investitionen in Schiffe und Container. Im Geschäftsjahr wurden zwei neu gebaute Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU an Hapag-Lloyd ausgeliefert sowie zwei Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 3.500 TEU erworben. Zudem wurden weitere Investitionen in Container getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt „Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang im Abschnitt „(12) Sachanlagen“.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr von 350,1 Mio. EUR auf 151,7 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war die Auslieferung von zwei 10.500-TEU-Schiffen. Die restlichen im Orderbuch bestehenden drei 10.500-TEU-Klasse-Schiffe werden im ersten Halbjahr 2017 ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2016 wurden keine Neubestellungen vorgenommen.

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 1.025,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.300,8 Mio. EUR). Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträgen sowie die Struktur der Restlaufzeiten der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „(32) Leasing“ im Konzernanhang.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	9.722,9	9.514,1
davon Anlagevermögen	9.643,3	9.457,3
Kurzfristige Vermögenswerte	1.608,0	1.565,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	570,2	573,7
Bilanzsumme	11.330,9	11.079,1
Passiva		
Eigenkapital	5.058,4	5.046,2
Fremdkapital	6.272,5	6.032,9
davon langfristige Schulden	3.633,2	3.633,8
davon kurzfristige Schulden	2.639,3	2.399,1
davon Finanzschulden	4.180,7	3.907,3
davon langfristige Finanzschulden	3.265,5	3.297,2
davon kurzfristige Finanzschulden	915,2	610,1
Bilanzsumme	11.330,9	11.079,1
Nettoverschuldung	3.591,8	3.333,6
Eigenkapitalquote (in %)	44,6	45,5

Zum 31. Dezember 2016 erhöhte sich die Konzernbilanzsumme um 251,8 Mio. EUR auf 11.330,9 Mio. EUR. Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 208,8 Mio. EUR, die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 43,0 Mio. EUR. Der gegenüber dem Euro gestiegene US-Dollar führte zu einer deutlichen Erhöhung der Vermögenswerte und Schulden. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2016 bei 1,06 USD/EUR (31. Dezember 2015: 1,09 USD/EUR).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhte sich das Anlagevermögen insbesondere aufgrund der getätigten Investitionen in Schiffe (255,9 Mio. EUR) und Container (58,8 Mio. EUR). Wechselkurseffekte in Höhe von 280,7 Mio. EUR wirkten sich ebenfalls erhöhend auf das Anlagevermögen aus. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 481,0 Mio. EUR minderten hingegen den Buchwert des Anlagevermögens.

Der Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte auf 1.608,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.565,0 Mio. EUR) resultierte unter anderem aus einem im Wesentlichen preisbedingten Anstieg des Vorratsbestandes um 30,4 Mio. EUR auf 124,5 Mio. EUR, der insbesondere aus den im Vergleich zum Vorjahr höheren Bunkerpreisen zum Stichtag resultierte.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten blieb mit 570,2 Mio. EUR nahezu unverändert auf dem Niveau des Vorjahres (573,7 Mio. EUR).

Das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) erhöhte sich um 12,2 Mio. EUR auf 5.058,4 Mio. EUR. Dabei wirkten sich insbesondere positive Effekte aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 156,5 Mio. EUR erhöhend auf das Eigenkapital aus. Vermindernd auf das Eigenkapital wirkte sich das negative Konzernergebnis in Höhe von -93,1 Mio. EUR sowie die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (-43,7 Mio. EUR) aus. Die Eigenkapitalquote ist wie im Vorjahr mit nahezu 45 % unverändert solide.

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Vorjahr um 239,6 Mio. EUR auf 6.272,5 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten war per saldo ein Anstieg der Finanzschulden um insgesamt 273,4 Mio. EUR, der im Wesentlichen auf aufgenommenen Finanzierungen, Wechselkursveränderungen (+104,8 Mio. EUR) sowie gegenläufig geleisteten Tilgungen beruhte.

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

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Im abgelaufenen Geschäftsjahr belasteten die unverändert schwierigen Marktbedingungen die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd. Aufgrund der insbesondere zu Beginn der „Peak Season“ 2016 unter den Erwartungen liegenden Ratenentwicklung sowie eines unverändert schwierigen Branchenumfeldes konnten die Prognosen hinsichtlich der durchschnittlichen Frachtrate und der operativen Ergebnisentwicklung gemessen am EBITDA und EBIT nicht erreicht 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 robust. Der Hapag-Lloyd Konzern ist mit seinem Leistungsportfolio und dem aktuellen Finanzprofil gut aufgestellt und könnte seine Marktposition durch den geplanten Zusammenschluss mit der UASC stärken. Bei einer erfolgten Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten würde die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich ansteigen. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2017 liegt im Rahmen der Erwartungen.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

RISIKOMANAGEMENT

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

Dem Vorstand und dem operativen Management stehen für das Risikomanagement mehrstufige integrierte Berichtssysteme zur Verfügung. So analysiert und meldet das Planungs- und Controllingsystem 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 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.

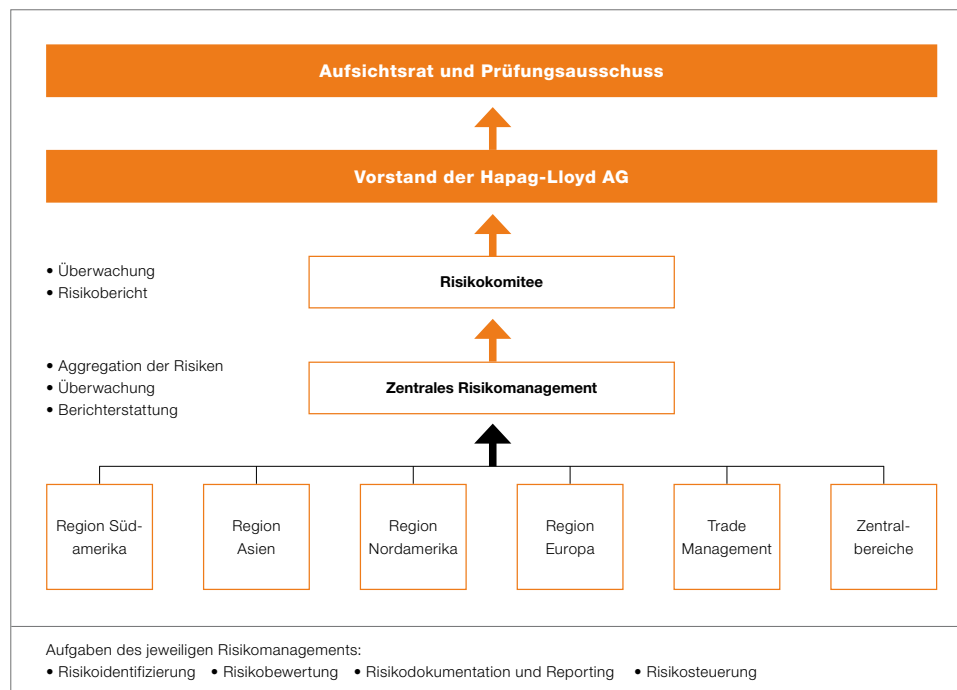
Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit die Risikomanager benannt, die für die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der operativen und finanziellen Risiken in den Regionen und den zentralen Fachbereichen (z. B. Treasury & Finance) verantwortlich 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 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 Revision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten durch. Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2016 der Hapag-Lloyd AG wurde die grundsätzliche Eignung des Risikofrüherkennungssystems, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen, durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft.

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

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß §315 Abs. 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 Fehlansagen in der Rechnungslegung zu vermeiden, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften zu gewährleisten. Die dazu eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht erreicht werden.

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

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

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

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich 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 Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. In 2016 erfolgte erneut ein unabhängiges externes Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Institutes für Interne Revision (DI IR). Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen.

Darüber hinaus erfolgte in 2016 ein unabhängiges externes Assessment der Funktionsfähigkeit der im IKS für die Zentralbereiche dokumentierten Schlüsselkontrollen.

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

Die bedeutsamsten Risiken sowie ihre Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind auf der Seite 130 aufgeführt. Auch die weniger bedeutsamen Risiken sind im folgenden Abschnitt beschrieben, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt.

STRATEGISCHE RISIKEN

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Aufgrund der Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern und der nur zögerlichen konjunkturellen Erholung in der Euro-Zone blieb auch in 2016 das globale Wirtschaftswachstum mit 3,1 % unter den ursprünglichen Erwartungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) von 3,4 % (Januar 2016). Für 2017 wird zwar eine Belebung der Weltkonjunktur erwartet, insgesamt bestehen aber auch für 2017 weiter hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2017 sind die nur zögerliche konjunkturelle Erholung in den Industrienationen, insbesondere in der Euro-Zone, die niedrige Wachstumsdynamik in wichtigen Schwellenländern wie China und Brasilien, die gegen Russland in Kraft befindlichen wirtschaftlichen Sanktionen sowie ein sich verstärkender Trend zu Protektionismus. Eine Eintrübung der globalen Konjunktur könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschiffahrt führen. In den vergangenen Jahren lag der Zuwachs der weltweiten Nachfrage nach Containertransportleistung gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Die niedriger als erwartete Zunahme des Transportaufkommens und die gleichzeitig deutliche Ausweitung des Kapazitätsangebotes haben in den vergangenen Jahren zu einem merklichen Rückgang der Frachtraten in allen wichtigen Fahrtgebieten geführt. Ein niedriger als erwartetes Transportaufkommen und ein weiterer Rückgang der Frachtraten könnten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich negativ beeinflussen. Protektionismus könnte einen erheblichen Einfluss auf den Welthandel und damit auch auf das Containertransportaufkommen haben.

Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen. In 2016 führten z.B. die Abschwächung der Exporte der chinesischen Wirtschaft sowie die Rezession in Brasilien zu einem niedriger als erwarteten Ladungsaufkommen in den jeweiligen Fahrtgebieten und einem erheblichen Rückgang der Frachtraten.

Risiken durch intensiven Wettbewerb

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

In der Regel schließt Hapag-Lloyd mit seinen Kunden keine langfristigen Verträge oder Exklusivverträge ab. Die Mehrzahl der Kunden unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des 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 befindet sich derzeit in einer Phase der Konsolidierung. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV übernommen. Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO). Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company (UASC) über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Im Juli 2016 schloss die französische Reederei CMA CGM S.A. die Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, ab. Am 31. Oktober 2016 haben die japanischen Schifffahrtsunternehmen Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) ("K"-Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) die Gründung einer neuen Joint-Venture-Gesellschaft angekündigt. In dieser werden die Containerschiffahrtsaktivitäten der drei Gesellschaften sowie die weltweiten Terminalaktivitäten (außerhalb Japans) zusammengeführt. Das neue Unternehmen soll am 1. April 2018 seine operative Tätigkeit aufnehmen. Am 1. Dezember 2016 hat Maersk die Übernahme der deutschen Reederei Hamburg Süd angekündigt.

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

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

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

Ab 1. April 2017 wird Hapag-Lloyd gemeinsam mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) ("K"-Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“ betreiben. Die UASC-Containerschiffe werden als Teil der Hapag-Lloyd Flotte ebenfalls in der THE Alliance eingesetzt. Die THE Alliance wird die Nachfolgeorganisation der Grand und G6 Alliance. Für den Fall, dass der Zusammenschluss mit der UASC nicht vor dem 1. April 2017 erfolgt, hat Hapag-Lloyd entsprechende Schiffscharterverträge (sog. „Vessel Sharing Agreements“) mit der UASC vereinbart, damit die zugesagte Kapazität der „THE Alliance“ zur Verfügung gestellt werden kann. Die Kooperation ist auf mindestens fünf Jahre angelegt. Allianzmitglieder können erstmalig nach 36 Monaten und dann mit einer Frist von zwölf Monaten die Allianz verlassen. Im Falle eines Kontrollwechsels („Change of Control“) oder bei Insolvenz kann ein Mitglied aus der Allianz ausgeschlossen werden. Der Beschluss zum Ausschluss eines Allianzmitglieds muss von den anderen Mitgliedern einstimmig gefasst werden.

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

Risiken aus dem Wettbewerb durch neue Allianzen

Im zweiten Quartal 2016 erfolgte eine umfangreiche Neuordnung der in den Ost-West-Fahrtgebieten tätigen Allianzen. Im April 2016 gründeten CMA CGM S. A. (Frankreich) inklusive der von CMA CGM übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (Singapur) (APL), Orient Overseas Container Line (Hongkong) (OOCL), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (Taiwan) (Evergreen) und China Ocean Shipping (Group) Company (China) (COSCO) Container Lines die „Ocean Alliance“.

Bereits Anfang 2015 hatte die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC), ihren Betrieb aufgenommen. Die „2M“ Allianz ist für den Zeitraum von zehn Jahren angelegt.

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

OPERATIVE RISIKEN

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

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

Treibstoffpreisisiken

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerpreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Im Geschäftsjahr 2016 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 8,2 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffverkehrsbranche. Im Berichtsjahr 2016 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO) bei 210 USD je Tonne und damit um 102 USD je Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. So stiegen die Bunkerpreise im zweiten Halbjahr 2016 wieder deutlich an. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, dürfte dies die Treibstoffkosten in 2017 deutlich verteuern.

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

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften von bis zu maximal 80 % des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per Ende Februar 2017 waren insgesamt rd. 28 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2017 gesichert.

Der durch verschärfte Umweltauflagen für das Befahren von Küstenregionen notwendige Einsatz von Marine Diesel Oil (MDO) könnte aufgrund des wesentlich höheren Preises für MDO zu einem deutlichen Anstieg der Transportkosten führen. In 2016 entfielen rd. 16 % (Vorjahr: rd. 15 %) des gesamten Bunkerverbrauchs von rd. 3,1 Mio. Tonnen (Vorjahr: rd. 3,4 Mio. Tonnen) auf schwefelarmen Bunker. Ab 2020 ist die Verwendung schwefelarmer Treibstoffe verpflichtend.

Risiken 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 einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2016 bei rund 57 % (Vorjahr: rd. 54 %). Die übrigen 43 % sind gechartert, davon elf Schiffe langfristig, 22 mittelfristig und 58 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 2017, wie bereits in den vergangenen Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die 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. Arbeitskämpfe in den Häfen können ebenfalls die Einhaltung von Fahrplänen erschweren und möglicherweise erhebliche zusätzliche Kosten verursachen.

Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

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

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

Risiko aus Ansprüchen von Lieferanten und Dienstleistern

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

Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als weitere Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panama-Kanal, Suez-Kanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und 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 aus der gestiegenen Bedeutung des Fahrtgebiets Lateinamerika

Mit einem Anteil von rd. 30 % am Containertransportvolumen in 2016 ist das Fahrtgebiet Lateinamerika das größte Fahrtgebiet von Hapag-Lloyd. Gemäß den aktuellen Prognosen des IWF (Januar 2017) ist das Wirtschaftswachstum der Region Lateinamerika und Karibik in 2016 um 0,7 % (2015: +0,1 %) zurückgegangen.

Für 2017 wird eine leichte Zunahme des Wirtschaftswachstums um 1,2 %, gefolgt von 2,1 % in 2018, erwartet. Das gegenwärtig nur verhaltene Wirtschaftswachstum könnte eine negative Auswirkung auf die Import- und Exportaktivitäten der Region und somit auf die Nachfrage nach Containertransporten und damit auch auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd haben. Die volatile Entwicklung der lokalen Währungen könnte ebenfalls einen negativen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung haben.

Risiken aus dem Verlust des US-Flag- oder Kabotagegeschäftes

Hapag-Lloyd erbringt in bestimmten regionalen Teilfahrtgebieten in Lateinamerika Containertransportdienstleistungen auf regulatorisch vom allgemeinen Wettbewerb geschützten Diensten (Kabotage-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd diese Dienste nicht mehr betreiben dürfen oder werden diese Dienste dem allgemeinen Wettbewerb geöffnet, könnte dies die Ertragslage negativ beeinflussen.

Als eine von drei internationalen Containerreedereien erbringt Hapag-Lloyd Containertransportdienstleistungen für staatliche Organisationen der USA (US-Flag-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben.

Risiken aus dem Verlust von Kunden und Mitarbeitern

Die Containerschifffahrt ist in einem sehr wettbewerbsintensiven Branchenumfeld tätig. Gelingt es nicht, wichtige Kunden und Mitarbeiter langfristig an Hapag-Lloyd zu binden, könnte dies zu negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnissituation von Hapag-Lloyd führen.

Risiken aus einer unbefriedigenden Ertragssituation

Die Ergebnissituation der Hapag-Lloyd zeigte in 2016 signifikante negative Abweichungen von der ursprünglichen Prognose des Geschäftsjahres. Sollten in der Zukunft weiterhin wesentliche negative Abweichungen von der Prognose eintreten, könnte dies Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der bilanzierten Geschäfts- oder Firmenwerte sowie aufgrund der hohen Finanzschulden auf die Finanzierungsmöglichkeiten und die Liquiditätssituation der Hapag-Lloyd haben.

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 (Projekt Compete to Win). Ab dem Geschäftsjahr 2017 sollen die erwarteten Synergien aus der Integration von übernommenen CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten (Projekt CUATRO) sowie die Kosteneinsparungen aus dem Projekt OCTAVE zusammen jährlich 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren erreichen. Zudem soll durch die Intensivierung der Kosteneinsparungs- und Effizienzmaßnahmen (Projekt OCTAVE II) in 2017 ein hoher zweistelliger Millionen-Betrag in US-Dollar erzielt werden. Sollte sich aus der Umsetzung der Projekte CUATRO, Close the Cost Gap, Compete to Win und OCTAVE I + II nicht der erwartete Ergebnisbeitrag ergeben, könnte dies einen erheblichen negativen Einfluss auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben und die Erreichung der finanziellen Ziele erschweren oder gar unmöglich machen. Zudem haben Veränderungen der internen Strukturen (z. B. die Struktur von Diensten in den jeweiligen Fahrtgebieten) und die Entwicklung von externen Einflussfaktoren wie z. B. Währungsschwankungen, die Entwicklung der Frachtraten und die Höhe der Bunkerpreise einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der Umsatzerlöse und der operativen Kosten. Diese Entwicklungen können die Umsetzung der Projekte begünstigen, überlagern oder ihr entgegenwirken. Die Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung könnte daher gegebenenfalls den Erfolg der strategischen Maßnahme nur begrenzt darstellen.

IT-Risiken

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

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, 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. Der Eintritt der beschriebenen IT-Risiken könnte eine hohe Auswirkung auf die Finanzlage von Hapag-Lloyd haben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als sehr gering eingestuft.

COMPLIANCE-RISIKEN

Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

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

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

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

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. Die Umweltschutzbestimmungen dürften sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen. 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.

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

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus Steuerrisiken in Höhe von 128,4 Mio. EUR (Vorjahr: 124,0 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in Summe als gering eingestuft wird.

Seit Mai 2011 untersuchte die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Um einen weiter andauernden sowie zeit- und kostenintensiven Rechtsstreit zu vermeiden, hat sich Hapag-Lloyd im November 2015 anderen betroffenen Linienreedereien in einer bereits laufenden Initiative zur Beilegung des Verfahrens angeschlossen. Im Rahmen dieser Initiative hat Hapag-Lloyd im November 2015 eine Verpflichtungserklärung unterzeichnet. Diese soll den Rechtsstreit ohne eine Weiterführung des Verfahrens durch die Europäische Kommission beilegen.

Am 7. Juli 2016 hat die EU-Kommission den Verpflichtungen der Linienreedereien zugestimmt. Die EU-Kommission hat mit ihrer offiziellen Zustimmung keine substantziellen Vorbehalte verkündet. Die Untersuchung der Europäischen Kommission im Fall COMP/39.850 – Top Hat ist damit abgeschlossen. Die Verpflichtungen sind rechtlich bindend für Hapag-Lloyd und ein Verstoß ist strafbewehrt.

Es wurden in zwei Jurisdiktionen seitens der Behörden offizielle Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt. Die eine Untersuchung wurde bereits ohne eine finanzielle Strafe ausgesetzt. Für eine weitere Untersuchung wird eine Beilegung ohne die Zahlung einer formellen Strafe erwartet.

Risiken der Besteuerung

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

Einige Schiffe erfüllen die Voraussetzung für die Tonnagebesteuerung nicht, daher unterliegen in 2016 ca. 4 % (2015: ca. 10 %) des Einkommens der deutschen Regelbesteuerung.

Risiken aus der Börsennotierung

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

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

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

Währungsrisiken

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

Wesentliche Risiken aus Wechselkursveränderungen werden fortlaufend überwacht. Zur teilweisen Begrenzung von Risiken aus Wechselkursveränderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 betraf dies USD/EUR-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 USD/EUR-Relation hat somit einen erheblichen Einfluss auf die im Jahresabschluss und in den Quartalsabschlüssen ausgewiesenen Finanzkennzahlen. Die Entwicklung der in Euro ausgewiesenen Finanzkennzahlen kann daher gegebenenfalls erheblich von den in US-Dollar erstellten Finanzkennzahlen des operativen Geschäftes abweichen.

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. Die Insolvenz von Hanjin und der starke Anstieg der beschäftigungslosen Flotte haben vor allem im dritten und vierten Quartal 2016 zu einem starken Überangebot an Schiffen und einem deutlichen Rückgang der Marktwerte von Containerschiffen geführt. In Absprache mit den kreditgebenden Finanzinstituten wird 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. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Gebrauchtmaktpreise von Containerschiffen entstanden im vierten Quartal 2016 Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten in Höhe von 62,2 Mio. USD (58,9 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2017 wurde Hapag-Lloyd von der finanzierenden Bank aufgefordert, eine entsprechende Sondertilgung zu leisten. Laufende Verhandlungen haben zu einer deutlichen Reduzierung der zu leistenden Sondertilgungen auf 41,0 Mio. USD (38,8 Mio. EUR) geführt. Weitere Aufforderungen zur Leistung von Sondertilgungen in Höhe von 10,3 Mio. USD (9,8 Mio. EUR) erfolgten ebenfalls im ersten Quartal 2017.

Risiken aus einer restriktiveren Kreditvergabe der Banken gegenüber Schiffahrtsunternehmen

Die Insolvenz der koreanischen Reederei Hanjin könnte zu einer restriktiveren Kreditvergabe der schiffahrtsfinanzierenden Banken führen, was auch für Hapag-Lloyd die Aufnahme neuer Finanzmittel erschweren oder die Kreditkosten erhöhen könnte. Dies hätte eine negative Auswirkung auf die Finanzsituation und die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Diese Liquiditätsreserve betrug zum 31. Dezember 2016 759,6 Mio. EUR (Vorjahr: 962,4 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

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

Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert. 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 Anteilerwerbs von mehr als 50 % 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.

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

Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2016 betragen die Finanzschulden des Konzerns 4.180,7 Mio. EUR (im Vorjahr 3.907,3 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom zukünftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen und aufgenommenen Kredite erschweren.

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 des IFRS-Konzernabschlusses sowie einzelvertragliche Vereinbarungen.

Sie umfassen im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines adjustierten Eigenkapitals, die Vorhaltung einer Mindestliquidität sowie die Einhaltung von Loan-to-Value-Quoten. Im Jahresverlauf 2016 und zum 31. Dezember 2016 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen entstanden im vierten Quartal 2016 Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten in Höhe von 62,2 Mio. USD (58,9 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2017 wurde Hapag-Lloyd von der finanzierenden Bank aufgefordert, eine entsprechende Sondertilgung zu leisten. Laufende Verhandlungen haben zu einer deutlichen Reduzierung der zu leistenden Sondertilgungen auf 41,0 Mio. USD (38,8 Mio. EUR) geführt. Weitere Aufforderungen zur Leistung von Sondertilgungen in Höhe von 10,3 Mio. USD (9,8 Mio. EUR) erfolgten ebenfalls im ersten Quartal 2017.

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

Per 31. Dezember 2016 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.661,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.610,8 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 weitere 1.340,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.376,3 Mio. EUR). Insgesamt entspricht dies zusammen 26,5 % der Konzernbilanzsumme (Vorjahr: 27,0%). Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer

Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2016 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

Risiken durch Wertminderung der Beteiligung an der Containerterminal

Altenwerder GmbH

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

Risiken aus unterschiedlichen Ansichten mit Joint-Venture-Partnern

Hapag-Lloyd betreibt derzeit eine Reihe von Joint-Ventures mit jeweiligen Partnern. Unter anderem zählen hierzu die HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH und die Consorcio Naviero Peruano S.A. Hapag-Lloyd könnte in Zukunft weitere Joint-Ventures betreiben. Unterschiedliche Ansichten über den Betrieb und die strategische Ausrichtung dieser Joint-Ventures könnten einen erheblichen Einfluss auf die operative Entwicklung dieser Gesellschaften und die Werthaltigkeit dieser Joint-Ventures haben.

Risiken durch eine niedrige Eigenkapitalausstattung der Hapag-Lloyd AG

Zum 31. Dezember 2016 betrug das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG im handelsrechtlichen Einzelabschluss 1.143,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.345,3 Mio. EUR) und lag somit deutlich unter dem Eigenkapital des Konzerns. Die handelsrechtliche Eigenkapitalquote mit 16,2% zum 31. Dezember 2016 (Vorjahr: 20,4%) ist gering. Zum 31. Dezember 2016 betrugen die Finanzschulden der Hapag-Lloyd AG 3.272,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.810,0 Mio. EUR). Sollte eine erneute Verlustsituation eintreten, könnte dies die handelsrechtliche Eigenkapitalausstattung sowie die Dividendenfähigkeit der Hapag-Lloyd AG beeinträchtigen. Dies könnte zum Beispiel aus handelsrechtlichen Verlusten infolge von Wechselkursveränderungen des US-Dollars resultieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als gering eingestuft. In der Hapag-Lloyd AG besteht ein genehmigtes Kapital von 50 Mio. EUR. Es wird erwartet, dass das genehmigte Kapital zur Umsetzung der Transaktion mit der UASC für die Ausgabe von 45,9 Millionen neuen Aktien genutzt wird und das Eigenkapital hierdurch ansteigt.

Risiken durch Herabstufung des Ratings

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

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stuft seit dem 28. Juli 2016 Hapag-Lloyd mit einem unveränderten Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit vermindertem Ausblick „Credit Watch Negative“ ein. Am 21. Juli 2016 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2 mit herabgestuftem Ausblick „stabil“.

Beide Ratingagenturen bewerteten die angestrebte Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren, als positiv. Beide Ratingagenturen weisen auf die Möglichkeit der Herabstufung des Ratings aufgrund der hohen Verschuldung von Hapag-Lloyd nach der UASC-Übernahme hin.

RISIKEN AUS DER GEPLANTEN ÜBERNAHME DER UASC

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Das erfolgreiche Closing ist vom finalen Abschluss aller Finanzierungsverhältnisse abhängig. Umfangreiche Angaben zur UASC wurden im Zulassungsprospekt der im Januar 2017 von Hapag-Lloyd begebenen Unternehmensanleihe veröffentlicht. Die im Konzernlagebericht angegebene Prognose bezieht sich nur auf den Hapag-Lloyd Konzern ohne die UASC.

Risiken aus einer möglichen Nichterreicherung der geplanten Synergien und/oder der Überschreitung der erwarteten Einmalaufwendungen

Aus dem beabsichtigten Zusammenschluss mit der UASC sollen ab 2019 jährliche Synergien in Höhe von 435 Mio. USD erzielt werden. Bereits 2017 soll rund ein Drittel davon erzielt werden. Diese Synergien sollen insbesondere durch Optimierungen in den Bereichen Netzwerk, Personal und administrative Funktionen entstehen. Für die UASC-Transaktion und die Realisierung der Synergien werden insgesamt einmalige Aufwendungen von 150 Mio. USD erwartet. Ein Teil der Aufwendungen wird unabhängig vom Abschluss der Transaktion anfallen. Sollten die geplanten Synergien nicht vollständig erreichbar sein und/oder die Einmalaufwendungen deutlich höher als geplant ausfallen, hätte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

Risiken aus einer verzögerten oder unvollständigen Integration der UASC

Die Realisierung der erwarteten Synergien und der zukünftige Unternehmenserfolg von Hapag-Lloyd hängen stark von einer raschen und vollständigen Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten ab. Sollte die Integration sich verzögern und/oder nur unvollständig erfolgen, würde dies den zukünftigen Unternehmenserfolg von Hapag-Lloyd erheblich belasten.

Risiken aus einer substanziell höheren Verschuldung

Durch die beabsichtigte Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten würde die Verschuldung von Hapag-Lloyd erheblich steigen. Die Finanzschulden der UASC betragen zum 30. September 2016 rd. 3,4 Mrd. EUR. Zukünftig erwirtschaftete liquide Mittel und frei verfügbare Cash-Flows könnten nicht ausreichen, die Verschuldung wie geplant zügig zu reduzieren. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Finanzsituation und die Solidität von Hapag-Lloyd.

Risiken aus einer stärkeren Präsenz in dem Fahrtgebiet Fernost inklusive des Teilfahrtgebiets Mittlerer Osten

Durch die beabsichtigte Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten stärkt Hapag-Lloyd die Präsenz im Fahrtgebiet Fernost inklusive des Teilfahrtgebiets Mittlerer Osten. Hierdurch steigt der Einfluss dieser Fahrtgebiete auf die Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd. Ein niedriger als erwartetes Wirtschaftswachstum in den Regionen Mittlerer Osten und Fernost sowie ein höherer Wettbewerb durch bereits in den Fahrtgebieten stark vertretene Konkurrenten könnten die Ertragssituation von Hapag-Lloyd negativ beeinflussen.

Risiken aus einer größeren Flotte

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Zum 31. Dezember 2016 verfügte die UASC über eine Flotte von 59 eigenen und gecharterten Containerschiffen mit einer gesamten Transportkapazität von rd. 580.000 TEU. Nach einem erfolgten Zusammenschluss mit der UASC würde Hapag-Lloyd über die UASC-Flotte verfügen. Wenn das tatsächliche Ladungsaufkommen die erweiterten Transportkapazitäten nicht ausreichend ausnutzt, könnten entstehende Überkapazitäten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd belasten.

Risiken aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Die Einbringung der UASC-Geschäftsaktivitäten könnte zu einem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte in der Bilanz von Hapag-Lloyd führen. Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben.

Risiken aus dem Verlust von wichtigen Mitarbeitern und Kunden

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Nach dem geplanten Zusammenschluss mit der UASC könnte es zu einer ungewollten erhöhten Fluktuation von wichtigen Mitarbeitern und Kunden kommen. Dies könnte den Erfolg der raschen Integration der UASC verzögern und sich negativ auf die Ertragssituation auswirken.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSRIKIKEN

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus einem möglichen Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro 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 Konzernergebnis handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der möglichen Risiken bezogen auf das zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2017 sind wie folgt klassifiziert:

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

Die möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis im Geschäftsjahr – nach Berücksichtigung von gegensteuernden Maßnahmen – wurden im Berichtsjahr neu kalibriert und sind wie folgt klassifiziert:

- Gering: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von bis zu 100 Mio. USD (Vorjahr: bis zu 25 Mio. USD)
- Mittel: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von mehr als 100 Mio. USD und bis zu 250 Mio. USD (Vorjahr: mehr als 25 bis zu 100 Mio. USD)
- Hoch: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von über 250 Mio. USD (Vorjahr: über 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 2017 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Gering	Gering	Geringer
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Geringer
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Mittel	Mittel	Höher
Liquidität*	Gering	Hoch	Gleich
Niedriger Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte	Gering	Hoch	Gleich

* 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 stark beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2017 könnte das Welthandelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 3,8 % deutlich stärker als in 2016 (+1,9 %) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2017 um 3,7 % ansteigen und damit deutlich stärker wachsen als 2016 (+2,5 %). Des Weiteren dürften in 2017 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 2017 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten, vor allem wenn die aufstrebenden Schwellenländer ihre derzeitige Wachstumsschwäche im Jahresverlauf 2017 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:

- Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen.
- Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der weiteren Entwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Kostenvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken.

Chancen aus der Mitgliedschaft in der THE Alliance

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

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

Chancen aus lokaler Marktführerschaft

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Durch die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten hat Hapag-Lloyd seine Marktposition vor allem in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika sowie die lokale Marktführerschaft auf dem Fahrtgebiet Transatlantik gestärkt. Die Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten dürfte die Marktstellung von Hapag-Lloyd auf dem Fahrtgebiet Fernost stärken und bietet den Markteintritt in das attraktive Fahrtgebiet Mittlerer Osten. Dies bietet die Chance, den Anteil an steigenden Containertransporten in diesen Fahrtgebieten zu erhöhen.

Chancen aus Synergien und der Verbesserung der betrieblichen Effizienz

Aus den in 2015 implementierten und in 2016 intensivierten Effizienzverbesserungs- und Kostensenkungsprogrammen sollen ab 2017 jährliche Synergien in einer Höhe von 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert werden. Diese entfallen hauptsächlich auf Schiffssystemkosten, den Leistungseinkauf, die Optimierung von Diensten und den Bereich Personal. Bereits in 2016 wurde ein erheblicher Teil der geplanten Synergien und Effizienzverbesserungen erreicht. Bei einer erfolgreichen Umsetzung könnten diese Projekte in 2017 und den Folgejahren zu einem weiter verbesserten 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 erhebliche positive Wirkung auf die Ergebnisentwicklung. Die Integration der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten wurde in 2015 früher und mit geringer als erwarteten Kosten abgeschlossen.

Chancen aus einer Branchenkonsolidierung

Die Containerschifffahrt befindet sich derzeit in einer Phase der Konsolidierung. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV übernommen. Im Februar 2016 fusionierten die beiden chinesischen Reedereien, China Ocean Shipping Company und China Shipping Group, zur China COSCO Shipping Group (China COSCO).

Zur Nutzung der externen Wachstumschancen wurde am 15. Juli 2016 ein Business Combination Agreement mit der arabischen Containerreederei United Arab Shipping Company (UASC) über die Zusammenführung der Containeraktivitäten unterzeichnet. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen.

Sollte Hapag-Lloyd in einem weiteren Konsolidierungsprozess eine aktive Rolle einnehmen, könnte aus einem größeren Unternehmensverbund eine stärkere Wettbewerbsposition entstehen. Hieraus könnten dem Unternehmen zusätzliche Umsatz- und Ergebnispotenziale erwachsen.

Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz

Durch die Indienststellung von insgesamt sieben Schiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU in 2015 und den Ersatz von kleineren Schiffen durch Schiffe mit einer größeren Transportkapazität hat sich die Treibstoffeffizienz der Transporte, gemessen am Bunkerverbrauch pro Slot, in 2016 weiter verbessert. Eine weitere Reduzierung des Bunkerverbrauchs pro transportiertem Container durch den Einsatz effizienterer Schiffe könnte zu einem Rückgang der verbrauchsabhängigen Kosten führen. Von den 10.500-TEU-Schiffen wurden vier Schiffe bis zum Veröffentlichungsdatum des Berichts in Dienst gestellt. Ein weiteres 10.500-TEU-Schiff wird im April an Hapag-Lloyd ausgeliefert. Zudem verfügt die UASC über eine junge und effiziente Flotte. Der Einsatz dieser Schiffe könnte sich zusätzlich positiv auf die Effizienz der Hapag-Lloyd Flotte auswirken.

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 2016 erfolgreich abschließen konnte, würde eine weniger restriktive Kreditvergabe dem Unternehmen zusätzliche finanzielle Möglichkeiten bei der Finanzierung von möglichen Wachstumsinvestitionen einräumen.

Chancen aus einer Verbesserung des Unternehmensratings

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stuft seit dem 28. Juli 2016 Hapag-Lloyd mit einem unveränderten Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG von B+ und dem verminderten Ausblick „Credit Watch Negative“ ein. Am 21. Juli 2016 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2, Ausblick „stabil“. 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, z. B. durch die verstärkte Ausgabe von Unternehmensanleihen, zurückgreifen.

CHANCEN AUS DER GEPLANTEN ÜBERNAHME DER UASC

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen.

Chancen aus höher als geplanten Synergien und/oder niedriger als erwarteten Einmalaufwendungen

Insbesondere durch die Optimierung der gemeinsamen Netzwerke und administrativen Funktionen sollen durch die geplante Fusion ab 2019 jährliche Synergien von 435 Mio. USD erzielt werden. Davon sollen bereits in 2017 rd. ein Drittel realisiert werden. Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration dürften Einmalaufwendungen von rd. 150 Mio. USD anfallen. Sollten die geplanten Synergien höher als erwartet und/oder die Einmalaufwendungen deutlich niedriger als geplant ausfallen, hätte dies erhebliche positive Auswirkungen auf die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

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

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

Chancen aus einer größeren Flotte

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Zum 31. Dezember 2016 verfügte die UASC über eine Flotte von 59 eigenen und gecharterten Containerschiffen mit einer gesamten Transportkapazität von rd. 580.000 TEU. Nach einem erfolgten Zusammenschluss mit der UASC würde Hapag-Lloyd über die UASC-Flotte verfügen. Wenn die Entwicklung des Ladungsaufkommens höher als erwartet ausfallen sollte und damit die erweiterten Transportkapazitäten stärker als geplant ausgenutzt werden, hätte dies eine deutlich positive Auswirkung auf die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einer weiter stringenten Umsetzung der Synergie- und Effizienzverbesserungen aus den Projekten CUATRO, OCTAVE, OCTAVE II, Compete to Win, Close the Cost Gap, einer raschen Umsetzung der Integration der Geschäftsaktivitäten der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern (einen erfolgreichen Zusammenschluss vorausgesetzt) und den hieraus resultierenden Synergien, einer merklich positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem deutlich stärker als erwarteten Anstieg der Transportmenge sowie einer weiteren Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro.

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

Wesentliche Chancen

Chance	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2017 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg der Transportmenge	Hoch	Gering	Höher
Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Höher
Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Hoch	Gering	Höher
Rückgang der Bunkerverbrauchspreise	Mittel	Mittel	Geringer
Höherer Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte	Hoch	Hoch	Gleich

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 2016, 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 2017 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2016 aus.

Das Hauptrisiko der Hapag-Lloyd für 2017 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, das zu einem erneuten Druck auf die Frachtraten führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Leicht aufhellen dürfte sich in 2017 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., Panamá, 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 auf Seite 240 verwiesen. In 2016 sind Hapag-Lloyd keine Stimmrechtsmitteilungen zugegangen.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

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

Die Regelungen zur Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands ergeben sich aus den §§ 84, 85 Aktiengesetz und 31 Mitbestimmungsgesetz in Verbindung mit § 7 Abs. 1 der Satzung.

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 2016 sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der durchgeführten Kapitalerhöhung anzupassen.

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

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. Juni 2018 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage um bis zu 50.000.000,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten.

Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. Dies ist insbesondere der Fall bei der Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlagen, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Beteiligungen an Unternehmen und sonstigen mit einem Akquisitionsvorhaben in Zusammenhang stehenden einlagefähigen Vermögensgegenständen oder wenn bei der Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der Hapag-Lloyd Aktie nicht wesentlich unterschreitet und gemessen am bisherigen Aktienbestand nicht mehr als 10 % neue Aktien ausgegeben werden.

§ 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 768 Mio. EUR (811 Mio. USD) ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“) oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.
- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und festen Finanzierungszusagen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 3.198 Mio. EUR (3.377 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 435 Mio. EUR (460 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmten Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den Schlüsselaktionären, der TUI AG sowie von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär oder der TUI AG einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („**Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag**“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des §2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären und der TUI AG zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils 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 Prognose für das Geschäftsjahr 2017 erfolgt auf Basis der zum 31. Dezember 2016 bestehenden Geschäftsaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzerns und damit ohne die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten und des UASC-Abschlusses 2016. Der Unternehmenszusammenschluss war zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses 2016 noch nicht vollzogen. Dementsprechend konnten die ökonomischen und bilanziellen Auswirkungen in diesem Bericht nicht mit hinreichender Sicherheit bestimmt werden.

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 2017) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,4 %. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2017 etwas stärker als im Vorjahr (+3,1 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 % (2016: +1,9%). Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2017 stärker als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Global Insight (Februar 2017) prognostiziert für 2017 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,7 % (2016: 2,5 %) auf rd. 137 Mio. TEU. Damit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2017 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten um rd. 0,4 Mio. TEU auf 19,7 Mio. TEU in 2016 rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 1,6 Mio. TEU. Der weitere Anstieg der Angebotskapazitäten könnte auch in 2017 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren.

Ausgehend von unverändert ambitionierten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen plant Hapag-Lloyd (ohne die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten) eine moderate Erhöhung des Transportvolumens. Für 2017 werden ein deutlicher Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises sowie eine moderate Verbesserung der durchschnittlichen Frachtrate erwartet. Bei Realisierung von letzten Synergieeffekten aus den originären Effizienzprogrammen, zusätzlichen Kosteneinsparungen, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität, dem erwarteten Mengenwachstum und einer Rückkehr zu einer besseren „Peak Season 2017“ plant Hapag-Lloyd für 2017 eine deutliche Zunahme des EBITDA und des EBIT.

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Obwohl die aktuelle Ergebnisprognose keine Umsatz- und Ergebniseffekte oder Bewertungsveränderungen aus der Konsolidierung der UASC enthält, sollen im Nachfolgenden wesentliche Einflussfaktoren aus dem beabsichtigten Zusammenschluss mit der UASC beschrieben werden. Die nachfolgenden Ausführungen stehen unter dem Vorbehalt eines erfolgreichen Zusammenschlusses in den ersten Monaten des Jahres 2017.

Im Rahmen der Anfang 2017 erfolgten Begebung der Unternehmensanleihen hat Hapag-Lloyd indikative Pro-Forma-Angaben der UASC veröffentlicht. Demnach erzielte die UASC in den ersten neun Monaten 2016 ein Transportvolumen von rd. 2,3 Mio. TEU. Die durchschnittliche Frachtrate betrug 610 USD/TEU. Die Angabe von Transportvolumen und Frachtrate entstammen dem ungeprüften Managementreport der UASC, die nachfolgenden Angaben der Gewinn- und Verlustrechnung wurden an die Rechnungslegungsmethoden der Hapag-Lloyd angepasst. Der Umsatz belief sich auf 1.615,6 Mio. EUR. In den ersten neun Monaten 2016 erwirtschaftete die UASC ein EBITDA von 94,6 Mio. EUR, ein EBIT von -102,8 Mio. EUR und ein Ergebnis nach Steuern von -209,1 Mio. EUR. Durch den geplanten Zusammenschluss mit der UASC würde der Hapag-Lloyd Konzern seine Geschäftstätigkeit in 2017 erheblich erweitern. Zudem würde sich die Bilanzstruktur durch die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern deutlich verändern. Dies betrifft das Sachanlagevermögen sowie die Verschuldung. Mit der Veröffentlichung des nächsten Finanzberichts plant Hapag-Lloyd unter der Annahme, dass der Zusammenschluss mit der UASC in den ersten Monaten des Jahres 2017 abgeschlossen wird, die Prognose für 2017 zu konkretisieren. Insbesondere durch die Optimierung der gemeinsamen Netzwerke und administrativen Funktionen sollen durch die geplante Fusion ab 2019 jährliche Synergien von 435 Mio. USD erzielt werden. Davon sollen bereits in 2017 rd. ein Drittel realisiert werden. Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration dürften Einmalaufwendungen von rd. 150 Mio. USD anfallen.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2017 – Hapag-Lloyd Konzern ohne UASC

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	3,4 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	3,8 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	3,7 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Moderat steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Moderat steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen)	Deutlich steigend
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern)	Deutlich steigend

Die Umsatz- und Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse. Die Ergebnisprognose beinhaltet keine Umsatz- und Ergebniseffekte oder Bewertungsveränderungen aus einer möglichen zukünftigen Konsolidierung der UASC. Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen.

Der Großteil der Erlösrealisierung wird im zweiten Halbjahr, davon insbesondere im dritten Quartal, der sog. „Peak Season“, prognostiziert. Ursache ist, dass das Welthandelsvolumen im Jahresverlauf schwankt und regelmäßig im zweiten Halbjahr deutlich stärker ausfällt als im ersten Halbjahr. Weiterhin wird das Ergebnis erwartungsgemäß positiv beeinflusst werden durch die Erzielung von weiteren Synergien und Ergebniseffekten aus bereits initiierten Kostensenkungsmaßnahmen.

Zur Sicherung der Finanzierung der zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 noch nicht ausgelieferten drei 10.500-TEU-Schiffsneubauten hat Hapag-Lloyd langfristige Kreditverträge abgeschlossen. Die Indienststellung dieser Schiffe erfolgt bis einschließlich April 2017.

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine erneute Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau am Ende des Jahres 2016, ein deutlicher Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie eine Stagnation oder sogar ein erneuter Rückgang der Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2017 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

Hamburg, den 8. März 2017

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

KONZERN- ABSCHLUSS

146	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
147	KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
148	KONZERNBILANZ
150	KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
152	KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
154	KONZERNANHANG
154	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
181	Segmentberichterstattung
183	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
190	Erläuterungen zur Konzernbilanz
225	Sonstige Erläuterungen
238	VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)
239	AKTIENGESCHÄFTE DER ORGANMITGLIEDER
240	MITTEILUNGEN GEMÄSS § 160 ABS. 1 NR. 8 AKTG
244	BESTÄTIGUNGSVERMERK

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Umsatzerlöse	(1)	7.734,2	8.841,8
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	97,1	193,7
Transportaufwendungen	(3)	6.364,0	7.258,5
Personalaufwendungen	(4)	496,1	484,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	481,0	464,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	386,2	517,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		104,0	310,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(14)	27,1	28,5
Übriges Finanzergebnis	(7)	-4,7	27,6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		126,4	366,4
Zinserträge	(8)	5,7	5,6
Zinsaufwendungen	(8)	205,5	232,9
Ergebnis vor Ertragsteuern		-73,4	139,1
Ertragsteuern	(9)	19,7	25,2
Konzernergebnis		-93,1	113,9
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-96,6	111,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(22)	3,5	2,3
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(10)	-0,82	1,04

KONZERN- GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Konzernergebnis		-93,1	113,9
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		-43,7	29,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(21)	-43,7	29,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		-45,3	30,8
Steuereffekt		1,6	-1,2
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		160,7	454,3
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(21)	4,2	1,2
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwertes		-17,7	-21,8
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		21,9	23,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(21)	156,5	453,1
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		117,0	483,9
Gesamtergebnis		23,9	597,8
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		20,4	595,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(22)	3,5	2,8

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit zum 31. Dezember 2016

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Geschäfts- oder Firmenwerte	(11)	1.661,6	1.610,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(11)	1.340,4	1.376,3
Sachanlagen	(12)	6.315,6	6.143,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(14)	325,7	326,6
Sonstige Forderungen	(15)	27,0	22,5
Derivative Finanzinstrumente	(16)	24,1	10,7
Ertragsteuerforderungen	(9)	3,3	–
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	25,2	23,6
Langfristige Vermögenswerte		9.722,9	9.514,1
Vorräte	(17)	124,5	94,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(15)	677,6	716,1
Sonstige Forderungen	(15)	197,5	148,5
Derivative Finanzinstrumente	(16)	13,5	0,7
Ertragsteuerforderungen	(9)	24,7	31,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(18)	570,2	573,7
Kurzfristige Vermögenswerte		1.608,0	1.565,0
Summe Aktiva		11.330,9	11.079,1

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Gezeichnetes Kapital	(19)	118,1	118,1
Kapitalrücklagen	(19)	1.061,8	1.263,2
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(20)	3.152,9	3.052,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(21)	721,8	604,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		5.054,6	5.038,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(22)	3,8	7,8
Eigenkapital		5.058,4	5.046,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	238,0	186,2
Sonstige Rückstellungen	(24)	114,0	144,2
Finanzschulden	(25)	3.265,5	3.297,2
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	12,1	4,7
Derivative Finanzinstrumente	(27)	1,8	–
Passive latente Ertragsteuern	(9)	1,8	1,5
Langfristige Schulden		3.633,2	3.633,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(23)	6,6	5,6
Sonstige Rückstellungen	(24)	211,2	285,9
Ertragsteuerschulden	(9)	17,6	22,9
Finanzschulden	(25)	915,2	610,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(26)	1.281,6	1.293,8
Sonstige Verbindlichkeiten	(26)	167,8	158,5
Derivative Finanzinstrumente	(27)	39,3	22,3
Kurzfristige Schulden		2.639,3	2.399,1
Summe Passiva		11.330,9	11.079,1

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Konzernergebnis	-93,1	113,9
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	19,7	25,2
Zinsergebnis	199,8	227,3
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	481,0	464,6
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	0,6	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) und Umgliederungen	-7,6	-87,8
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	11,3	47,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen und zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	2,8	-11,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-27,2	-28,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-26,2	74,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	20,1	69,0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-109,6	-224,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-46,9	-98,7
Ertragsteuerzahlungen	-9,1	-0,8
Zinseinzahlungen	1,6	1,6
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	417,2	572,1
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	6,5	4,0
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	-	0,3
Einzahlungen aus Dividenden	28,8	38,9
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	74,9
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-353,7	-724,3
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-0,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-318,4	-606,5

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	–	264,5
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	–	–5,0
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–0,3	–
Auszahlungen für Dividenden	–6,3	–2,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	966,0	575,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–859,8	–748,6
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–189,9	–213,3
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–11,2	–47,9
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	–17,9	–
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–119,4	–177,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–20,6	–211,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	573,7	711,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,1	73,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–20,6	–211,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	570,2	573,7

KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Anhang	(19)	(19)	(20)
Stand 1.1.2015	104,9	1.651,9	2.286,1
Gesamtergebnis	-	-	111,6
davon			
Konzernergebnis	-	-	111,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	13,2	-388,7	654,8
davon			
Kapitalerhöhung Börsengang	13,2	251,3	-
Transaktionskosten Börsengang	-	-4,3	-
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-635,7	635,7
Unternehmenserwerb	-	-	19,1
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-0,2
Stand 31.12.2015	118,1	1.263,2	3.052,3
Gesamtergebnis	-	-	-96,6
davon			
Konzernergebnis	-	-	-96,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-201,4	201,4
davon			
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-201,4	201,4
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-4,2
Stand 31.12.2016	118,1	1.061,8	3.152,9

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
				(21)		(22)
-104,8	-	226,2	121,4	4.164,3	5,3	4.169,6
29,6	1,2	452,6	483,4	595,0	2,8	597,8
-	-	-	-	111,6	2,3	113,9
29,6	1,2	452,6	483,4	483,4	0,5	483,9
-	-	-	-	279,3	-0,3	279,0
-	-	-	-	264,5	-	264,5
-	-	-	-	-4,3	-	-4,3
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	19,1	3,6	22,7
-	-	-	-	-	-3,9	-3,9
-	-	-	-	-0,2	-	-0,2
-75,2	1,2	678,8	604,8	5.038,4	7,8	5.046,2
-43,7	4,2	156,5	117,0	20,4	3,5	23,9
-	-	-	-	-96,6	3,5	-93,1
-43,7	4,2	156,5	117,0	117,0		117,0
-	-	-	-	-	-6,6	-6,6
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
-	-	-	-	-	-6,3	-6,3
-	-	-	-	-4,2	-0,9	-5,1
-118,9	5,4	835,3	721,8	5.054,6	3,8	5.058,4

KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Deutschland, ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Sie ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Aktiengesellschaft deutschen Rechts. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt. Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

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 2016 und wird planmäßig am 24. März 2017 vom Aufsichtsrat geprüft und gebilligt.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Darüber hinaus wurden ergänzend die handelsrechtlichen Vorschriften nach § 315a Abs. 1 HGB einbezogen.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im Geschäftsjahr 2016 erstmals anzuwenden. Wesentliche Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Anhangangaben des Hapag-Lloyd Konzerns ergaben sich aus der erstmaligen Anwendung nicht.

- Änderung des IAS 1: *Anhangangaben*
- Änderung des IAS 16 und IAS 38: *Klarstellung zulässiger Abschreibungsmethoden*
- Änderung des IAS 16 und IAS 41: *Klassifizierung fruchttragender Gewächse*
- Änderung des IAS 27: *Equity-Methode in Einzelabschlüssen*
- Änderungen an IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28: *Investmentgesellschaften – Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht*
- Änderung des IFRS 11: *Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit*
- *Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2012–2014)*

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2016 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation		Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 9	Finanzinstrumente	1.1.2018	ja
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	1.1.2018	ja
IAS 7	Änderungen des IAS 7: Angabeninitiative	1.1.2017	nein
IAS 12	Änderungen des IAS 12: Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten	1.1.2017	nein
IAS 40	Änderungen des IAS 40: Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	1.1.2018	nein
IFRS 2	Änderungen des IFRS 2: Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen	1.1.2018	nein
IFRS 4	Änderungen des IFRS 4: Anwendung des IFRS 9 mit IFRS 4	1.1.2018	nein
IFRS 10 IAS 28	Änderungen des IFRS 10 und IAS 28: Veräußerung bzw. Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Anleger und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	auf unbestim- mte Zeit verschoben	nein
IFRS 15	Änderung des IFRS 15: Klarstellungen	1.1.2018	nein
IFRS 16	Leasingverträge	1.1.2019	nein
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	1.1.2018	nein
Diverse	Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014–2016	1.1.2017 / 1.1.2018	nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2017 oder später anzuwenden sind. Die Gesellschaft plant keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

IFRS 9 Finanzinstrumente

Im Juli 2014 veröffentlichte das International Accounting Standards Board die endgültige Fassung des IFRS 9 *Finanzinstrumente*. IFRS 9 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist. Der Konzern beabsichtigt zum gegenwärtigen Zeitpunkt, IFRS 9 erstmalig zum 1. Januar 2018 anzuwenden.

Der neue Standard erfordert vom Konzern die Anpassung seiner Rechnungslegungsprozesse und internen Kontrollen im Zusammenhang mit der Darstellung von Finanzinstrumenten, wobei diese Anpassungen noch nicht abgeschlossen sind. Der Konzern hat jedoch eine vorläufige Beurteilung der möglichen Auswirkungen der Anwendung des IFRS 9 durchgeführt, basierend auf seinen Positionen zum 31. Dezember 2016 und den im Laufe des Jahres 2016 nach IAS 39 bestimmten Sicherungsbeziehungen.

i. Klassifizierung – Finanzielle Vermögenswerte

IFRS 9 enthält einen neuen Klassifizierungs- und Bewertungsansatz für finanzielle Vermögenswerte, der das Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie die Eigenschaften ihrer Cash-Flows widerspiegelt.

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

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

Auf Grundlage seiner vorläufigen Beurteilung geht der Hapag-Lloyd Konzern nicht davon aus, dass die neuen Einstufungsanforderungen, sofern sie zum 31. Dezember 2016 angewendet worden wären, wesentliche Auswirkungen auf die Bilanzierung seiner Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Finanzmittel und sonstigen finanziellen Forderungen hätten. Zum 31. Dezember 2016 verfügte Hapag-Lloyd über zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte mit einem beizulegenden Zeitwert von 0,8 Mio. EUR. Darin enthalten sind Rentenpapiere in Höhe von 0,3 Mio. EUR, die aufgrund ihrer Cash-Flow-Eigenschaften zukünftig als FVTPL einzustufen sind. Dies hat zur Folge, dass alle Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts im Gewinn oder Verlust erfasst werden, wodurch die Volatilität des Konzernergebnisses erhöht wird. Des Weiteren umfassen die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte Beteiligungen, die aus langfristigen strategischen Gründen gehalten werden. Werden diese Eigenkapitalinstrumente bei der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 weiterhin aus dem gleichen Grund gehalten, besteht das Wahlrecht, diese als FVOCI oder als FVTPL zu klassifizieren. Hapag-Lloyd hat diesbezüglich bisher keine Entscheidung getroffen. Im ersteren Fall werden alle Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis dargestellt, keine Wertminderungsaufwendungen im Gewinn oder Verlust erfasst und beim Abgang keine Gewinne oder Verluste in den Gewinn oder Verlust umgliedert. In beiden Fällen ist eine Bilanzierung zu Anschaffungskosten als besten Schätzer für den beizulegenden Zeitwert möglich, sodass zum 31. Dezember 2016 keine Abweichungen im Wertansatz bestünden.

ii. Wertminderung

IFRS 9 ersetzt das Modell der „eingetretenen Verluste“ des IAS 39 durch ein zukunftsorientiertes Modell der „erwarteten Kreditausfälle“. Die Bewertung der erwarteten Kreditausfälle erfordert Ermessensentscheidungen.

Das neue Wertminderungsmodell ist auf finanzielle Vermögenswerte anzuwenden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zu FVOCI bewertet werden – mit Ausnahme von als Finanzanlagen gehaltenen Eigenkapitalpapieren –, sowie auf vertragliche Vermögenswerte nach IFRS 15.

Nach IFRS 9 werden Wertberichtigungen auf einer der nachstehenden Grundlagen bewertet:

- Zwölf-Monats-Kreditausfälle: Hierbei handelt es sich um erwartete Kreditausfälle aufgrund möglicher Ausfallereignisse innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag
- Kreditausfälle über die Laufzeit: Hierbei handelt es sich um erwartete Kreditausfälle aufgrund aller möglichen Ausfallereignisse während der erwarteten Laufzeit eines Finanzinstruments.

Die Bewertung nach dem Konzept der Kreditausfälle über die Laufzeit ist anzuwenden, wenn das Kreditrisiko eines finanziellen Vermögenswertes am Abschlussstichtag seit dem erstmaligen Ansatz signifikant gestiegen ist; ansonsten ist die Bewertung nach dem Konzept der Zwölf-Monats-Kreditausfälle anzuwenden. Ein Unternehmen kann festlegen, dass das Kreditrisiko eines finanziellen Vermögenswertes nicht signifikant gestiegen ist, wenn der Vermögenswert am Abschlussstichtag ein geringes Kreditrisiko aufweist. Die Bewertung nach dem Konzept der Kreditausfälle über die Laufzeit ist jedoch immer für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und für vertragliche Vermögenswerte ohne eine wesentliche Finanzierungskomponente anzuwenden.

Im Hapag-Lloyd Konzern kommt im Wesentlichen der vereinfachte Wertminderungsansatz für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Tragen. Voraussichtlich werden sich hierbei keine wesentlichen Auswirkungen auf die Wertminderungsaufwendungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ergeben. Bei den sonstigen finanziellen Forderungen, für die der allgemeine Wertminderungsansatz anzuwenden sein wird, führt das neue Wertminderungsmodell zu einem Anstieg der Wertberichtigungen, der nach der vorläufigen Einschätzung ebenfalls als nicht wesentlich anzusehen ist.

iii. Klassifizierung – Finanzielle Schulden

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

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

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

Hapag-Lloyd hat keine finanziellen Schulden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet bestimmt und beabsichtigt derzeit auch nicht, dies zu tun. Die vorläufige Beurteilung durch den Konzern zeigte somit keine wesentlichen Auswirkungen der Anwendung der Anforderungen des IFRS 9 bezüglich der Einstufung finanzieller Schulden zum 31. Dezember 2016.

iv. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

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

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

Die vorläufige Beurteilung durch den Konzern deutet darauf hin, dass die Arten der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, die der Konzern derzeit hat, die Anforderungen des IFRS 9 erfüllen sollten, wenn der Konzern bestimmte beabsichtigte Änderungen an seinen internen Dokumentations- und Überwachungsverfahren durchführt.

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

Im Hapag-Lloyd Konzern werden zur Absicherung von Treibstoffpreisrisiken Bunkeroptionen eingesetzt, wobei nur der innere Wert in die Sicherungsbeziehung einbezogen wird. Die hieraus resultierenden Zeitwertveränderungen wurden daher im aktuellen Abschluss unter IAS 39 sofort erfolgswirksam in Höhe von 4,6 Mio. EUR erfasst. Gemäß IFRS 9 wären diese Bewertungsgewinne im sonstigen Ergebnis zu erfassen, sodass in entsprechender Höhe geringere Bewertungsschwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung entstehen würden.

Hapag-Lloyd verwendet außerdem Devisentermingeschäfte zur Absicherung der Schwankungen der Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen der Wechselkurse bei bestimmten Finanzschulden. Hierbei werden zurzeit alle Preiskomponenten als Sicherungsinstrument der Cash-Flow-Hedge-Beziehung designiert (Forward-to-Forward-Methode). Um ein ähnliches Bilanzierungsergebnis zu erreichen, wird Hapag-Lloyd mit dem Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 9 auf die Spot-to-Spot-Methode umstellen, sodass zukünftig nur die Kassakomponente als Sicherungsinstrument designiert wird. Insofern werden sich bei dieser Art von Sicherungsgeschäften keine wesentlichen bilanziellen Auswirkungen ergeben.

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

v. Übergang

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

- Hapag-Lloyd beabsichtigt von der Ausnahme Gebrauch zu machen, Vergleichsinformationen für vorhergehende Perioden hinsichtlich der Änderungen der Einstufung und Bewertung (einschließlich der Wertminderung) nicht anzupassen. Differenzen zwischen den Buchwerten der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Schulden aufgrund der Anwendung des IFRS 9 werden grundsätzlich in den Gewinnrücklagen und sonstigen Rücklagen zum 1. Januar 2018 erfasst.
- Neue Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte sind grundsätzlich prospektiv anzuwenden. Die Bilanzierung von Zeitwerten von Optionen muss allerdings rückwirkend angepasst werden. Dahingegen besteht für die zu erwartende Änderung der Rechnungslegung für die Terminkomponente und den Fremdwährungsbasisisspread ein Wahlrecht, diese rückwirkend anzuwenden. Hapag-Lloyd wird dieses Wahlrecht nicht in Anspruch nehmen.
- Die nachstehenden Beurteilungen sind auf Grundlage der Tatsachen und Umstände vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bestehen:
 - Bestimmung des Geschäftsmodells, in dessen Rahmen ein finanzieller Vermögenswert gehalten wird
 - Bestimmung und der Widerruf früherer Bestimmungen in Bezug auf bestimmte finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden, die als FVTPL bewertet werden
 - Bestimmung von bestimmten als Finanzanlagen gehaltene Dividendenpapieren, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, als FVOCI

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Das IASB veröffentlichte im Mai 2014 IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* und im April 2016 *Klarstellung des IFRS 15: Erlöse aus Verträgen mit Kunden*. Letztere sind jedoch noch nicht von der EU in Europäisches Recht übernommen. Mit IFRS 15 werden 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.

Der IFRS 15 ist erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, jedoch nicht geplant. Der Hapag-Lloyd Konzern wird den IFRS 15 somit erstmalig im Konzernabschluss per 31. Dezember 2018 anwenden.

Im Rahmen des IFRS-15-Umsetzungsprojekts wurden im Hapag-Lloyd Konzern zunächst die wesentlichen Erlösströme analysiert.

Innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden haben Seefracht, Containerinlandtransport und Terminal-Handling-Gebühren mit einem Anteil in Höhe von 92,7 % per 31. Dezember 2016 (Vorjahr: 93,4 %) die größte Bedeutung im Hapag-Lloyd Konzern. Im Rahmen der Analyse dieses Erlösstroms wurde pro Transportauftrag (Shipment) eine Leistungsverpflichtung identifiziert, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Darüber hinaus haben die Untersuchungen gezeigt, dass die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunktes der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen führt wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Da auch bisher die Erfassung und Abgrenzung der Erlöse aus Seefracht, Containerinlandtransport und Terminal-Handling-Gebühren zeitraumbezogen und auf Grundlage des Reiseendeprinzips erfolgte, werden aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 im Hapag-Lloyd Konzern keine wesentlichen Auswirkungen hinsichtlich der Höhe sowie des Zeitpunktes der Erlöserfassung erwartet.

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

EU-Endorsement ist noch ausstehend

IFRS 16 Leasingverträge

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB mit IFRS 16 *Leasingverträge* 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-Lease-Verhältnissen entfällt künftig für den Leasingnehmer. Für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingobjekte 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-Verhältnis klassifiziert. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

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

Der Standard ist – vorbehaltlich einer Übernahme in EU-Recht – erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Eine frühzeitige Anwendung ist bei gleichzeitiger Anwendung des IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* zulässig, jedoch im Hapag-Lloyd Konzern derzeit nicht beabsichtigt.

Der Hapag-Lloyd Konzern hat mit einer ersten Beurteilung der möglichen Auswirkungen der Anwendung des IFRS 16 auf seinen Konzernabschluss begonnen. Ohne derzeit konkrete quantitative Angaben machen zu können, werden sich bei Erstanwendung des IFRS 16 die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns infolge der Bilanzierung bisheriger Operating-Lease-Verhältnisse für Schiffe und Container voraussichtlich signifikant erhöhen und damit die Eigenkapitalquote entsprechend vermindern.

Änderungen weiterer Standards

Die Änderungen des IAS 7 folgen der Zielsetzung, dass ein Unternehmen Angaben bereitzustellen hat, die es Adressaten von Abschlüssen ermöglichen, Veränderungen in den Verbindlichkeiten beurteilen zu können, deren Zahlungsfluss in der Kapitalflussrechnung im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten gezeigt werden. Dies umfasst auch die in diesem Zusammenhang bestehenden finanziellen Vermögenswerte. Um den zusätzlichen Angabepflichten gerecht zu werden, beabsichtigt der Konzern die Darstellung einer Überleitungsrechnung zwischen dem Anfangs- und Endbestand für Schulden, die Veränderung im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit aufweisen.

Die Änderungen des IAS 12 zielen insbesondere darauf ab, die Bilanzierung der latenten Steueransprüche für unrealisierte Verluste bei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumenten klarzustellen. Hapag-Lloyd geht derzeit davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben werden.

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

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.

Mit IFRIC 22 erfolgt eine Klarstellung zu IAS 21 *Auswirkungen von Wechselkursänderungen*. Die Interpretation zielt darauf ab, auf welchen Zeitpunkt der Wechselkurs für die Umrechnung von Transaktionen in Fremdwährungen zu ermitteln ist, die erhaltene oder geleistete Anzahlungen umfasst. Hierbei ist die erstmalige Erfassung des Vermögenswertes bzw. der Schuld, die aus der Vorauszahlung resultiert, für den Umrechnungskurs für den betreffenden Vermögenswert, Ertrag oder Aufwand maßgeblich. Der Konzern beurteilt derzeit, welche möglichen Auswirkungen die Änderungen auf seinen Konzernabschluss haben können.

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 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 der Position „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 (assoziierte 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 82 (Vorjahr: 107) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2015	6	97	1	3	107
Abgänge	1	24	0	0	25
31.12.2016	5	73	1	3	82

Im Geschäftsjahr 2016 wurden Tochtergesellschaften, die im Rahmen der Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäfts der CSAV zugegangen waren, auf Ebene der jeweiligen Länder zusammengeführt. Dies erfolgte im Wege der Geschäftsübertragung und anschließender Liquidation bzw. durch Verschmelzung der Tochtergesellschaften. Hierdurch hat sich im Geschäftsjahr 2016 der Konsolidierungskreis durch Liquidationen um sechs Gesellschaften und durch Verschmelzungen von Tochtergesellschaften um fünf weitere Gesellschaften reduziert. Weiterhin sind 14 Tochtergesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden, da sie von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind.

Liquidationen

CSAV Agency LLC i.L.	Wilmington
CSAV Agencies (Malaysia) Sdn Bhd. i.L.	Kuala Lumpur
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd i.L.	Kuala Lumpur
CSAV Holding Europe S.L. i.L.	Barcelona
CSAV Shipping LLC i.L.	Dubai
Bureo Shipping Co. S.A.	Majuro

Verschmelzungen

untergehende Gesellschaft	aufnehmende Gesellschaft
CSAV Agency Ltd, Montreal	Hapag-Lloyd (Canada) Inc, Montreal
CSAV Group (India) Private Ltd., Gurgaon	Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd., Thane
CSAV Group Agencies (India) Private Ltd., Mumbai	Hapag-Lloyd India Private Ltd., Mumbai
Prestadora de servicios integrados de personal de SA de C.V., Mexico City	Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V., Mexico City / Hapag-Lloyd Schiffsvermietungs-gesellschaft mbH, Hamburg
Third CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg	Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Entkonsolidierung wegen Unwesentlichkeit

CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban
CSAV Group Agency Colombia Ltda i.L.	Bogota
Libra Agency (Argentina) S.A.	Buenos Aires
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro
Hull 1800 Co. Ltd	Majuro
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro

Die Hapag-Lloyd AG hält 49,9% der Kapitalanteile an der Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok, und 49,0% an der Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC (ehemalig Hapag-Lloyd Agency 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 48,95% der stimmberechtigten Anteile. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100% der dividendenberechtigten Anteile, sodass das wirtschaftliche Eigentum ausschließlich im Hapag-Lloyd Konzern liegt. Die Hapag-Lloyd AG stellt die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter finden sich unter Anmerkung (13).

22 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 23 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.

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 Berichtszeitraums. 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 Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cash-Flow Hedges) designed sind. Diese sind im sonstigen Ergebnis zu erfassen.

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

Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2016	31.12.2015	2016	2015
US-Dollar	1,05600	1,08930	1,10490	1,11000
Kanadischer Dollar	1,42280	1,51301	1,46831	1,41935
Brasilianischer Real	3,44131	4,25325	3,86622	3,69701
Indische Rupie	71,16050	72,54400	74,28232	71,20931
Britisches Pfund Sterling	0,85840	0,73510	0,81868	0,72647
Chinesischer Renminbi	7,32547	7,07348	7,34561	6,97574
Australischer Dollar	1,46160	1,48970	1,48917	1,47811
Japanischer Yen	123,49400	131,12940	120,52139	134,34097
Mexikanischer Peso	21,82269	18,74548	20,65652	17,61828

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.

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 in der Vergangenheit 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 der weltweiten CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten im Geschäftsjahr 2014 wurde zusätzlich das Recht zur Nutzung der Marke „CSAV“ erworben, das insbesondere in einzelnen Südamerika-Diensten weiter genutzt wird.

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.

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 Containerschifffahrt 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 die Marke Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert auf Ebene der CGU Containerschifffahrt ermittelt wurde.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Eine Überprüfung erfolgt auch, wenn Ereignisse oder Umstände eintreten, die darauf hinweisen, dass der Buchwert möglicherweise nicht wiedererlangt werden kann. Die Überprüfung auf Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „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 abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value Less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht notwendig, beide Werte zu ermitteln.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des 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 Betrags für die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt auf der Basis des Nutzungswerts. Dieser Wert wurde anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cash-Flow) berechnet.

Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cash-Flows aus der vom Aufsichtsrat genehmigten 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 Welthandels, ab. Deshalb werden bei der Erstellung der Planung die Einschätzungen externer Wirtschafts- und Marktforschungsinstitute hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung in der globalen Containerschifffahrt herangezogen und um Erfahrungen und Einschätzung der eigenen Wettbewerbsposition auf den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt.

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

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-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.

Finanzinstrumente

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

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

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 (Hedge Accounting) eingebunden sind, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ (Held for Trading) klassifiziert. Des Weiteren bestehen im Konzern finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Kredite und Forderungen“ und „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“. Hingegen bestehen im vorliegenden Abschluss keine „bis zur Endfälligkeit gehaltenen finanziellen Vermögenswerte“ (Held to Maturity). Originäre Verbindlichkeiten bestehen lediglich in der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost).

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

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

Im Geschäftsjahr 2016 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 Wertminderungen werden entsprechende Zuschreibungen, nicht jedoch über die fortgeführten Anschaffungskosten hinaus, getätigt. Wertminderungen und Wertaufholungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden teilweise über ein Wertberichtigungskonto erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderungen berücksichtigt wird, hängt vom Grad der Verlässlichkeit der Beurteilung der Risikosituation ab. Konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder dieser Kategorie im Einzelnen ausdrücklich zugeordnet wurden oder keiner anderen Kategorie finanzieller Vermögenswerte zugeordnet werden konnten. Im Hapag-Lloyd Konzern handelt es sich dabei um Wertpapiere und Anteile an Gesellschaften. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern nicht die Absicht vorliegt, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern.

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

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

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

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

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cash-Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt erfolgswirksam zu erfassen, da diese von der Hedge-Beziehung ausgeschlossen sind. Im sonstigen Ergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert und als Ertrag bzw. Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Bei Sicherungsbeziehungen mittels Devisentermingeschäften erfolgt zunächst eine Erfassung der gesamten effektiven Marktwertänderung des 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 umgliedert. Die Terminkomponente wird ratiertlich 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.

Vorräte

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

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoff- und Schmierölbestände.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden – ebenso wie die Differenz zwischen typisiertem 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 Zeitwerts des Planvermögens bilanziert.

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

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

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

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 Zeitwerts werden erfolgswirksam erfasst.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

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

Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at Equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

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

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient, aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl. Im Geschäftsjahr 2016 sowie im Vorjahr entsprach das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt. Ertragsteuerrückstellungen werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

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

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen bzw. aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2017 bis 2021, die für steuerliche Zwecke auf zehn Jahre verlängert wurde.

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

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten werden.

Latente Steueransprüche (aktive latente Steuern) und latente Steuerschulden (passive latente Steuern) werden saldiert, soweit das Unternehmen ein Recht zur Aufrechnung der laufenden Ertragsteueransprüche und -schulden hat und wenn sich die aktiven und passiven latenten Steuern auf laufende Ertragsteuern beziehen.

Beizulegender Zeitwert

In mehreren Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften wird die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von sowohl finanziellen als auch 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 Zeitwerts erfolgt im Rahmen einer dreistufigen Hierarchie, basierend auf der Art der verwendeten Bewertungsparameter:

Level 1:

Unveränderte Übernahme von notierten Preisen an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

Level 2:

Verwendung von Bewertungsparametern, bei denen es sich nicht um die in Level 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachten lassen.

Level 3:

Verwendung von nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Faktoren für die Bewertung des 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 Zeitwerts bei regelmäßig zu bewertenden Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten, sodass diese einem anderen Level zuzuordnen sind, wird diese Umklassifizierung zum Ende der Berichtsperiode vorgenommen.

Weitere Erläuterungen zu den jeweiligen beizulegenden Zeitwerten finden sich in Anmerkung (28) Finanzinstrumente.

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) Leasing.

Fair-Value-Hierarchie

In einigen Fällen können die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts 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

Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umwelthanforderungen oder technischen Entwicklungen und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Die Schätzung der Restwerte von Containerschiffen unterliegt vor dem Hintergrund der langen Lebensdauer der Schiffe, der Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und des künftigen Stahlpreises, der eine wesentliche Bestimmungsgröße des Restwerts eines Containerschiffes darstellt, hohen Unsicherheiten und Schwankungen. Grundsätzlich entspricht der Restwert eines Containerschiffes bzw. einer Klasse von Containerschiffen dessen Schrottwert. Der Schrottwert wird bestimmt auf Basis des Leergewichts eines Containerschiffes und des durchschnittlichen Stahlpreises. Vor dem Hintergrund der Langlebigkeit der Containerschiffe werden Anpassungen des Restwerts dann vorgenommen, wenn erwartet wird, dass die Marktschwankungen (nachhaltig) bis zum Ende der betrieblichen Nutzungsdauer bestehen.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert ebenfalls 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.

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.

Risiken und Unsicherheiten

Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des 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 das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.534	1.541
Transpazifik	1.493	1.390
Fernost	1.245	1.283
Lateinamerika	2.248	2.247
Intra-Asien	662	573
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	417	367
Gesamt	7.599	7.401

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.338	1.504
Transpazifik	1.222	1.599
Fernost	765	942
Lateinamerika	1.001	1.111
Intra-Asien	538	655
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.052	1.210
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.036	1.225

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.857,2	2.088,0
Transpazifik	1.651,7	2.002,2
Fernost	861,9	1.088,0
Lateinamerika	2.035,9	2.249,7
Intra-Asien	322,4	338,4
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	397,2	400,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	607,9	675,5
Gesamt	7.734,2	8.841,8

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergab sich, wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt, aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) sowie das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprachen dem des Konzerns (siehe Anmerkung 14).

EBITDA

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	607,4	831,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-481,0	-464,6
EBIT	126,4	366,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	-73,4	139,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	27,1	28,5

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	2016	2015
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.661,6	1.610,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.340,4	1.376,3
Sachanlagen	6.315,6	6.143,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	325,7	326,6
Gesamt	9.643,3	9.457,3
davon Inland	9.403,2	9.208,0
davon Ausland	240,1	249,3
Gesamt	9.643,3	9.457,3

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

Im Geschäftsjahr 2016 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 7.734,2 Mio. EUR (Vorjahr: 8.841,8 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 7.628,2 Mio. EUR (Vorjahr: 8.750,2 Mio. EUR) generiert.

2. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Kursgewinne	21,8	94,7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	20,4	27,6
Beihilfen und Zuschüsse	13,6	14,7
Erträge aus Zuschreibungen	10,9	0,0
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	1,9	13,5
Übrige Erträge	28,5	43,2
Gesamt	97,1	193,7

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten resultierten im Wesentlichen aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Schulden sowie aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden. Im Vorjahr ergaben sich zudem Kursgewinne aus der Bewertung von Devisentermingeschäften und der Realisierung von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften.

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind überwiegend Auflösungen von Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken, für Versicherungsprämien und Restrukturierungsrückstellungen enthalten. Im Vorjahr waren in den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen Auflösungen aus Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 26,6 Mio. EUR enthalten.

Die Erträge aus Zuschreibungen beinhalten im Wesentlichen Zuschreibungen von Forderungen.

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

3. Transportaufwendungen*

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	687,9	1.067,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.676,1	6.190,6
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	2.651,7	2.717,2
Containertransportkosten	1.899,1	2.148,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	934,9	1.168,6
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	190,4	156,4
Gesamt	6.364,0	7.258,5

* Für das Geschäftsjahr 2016 erfolgte innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen eine Umgliederung zwischen den Hafen-, Kanal- und Terminalkosten und den Charter-, Leasing- und Containerkosten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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

4. Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Löhne und Gehälter	403,8	401,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	92,3	83,4
Gesamt	496,1	484,4

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (23).

Im Vorjahr waren im Personalaufwand 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. 2016	1.1.–31.12. 2015
Seepersonal	1.387	1.420
Landpersonal	7.789	8.307
Auszubildende	208	218
Gesamt	9.384	9.945

5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Planmäßige Abschreibung	481,0	464,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	78,5	79,8
Abschreibungen auf Sachanlagen	402,5	384,8
Gesamt	481,0	464,6

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen Abschreibungen des Kundenstamms. Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container. Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
EDV-Kosten	92,5	95,3
Vertriebsaufwendungen	49,9	76,2
Kursverluste	42,8	122,0
Sonstige Steuern	38,8	38,1
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	30,2	24,5
Miet- und Pacht aufwendungen	28,5	34,0
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	23,1	25,7
Fahrt- und Reisekosten	14,7	15,3
Verwaltungsaufwendungen	13,5	18,6
Bankgebühren	8,4	8,8
Übrige betriebliche Aufwendungen	43,8	59,2
Gesamt	386,2	517,7

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 und Devisentermingeschäften zum Bilanzstichtag. Im Vorjahr wurden zudem Kursverluste aus Devisenoptionen generiert.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem Aufwendungen aus Versicherungsleistungen, Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen sowie Prüfungsgebühren.

7. Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von –4,7 Mio. EUR (Vorjahr: 27,6 Mio. EUR) beinhaltet im Wesentlichen Verluste aus Abgängen von Tochtergesellschaften aus dem Konsolidierungskreis.

8. Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Zinserträge	5,7	5,6
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	4,0	3,9
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	1,7	1,7
Zinsaufwendungen	220,1	227,6
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9,0	8,5
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	211,1	219,1
Effekte aus der Bewertung der Zeitwerte eingebetteter Derivate	14,6	–5,3
Gesamt	–199,8	–227,3

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 fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2016 sowie 2015 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen in 2016 zwischen 12,5 % und 40,0 % (Vorjahr: zwischen 12,5 % und 39,0 %).

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 Verlustvorräte erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	18,7	20,6
davon Inland	6,2	2,4
davon Ausland	12,5	18,2
Latenter Steuerertrag/ -aufwand	1,0	4,6
davon aus zeitlichen Differenzen	1,1	-6,2
davon aus Verlustvorträgen	-0,1	10,8
Gesamt	19,7	25,2

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge in Höhe von 2,4 Mio. EUR) enthalten.

Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2016 sowie 2015 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2016 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 16,5 % und 35,0 % (Vorjahr: zwischen 16,5 % und 39,0 %).

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

Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Ergebnis vor Ertragsteuern	-73,4	139,1
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 32,3%)	-23,7	44,9
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-5,2	1,2
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	62,1	-42,5
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbsteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	0,4	28,7
Effekte aus der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern	-9,2	-1,9
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	0,9	-3,8
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-8,8	-7,9
Kursdifferenzen	2,3	5,2
Sonstige Abweichungen	0,9	1,3
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	19,7	25,2

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 Position Effekte aus der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern sind im Wesentlichen Erträge in Höhe von 8,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,8 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge im In- und Ausland. Von diesen Erträgen entfallen 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste. Weiterhin sind unter anderem Erträge in Höhe von 3,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf steuerliche Zinsvorträge entfallen. Von diesen Erträgen entfallen 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Zinsvorträge.

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

Mio. EUR	31.12.2016		31.12.2015	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,0	1,2	2,8	2,7
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,2	0,0	3,4	0,2
Bewertung von Pensionsrückstellungen	6,3	0,1	4,7	0,1
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	3,8	0,0	4,2	0,4
Sonstige Transaktionen	4,0	0,9	3,6	1,1
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	8,3	-	7,9	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-0,4	-0,4	-3,0	-3,0
Bilanzansatz	25,2	1,8	23,6	1,5

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2015	Als Steuern in der GuV erfasst	Im Sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2015
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sachanlage- vermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-3,8	4,7	-	-0,8	0,1
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 Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,9	1,9	-	-	3,8
Sonstige Transaktionen	4,7	-2,3	-	0,1	2,5
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	17,1	-10,8	-	1,6	7,9
Bilanzansatz	26,4	-4,6	-1,2	1,5	22,1

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

Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen, deren Umkehrung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist, wurden passive latente Steuern in Höhe von 0,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) angesetzt.

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: 25,2 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Wesentlichen betreffen die nicht angesetzten Verlustvorträge ausländische Tochterunternehmen, die nicht unter die Tonnagebesteuerung fallen. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	38,0	39,0
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.496,0	1.352,9
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	1,2	1,1
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.494,8	1.351,8
davon Zinsvorträge	17,5	33,9
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.534,0	1.391,9

10. Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2016	1.1.–31.12.2015
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	-96,6	111,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	118,1	106,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	-0,82	1,04

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 Aktienanzahl blieb während des gesamten Geschäftsjahres 2016 unverändert. Die durchschnittliche Aktienanzahl im Vorjahr ergab sich 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 2016 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

11. Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Software	Übriges	Gesamt
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	–	–	–	–18,2
Wechselkurs- differenzen	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
Wechselkurs- differenzen	–	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
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2016	1.610,8	1.189,2	157,7	268,7	117,4	4,8	3.348,6
Zugänge	–	–	–	–	2,7	–	2,7
Abgänge	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	0,1	–	0,1
Wechselkurs- differenzen	50,8	37,5	5,0	8,5	3,8	0,1	105,7
Stand zum 31.12.2016	1.661,6	1.226,7	162,7	277,2	124,0	4,9	3.457,1
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2016	–	143,0	122,0	2,0	94,2	0,3	361,5
Zugänge	–	43,2	17,8	1,9	15,6	–	78,5
Abgänge	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–
Wechselkurs- differenzen	–	6,5	4,7	0,2	3,7	–	15,1
Stand zum 31.12.2016	–	192,7	144,5	4,1	113,5	0,3	455,1
Buchwerte 31.12.2016	1.661,6	1.034,0	18,2	273,1	10,5	4,6	3.002,0

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 1.661,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.610,8 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 238,5 Mio. EUR (Vorjahr: 231,3 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2016 unverändert zum Vorjahr für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschiffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Basierend auf der Einschätzung von IHS Global Insight und auf den verfügbaren Kapazitäten, strebt Hapag-Lloyd ein Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2017 um 3,8% und für die Folgejahre 2018 bis 2021 zwischen 4,8 und 5,3%. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten im Planungszeitraum im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen moderat steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen. Der USD/EUR-Wechselkurs wurde für alle Planjahre konstant gehalten.

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

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Hierfür wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu Kapitalisierungskosten von rd. 8,9% 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 14,0% in der nachhaltigen Periode bei gleichbleibenden Kapitalkosten ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Auch die Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses am 8. März 2017 führte zu keiner wesentlichen Anpassung der bisherigen Einschätzungen der zukünftigen Entwicklung.

Zum Bilanzstichtag lag unter Zugrundelegung der Planung und der Sensitivitätsanalysen der Nutzungswert über dem Buchwert, sodass keine Wertminderungen auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu erfassen waren.

Für die Marke Hapag-Lloyd wurde der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert auf Ebene der CGU-Containerschiffahrt ermittelt. Es wurde im Geschäftsjahr – wie auch im Vorjahr – kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Als vorteilhafte Verträge wurden im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen im Vergleich zu den im Zeitpunkt von Unternehmenserwerben vorherrschenden Marktkonditionen einen positiven Marktwert hatten. Hierunter fielen insbesondere Charter- und Leasingverträge 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 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: 5,4 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

12. Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattel- auflieger	Übrige Anlagen	Geleistete An- zahlungen im Bau	Gesamt
Anschaftungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 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	–	–	–84,4	18,2
Wechselkursdifferenzen	597,7	123,9	8,6	10,3	740,5
Stand zum 31.12.2015	6.087,1	1.403,6	189,1	153,7	7.833,5
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 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 zum 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
Anschaftungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2016	6.087,1	1.403,6	189,1	153,7	7.833,5
Zugänge	255,9	58,8	9,9	65,0	389,6
Abgänge	16,0	4,5	3,2	–	23,7
Umbuchungen	62,9	–	0,1	–62,9	0,1
Wechselkursdifferenzen	205,8	46,8	3,1	5,0	260,7
Stand zum 31.12.2016	6.595,7	1.504,7	199,0	160,8	8.460,2
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2016	1.254,6	380,4	54,9	–	1.689,9
Zugänge	279,7	109,9	12,9	–	402,5
Abgänge	14,9	0,9	2,8	–	18,6
Umbuchungen	–	–	0,1	–	0,1
Wechselkursdifferenzen	51,8	17,0	1,9	–	70,7
Stand zum 31.12.2016	1.571,2	506,4	67,0	–	2.144,6
Buchwerte 31.12.2016	5.024,5	998,3	132,0	160,8	6.315,6

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 5.675,1 Mio. EUR (Vorjahr: 5.567,2 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe sowie Grundstücke. Weitere Besicherungen bestehen in der Sicherungsübereignung von Containern.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden wie im Vorjahr keine direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert. Die Aktivierung der Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung belief sich auf 13,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4,9 Mio. EUR). Der gewogene Durchschnitt aus Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2016 6,62 % p. a. (Vorjahr: 6,83 % p. a.).

13. Tochtergesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter

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

Name der Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil der nicht beherrschenden Gesellschafter in %		Stimmrechtsanteil der nicht beherrschenden Gesellschafter in %	
		2016	2015	2016	2015
CSAV Austral SpA	Valparaíso	51,00	50,01	51,05	50,06
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	25,00	25,00	25,00	25,00
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	51,00	51,00	0,00	49,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	5,10	5,10	5,10	5,10
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	40,00	40,00	40,00	40,00
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

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 2016 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen.

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern in %	
		31.12.2016	31.12.2015
Gemeinschaftsunternehmen			
Hapag-Lloyd Denizsiri Nakliyat A.S.*	Izmir	50,00	50,00
Consorcio Naviero Peruano S.A.*	San Isidro	47,93	47,93
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd*	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH**	Hamburg	25,10	25,10

* Schiffsagenten und lokale Linienreedereien

** Containerterminal

Anteilige Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen von -1,0 Mio. EUR blieben im Geschäftsjahr unberücksichtigt (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR). Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

Die HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH erbringt Terminaldienstleistungen für den Hapag-Lloyd Konzern. Finanzinformationen für dieses wesentliche nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen (auf 100%-Basis und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2016	2015
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	131,8	120,9
Langfristige Vermögenswerte	72,3	84,1
Kurzfristige Schulden	84,7	83,1
Langfristige Schulden	39,0	41,5
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	239,1	227,9
Jahresergebnis	62,8	60,5
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-21,6	-30,3

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 Gemeinschafts- unternehmen	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Anteil 1.1.	318,6	327,3	0,4	0,3	7,6	59,4
Abgänge	-	-	-	-	-	56,7
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	22,6	21,6	0,2	0,4	4,2	7,3
Ausschüttungen	-21,6	-30,3	-0,3	-0,3	-6,0	-9,0
Ergebnisneutrale Veränderung	-	-	-	-	-	-0,1
Wechselkursdifferenzen	-	-	0,0	0,0	0,0	6,7
Anteil 31.12.	319,6	318,6	0,3	0,4	5,8	7,6

Im Vorjahr erwarb der Konzern 100 % des Agenturgeschäftes der bis dahin nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft Consorcio Naviero Peruano S.A., San Isidro (CNP). Dabei wurde zunächst aus der CNP das Agenturgeschäft abgespalten und in die Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima, gegen Gewährung neuer Anteile eingebracht. Infolgedessen wurden die abgespaltenen Anteile als Teilabgang des nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmens 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	31.12.2016		31.12.2015	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	–	716,1	–
davon gegen fremde Dritte	677,5	–	714,5	–
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,1	–	1,6	–
Sonstige Forderungen	126,2	14,2	77,8	3,1
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	68,1	–	47,2	0,0
Übrige Vermögenswerte	57,3	13,4	29,8	2,3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,8	0,8	0,8	0,8
Summe	803,8	14,2	793,9	3,1
Nicht finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	98,3	12,8	93,2	19,4
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	61,7	0,3	51,2	2,5
Übrige Vermögenswerte	9,1	1,1	10,8	0,9
Aktivierte Transaktionskosten	11,7	10,3	16,8	15,1
Rechnungsabgrenzungsposten	15,8	1,1	14,4	0,9
Summe	98,3	12,8	93,2	19,4

Es bestanden zum 31. Dezember 2016 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

Zusätzlich wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen verpfändet.

In den übrigen Vermögenswerten sind beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 18,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) enthalten, die als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienen.

Sofern keine auf einem aktiven Markt notierten Preise vorliegen und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten bewertet. Im Geschäftsjahr 2016 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
31.12.2015							
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
31.12.2016							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	508,7	133,6	17,2	7,5	6,1	4,5
Sonstige Forderungen	126,2	126,2	–	–	–	–	–
Gesamt	803,8	634,9	133,6	17,2	7,5	6,1	4,5

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 und sonstige Forderungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2016	2015
Wertberichtigungen zum 1.1.	52,7	33,1
Zuführungen	23,1	25,3
Inanspruchnahmen	9,8	1,0
Auflösung	17,6	7,3
Abgang aus Entkonsolidierung	0,6	–
Wechselkursdifferenzen	–1,4	–2,6
Wertberichtigungen zum 31.12.	49,2	52,7

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

16. Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2016		31.12.2015	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	37,6	24,1	11,4	10,7
davon Derivate im Hedge Accounting	4,6	–	0,7	–
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	33,0	24,1	10,7	10,7

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäftes. 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	31.12.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	122,0	92,2
Geleistete Anzahlungen	2,5	1,9
Gesamt	124,5	94,1

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 31,6 Mio. EUR auf 118,3 Mio. EUR erhöht haben.

Der Buchwert der zum Nettoveräußerungswert angesetzten Vorräte beträgt 63,6 Mio. EUR (Vorjahr: 43,1 Mio. EUR).

Von den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 687,9 Mio. EUR wurden 632,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1.002,8 Mio. EUR) als Aufwand für Brennstoffe in der Berichtsperiode erfasst.

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 0,2 Mio. EUR (Vorjahr: 15,5 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

18. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Guthaben bei Kreditinstituten	565,9	568,4
Kassenbestand und Schecks	4,3	5,3
Gesamt	570,2	573,7

Bei einigen Bankkonten im Hapag-Lloyd Konzern stehen vorhandene Guthaben erst nach Begleichung der jeweils fälligen Tilgungs- und Zinsverbindlichkeit zur freien Verfügung. Zum 31. Dezember 2016 beliefen sich diese Konten auf insgesamt 12,7 Mio. EUR (Vorjahr: 19,1 Mio. EUR), davon unterliegen 12,7 Mio. EUR (Vorjahr: 18,1 Mio. EUR) einer Fristigkeit von bis zu drei Monaten.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 3,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13,2 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

19. Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG ist zum 31. Dezember 2016 wie im Vorjahr in 118,1 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt.

Kapitalerhöhung 2015

Der Anstieg des gezeichneten Kapitals im Vorjahr 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 am 26. August 2016 wurde die Satzung in Bezug auf das genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. Juni 2018 um bis zu 50,0 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 50,0 Millionen neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016). Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2016. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats für eine oder mehrere Kapitalerhöhungen im Rahmen des genehmigten Kapitals auszuschließen.

Die bisherige Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrats, das Grundkapital 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), wurde mit Wirkung auf den Zeitpunkt der Eintragung des Genehmigten Kapitals 2016 aufgehoben.

20. Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst im Wesentlichen die Ergebnisse des Geschäftsjahres und früherer Jahre sowie Umgliederungen aus den Kapitalrücklagen. In den vergangenen Geschäftsjahren wurden den Kapitalrücklagen im handelsrechtlichen Einzelabschluss insgesamt 1.682,3 Mio. EUR entnommen und entsprechend im Konzernabschluss in das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umgegliedert.

Verwendung Bilanzgewinn

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung einer Entnahme aus den Kapitalrücklagen in Höhe von 201,4 Mio. EUR (Vorjahr: Entnahme von 635,7 Mio. EUR) und eines Gewinnvortrags in Höhe 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 Währungsrücklage.

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (2016: –118,9 Mio. EUR; Vorjahr: –75,2 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 2016 5,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,2 Mio. EUR).

Die im Berichtsjahr erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 156,5 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 452,6 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. Die Währungsrücklage betrug zum 31. Dezember 2016 835,3 Mio. EUR (Vorjahr: 678,8 Mio. EUR).

22. Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Im Geschäftsjahr 2016 wurden weitere 50 % der Anteile an der Southern Shipmanagement Co. S.A., Panama City, erworben, sodass nun 100 % der Anteile an der Southern Shipmanagement Co. S.A., Panama City, sowie 100 % der Tochtergesellschaft Southern Shipmanagement (Chile) Ltda., Valparaíso, im Hapag-Lloyd Konzern gehalten werden.

Im Rahmen der Liquidation der CSAV Shipping LLC i.L., Dubai, ist der Anteil des nicht beherrschenden Gesellschafters in Höhe von 0,9 Mio. EUR abgegangen.

Im Vorjahr hatten sich die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Wesentlichen durch die Veräußerung von 40 % 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 ruhegehaltstfähigen Bezüge richtet und teilweise durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gesichert ist. Aktive Vorstandsmitglieder haben bis auf eine Ausnahme keine Zusagen auf betriebliche Altersversorgung. Für ein Vorstandsmitglied besteht hiervon abweichend eine Zusage auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich aus einem Festbetrag bestimmt. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

Bei den ausländischen leistungsorientierten Pensionsplänen handelt es sich im Wesentlichen um die Pläne im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, Kanada und Mexiko. Diese beinhalten ebenfalls Ansprüche für Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten. Die Höhe der Bezüge entspricht einem festgelegten Prozentsatz in Verbindung mit anrechnungsfähigen Dienstjahren und Bezügen. Zusätzlich werden die aus den eingezahlten Beträgen erwirtschafteten Überschüsse berücksichtigt. Für diese Pläne sind Planvermögen vorhanden. Die Beitragszahlungen der ausländischen Pläne werden von Hapag-Lloyd und ihren Beschäftigten geleistet. In Mexiko werden die Beiträge ausschließlich durch den Arbeitgeber gezahlt. Die Auszahlung der Versorgungsbezüge im Ausland erfolgt grundsätzlich in Form laufender Rentenzahlungen. In Mexiko besteht allerdings ein Wahlrecht zwischen laufenden Rentenzahlungen und Einmalzahlungen.

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

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	205,3	170,1
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,6	10,8
Unterdeckung (Nettoschuld)	194,7	159,3
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	158,1	141,6
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	108,2	109,1
Unterdeckung (Nettoschuld)	49,9	32,5

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	24,1	25,3
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,1	2,4
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	29,6	35,1
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	26,0	26,2
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	7,3	5,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,6	3,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,7	3,4
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Rückdeckungsversicherung	10,6	10,8
Immobilien	1,7	1,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,0	0,6
Sonstiges	6,1	5,7
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	118,8	119,9

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

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

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

Die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Danach erfolgt alle drei Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan im Vereinigten Königreich ein Finanzierungsdefizit. Das Unternehmen und die Treuhänder haben sich auf einen Plan zum Abbau des Defizits geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen beinhaltet.

Entwicklung des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2016	2015
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	311,7	332,6
Laufender Dienstzeitaufwand	8,3	9,3
Zinsaufwand	9,0	8,5
Neubewertungen		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-0,7	-0,4
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	53,9	-34,1
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-1,2	-0,3
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,3	1,0
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,6	0,5
Geleistete Pensionszahlungen	-8,5	-8,1
Wechselkursveränderungen	-10,0	2,7
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	363,4	311,7

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2016 auf 20,4 Jahre (Vorjahr: 19,4 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

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

Mio. EUR	2016	2015
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	119,9	117,9
Zinserträge	4,0	3,9
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	4,5	-3,2
Beiträge des Arbeitgebers	2,7	3,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,4
Geleistete Pensionszahlungen	-4,5	-4,5
Wechselkursveränderungen	-8,2	2,3
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	118,8	119,9

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Laufender Dienstzeitaufwand	8,3	9,3
Zinsaufwand	9,0	8,5
Zinserträge	-4,0	-3,9
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,3	1,0
Nettopensionsaufwand	13,6	14,9

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Personalaufwendungen	8,6	10,3
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	5,0	4,6
Gesamt	13,6	14,9

Versicherungsmathematische Annahmen

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Nettopensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie der Zinssatz zur Bestimmung der in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Zinserträge aus Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage die Richttafeln 2005 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	31.12.2016	31.12.2015
Abzinsungsfaktoren	1,80	2,60
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	31.12.2016	31.12.2015
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	2,60	3,90
Niederlande	1,80	2,60
Kanada	3,50	4,00
Mexiko	6,80	7,09
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,90	2,95
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 Industriefinanzierungen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industriefinanzierungen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen 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 2016 für das Geschäftsjahr 2016 –45,3 Mio. EUR (Vorjahr: 30,8 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (-) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	0,7	0,4
Änderungen finanzieller Annahmen	-53,9	34,1
erfahrungsbedingten Anpassungen	1,2	0,4
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	4,5	-3,2
Wechselkursänderungen	2,2	-0,9
Neubewertungen	-45,3	30,8

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2016 –118,9 Mio. EUR (Vorjahr: –75,2 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2017 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 2,8 Mio. EUR (2016: 4,1 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2017 voraussichtlich 3,6 Mio. EUR (2016: 3,5 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2016 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Barwert 31.12.2016	Barwert 31.12.2015
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-51,4	-41,5
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	42,8	51,7
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	8,0	6,4
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-7,7	-6,1
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	12,6	9,7

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2016 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2016 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuften versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweisen Informationen bzw. Tendenzaussagen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 23,9 Mio. EUR (Vorjahr: 21,7 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan in den USA mehrerer Arbeitgeber enthalten.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden in den USA die Altersvorsorge- und medizinischen Versorgungsverpflichtungen aus dem unternehmenseigenen Pensionsplan zusammen mit dem entsprechenden Planvermögen auf einen gemeinschaftlichen Pensionsplan mehrerer Arbeitgeber übertragen. Dieser Plan ist ein leistungsorientierter Pensionsplan. Da von dem gemeinschaftlichen Pensionsplan keine ausreichenden und rechtzeitigen Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeiter des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, wird dieser Plan seitdem als beitragsorientierter Plan bilanziert.

Zur Finanzierung des Plans werden Beiträge bezahlt. Diese werden anhand des laufenden Dienstzeitaufwands, der erwarteten Kosten des erdienten Anspruchs aktiver Teilnehmer für das aktuelle Jahr und der Verteilung von Unterdeckungen ermittelt. Der nötige Gesamtbeitrag wird in einem pro Arbeitsstunde berechneten Beitrag verteilt, der pro Teilnehmer und bezahlter Arbeitsstunde fällig wird.

Insgesamt gibt es 17 Schiffahrtsgesellschaften, die an dem Plan beteiligt sind. Beim Eintritt in diesen Plan haben die Gesellschaften Unterdeckungen in Höhe von 20,6 Mio. EUR (Altersvorsorge) bzw. 57,7 Mio. EUR (Medizinische Versorgung) mitgebracht. Der Hapag-Lloyd Anteil davon betrug 0,9 Mio. EUR Überdeckung (Altersvorsorge) bzw. 1,9 Mio. EUR Unterdeckung (Medizinische Versorgung). Diese anfänglichen Über- bzw. Unterdeckungen werden über eine Laufzeit von zehn Jahren durch reduzierte Beiträge bzw. Zusatzbeiträge abgebaut. In diesem Zusammenhang wird zum 31. Dezember 2016 eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Unterdeckungen, die seit der Ermittlung der anfänglichen Unterdeckungen zustande gekommen sind, werden über 15 Jahre verteilt, was erhöhte Beiträge zur Folge hat. Die Unterdeckungen werden ermittelt, indem die kumulierten Leistungen abzüglich des Marktwertes des Planvermögens berücksichtigt werden.

Die Teilnehmer des Plans gemäß dem letzten vorliegenden Gutachten (1. Januar 2016; Vorjahr: 1. Januar 2015) setzen sich wie folgt zusammen:

Teilnehmer des Plans (gesamt)

	2016		2015	
	Medizinische Versorgung	Altersvorsorge	Medizinische Versorgung	Altersvorsorge
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	571	537	558	525
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	–	47	–	46
Leistungsempfänger	188	192	173	173
Gesamt	759	776	731	744

Teilnehmer des Plans (Hapag-Lloyd)

	2016		2015	
	Medizinische Versorgung	Altersvorsorge	Medizinische Versorgung	Altersvorsorge
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	41	41	43	41
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	–	–	–	–
Leistungsempfänger	8	2	3	2
Gesamt	49	43	46	43

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 2017 werden die Zahlungen an den Plan voraussichtlich 1,1 Mio. EUR (2016: 1,0 Mio. EUR) betragen.

24. Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2015	Umglie- derung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechsel- kursdiffe- renzen	Stand zum 31.12. 2015
Risiken aus schweben- den Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	291,7	-6,1	146,5	1,6	1,0	31,0	169,5
Garantie-, Gewähr- leistungs- 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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2016	Umglie- derung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechsel- kursdiffe- renzen	Stand zum 31.12. 2016
Risiken aus schweben- den Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	169,5	-	62,4	1,3	0,6	2,4	108,8
Garantie-, Gewähr- leistungs- und Haftungsrisiken	99,3	-	21,3	10,0	10,7	2,2	80,9
Personalbereich	74,1	-	48,9	2,7	41,3	1,6	65,4
Versicherungsprämien	15,8	-	1,2	4,8	5,3	0,5	15,6
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,4	-	0,6	0,1	0,5	-	2,2
Restrukturierung	16,0	-	9,7	4,5	-	-0,1	1,7
Übrige Rückstellungen	53,0	-	17,8	1,7	15,8	1,3	50,6
Sonstige Rückstellungen	430,1	-	161,9	25,1	74,2	7,9	325,2

Die Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten betreffen im Wesentlichen nachteilige Charter- und Leasingverträge, die im Rahmen von Kaufpreisallokationen gemäß IFRS 3 identifiziert wurden. Im Vergleich zu den im Zeitpunkt des Erwerbs vorherrschenden Marktkonditionen weisen diese Verträge einen negativen Marktwert auf und werden über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht. Hierfür werden während des Geschäftsjahres keine neuerlichen Erhöhungen des abgezinsten Betrages aufgrund des Zeitablaufs erfasst. Die Änderung der verbleibenden abgezinsten langfristigen Rückstellungen aufgrund eines angepassten Abzinsungssatzes ist unwesentlich.

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

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 Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Abschnitt (34) dargestellt. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind. Die Rückstellung für Restrukturierung steht alleine im Zusammenhang mit dem in 2014 eingebrachten Containerschiffahrtsgeschäft der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, insbesondere Rückstellungen für länderspezifische Risiken und Archivierungsrückstellungen.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	108,8	52,0	55,0	1,8	169,5	72,3	86,6	10,6
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	80,9	54,9	21,1	4,9	99,3	74,9	20,0	4,4
Personalbereich	65,4	50,6	7,2	7,6	74,1	60,5	7,4	6,2
Versicherungsprämien	15,6	15,6	–	–	15,8	15,8	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,2	2,2	–	–	2,4	2,4	–	–
Restrukturierung	1,7	1,7	–	–	16,0	14,8	1,2	–
Übrige Rückstellungen	50,6	34,2	9,4	7,0	53,0	45,2	2,2	5,6
Sonstige Rückstellungen	325,2	211,2	92,7	21,3	430,1	285,9	117,4	26,8

25. Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.050,1	711,3	1.600,0	738,8	2.786,2	540,6	1.440,8	804,8
Anleihen	785,2	137,1	648,1	–	779,9	19,0	760,9	–
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	137,2	35,2	77,1	24,9	149,5	24,7	92,1	32,7
Sonstige Finanzschulden	208,2	31,6	152,9	23,7	191,7	25,8	114,8	51,1
Gesamt	4.180,7	915,2	2.478,1	787,4	3.907,3	610,1	2.408,6	888,6

Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	3.394,0	3.167,0
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	819,0	789,9
Zinsverbindlichkeiten	37,4	33,1
Berücksichtigung von Transaktionskosten	–69,7	–82,7
Gesamt	4.180,7	3.907,3

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

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und von Containern.

Zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der beiden im Geschäftsjahr von der niederländischen Reederei NileDutch erworbenen 3.500-TEU-Schiffe hat Hapag-Lloyd einen Kreditvertrag über 57,4 Mio. USD (54,4 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von sieben Jahren unterzeichnet.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden Darlehen im Zusammenhang mit der Ablieferung von zwei Schiffsneubauten aufgenommen (Stand zum 31. Dezember 2016 insgesamt 141,1 Mio. EUR bzw. 149,0 Mio. USD). Im Vorjahr 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).

Neben der Finanzierung der getätigten Schiffsinvestitionen schloss Hapag-Lloyd am 20. Dezember 2016 eine neue Flottenfinanzierung in Höhe von 396,0 Mio. USD (375,0 Mio. EUR) ab, die zur Ablösung und Optimierung von bestehenden Darlehensfinanzierungen für Schiffe in Höhe von 298,2 Mio. USD (282,4 Mio. EUR) genutzt wurde.

Weiterhin unterzeichnete Hapag-Lloyd eine Vereinbarung zur Umfinanzierung und gleichzeitigen Erhöhung eines Immobilienkredites mit dem bisherigen Finanzierer von derzeit 54,4 Mio. EUR auf 85,0 Mio. EUR.

Das bestehende ABS-Programm wurde im Geschäftsjahr 2016 mit einer weiteren Ziehung in Höhe von 56,8 Mio. EUR (60,0 Mio. USD) in Anspruch genommen.

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 301,4 Mio. EUR (Vorjahr: 234,8 Mio. EUR).

Sonstige Finanzschulden

Im Geschäftsjahr 2016 und in vergangenen Geschäftsjahren 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 2017 und 2024. Die Klassifizierung erfolgt gemäß SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen*, da die Verträge günstige Kaufoptionen beinhalten, sodass mit hinreichender Sicherheit von der Ausübung der Optionen und damit Rückübertragung des rechtlichen Eigentums der Container an die Hapag-Lloyd AG auszugehen ist. Ein Teil dieser Transaktionen ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten. Im Geschäftsjahr 2016 wurden zwei solcher Geschäfte abgeschlossen. Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 187,3 Mio. EUR (Vorjahr: 232,5 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 207,5 Mio. EUR (Vorjahr: 190,8 Mio. EUR). Es wurden im Geschäftsjahr 2016 Zinsen in Höhe von insgesamt 19,3 Mio. EUR (Vorjahr: 19,8 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Kreditlinien

Im Zusammenhang mit dem Börsengang in 2015 wurde seitens der „Joint Global Coordinators“ eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (118,4 Mio. EUR) gewährt. Diese wurde zum 31. Dezember 2016 vollständig beansprucht.

Die Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD (127,8 Mio. EUR) wurde zum Bilanzstichtag vollständig in Anspruch genommen.

Insgesamt hält Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 189,4 Mio. EUR (Vorjahr: 388,7 Mio. EUR). Diese freien Liquiditätsreserven haben eine Laufzeit bis Oktober 2018.

26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.281,6	1.281,6	–	–	1.293,8	1.293,8	–	–
davon gegen fremde Dritte	1.281,6	1.281,6	–	–	1.292,5	1.292,5	–	–
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	–	–	1,3	1,3	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	50,8	42,2	8,4	0,2	42,9	41,6	1,1	0,2
Übrige Verbindlichkeiten	49,1	40,7	8,4	–	38,6	37,5	1,1	–
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	1,7	1,5	–	0,2	4,3	4,1	–	0,2
Summe	1.332,4	1.323,8	8,4	0,2	1.336,7	1.335,4	1,1	0,2
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten								
Sonstige Verbindlichkeiten	129,1	125,6	3,4	0,1	120,3	116,9	3,2	0,2
Erhaltene Anzahlungen	103,0	103,0	–	–	95,0	95,0	–	–
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	9,9	8,0	1,8	0,1	17,4	15,4	1,9	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	7,6	7,6	–	–	6,3	6,2	0,1	–
Übrige Verbindlichkeiten	8,6	7,0	1,6	0,0	1,6	0,3	1,2	0,1
Summe	129,1	125,6	3,4	0,1	120,3	116,9	3,2	0,2

27. Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2016		31.12.2015	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	-41,1	-1,8	-22,3	-
davon Derivate im Hedge Accounting	-41,1	-1,8	-22,3	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	-	-	-	-

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 Treibstoffpreisrisiko sowie das Zinsrisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden bei der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als ökonomische Sicherungsmaßnahme genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.

Neben den Marktrisiken unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest.

Der Abschluss der zur Begrenzung der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Dem Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement.

Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen 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, Brasilianischer Real, Indische Rupie, Britisches Pfund Sterling, Chinesischer Renminbi, Australischer Dollar, Japanischer Yen sowie Mexikanischer Peso von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen Euro-Kosten-Exposures grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird ebenfalls bis zu 100 % gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (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 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von –734,2 Mio. USD.

Sensitivitätsanalyse

Mio. USD	31.12.2016		31.12.2015	
	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)
USD/EUR				
+10 %	7,2	0,2	–0,2	0,6
–10 %	–7,2	–0,2	0,2	–0,6
USD/CAD				
+10 %	–6,7	–	–3,3	–
–10 %	6,7	–	3,3	–
USD/GBP				
+10 %	0,7	–	4,3	–
–10 %	–0,7	–	–4,3	–

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

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/-10 % unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf Ergebnis und Eigenkapital – resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente – ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	31.12.2016		31.12.2015	
	10 %	–10 %	10 %	–10 %
Rücklage für Cash-Flow Hedges	4,1	–3,9	–	–
Ergebnis vor Ertragsteuern	18,1	–5,2	0,0	0,0

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 2016 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 gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktziinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktziinsniveau zum 31. Dezember 2016 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinssniveaus nur bis maximal Null vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 2.781,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2.553,8 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 26,3 Mio. EUR (Vorjahr: 10,7 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2016		31.12.2015	
Veränderung variables Zinssniveau	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Ergebnis vor Ertragsteuern	-30,5	28,7	-28,0	16,2

Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Ausfallrisiken ausgesetzt. Das Ausfallrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zum Schutz vor Ausfallrisiken sind zudem zum Bilanzstichtag knapp über drei Viertel der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch eine Kreditversicherung oder Bankgarantien abgesichert.

Der Hapag-Lloyd Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstammes begrenzt.

Bei erkennbaren Risiken im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen wird diesen durch angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen wird auf Anmerkung (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 11,3 Mio. EUR bzw. –41,1 Mio. EUR ergibt sich ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte in Höhe von 2,8 Mio. EUR. Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 26,3 Mio. EUR.

Darüber hinaus bestehen keine weiteren langfristigen finanziellen Forderungen oder Ausleihungen mit externen Vertragspartnern, aus denen ein mögliches Ausfallrisiko entstehen könnte.

Liquiditätsrisiko

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

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

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2015)

Mio. EUR	2016	2017	Mittelaufriß 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	-22,4	-	-	-	-22,4

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 % verzinst.

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2016)

Mio. EUR	2017	2018	Mittelaufriß 2019–2021	ab 2022	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	-774,0	-813,7	-1.073,8	-838,9	-3.500,4
Anleihen	-148,8	-423,7	-228,7	-5,4	-886,6
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	-43,2	-30,1	-63,7	-27,1	-164,1
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-41,9	-41,9	-135,7	-25,4	-244,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.281,6	-	-	-	-1.281,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-42,1	-8,4	-	-0,2	-50,7
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-2.331,6	-1.317,8	-1.561,9	-897,0	-6.108,3
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-39,7	-1,9	-	-	-41,6

¹ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 223,5 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Die Darlehen haben eine Laufzeit von zwölf Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und werden mit USD-Libor +1,71 % verzinst.

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 2016, 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 abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß 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 in einem Zeitraum von bis zu zehn Jahren erfolgswirksam, wobei für die langfristigen Grundgeschäfte teilweise vorzeitige Transaktionen möglich sind. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte haben kürzere Laufzeiten bis maximal 2018. Um eine vollständige Absicherung der Grundgeschäfte zu erzielen, sind Anschlusssicherungen vorgesehen, sofern nicht von der Möglichkeit der vorzeitigen Transaktion Gebrauch gemacht wird.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –17,7 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahr: –21,8 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus dem sonstigen Ergebnis wurden im Berichtszeitraum Gewinne und Verluste in Höhe von –21,9 Mio. EUR (Vorjahr: –23,1 Mio. EUR) erfolgswirksam reklassifiziert. Davon entfielen –20,5 Mio. EUR (Vorjahr: –21,0 Mio. EUR) auf Währungskurssicherungen, die zusammen mit den Kursgewinnen aus den gesicherten Grundgeschäften als sonstiger betrieblicher Verlust erfasst wurden. Der jeweilige Zinsanteil aus Devisentermingeschäften wurde i. H. v. –7,7 Mio. EUR (Vorjahr: –2,1 Mio. EUR) als Zinsaufwand berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr Gewinne in Höhe von 6,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Commoditysicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand gezeigt wird, erfolgswirksam umgegliedert.

Sämtliche optionalen Sicherungen zur Absicherung von Währungsrisiken aus bilanzierten Fremdwährungsverbindlichkeiten, die in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit dem jeweiligen Grundgeschäft standen, jedoch nicht als Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 designiert wurden, sind im Geschäftsjahr 2016 ausgelaufen. Zu Spekulationszwecken wurden derivative Finanzinstrumente zu keiner Zeit gehalten.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2016			31.12.2015		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Devisenoptionen						
Vermögenswert	–	–	–	100,0	–	100,0
Devisentermingeschäfte						
Verbindlichkeit	634,6	30,6	665,2	664,6	–	664,6
Commodityoptionen						
Vermögenswert	204,5	–	204,5	211,6	–	211,6

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

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	31.12.2016		31.12.2015	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IAS 39 (Hedge Accounting)				
Devisenoptionen	–	–	–	–
Commodityoptionen	4,6	–	0,7	–
Devisentermingeschäfte	–	–41,1	–	–22,3
Sicherungsinstrumente	4,6	–41,1	0,7	–22,3
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)				
Devisenoptionen	–	–	0,0	–
Commodityoptionen	6,7	–	–	–
Devisentermingeschäfte	–	–	–	–
Eingebettete Derivate	26,3	–	10,7	–
Sonstige derivative Finanzinstrumente	33,0	–	10,7	–
Gesamt	37,6	–41,1	11,4	–22,3

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 31.12.2015

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Buchwert	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wert-ansatz Bilanz nach IAS 17	Beizule-gender Zeitwert Finanz-instru-mente
		31.12. 2015	Fort-geführte Anschaf-fungs-kosten	An-schaf-fungs-kosten	Fair Value erfolgs-neutral	Fair Value erfolgs-wirksam		
		Gesamt						
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)	FLAfT	0,0	-	-	-	0,0	-	-
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

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2016

Mio. EUR	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2016	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wert-ansatz Bilanz nach IAS 17	Beizule-gender Zeitwert Finanz-instru-mente
		Gesamt	Fort-geführte Anschaf-fungs-kosten	Anschaf-fungs-kosten	Fair Value erfolgs-neutral	Fair Value erfolgs-wirksam		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	LaR	125,4	125,4	-	-	-	-	125,4
	n. a.	98,3	-	-	-	-	-	-
	AfS	0,8	-	0,8	-	-	-	0,8
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	33,0	-	-	-	33,0	-	33,0
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	4,6	-	-	4,6	-	-	4,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	677,6	677,6	-	-	-	-	677,6
Finanzmittel	LaR	570,2	570,2	-	-	-	-	570,2
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	4.043,5	4.043,5	-	-	-	-	4.082,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a.	137,2	-	-	-	-	137,2	143,6
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	50,7	50,7	-	-	-	-	50,7
	n. a.	129,2	-	-	-	-	-	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLAfT	-	-	-	-	-	-	-
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	41,1	-	-	41,1	-	-	41,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.281,6	1.281,6	-	-	-	-	1281,6
Davon AGgregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:								
Loans and Receivables (LaR)		1.373,2	1.373,2	-	-	-	-	-
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,8	-	0,8	-	-	-	-
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		33,0	-	-	-	33,0	-	-
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		5.375,8	5.375,8	-	-	-	-	-
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		-	-	-	-	-	-	-

¹ Teil der Finanzschulden

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	31.12.2015			Gesamt
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
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	853,5	2.967,0	–	3.820,5
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a.	–	158,0	–	158,0

¹ Teil der Finanzschulden

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2016			Gesamt
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	–	4,6	–	4,6
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	–	33,0	–	33,0
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n. a.	–	41,1	–	41,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FLHfT	–	–	–	–
Finanzschulden	FLAC	830,8	3.251,4	–	4.082,2
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ¹	n. a.	–	143,6	–	143,6

¹ Teil der Finanzschulden

Ergebniseffekte

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

Mio. EUR	31.12.2016			31.12.2015		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	-2,3	-40,2	-42,5	-1,4	-74,7	-76,1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	14,6	-4,5	10,1	-5,3	-25,4	-30,7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-181,7	23,9	-157,8	-195,1	103,5	-91,6
Gesamt	-169,4	-20,7	-190,2	-201,8	3,4	-198,4

Neben den Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der von der Hapag-Lloyd AG begebenen EUR-Anleihen sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Im Zuge des erfolgten Börsengangs wurde der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene zum Jahresende 2015 definiert und wird zukünftig als Kenngröße ermittelt und geführt. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2016 wird diese Messgröße auf Konzernebene mit dem Ziel verfolgt, ab 2017 die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) zu verdienen. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns. Zum 31. Dezember 2016 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quote). Die aufgrund der aktuellen Entwicklung der Gebrauchsmarktpreise von Containerschiffen entstandenen Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten in Höhe von 62,2 Mio. USD (58,9 Mio. EUR), die von der finanzierenden Bank mit einer Frist von vier Wochen fällig gestellt werden können, wurden zum Bilanzstichtag in die kurzfristigen Finanzschulden umgliedert.

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 2016 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 8,2 Mio. EUR (Vorjahr: 9,1 Mio. EUR) gewährt, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden. Insgesamt hat der Konzern im Berichtsjahr Beihilfen und Zuschüsse in Höhe von 13,6 Mio. EUR (Vorjahr: 14,7 Mio. EUR) erhalten.

30. Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

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

Zum 31. Dezember 2016 bestanden keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

31. Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten. Nennenswerte Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Folglich werden für diese Sachverhalte weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang angegeben.

Das in 2011 eingeleitete EU-Kartellverfahren wurde mit der Entscheidung der EU-Kommission vom 7. Juli 2016 ohne die Verhängung von Strafen abgeschlossen. Mit der Entscheidung hat die Kommission die von den Linienreedern vorgeschlagenen Selbstverpflichtungen akzeptiert, die eine neue Art der Ankündigung von Ratenerhöhungen vorsieht. Diese wurden ab 7. Dezember 2016 verbindlich.

Es wurden in zwei Jurisdiktionen seitens der Behörden offizielle Untersuchungen bezüglich möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht angestrengt. Die eine Untersuchung wurde bereits ohne eine finanzielle Strafe ausgesetzt. Für eine weitere Untersuchung wird eine Beilegung ohne die Zahlung einer formellen Strafe erwartet.

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In mehreren Jurisdiktionen, wie beispielsweise in Mexiko, Indien und Brasilien, finden derzeit Untersuchungen der lokalen Steuerbehörden zu einzelnen Sachverhalten statt. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 128,4 Mio. EUR (Vorjahr: 124,0 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 2016 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 geleasten Leasinggegenständen handelt es sich hauptsächlich um Schiffe und Container. Die Verträge haben eine Laufzeit von bis zu neun Jahren. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit ist bei den Containern eine weitere Nutzung unter dieser Vertragskonstellation möglich. Die im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 31. Dezember 2016 einen Nettobuchwert von insgesamt 100,4 Mio. EUR (Vorjahr: 106,4 Mio. EUR); die Container sind zum 31. Dezember 2016 mit 81,2 Mio. EUR (Vorjahr: 82,0 Mio. EUR) bilanziert.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen sowie deren Barwert stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mindest- leasingzahlungen	164,1	43,2	93,8	27,1	182,9	33,4	112,6	36,9
Zinsanteil	-26,9	-8,0	-16,7	-2,2	-33,4	-8,7	-20,5	-4,2
Barwert	137,2	35,2	77,1	24,9	149,5	24,7	92,1	32,7

Zum Bilanzstichtag lagen keinerlei erwartete zukünftige Einnahmen aus unkündbaren Untermietverhältnissen sowie bedingte Mietzahlungen vor.

Leasingnehmer – Operating Lease

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 14 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen. Eine Rückkaufverpflichtung besteht nicht. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland vor.

Die Charterverträge für Schiffe werden ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Chatterraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50% der Charteraufwendungen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 997,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.180,8 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 410,1 Mio. EUR (Vorjahr: 585,1 Mio. EUR). Es wurden in 2016 keine bedingten Mietzahlungen aufwandswirksam erfasst (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR).

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	682,7	303,5	362,6	16,6	1.035,7	521,1	470,9	43,7
Verwaltungsgebäude	103,9	21,9	48,9	33,1	110,1	25,4	49,0	35,7
Sonstiges	239,2	58,3	180,9	–	155,0	56,0	99,0	–
Gesamt	1.025,8	383,7	592,4	49,7	1.300,8	602,5	618,9	79,4

Zum 31. Dezember 2016 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 4,5 Mio. EUR (Vorjahr: 3,4 Mio. EUR).

Leasinggeber – Operating Lease

Hapag-Lloyd tritt als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen nur in geringfügigem Umfang auf. Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating-Lease-Verträge handelt es sich im Wesentlichen um im Eigentum befindliche Schiffe sowie Stellplätze auf Schiffen.

Aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen ergeben sich folgende künftige Mindestleasingzahlungen:

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	11,7	11,7	–	–	58,7	45,9	12,8	–
Verwaltungsgebäude	0,7	0,2	0,5	–	1,1	0,3	0,8	0,0
Gesamt	12,4	11,9	0,5	0,0	59,8	46,2	13,6	0,0

Die Bruttobuchwerte der vercharterten Schiffe betragen zum Stichtag insgesamt 135,2 Mio. EUR (Vorjahr: 230,2 Mio. EUR), die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 12,0 Mio. EUR (Vorjahr: 35,9 Mio. EUR) und die Abschreibungen der Periode auf 5,3 Mio. EUR (Vorjahr: 8,5 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2016 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

33. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2016 enthalten ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 151,7 Mio. EUR (Vorjahr: 350,1 Mio. EUR), das innerhalb eines Jahres fällig ist.

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“) wurde dieser Aktienkurs abweichend hiervon ermittelt anhand des Durchschnitts der 20 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgten. Für die zweite Tranche, die am 4. Januar 2016 gewährt wurde, ergab sich ebenfalls eine abweichende Ermittlung des für die Zuteilung maßgeblichen Aktienkurses. Dieser Aktienkurs wurde auf Basis des Durchschnitts der 60 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgten, berechnet.

Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt.

Der Anspruch aus dem langfristigen Anreizprogramm entsteht ratierlich mit Ablauf des Leistungszeitraums. Nach Ablauf des Leistungszeitraums werden die Retention Share Units automatisch unverfallbar und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der „Performance Share Units“ ist von einem Zielerreichungsgrad (Performance-Faktor) abhängig. Dieser ergibt sich aus dem Vergleich der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie (Total Shareholder Return – TSR) im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über die Dauer des vierjährigen Leistungszeitraums. Die Anzahl der „Performance Share Units“ kann dabei nach Ablauf des Leistungszeitraums gemessen an einem Performance-Faktor maximal das 1,5-Fache und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums und nach Bestimmung der Performance Share Units gelangt der LTIP automatisch zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Retention- und Performance-Aktien mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende des Leistungszeitraums.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten individuell vereinbarten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt.

Im Falle einer Beendigung der Vorstandstätigkeit verkürzt sich der Leistungszeitraum auf das Ende des Dienstverhältnisses, soweit der Dienstvertrag nicht aus einem wichtigen vom Vorstandsmitglied zu vertretenden Grund oder ohne wichtigen Grund vom Vorstandsmitglied gekündigt wird. In einem solchen Fall verfallen sämtliche Ansprüche aus dem Long Term Incentive Plan.

Die Entwicklung der virtuellen Aktien stellt sich wie folgt dar:

	Virtuelle Aktienanzahl	Fair Value in Mio. EUR
Stand 1.1.2015	–	–
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
Gewährung von virtuellen Aktien	125,216	2,2
Ausübung von virtuellen Aktien	–	–
Verfall von virtuellen Aktien	–	–
Bewertungsergebnis	–29,723	–0,5
Stand 31.12.2016	208,079	3,9

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Zuteilungsbetrages.

In der Berichtsperiode wurden 1,4 Mio. EUR erfolgswirksam für anteilsbasierte Vergütungen erfasst. Die Höhe der Rückstellung für anteilsbasierte Vergütungen beträgt zum 31. Dezember 2016 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 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

36. Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2016 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2016		1.1.–31.12.2015	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	3,4	1,7	1,9	0,7
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,2	1,4	1,2
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,7	0,4	0,3	0,1
Honorar für sonstige Leistungen	1,2	1,2	1,1	0,7
Gesamt	5,5	3,5	4,7	2,7

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.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit der Kühne Holding AG sowie der Kühne Maritime GmbH (Kühne) und der CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV) und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen 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 handelt es sich hierbei um Hafен- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

Stimmrechtsanteile

in %	2016	2015
CSAV Germany Container Holding GmbH	31,4	31,4
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,6	20,6
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	20,2	20,2
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs AG	12,3	12,3
Streubesitz	15,5	15,5
Gesamt	100,0	100,0

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.–31.12.2016	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2016	1.1.–31.12.2015
Gesellschafter	321,6	362,2	106,1	82,8
Assoziierte Unternehmen	18,8	0,6	116,8	68,8
Sonstige Beteiligungsunternehmen	–	8,8	–	2,3
Gesamt	340,4	371,6	222,9	153,9

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Gesellschafter	43,5	122,9	10,2	286,1
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	14,6	3,7	13,9	5,2
Sonstige Beteiligungsunternehmen	0,0	1,7	0,0	0,4
Gesamt	58,1	128,3	24,3	291,9

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (340,2 Mio. EUR; Vorjahr: 369,9 Mio. EUR) sowie sonstigen Lieferungen und Leistungen (0,2 Mio. EUR; Vorjahr: 1,6 Mio. EUR). Im Vergleichszeitraum 2015 sind weiterhin Zinserträge in Höhe von 0,1 Mio. EUR enthalten.

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 221,5 Mio. EUR (Vorjahr: 127,5 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen sowie mit 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 13,1 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen. Im Vorjahr waren zudem Zinsaufwendungen in Höhe von 13,3 Mio. EUR angefallen.

Zusammenschlussvereinbarung

Am 15. Juli 2016 hat die Hapag-Lloyd AG mit der United Arab Shipping Company S.A.G. („UASC“) eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. „Business Combination Agreement“ [BCA]) geschlossen und vereinbart, dass die Gesellschaft die Aktien der UASC übernehmen soll, indem sämtliche Aktionäre der UASC ihre Aktien an der UASC im Wege einer Sacheinlage in die Gesellschaft einbringen.

Gleichzeitig mit dem Abschluss des BCA haben Hapag-Lloyd und die UASC mit den Ankeraktionären der Hapag-Lloyd, d. h. CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), Kühne Maritime GmbH (Kühne) und HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement GmbH (HGV) (CSAV, Kühne und HGV zusammen die kontrollierenden HL-Aktionäre) und den Ankeraktionären der UASC, d. h. Qatar Holding LLC für den Staat Qatar (QH) und dem Public Investment Fund für das Königreich Saudi-Arabien (PIF) (QH und PIF zusammen die kontrollierenden UASC-Aktionäre), ein sog. Shareholders Support Agreement (SSA) geschlossen, das mit dem BCA ein einheitliches Rechtsgeschäft bildet und mit dem sich die kontrollierenden Aktionäre gegenüber den Zusammenschlussparteien verpflichten, die ihnen nach dem BCA obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Diese Verpflichtungen der kontrollierenden HL-Aktionäre sind bereits teilweise im Berichtszeitraum umgesetzt worden. Mit Beschluss der Hauptversammlung am 26. August 2016 wurde die Satzung zum einen in Bezug auf die Vergrößerung des Aufsichtsrats von derzeit zwölf auf 16 Mitglieder, zum anderen in Bezug auf das genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. Juni 2018 um bis zu 50,0 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 50 Millionen neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016). Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2016.

Neben der Einbringung der UASC-Anteile als Sacheinlage in die Hapag-Lloyd AG gegen Ausgabe neuer Hapag-Lloyd Aktien aus dem Genehmigten Kapital haben sich die kontrollierenden HL-Aktionäre zudem verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten nach dem Vollzug des Zusammenschlusses eine Barkapitalerhöhung in Höhe eines Euro-Betrags, der dem Betrag von 400 Mio. USD entspricht, durchzuführen. In diesem Zusammenhang haben die Gesellschafter Kühne und CSAV die Übernahme einer Backstop-Verpflichtung vereinbart.

Zudem haben sich die vorgenannten Gesellschafter verpflichtet unter bestimmten Bedingungen sicherzustellen, dass der Gesellschaft ein etwaiger Kompensationsbetrag in Bezug auf ein Unterschreiten des Mindesteigenkapitals oder der Mindestbarmittel und/oder ein Überschreiten der Höchstfinanzschulden zur Verfügung gestellt wird.

Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG. Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2016	2015	2016	2015
Kurzfristig fällige Leistungen	3,5	4,3	1,4	1,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	0,3	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,2	0,4	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	1,4	0,6	–	–
Gesamt	5,1	5,6	1,4	1,2

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2016 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zur Gesamtvergütung nach § 315a HGB:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2016	2015	2016	2015
Aktive Organmitglieder	5,6	6,5	0,9	0,9
Ehemalige Organmitglieder	0,9	1,0	–	–
Gesamt	6,5	7,5	0,9	0,9

Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 125.216 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung zugeteilt.

Zum 31. Dezember 2016 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 24,9 Mio. EUR (Vorjahr: 22,2 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

38 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat im Dezember 2016 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapag-loyd.com in der Rubrik „IR“ unter „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht worden.

39 Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Mit der „Cartagena Express“, die am 19. Januar 2017 ausgeliefert wurde, und der „Guayaquil Express“, die am 2. Februar 2017 ausgeliefert wurde, hat Hapag-Lloyd zwei weitere Schiffe der Valparaíso-Klasse mit einer Transportkapazität von je 10.500 TEU in Dienst gestellt. In diesem Zusammenhang wurden die letzten Bauraten in Höhe von insgesamt 96,0 Mio. EUR an die Werft gezahlt und zeitgleich eine Kreditfazilität in Höhe von insgesamt 138,8 Mio. EUR in Anspruch genommen. Das letzte in Bau befindliche Schiff der Valparaíso-Klasse wird voraussichtlich im April 2017 in Dienst gestellt.

Im Januar 2017 wurde eine Sale & Lease-Back-Transaktion mit gebrauchten und im Bestand befindlichen Containern geschlossen. Die Leasingvereinbarung hat beginnend vom 20. Januar 2017 eine Laufzeit von vier Jahren und umfasst ein Volumen von 41,5 Mio. EUR. Die Container verbleiben im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft und es ergeben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Container.

Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren zu einem Ausgabekurs von 100,00 % begeben. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 150,0 Mio. EUR auf 250,0 Mio. EUR erhöht. Mit einem Teil der Emissionserlöse erfolgt die vorzeitige Tilgung der USD-Anleihe mit einem ausstehenden Restbetrag von 125,0 Mio. USD. Der ursprüngliche Rückzahlungstermin der USD-Anleihe war der 15. Oktober 2017.

Am 15. Februar 2017 erfolgte die Aufstockung der im Januar begebenen Unternehmensanleihe um 200,0 Mio. EUR auf insgesamt 450,0 Mio. EUR. Die zusätzlichen Emissionserlöse von 204,8 Mio. EUR (Ausgabekurs 102,375 %) sollen zur vorzeitigen Teilrückführung der am 1. Oktober 2018 fälligen EUR-Anleihe verwendet werden.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen entstanden im vierten Quartal 2016 Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten in Höhe von 62,2 Mio. USD (58,9 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2017 wurde Hapag-Lloyd von der finanzierenden Bank aufgefordert, eine entsprechende Sondertilgung zu leisten. Laufende Verhandlungen haben zu einer deutlichen Reduzierung der zu leistenden Sondertilgungen auf 41,0 Mio. USD (38,8 Mio. EUR) geführt. Weitere Aufforderungen zur Leistung von Sondertilgungen in Höhe von 10,3 Mio. USD (9,8 Mio. EUR) erfolgten ebenfalls im ersten Quartal 2017.

40. Anteilsbesitzliste gemäß 315a HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen		
Zentrale		
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00
First CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00
Second 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 DAC	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
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	100,00
CSAV UK & Ireland Limited i.L.	Liverpool	100,00
Asien		
Hapag-Lloyd Middle East Shipping 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 (Taiwan) Ltd.	Taipei	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	100,00
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	100,00
CSAV Group (Hong Kong) Ltd. i.L.	Hong Kong	100,00
CSAV Group Agencies (Hong Kong) Ltd. i.L.	Hong Kong	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %
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
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	100,00
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	75,00
Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V.	Mexico City	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 City	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	60,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	100,00
CSAV Austral SpA	Valparaiso	49,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaiso	100,00
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	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	100,00
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaiso	100,00
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
Norasia Alya S.A.	Panama City	100,00
Sonstige		
CSAV Ships S.A.	Panama City	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	100,00
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1798 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
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00
Maule Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil 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
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	100,00
CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul	100,00
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	100,00
CSAV Group Agency Colombia Ltda i.L.	Bogota	100,00
CSBC Hull 896 Ltd	Douglas	100,00
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	100,00
Hull 1800 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
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	100,00
Libra Agency (Argentina) S.A.	Buenos Aires	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 51,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, den 8. März 2017

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

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

Hamburg, den 8. März 2017

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

AKTIENGESCHÄFTE DER ORGANMITGLIEDER

Nach § 15a WpHG müssen die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats den Erwerb und die Veräußerung von Aktien der Gesellschaft offenlegen. Dies gilt nicht, sofern die Gesamtsumme der Geschäfte je Person den Betrag von 5.000 € pro Kalenderjahr nicht erreicht.

In 2016 erfolgten keine meldepflichtigen Aktiengeschäfte der Organmitglieder. Die entsprechenden Mitteilungen zu Directors' Dealings der Hapag-Lloyd AG sind unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/corporate-governance/directors-dealings.html#tabnav> angezeigt.

MITTEILUNGEN GEMÄSS § 160 ABS. 1 NR. 8 AKTG

Von Beginn des Geschäftsjahres bis zum Zeitpunkt der Abschlussaufstellung haben wir keine Mitteilungen gemäß § 21 Abs. 1 oder Abs. 1a WpHG erhalten, daher sind die nachstehenden Mitteilungen über Beteiligungen an die Hapag-Lloyd AG aus dem Vorjahr aufgeführt und weiterhin gültig.

Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a 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. 1a 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. 1a 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. 1a 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 Compania Sud Americana de Vapores S.A., der Quinenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orenge S.A. zuzurechnen. von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Inversiones Orenco S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß §21 Abs. 1a 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 Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß §21 Abs. 1a 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 Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quinenco S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß §21 Abs. 1a 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 Compania Sud Americana de Vapores S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Compania Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß §21 Abs. 1a 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. 1a 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. 1a 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 Compania 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. 1a 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. 1a 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. 1a 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. 1a 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.

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 2016 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands 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 Vorstands 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 § 315a 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 8. März 2017

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Heckert
Wirtschaftsprüfer

Lippmann
Wirtschaftsprüfer

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

12. MAI 2017

Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2017

10. AUGUST 2017

Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal/ 1. Halbjahr 2017

14. NOVEMBER 2017

Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal/9 Monate 2017

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

Druck

optimal media GmbH

