



KENNZAHLENÜBERSICHT

OPERATIVE KENNZAHLEN		1.1.–31.12. 2014*	1.1.–31.12. 2013	Veränderung absolut
Schiffe ¹⁾ insgesamt, davon:		191	151	+40
eigene Schiffe ¹⁾		77	57	+20
geleaste Schiffe ¹⁾		5	7	–2
gecharterte Schiffe ¹⁾		109	87	+22
Kapazität der Schiffe ¹⁾ insgesamt	TTEU	1.009	729	+280
Container ¹⁾ insgesamt	TTEU	1.619	1.072	+547
Bunkerpreis ²⁾ (Jahresdurchschnitt)	USD/t	575	613	–38
Frachtrate ²⁾ (Jahresdurchschnitt)	USD/TEU	1.434	1.482	–48
Transportmenge	TTEU	5.907	5.496	+411
Umsatzerlöse	Mio. EUR	6.808	6.567	+241
Transportaufwendungen	Mio. EUR	6.060	5.773	+287
EBITDA	Mio. EUR	99	389	–290
EBIT	Mio. EUR	–383	64	–447
EBIT bereinigt	Mio. EUR	–112	67	–179
Konzernergebnis	Mio. EUR	–604	–97	–507
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	377	67	+310
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	334	741	–407
RENDITEKENNZAHLEN				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	1,5	5,9	–4,4 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	–5,6	1,0	–6,6 ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	–1,6	1,0	–2,6 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER				
Bilanzsumme	Mio. EUR	10.108	6.950	+3.158
Eigenkapital	Mio. EUR	4.170	2.915	+1.255
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	41,2	41,9	–0,7pp
Fremdkapital	Mio. EUR	5.939	4.035	+1.904
FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER				
Finanzschulden	Mio. EUR	3.717	2.935	+782
Liquide Mittel	Mio. EUR	711	465	+246
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	3.006	2.470	+536
Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	72,1	84,7	–12,6 ppt
Anlagendeckungsgrad I (Eigenkapital/Anlagevermögen)	%	50,6	52,1	–1,5 ppt
Anlagendeckungsgrad II ([EK + lfr. Schulden]/Anlagevermögen)	%	95,8	99,6	–3,8 ppt
Liquiditätsgrad I (liquid. Mittel/kfr. Schulden)	%	32,3	33,7	–1,4 ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 31. DEZEMBER				
Mitarbeiter auf See		1.930	1.339	+591
Mitarbeiter an Land		9.019	5.662	+3.357
Hapag-Lloyd insgesamt		10.949	7.001	+3.948

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

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 Berichtes anzupassen.

Der vorliegende Bericht wurde am 27. März 2015 veröffentlicht.

GESCHÄFTSBERICHT 2014

HAPAG-LLOYD AG

Inhalt

VORWORT DES VORSTANDES	7	
BERICHT DES AUFSICHTSRATES	10	
HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT	16	
UNSER ZIEL IST KLAR	20	
KONZERNLAGEBERICHT	34	
KONZERNABSCHLUSS	104	
BESTÄTIGUNGSVERMERK	212	5
CORPORATE GOVERNANCE	214	
FINANZKALENDER	222	
IMPRESSUM	222	



SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

das vergangene Jahr stand für Hapag-Lloyd im Zeichen des Zusammenschlusses mit dem Containergeschäft der chilenischen Reederei CSAV – ein Schlüsselereignis, das zur erheblichen Stärkung der Marktposition und Ertragskraft von Hapag-Lloyd beitragen und die Zukunft unseres Unternehmens langfristig positiv beeinflussen wird. Hapag-Lloyd ist dadurch nicht nur zur viertgrößten Linienreederei der Welt aufgestiegen, sondern auch zu einem der Marktführer in den attraktiven Nord-Süd-Verkehren – zusätzlich zu unserer ohnehin schon starken Position auf dem Nordatlantik. Größe – und die damit verbundenen Skaleneffekte – sind in unserer Industrie eine unverzichtbare Voraussetzung für langfristigen kommerziellen Erfolg und weiteres Wachstum.

Die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in Hapag-Lloyd wird derzeit so schnell wie möglich vollzogen. Dank intensiver Vorarbeiten konnten wir mit dem Zusammenschluss umgehend nach dem Closing beginnen und die Integration den ersten Wochen bereits gut voranbringen. Bei der Zusammenführung beider Organisationen hilft uns zweierlei: unsere Erfahrungen aus der Übernahme und der Integration von CP Ships im Jahr 2006 – aber auch unsere standardisierten Prozesse mit einer weltweit einheitlichen Blueprint-Organisation. Beides sind beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche, rasche Integration.

Eine erfolgreiche und rasche Integration ist wichtig, um die geplanten Synergien in Höhe von mindestens 300 Millionen US-Dollar jährlich so schnell wie möglich realisieren zu können. Unser Ziel ist es, bereits 2015 in deutlich spürbarer Größenordnung von diesen Kosteneffekten zu profitieren. Spätestens ab 2017 sollen die Synergien in voller Höhe zum Tragen kommen. Damit können wir unsere Wettbewerbsfähigkeit deutlich verbessern und schneller zu einem positiven Jahresergebnis zurückkehren.

Wir sind sehr dankbar, dass wir starke und engagierte Eigentümer an unserer Seite haben: CSAV, die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement (HGV) und Kühne Maritime haben sich ausdrücklich zu einem langfristigen Engagement bei Hapag-Lloyd bekannt. Sie halten eine deutliche Mehrheit am Unternehmen und treffen wichtige Entscheidungen gemeinsam.

Danken möchte ich auch den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit ihrem großem Einsatz und Know-how diesen Zusammenschluss mit CSAV möglich gemacht haben, von den ersten Verhandlungen bis zum Closing. Und die ihn seit dem Closing nun auch engagiert in die Tat umsetzen und vollziehen – zusätzlich zum herausfordernden Tagesgeschäft.



Ein weiterer wichtiger Schritt wurde im vergangenen Jahr mit dem Start eines neuen Programms zur Kostensenkung und Erlössteigerung in dreistelliger Millionenhöhe eingeleitet. Zu den Maßnahmen des Programms gehören die verbesserte Nutzung von Marktchancen, Einsparungen zum Beispiel im Einkauf oder bei Inlandsverkehren, eine höhere Auslastung der Schiffe, aber auch die Anschaffung neuer Schiffe. Mit einer durchschnittlichen Schiffsgröße von rund 5.200 TEU gehört Hapag-Lloyd bereits heute zur Spitzengruppe der Industrie. Diese Stellung wollen wir künftig weiter ausbauen.

Im Herbst 2014 hat Hapag-Lloyd gezeigt, dass der Kapitalmarkt großes Vertrauen in das Unternehmen und seine strategische Ausrichtung hat. Innerhalb weniger Stunden konnte eine Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 250 Millionen Euro platziert werden. Mit den Einnahmen wurde frühzeitig der Restbetrag einer im Oktober 2015 fälligen Anleihe refinanziert.

Trotz der bedeutenden Ereignisse war 2014 auch ein äußerst ambivalentes Jahr für Hapag-Lloyd, da wir erneut kein positives Ergebnis erzielen konnten. Ein nach wie vor harter Wettbewerb und verschiedene Einmaleffekte haben unser Ergebnis maßgeblich belastet. Wir konnten zwar unser Transportvolumen in allen Fahrtgebieten erhöhen. Unter dem Strich hat Hapag-Lloyd fast 5 Prozent mehr Container transportiert als im Vorjahr. Dem stand jedoch eine rückläufige Ratenentwicklung von im Jahresdurchschnitt mehr als 3 Prozent gegenüber. Der entlastende Effekt der ab September stark gefallenen Bunkerpreise wirkt sich auf das Ergebnis einer Linienreederei erst mit mehrmonatiger zeitlicher Verzögerung aus. Dieser Umstand sowie das im ersten Halbjahr noch hohe Bunkerpreisniveau haben für das Gesamtjahr 2014 zu einem durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis von 575 US-Dollar pro Tonne geführt.

Auch wenn wir mit dem Jahresergebnis 2014 nicht zufrieden sein können: Hapag-Lloyd verfügt über eine solide Bilanz. Mit einem Eigenkapital von 4 Milliarden Euro sowie einer Liquiditätsreserve von rund 900 Millionen Euro stehen wir im Wettbewerbsvergleich gut da.

Für 2015 stehen die Zeichen in der Containerschifffahrt weiterhin auf Wachstum. Das Forschungsinstitut IHS Global Insight geht für dieses Jahr von einem Mengenwachstum in den weltweiten Containerverkehren von fast 5 Prozent aus – in den Jahren danach sogar von über 5 Prozent. Die Weltwirtschaft soll laut Internationalem Währungsfonds in 2015 um mehr als 3 Prozent wachsen und der Welthandel um fast 4 Prozent. Von diesem positiven Wachstumstrend wird auch Hapag-Lloyd weltweit profitieren – zum einen dank unserer starken Marktpositionen in den Nordatlantik- und Lateinamerika-Verkehren sowie zum anderen durch unsere Mitgliedschaft in der G6 Alliance auch in den anderen beiden Haupt-Fahrtgebieten Fernost und Transpazifik.

Der Auftakt des laufenden Geschäftsjahres verlief vielversprechend und entsprach unseren Erwartungen. Optimistisch stimmen uns zudem die bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Kostensenkung und Erlössteigerung, eine positive Entwicklung bei den Öl- und Bunkerpreisen sowie gute Fortschritte und erste Synergien bei der Integration der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten. Dies alles wird im laufenden Jahr zu einer spürbaren Entlastung und damit zu einer Verbesserung unseres Ergebnisses führen. Insgesamt rechnen wir für 2015 mit einem deutlich positiven operativen Ergebnis.

Vielen Dank für Ihr anhaltendes Vertrauen in Hapag-Lloyd. Bitte bleiben Sie auch im laufenden Geschäftsjahr an unserer Seite.

Rolf Habben Jansen

Vorsitzender des Vorstandes



BERICHT DES AUFSICHTSRATES

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

Arbeit des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr vom Vorstand regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Überlegungen zur künftigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens, dessen Lage und Entwicklung, die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen, besondere Geschäftsvorfälle sowie das Risikomanagement informieren lassen.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2014 zu sechs Sitzungen zusammen. Er hat sich durch den Vorstand in den Sitzungen mündlich und schriftlich berichten lassen. Alle Fragen des Aufsichtsrates beantwortete der Vorstand vollständig und umfassend. Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen regelmäßig schriftliche Berichte des Vorstandes. Zudem stand der Vorsitzende des Aufsichtsrates in regelmäßigem Austausch mit dem Vorsitzenden des Vorstandes. Die umgehende Information des Aufsichtsrates war damit jederzeit sichergestellt.

Am 25. März 2014 trat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG zu seiner ersten Sitzung im Berichtszeitraum zusammen. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte den Jahresabschluss, Konzernjahresabschluss sowie den Konzernlagebericht. Zudem informierte sich der Aufsichtsrat zur aktuellen Geschäftslage sowie zum Stand der Gespräche mit Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) über den Zusammenschluss der Containerschiffahrtsaktivitäten.

In der Sitzung am 15. April 2014 stand die Unterzeichnung eines Business Combination Agreement mit CSAV im Mittelpunkt der Beratungen. Am 25. Juni tagte der Aufsichtsrat zur Vorbereitung einer außerordentlichen Hauptversammlung (25. Juni 2014), zur aktuellen Geschäftslage sowie zum Stand des geplanten Zusammenschlusses mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Zudem entschied der Aufsichtsrat über die Bestellung von Rolf Habben Jansen zum Arbeitsdirektor. Dr. Jürgen Weber dankte in der Aufsichtsratssitzung Michael Behrendt und Ulrich Kranich für ihre langjährige verantwortungsvolle Arbeit im Vorstand der Hapag-Lloyd AG.

In der Sitzung am 24. September 2014 befasste sich der Aufsichtsrat mit der beabsichtigten Wahl (aufschiebend bedingt auf den Tag nach dem Ausscheiden von Dr. Jürgen Weber aus dem Aufsichtsrat) von Michael Behrendt zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates, der Neuordnung der Geschäftsverteilung im Vorstand sowie mit dem aktuellen Stand des geplanten Zusammenschlusses mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäftsentwicklung und erörterte diese mit ihm. Die Vorbereitung einer außerordentlichen Hauptversammlung im Dezember stand im Mittelpunkt der Beratungen der Sitzung am 7. November 2014.

Am 14. November 2014 stimmte der Aufsichtsrat im Umlaufverfahren der Begebung einer neuen Hochzins-Unternehmensanleihe zu. Die neue Unternehmensanleihe wurde am 20. November 2014 begeben. Die Emissionserlöse wurden für die vorzeitige Tilgung der in 2015 fälligen Anleihe verwendet.

In der Sitzung am 25. November 2014 erläuterte der Vorstand die aktuelle Geschäftslage unter dem Eindruck des unverändert sehr wettbewerbsintensiven Branchenumfeldes. Im Zentrum der Sitzung stand das Jahresbudget 2015 einschließlich der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung sowie der Vorscheurechnung für die Jahre 2016 bis 2017. Der Vorstand stellte dieses ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte der Planung des Vorstandes zu. Zudem informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über den aktuellen Stand der kartellrechtlichen Freigabeverfahren für die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Der Aufsichtsrat beriet zudem über ergänzende Beschlussvorschläge für die im Dezember anstehende außerordentliche Hauptversammlung.

Mit Wirkung zum 2. Dezember 2014 haben die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Jürgen Weber, Ulrich Leitermann und Dr. Andreas Rittstieg ihr Amt als Aufsichtsratsmitglied niedergelegt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden Oscar Hasbún Martínez und Francisco Pérez Mackenna. Michael Behrendt übernahm den Vorsitz des Aufsichtsrates. Für ihre großes Engagement und ihren wertvollen Rat dankte Michael Behrendt seinem Vorgänger Jürgen Weber und den ausscheidenden Mitgliedern des Aufsichtsrates.

Arbeit der Ausschüsse des Aufsichtsrates

Der Präsidial- und Personalausschuss tagte 2014 fünfmal und befasste sich in seinen Sitzungen jeweils mit der Vorbereitung der taggleichen Sitzungen des Aufsichtsrates sowie bei Bedarf mit Vorstandsangelegenheiten.

Der Nominierungsausschuss befasste sich am 25. Juni 2014 mit der Wahl, aufschiebend bedingt auf den Tag nach dem Ausscheiden von Dr. Jürgen Weber aus dem Aufsichtsrat, von Michael Behrendt in den Aufsichtsrat.

Der Prüfungs- und Finanzausschuss trat im Geschäftsjahr fünfmal zusammen. In der ersten Sitzung am 25. März 2014 standen die Jahresabschlussthemen mit dem Bericht des Wirtschaftsprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2013 im Mittelpunkt der Beratung. Zudem berichtete der Vorstand über die aktuelle Geschäftslage und den Stand der Gespräche mit CSAV.

In der Sitzung am 24. Juni 2014 standen die Darstellung der aktuellen Geschäftslage, der Bericht zur Risikosituation im Konzern mit Erläuterungen zum Rechnungslegungsprozess, der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems (IKS) und des Risikomanagementsystems durch den Vorstand im Mittelpunkt der Beratungen. Ferner ließ sich der Ausschuss vom Vorstand einen Überblick zum Stand der kartellrechtlichen Freigabeverfahren des geplanten Zusammenschlusses mit den CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten geben.

In der Sitzung am 23. September 2014 stand der Bericht des Vorstandes zur aktuellen Geschäftslage sowie zu Sicherungsgeschäften im Mittelpunkt der Beratung.

In seiner Sitzung am 24. November 2014 befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung für das Jahr 2015 und der Vorschaurechnung für die Jahre 2016 bis 2017. Der Vorstand erläuterte ausführlich die der Planung zugrunde liegenden Annahmen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Frachtraten sowie der Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dem vorgelegten Jahresbudget 2015 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zuzustimmen.

Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht des Compliance Officers sowie dem Bericht der Konzernrevision. Zusätzlich beriet der Prüfungs- und Finanzausschuss über die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung und den aktuellen Stand der Integrationsvorbereitungen der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2014

Der Jahresabschluss und der Lagebericht sowie der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2014 sind durch den vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen dem Aufsichtsrat rechtzeitig vor. Die Unterlagen wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 23. März 2015 im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie des Vorstandes intensiv behandelt und erörtert.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 26. März 2015 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung der Abschlussunterlagen festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse nebst Lageberichten. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt.

Prüfung des Berichts des Vorstandes über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2014 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden 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.“

Den Prüfungsbericht hat der Abschlussprüfer dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig übermittelt.

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

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 2015 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstandes 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 sie 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 Vorstandes zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 26. März 2015 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Die Vorstandsmitglieder nahmen auch an dieser Sitzung teil, erläuterten den Abhängigkeitsbericht und beantworteten 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. 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 Vorstandes zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat dem Bericht des Aufsichtsrates in der Sitzung vom 26. März 2015 per Beschluss zugestimmt.

Dank

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

Hamburg, den 26. März 2015

Michael Behrendt
Vorsitzender des Aufsichtsrates

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

WEITERE KURSGEWINNE AN DEN INTERNATIONALEN BÖRSEN

Die überwiegend freundlichere Tendenz an den Aktienmärkten setzte sich auch im Berichtsjahr weiter fort. Trotz zunehmender geopolitischer Risiken sowie eingetrübter Konjunkturperspektiven in Europa, China und Japan erreichten die wichtigsten internationalen Börsenindizes im Jahresverlauf neue historische bzw. neue Mehrjahres-Höchststände. Unterstützung erhielten die internationalen Aktienmärkte von guten Konjunkturzahlen in den USA und der wiedergewonnenen Stärke des US-Dollars. Zudem profitierten die Aktienkurse von der anhaltend sehr expansiven Geldpolitik der japanischen Notenbank und einer überraschenden Zinssenkung in China. Zur Unterstützung des weiterhin nur verhaltenen Wirtschaftswachstums senkte die chinesische Notenbank am 21. November 2014 den Zinssatz für einjährige Kredite um 40 Basispunkte auf 5,60 Prozent. Der starke Verfall des Ölpreises, die damit verbundenen verschärften Deflationstendenzen sowie das Aufleben der Eurokrise sorgten vor allem im Dezember 2014 für eine erhöhte Volatilität der Börsenkurse und kräftige Gewinnmitnahmen zum Jahresende.

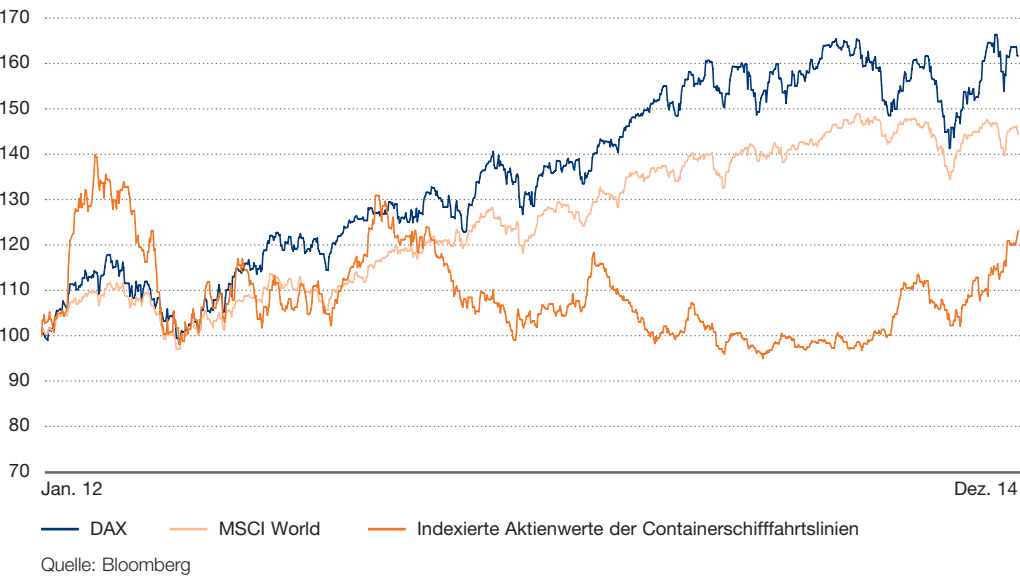
Entwicklung der wichtigsten Indizes

Indizes	31.12. 2014*	31.12. 2013*	31.12. 2012*	Höchst-/ Tiefststand 2014	Veränderung 2014 vs. 2013
Dow Jones Industrial	17.823	16.577	13.104	18.054/15.373	+7,5 %
MSCI World	1.710	1.661	1.339	1.764/ 1.570	+3,0 %
EuroStoxx 50	3.146	3.109	2.636	3.315/ 2.875	+1,2 %
DAX Index	9.806	9.552	7.612	10.087/ 8.572	+2,7 %
Nikkei 225	17.451	16.291	10.395	17.936/13.910	+7,1 %

Quelle: Bloomberg; *Kurse 31.12. oder letzter Handelstag

Trotz des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten insbesondere im Fahrtgebiet Fernost und der weiterhin insgesamt unbefriedigenden Ertragssituation der Gesamtbranche konnten sich die Aktienkurse der börsennotierten Containerliner in der zweiten Jahreshälfte 2014 befestigen. Hier wirkten sich vor allem bessere Ertragszahlen von Maersk, CMA und einigen asiatischen Reedereien positiv auf die Aktienkurse aus.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2012 – Dezember 2014)



HOHER ANLAGEBEDARF INSTITUTIONELLER INVESTOREN

Institutionelle und private Anleger zeigten in 2014 weiterhin ein reges Interesse für hochverzinsliche Unternehmensanleihen. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen in 2014 auf 106 Mrd. EUR. Damit wurde das Emissionsvolumen des Vorjahres in Höhe von 86,2 Mrd. EUR deutlich übertroffen.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Am 20. November 2014 hat Hapag-Lloyd eine weitere Unternehmensanleihe begeben. Bei qualifizierten Anlegern wurde eine Anleihe mit einem Volumen von 250 Mio. Euro platziert. Die Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren hat einen Kupon von 7,50 Prozent p. a. Der Ausgabekurs lag bei 100,00 Prozent. Wie die bereits begebenen Anleihen, ist auch der neue Unternehmensbond im Freiverkehr an der Luxemburger Börse gelistet. Die Erlöse aus der Anleiheemission sowie liquide Mittel wurden für die vorzeitige Tilgung der in 2015 fälligen Euro-Anleihe verwendet.

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. Dezember 2014 mit 103,25 Prozent (EUR-Anleihe 2018) und 103,50 Prozent (EUR-Anleihe 2019) bzw. 102,91 Prozent (USD-Anleihe 2017).

Stammdaten Anleihen

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs (Erstemission)	Kurs am 31.12.2014
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.**	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	103,25 %
EUR-Anleihe 2019	EUR 250 Mio.	15.10.2019	7,50 %	100,00 %	103,50 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	102,91 %

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

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über solide Bilanzrelationen. Nach den erfolgten Kapitalerhöhungen betrug die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) zum 31. Dezember 2014 rd. 41 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung/Eigenkapital) belief sich auf rd. 72 Prozent. Die liquiden Mittel erreichten am 31. Dezember 2014 rd. 7 Prozent der Bilanzsumme. Die vereinbarten Covenants wurden zum 31. Dezember 2014 eingehalten.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor’s bestätigte in ihren Ratingupdates vom 14. April und 8. Dezember 2014 das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“). Am 17. April 2014 veröffentlichte die Ratingagentur Moody’s ein unverändertes B2-Rating mit „Negative Outlook“. Auch diese Ratingeinschätzung wurde am 17. Oktober 2014 von Moody’s erneut bestätigt. Beide Ratingagenturen bewerten die Übernahme der CSAV-Containerschiffsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren, als positiv.

OFFENE UND TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. In 2014 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

Kapitalmarktkonferenzen 2014

Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
14. Januar	London	10 th Annual High Yield and Leveraged Finance Conference 2014	BNP Paribas
14. Mai	Düsseldorf	German Credit Conference	IKB
11. Juni	London	18 th Annual European Leveraged Finance Conference	Deutsche Bank
2. – 3. Juli	Santiago	Hapag-Lloyd – Introductory Non-Deal Chilean Roadshow	Hapag-Lloyd
30. Oktober	London	European High Yield and Leveraged Finance Conference 2014	Barclays
3. Dezember	Telefonkonferenz	Hapag-Lloyd Analysts’ and Investors’ Conference Call	Hapag-Lloyd
4. Dezember	London	European Credit Conference 2014	Citi

Zudem wurden mit interessierten internationalen Analysten und Investoren zahlreiche Einzelgespräche geführt.

Die veröffentlichten Berichte stehen auf der Investor-Relations-Webseite von Hapag-Lloyd www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/reports.html
Eine detaillierte Darstellung der Anleihedaten steht auf www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/bonds.html



Unser Ziel ist klar

Mit Hapag-Lloyd und CSAV verbinden sich zwei Linienreedereien, zwei große Traditionen. Das bringt Schiffe, Liniendienste, aber vor allem Menschen zusammen – mehr als 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die künftig ein Ziel eint: gemeinsam noch besser zu werden und noch näher an den Kunden weltweit zu sein. In New York und Shanghai, in Valparaíso wie in Durban oder in Hamburg. Und natürlich an Bord unserer Schiffe. Ein großes Team, ein großes Versprechen: Wir sind „better together“!

Gemeinsam neue Möglichkeiten entdecken

Chris Tang
CSAV Shanghai

32 Jahre alt, seit 2006 als Sales-Assistentin bei CSAV: „Es macht mich stolz, jetzt für einen der Marktführer zu arbeiten.“

Danzel Gan
Hapag-Lloyd Shanghai

33 Jahre alt und schon seit zehn Jahren bei Hapag-Lloyd: „Der Zusammenschluss bringt für jeden Mitarbeiter neue Möglichkeiten, auch für mich“, sagt der Sales Manager Trans Pacific.

A man and a woman in business attire are standing on a bridge over a canal in Hamburg. The man is on the left, wearing a dark suit and glasses, with his hands in his pockets. The woman is on the right, wearing a dark blazer and skirt, holding a black handbag. They are both smiling. The background shows historic buildings and a canal with a bridge in the distance.

Gemeinsam näher am Kunden

Gabriela Stegmeyer
CSAV Hamburg

Bringt viel Erfahrung mit: Gabriela Stegmeyer (42), bereits seit 16 Jahren bei CSAV, koordiniert als Leiterin Sales mit ihrem Kollegen die Integration in Deutschland: „Unsere Teams arbeiten hart daran, dass der Zusammenschluss so sanft wie möglich für die Kunden abläuft.“

Paul Hofhuis
Hapag-Lloyd Hamburg

57 Jahre alt, seit 2006 bei Hapag-Lloyd: Als Director Sales führt Paul Hofhuis künftig ein Team von mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Area Germany. Wie man gemeinsam die zukünftigen Herausforderungen am besten angeht, darüber spricht er fast täglich mit Gabriela Stegmeyer: „Kein Zweifel, wir werden noch besser werden.“

Gemeinsam für eine Idee

Matthias Müller
Hapag-Lloyd Valparaíso

Zog mit Familie von Hamburg nach Chile, um als Senior Vice President Business Administration die neue, vierte Region Südamerika mit aufzubauen: „Von Anfang an spürte ich hier den Enthusiasmus für unseren gemeinsamen Weg.“

Renée Scholem
CSAV Valparaíso

Südamerika ist der Hotspot der Integration – in der Heimat von CSAV ist Hapag-Lloyd auch künftig sehr präsent. Renée Scholem, Senior Vice President Human Resources: „Chilenen und Deutsche, das passt auch kulturell. Wir freuen uns auf die neue Hapag-Lloyd.“

A man and a woman are standing on a blue metal railing overlooking the ocean. The man, on the left, is wearing a light green blazer over a white shirt and has his arms crossed. The woman, on the right, is wearing a dark blue, form-fitting dress and is leaning against the railing. In the background, there is a white lighthouse with a red top on a rocky shore under a clear blue sky.

Gemeinsam die Zukunft gestalten

Raveshnee Moodley
CSAV Durban

Die 29-Jährige analysiert als Sales Executive Marktchancen in Südafrika: „Die neue Hapag-Lloyd ist eine riesige Herausforderung für uns alle. Ich nehme sie gern an.“

Mikogan Reddy
Hapag-Lloyd Durban

Als Equipment Dispatcher versorgt der 30-Jährige Kunden südlich der Sahara mit Containern: „Afrika ist ein wichtiger Zukunftsmarkt.“

Gabor Pataki

Hapag-Lloyd Piscataway, New Jersey

Der 45-Jährige betreut als Senior Coordinator Global Accounts große Kunden – in Piscataway, eine halbe Autostunde von der New Yorker Brooklyn Bridge entfernt. Im Zuge des Zusammenschlusses zieht Gabor Pataki jetzt für den Job mehr als zweitausend Kilometer nach Südwesten – mit seiner Ehefrau: „Wir wollten einfach gern zusammen für Hapag-Lloyd arbeiten.“

Emoke Kotroczo

CSAV Iselin, New Jersey

„Eine Fusion bedeutet eben auch Veränderung, für jeden von uns“, sagt Emoke Kotroczo. Die 37-Jährige arbeitete bislang im Customer Service bei CSAV – und künftig für Hapag-Lloyd in Houston, Texas. Wie ihr Ehemann.

Gemeinsam die Herausforderung annehmen

Gemeinsam den Kurs halten

Sergio Yovich
Kapitän bei CSAV

Erst 38 Jahre alt, aber schon volle Verantwortung an Bord, um seine Crew aus verschiedenen Nationen zusammenzuhalten: „Ich freu mich auf die neuen Kolleginnen und Kollegen. Wenn wir Seeleute unser Wissen teilen, sollte das einer der Schlüssel zum Erfolg sein.“

Bernd Ströh

Kapitän bei Hapag-Lloyd

Schöpft aus vier Jahrzehnten Erfahrung bei Hapag-Lloyd: Kapitän Ströh fährt große Containerschiffe über die Ozeane. Ihn bringt so leicht nichts aus der Ruhe: „Die Schifffahrt hat sich enorm gewandelt. Aber der Zusammenschluss ist sicher ein richtiger Schritt in die Zukunft.“

Konzern- lagebericht

GRUNDLAGEN DES KONZERNS	36
Konzernstruktur und Aktionärskreis	36
Geschäftstätigkeit	38
Konzern-Ziele und -Strategie	39
Unternehmenssteuerung	42
Grundlagen und Leistungsindikatoren	44
Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren	44
Wichtige nicht-finanzielle Grundlagen	45
Forschung und Entwicklung	50
Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement	50
WIRTSCHAFTSBERICHT	55
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	55
Branchenspezifische Rahmenbedingungen	56
Ertragslage des Konzerns	62
Finanzlage des Konzerns	68
Vermögenslage des Konzerns	74
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	76
NACHTRAGSBERICHT	77
RISIKO- UND CHANCENBERICHT	78
Risikomanagement	78
Risiken	82
Chancen	96
Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen	100
PROGNOSEBERICHT	101

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

Die Hapag-Lloyd AG mit ihren Tochtergesellschaften (nachfolgend „Hapag-Lloyd Konzern“, „Hapag-Lloyd“ oder „Konzern“ bezeichnet) ist, gemessen an einer Transportkapazität von mehr als 1 Mio. TEU die größte Linienreederei in Deutschland und weltweit Nummer 4. Als Obergesellschaft stellt die Hapag-Lloyd AG gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar.

Am 16. April 2014 haben die Hapag-Lloyd AG und die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) ein Business Combination Agreement mit dem Zweck der Prüfung des Zusammenschlusses der Containerschifffahrtsaktivitäten beider Gesellschaften unterzeichnet. Nach Zustimmung aller relevanten Wettbewerbsbehörden wurde der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der Containeraktivitäten der CSAV mit Hapag-Lloyd am 2. Dezember 2014 durch eine Sachanlage im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung vollzogen.

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns umfasst nunmehr die Containerlinienschiffahrt von Hapag-Lloyd sowie das Containergeschäft der CSAV. Die von der CSAV übernommenen Containergeschäftstätigkeiten (nachfolgend „CCS“, „CSAV-Geschäftsaktivitäten“ oder „CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten“ bezeichnet) firmieren unter CSAV Germany Container GmbH (CC Co). Im Gegenzug zur Einbringung der Containerschifffahrtsaktivitäten erhielt CSAV einen 30%igen Anteil am durch die Sacheinbringung erhöhten Grundkapital der Hapag-Lloyd AG. CSAV bleibt mit den verbleibenden Schifffahrtsaktivitäten eine eigenständige und in Chile börsennotierte Gesellschaft. Durch den Zusammenschluss ist Hapag-Lloyd die viertgrößte globale Containerlinienreederei (Stand 31. Dezember 2014) mit einer deutlich verbesserten Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen. Zum 31. Dezember 2014 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 191 Schiffe mit einer Transportkapazität von ca. 1 Mio. TEU sowie mit einem erweiterten globalen Netzwerk von 119 Diensten. Damit hat sich die Wettbewerbsposition von Hapag-Lloyd als einer der führenden Containerlinienreedereien deutlich verbessert.

Eine gestärkte Eigenkapitalbasis von rd. 4,2 Mrd. Euro und eine erheblich verbesserte Liquiditätsreserve bilden die Basis für die Nutzung weiterer Wachstumschancen.

Zum Bilanzstichtag gehören 120 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie 4 at-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis des Hapag-Lloyd Konzerns (die Beteiligungsübersicht findet sich auf Seite 208–210 des Konzernanhangs). Insgesamt

haben 114 Gesellschaften ihren Sitz im Ausland. Zudem zählen 10 inländische Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Wesentliche Beteiligungen, zu denen ein Containerterminal in Hamburg gehört, sind nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen (siehe Seite 128).

Mit CSAV konnte ein weiterer wichtiger Ankeraktionär für Hapag-Lloyd gewonnen werden. Mit der Einbringung ihrer Containeraktivitäten gegen Aktien sowie der Beteiligung an einer nachfolgenden Kapitalerhöhung im Dezember 2014 wurde die CSAV der größte Einzelaktionär und somit zusammen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH und der Kühne Maritime GmbH zu einem wichtigen Ankeraktionär der Hapag-Lloyd AG. CSAV, HGV und Kühne Maritime haben 51 Prozent der Stimmrechte an Hapag-Lloyd in einer eigenen Beteiligungsgesellschaft zusammengeführt, und treffen wichtige Entscheidungen gemeinsam. Die Vereinbarung wurde für einen Zeitraum von 10 Jahren getroffen.

An dem Grundkapital der Hapag-Lloyd AG halten die drei Ankeraktionäre zusammen einen Anteil von 78 Prozent.

Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren zum 31. Dezember 2014:

Anteile in %	2014	2013
CSAV Germany Container Holding GmbH	34,0 %	0,0 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	23,2 %	36,9 %
Kühne Maritime GmbH	20,8 %	28,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	13,9 %	22,0 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	3,3 %	5,3 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	1,9 %	2,9 %
HSH Nordbank AG	1,8 %	2,9 %
HanseMerkur Versicherungsgruppe	1,1 %	1,8 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %

Veränderungen im Aufsichtsrat und Hapag-Lloyd-Vorstand

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG ist das oberste Kontrollgremium des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Corporate-Governance-Bericht enthält die Angaben zu der Besetzung des Aufsichtsrates (siehe Seite 217).

Am 3. Dezember 2014 hat Michael Behrendt den Vorsitz des Aufsichtsrates von Dr. Jürgen Weber übernommen. Dr. Jürgen Weber hatte sein Aufsichtsratsmandat am 2. Dezember 2014 vereinbarungsgemäß niedergelegt. Als Vertreter des Anteilseigners CSAV wurden Oscar Hasbún Martínez (Vorstandsvorsitzender der CSAV) und Francisco Pérez Mackenna (Chairman des Board of Directors der CSAV) neu in den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG gewählt.

Am 1. Juli 2014 hat Rolf Habben Jansen als Nachfolger von Michael Behrendt den Vorsitz des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG übernommen. Bereits zum 1. April 2014 ist Rolf Habben Jansen in den Vorstand des Unternehmens berufen worden.

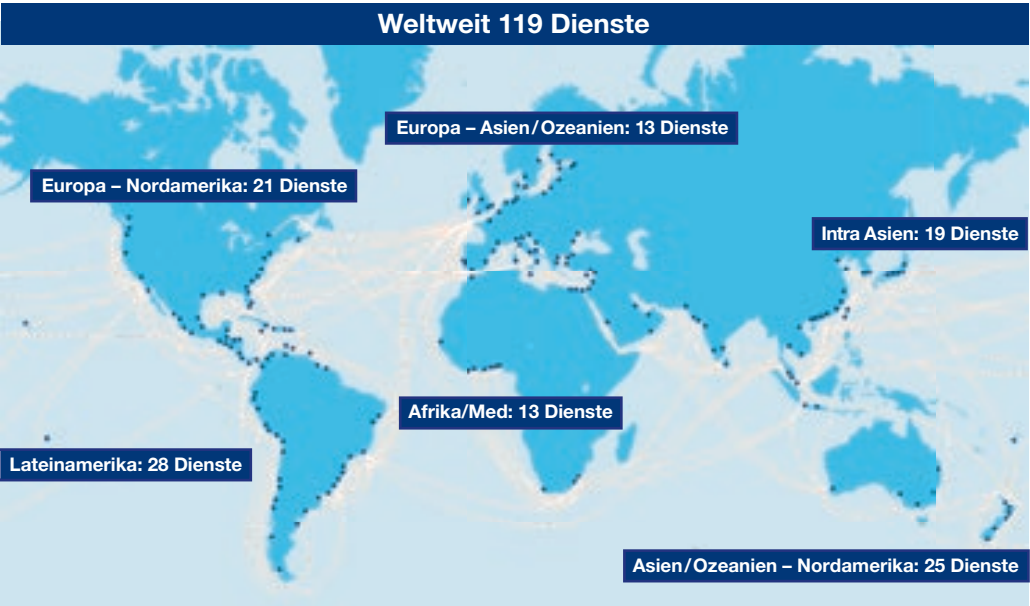
Mit Wirkung zum 1. Juli 2014 wurde Anthony James Firmin als Nachfolger von Ulrich Kranich (COO) in den Vorstand der Hapag-Lloyd AG bestellt.

Die Ausführungen in dem vorliegenden Geschäftsbericht beziehen sich auf das operative Geschäft der Hapag-Lloyd AG sowie ihrer Tochtergesellschaften und beziehen die von der CSAV übernommenen Geschäftsaktivitäten ab dem 2. Dezember 2014 ein. Die Angaben für 2013 beziehen sich auf die zum 31. Dezember 2013 konsolidierten Geschäftsaktivitäten der Hapag-Lloyd AG. Aufgrund der Änderungen der Konzernstruktur sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2014 nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Die Flotte von Hapag-Lloyd (inkl. der von CSAV übernommenen Containerschiffe) besteht aus 191 Containerschiffen (31. Dezember 2014). Der Konzern verfügt derzeit über 588 Vertriebsstellen in 113 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 119 Diensten weltweit (jeweils inkl. CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten). Durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten hat Hapag-Lloyd seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien deutlich gestärkt. Im Geschäftsjahr 2014 betreute Hapag-Lloyd (ohne die CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten) global rd. 19.100 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschiffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie zum Beispiel den Erwerb, das Chartern und Mieten von Schiffen und Containern sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Damit ist die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden direkt im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst.

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

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT bereinigt. Bezogen auf den Anstieg der Transportmenge konnte Hapag-Lloyd in den letzten fünf Jahren ein Wachstum von insgesamt rd. 19 Prozent erreichen und lag damit im Rahmen des Marktwachstums. Die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern wird zusätzliches Wachstum generieren. Aufgrund des anhaltend starken Wettbewerbs in den Fahrtgebieten verlief dagegen die Entwicklung des operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) in den letzten vier Jahren sehr unbefriedigend.

Entwicklung EBIT (bereinigt) und EBITDA

	2014	2013	2012	2011	2010
Transportmenge (in TTEU)	5.907	5.496	5.255	5.198	4.947
EBITDA	99	389	335	367	904
EBIT (bereinigt, in Mio. EUR)	-112	67	26	101	550
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes)	1,5	5,9	4,9	6,0	14,6
EBIT-Marge (bereinigt, in % des Umsatzes)	-1,6	1,0	0,4	1,7	8,9

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

Ausgehend von der weltweit weiter steigenden Nachfrage nach Containertransporten erwartet Hapag-Lloyd eine Fortsetzung des soliden Mengenwachstums. Gemäß den aktuellen Prognosen (IHS Global Insight, Januar 2015) dürfte die Nachfrage nach Containertransportleistungen 2015 auf rd. 134 Mio. TEU (+4,8 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet für die Jahre 2015 bis 2019 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,3 Prozent und einen Anstieg der globalen Containertransportmenge auf rd. 166 Mio. TEU in 2019.

Basierend auf dem erwarteten soliden Mengenwachstum und der zügigen Umsetzung der folgenden strategischen Maßnahmen soll in den nächsten drei Jahren die Rentabilität von Hapag-Lloyd erheblich verbessert werden. Bis 2017 soll durch die Hebung von Synergien, weitere Kosteneinsparungen, ein fortgesetztes Volumenwachstum und durch eine Verbesserung der Erlösqualität das Ergebnisniveau (EBITDA) deutlich verbessert und eine EBITDA-Marge von 10–12 Prozent erreicht werden. Hierbei stehen die folgenden Maßnahmen im Vordergrund:

• **Rasche Integration der CSAV-Containeraktivitäten**

Die Integration der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten, insbesondere die Zusammenführung der Dienste und Services, der Vertriebsaktivitäten und wichtiger Head-Office-Funktionen, soll weitgehend im ersten Halbjahr 2015 erfolgen. Hierdurch soll insbesondere die qualitativ hochwertige Betreuung der Kunden beider Unternehmen durchgängig gewährleistet werden. Die Erfahrungen aus der erfolgreichen Integration von CP-Ships und die Stärke der Blueprint-Organization sind wichtige Garanten für eine zügige und erfolgreiche Zusammenführung der Containeraktivitäten.

• **Hebung umfangreicher Synergien**

Die Zusammenführung der Containerschifffahrtsaktivitäten von CSAV und Hapag-Lloyd bietet die Möglichkeit, umfangreiche Synergien u. a. in den Bereichen Schiffssystemkosten, Netzwerk der Dienste, Equipment, Leistungseinkauf, Personal und IT zu heben. Ab 2017 soll der volle Umfang der Synergien weitestgehend realisiert werden. Bereits 2015 soll ein beträchtlicher Anteil der aus den Synergien resultierenden Kosteneinsparungen realisiert werden.

• **Effizienzsteigerung der Schiffsflotte**

Durch weitere gezielte Investitionen in die Erneuerung und Verjüngung der Flotte sowie das Chartern von moderneren Schiffen sollen die Produktivität und die Effizienz der Flotte (wie z. B. beim Bunkerverbrauch) weiter erhöht werden. Diese Maßnahmen sind ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie. Mit 5.271 TEU (31. Dezember 2014) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der gemeinsamen Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd und CSAV um 2.194 TEU über der Durchschnittsgröße der Weltcontainerschiffsflotte.

• **Umfassende Senkung des Kostenniveaus und Verbesserung der Erlösqualität**

Um das Profitabilitätsniveau der weltweit führenden Containerreedereien zu erreichen, sind weitere Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen notwendig. Im Rahmen eines mehrstufigen Optimierungsprogrammes sollen zusätzlich zu den Synergien aus dem Zusammenschluss mit den Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV bis 2016 jährlich weitere erhebliche Kosteneinsparungen sowie zusätzliche Erlösbeiträge realisiert werden. Wichtige Maßnahmen zur Nutzung zusätzlicher Erlöspotenziale sind u. a. die Verbesserung der Fahrplanreue, die Erhöhung des Anteils an rentablerer Projektladung und eine stärkere Beachtung mittelständischer Kunden sowie von mehr Spotladung.

• **Nutzung der gestärkten Marktpräsenz**

Durch die übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten bietet Hapag-Lloyd den Kunden ein erweitertes Servicenetzwerk von 119 Diensten. Durch dieses globale Dienstnetzwerk erreicht Hapag-Lloyd eine starke Präsenz in allen wichtigen Fahrtgebieten. Die gestärkte Marktstellung und die lokale Marktführerschaft im Fahrtgebiet Transatlantik sowie in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika sollen zur Verbesserung des Leistungsangebotes für Kunden und zur Erhöhung der Marktdurchdringung genutzt werden.

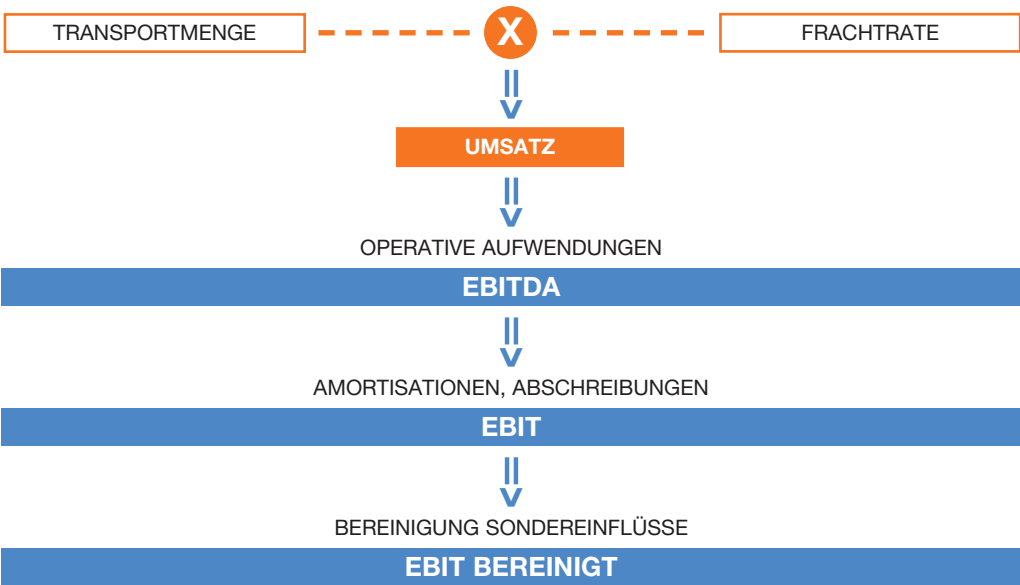
UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Die zentralen Steuerungsgrößen für die interne Steuerung des operativen Geschäftes sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sowie das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt). Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis.

Das EBIT ergibt sich aus der in einer Periode erzielten Gesamtleistung abzüglich operativer Aufwendungen und Abschreibungen. Für die Berechnung des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) wird das operative Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung um Sondereffekte wie zum Beispiel die Kaufpreisallokation, Transaktionskosten und außerplanmäßige Abschreibungen adjustiert.

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen. 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.

Bestimmungsfaktoren für EBITDA und EBIT bereinigt



Der Konzern verfolgt den Ansatz des Yield-Managements, wobei einzelne Containertransporte nach Profitabilitätskriterien geprüft werden. Mithilfe des Yield-Managements wird das optimale Verhältnis zwischen Transportvolumen und Frachtrate entsprechend der aktuellen Marktsituation ermittelt. Die ständige und zeitnahe Beobachtung der Yield-Rate erfolgt durch die Einbindung innovativer IT-Systeme. Zur strategischen Sicherstellung eines positiven EBIT-Betrages kann gezielt auf unrentable Ladungen verzichtet werden.

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT (bereinigt) ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von der homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt und liefert so frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen.

Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten. Der Konzern steuert und sichert die Euro-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise werden gegebenenfalls bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker über zwölf Monate mittels Optionen gesichert.

Gleichwertig zum operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) wird auf Konzernebene das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) als wichtige Mess- und Steuerungsgröße herangezogen. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cash-Flows. Insbesondere für kapitalintensive Unternehmen ist die Betrachtung der EBITDA-Entwicklung von besonderer Bedeutung.

Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von über 50 Prozent – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Das Volumen der getätigten Investitionen sowie die Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte bestimmen die Höhe der Abschreibungen. In den letzten fünf Jahren erzielte Hapag-Lloyd eine positive EBITDA-Marge von bis zu 15 Prozent.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, die über die jeweiligen Covenantsanforderungen hinausgeht, sind auch für das Geschäftsjahr 2015 Kernziele der Unternehmensstrategie.

Finanzielle Stabilität

Im Geschäftsjahr 2014 konnte die finanzielle Stabilität des Konzerns durch umfangreiche Maßnahmen weiter gefestigt werden. Die Eigenkapitalausstattung hat sich deutlich erhöht. Zum 31. Dezember 2014 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 921,9 Mio. Euro (2013: 533,8 Mio. Euro). Das Eigenkapital betrug rd. 4,2 Mrd. EUR (31. Dezember 2013: 2,9 Mrd. EUR). In den letzten fünf Jahren lagen die jederzeit ausreichende Liquidität und die solide Eigenkapitalausstattung über den einzuhaltenden Covenantsanforderungen.

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 EBITDA und das EBIT (bereinigt), das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Eine Beschreibung und die Berechnung der Leistungsindikatoren sind auf den Seiten 39 ff. dargestellt.

WICHTIGE NICHT-FINANZIELLE GRUNDLAGEN

Darüber hinaus hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

Produktivität und Effizienz

Zudem legt Hapag-Lloyd besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield-Management sowie die permanente Kostenkontrolle. Seit Ende 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe eines umfangreichen Kostensenkungsprogramms intensiviert. Dieses Programm wird seither weiter konsequent fortgeführt.

Durch ein gezieltes Yield-Management konnte der Anteil der nicht profitablen Ladung in den letzten Jahren weiter vermindert werden. Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

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

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Auch hierdurch werden die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrige Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt.

Aufgrund gestiegener Anforderungen, Emissionen zu reduzieren sowie Energieverbrauch und -kosten weiter zu senken, wurde in 2014 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.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie ist ein ausgewogenes und auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtetes Investitionsprogramm. Ziel des Unternehmens ist es, die Flottenpolitik so auszurichten, dass es auf Marktvolatilitäten flexibel reagieren kann. Eine besondere Herausforderung stellen hierbei langfristig bindende Charterverträge bzw. große Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung von Schiffsneubauten dar. Dadurch kann eine Anpassung des weltweiten Kapazitätsangebotes an eine veränderte Nachfrage nach

Transportvolumina in der Regel nur mit Verzögerung erfolgen. Die daraus resultierenden Marktungleichgewichte wirken sich unmittelbar auf die Frachtraten und dementsprechend auf die Profitabilität der Containerlinienschifffahrt aus. Um die Effekte dieser Schwankungen auf die Unternehmensprofitabilität zu begrenzen, strebt Hapag-Lloyd an, die Flotte zu etwa gleichen Teilen aus Schiffen im Eigentum und aus Charterschiffen zusammenzusetzen.

Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2014 insgesamt 191 Containerschiffe. Alle Hapag-Lloyd und CSAV-Containerschiffe sind nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und verfügen über ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Containerschiffsflotte betrug zum Bilanzstichtag rd. 1.009 TTEU. Mit 5.271 TEU lag die durchschnittliche Schiffgröße der Flotte von Hapag-Lloyd um 2.194 TEU über der Durchschnittsgröße der Weltcontainerschiffsflotte. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 1.008.502 eigene oder geleaste Container (inkl. Reefercontainer) mit einer Kapazität von rd. 1.619 TTEU. Durch eine Flotte von rd. 76.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von 144.310 TEU verfügt Hapag-Lloyd über eine deutlich gestärkte Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte.

Der Einsatz von Charterschiffen ermöglicht der Gesellschaft, relativ flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren und somit einerseits Wachstumschancen zu nutzen und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten zu begrenzen. Basierend auf der Gesamtheit der Stellplatzkapazitäten betrug der Anteil der eigenen und geleasten Schiffe zum Jahresende 2014 rd. 53 Prozent (31. Dezember 2013: 53 Prozent).

Im April 2014 wurde die Indienstellung von insgesamt zehn Schiffen der neuen „Hamburg Express“-Klasse abgeschlossen. Aus einem bestehenden Orderbuch der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten von insgesamt sieben speziell für die Lateinamerika-Verkehre bestimmten Schiffen mit jeweils 9.300 TEU wurden im vierten Quartal 2014 zwei Schiffe ausgeliefert. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere fünf Schiffe dieser Größenklasse, die bereits von CSAV bestellt wurden und bis Juni 2015 in Dienst gestellt werden. Die Neubauten ermöglichen die Erreichung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 entspricht das Orderbuch rd. 4,6 Prozent der Transportkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte. In Abhängigkeit von dem erwarteten Wachstum der Nachfrage nach Containertransportleistungen wird Hapag-Lloyd zur Nutzung der mittelfristigen Marktchancen gegebenenfalls in neue Schiffssysteme investieren.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Anzahl der Schiffe	191	151	144	149	137
davon					
Eigene Schiffe	77	57	59	58	59
Geleaste Schiffe	5	7	7	9	9
Gecharterte Schiffe	109	87	78	82	69
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.009	729	670	679	605
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	1.619	1.072	1.047	1.042	1.025
Anzahl Dienste	119	97	89	84	77

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

Die nachfolgen Angaben beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, nur auf Hapag-Lloyd ohne die von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten.

Effiziente Transportleistung

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

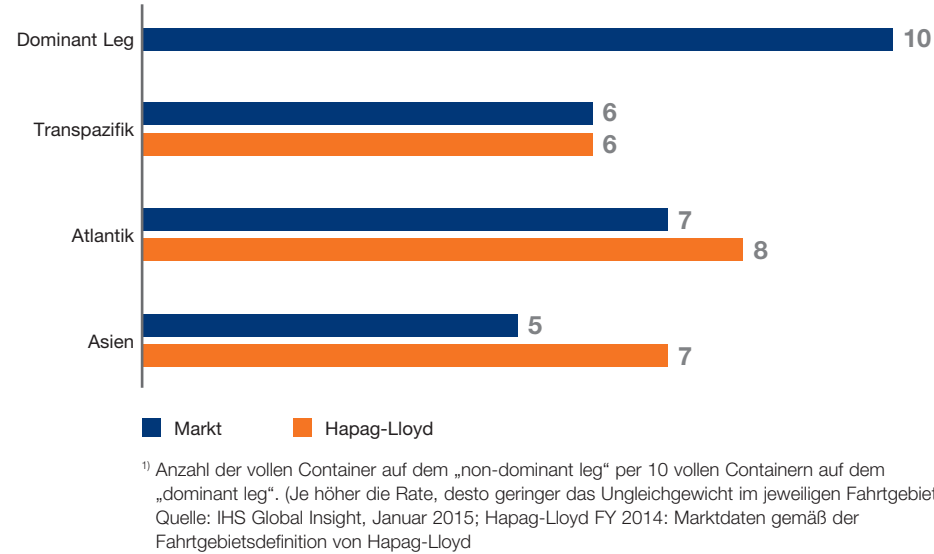
Ungleichgewichte in den Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen (in TTEU)*	2014
Transpazifik	
Asien – Nordamerika	14.300
Nordamerika – Asien	8.000
Transatlantik	
Europa – Nordamerika	4.100
Nordamerika – Europa	2.900
Fernost	
Asien – Europa	20.000
Europa – Asien	9.600

Quelle: IHS Global Insight, Januar 2015 *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. Durch den Einsatz moderner IT- und Netzwerkmanagement-Systeme liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container bei Hapag-Lloyd in den wichtigsten Fahrtgebieten weiterhin über dem Marktdurchschnitt.

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹⁾



Ein weiterer wichtiger Leistungsindikator im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2014 5,1-mal umgeschlagen (2013: 5,2-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.

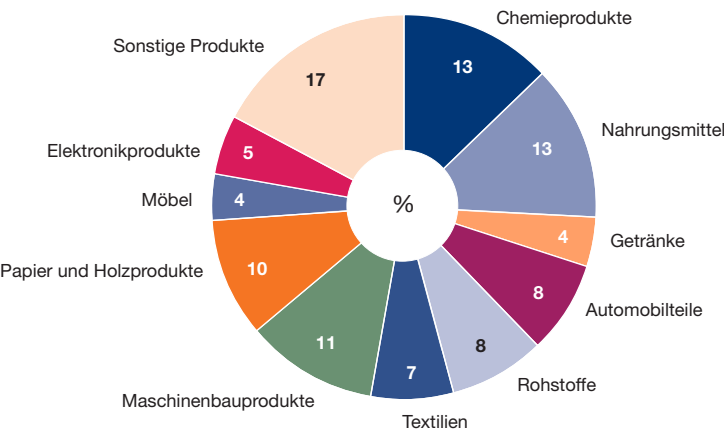
Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Der hohe Bekanntheitsgrad und die Inhalte der Marke „Hapag-Lloyd“ unterstützen diese Marktpositionierung. Die gezielte Kundenbetreuung leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Kundenbindung.

Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen. Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 Prozent des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2014 Transportaufträge für rd. 19.100 Kunden (ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten, Vorjahr: rd. 20.500 Kunden) durchgeführt.

Ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung ist die globale Präsenz sowohl in Bezug auf die landseitige Organisation als auch in Bezug auf die weltweite Abdeckung durch das Liniennetz der eigenen Containerschiffahrtssdienste und durch internationale Kooperationen. Die Segmentierung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr einen Anteil von mehr als 13 Prozent.

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2014



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. Dies ist zusammen mit einem regional relativ ausgewogenen Transportaufkommen eine wichtige Voraussetzung für das solide Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

Der Einsatz moderner und vernetzter Systeme ermöglicht einen schnellen weltweiten Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern entlang der Transportkette. Dies stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie. Nachfolgend sind ausgewählte Beispiele für einen IT-Einsatz in der Containerschifffahrt aufgeführt: eine möglichst effiziente Durchführung von Leertransporten von Containern mithilfe moderner Prognose-Algorithmen im Rahmen des **Equipment Deficit Action Plannings**, der Einsatz IT-unterstützter Verfahren **im Yield-Management** zur Ermittlung des Ergebnisbeitrags der Containertransporte, der Angebotserstellung sowie der ergebnisorientierten Steuerung der Ladungsmengen, aber auch das Design neuer Transportdienste. Spezielle IT-Systeme unterstützen die effiziente Beauftragung und **Abrechnung von Terminalleistungen**. Besondere Bedeutung kommt dem Einsatz effizienter IT-Lösungen auch bei der **Transshipment-Planung und -Beauftragung** zu. In 2014 beförderte Hapag-Lloyd Container in insgesamt rd. 500 Häfen in 112 Ländern (ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten). Zum Transport der Ladung sind mehr als 1 Mio. Container im Einsatz. Das Planungs- und Beauftragungsmodul „Transshipment und Workorder“ hat die Bearbeitung dieser Umlader deutlich effizienter gemacht.

NACHHALTIGKEIT UND QUALITÄTSMANAGEMENT

Die Umweltaktivitäten der Containerschiffahrtsaktivitäten von CSAV wurden in die Betrachtung nicht einbezogen. Bereits 1994 hat Hapag-Lloyd als erste Linienreederei weltweit ein Qualitätsmanagementsystem für alle Aktivitäten entlang der internationalen Transportkette vom Absender bis zum Empfänger implementiert. Dieses System wurde im Jahre 2003 um eine Zertifizierung nach dem ISO-Umweltstandard 14001 erweitert und wird seitdem als integriertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem geführt. Die Zertifizierung erfolgt durch Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL). Das Zertifikat wurde 2012 zum dritten Mal erneuert und ist bis zum 21. Juni 2015 gültig.

Um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten, finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt. 2014 wurden im Konzern (ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten) insgesamt 146 (2013: 153) 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 gibt es insgesamt 125 (2013: 122) Ansprechpartner für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen.

Aufgrund des steigenden Umweltbewusstseins der Kunden stellt Hapag-Lloyd in Ausschreibungen für Transportaufträge in zunehmendem Umfang Daten für die Auswahl umweltverträglicher Transportdienstleistungen bereit.

Effizienz und Umweltschutz

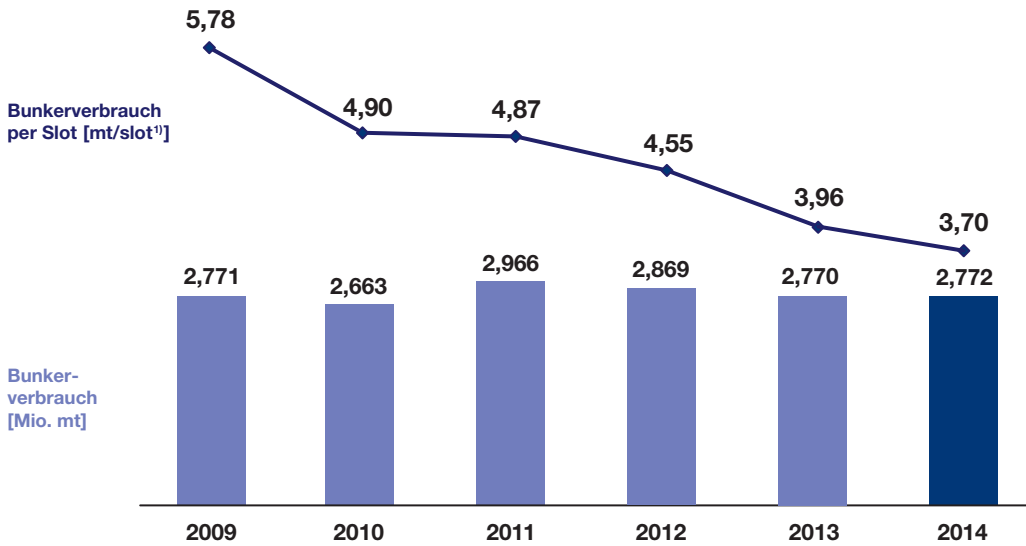
Gemessen an ihrem Anteil an der globalen CO₂-Emission ist die Schifffahrt der CO₂-effizienteste Verkehrsträger. Schiffe befördern rd. 90 Prozent aller weltweit transportierten Güter. Der CO₂-Ausstoß der internationalen Schifffahrt betrug in 2012 lediglich 2,2 Prozent der globalen CO₂-Emission. Zudem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

Hapag-Lloyd hat bereits frühzeitig verschiedene technische und operative Maßnahmen ergriffen, um die CO₂-Emission weiter zu reduzieren. Eine wesentliche Maßnahme zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Emissionen ist das sogenannte Derating, eine Reduzierung der Leistung der Schiffsmaschinen. Diese Angleichung der Leistung an die langsameren Geschwindigkeiten (Slow Steaming) sorgt für einen wirtschaftlicheren und deutlich umweltfreundlicheren Betrieb der Schiffe. So konnte die spezifische CO₂-Emission der Hapag-Lloyd Flotte in den letzten Jahren bereits nachhaltig reduziert werden. Die Ermittlung der CO₂-Emissionsdaten wird vom DNV GL verifiziert.

Darüber hinaus hat der Germanische Lloyd am 12. Dezember 2013 das „GL Excellence – 5 Stars“-Zertifikat für Hapag-Lloyd erneuert und damit die hohen Sicherheits-, Umwelt- und operationalen Standards auf den Containerschiffen von Hapag-Lloyd zertifiziert. Dieses Zertifikat fordert neben der Umsetzung von Arbeitssicherheitsmaßnahmen (Occupational Health and Safety) die Zertifizierung nach ISO 9001 (Qualität), ISO 14001 (Umwelt), ISM Code (International Safety Management) und ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security) zur maritimen Gefahrenabwehr. Zusätzlich bezieht das Zertifikat auch Anforderungen mit ein, die über internationale Normen und Regeln hinausgehen. Das Zertifikat ist bis zum 20. Dezember 2016 gültig.

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte (ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten) hat sich durch die bis zum April 2014 abgeschlossene Indienstellung von insgesamt zehn Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse weiter verbessert. Bereits in den vergangenen fünf Jahren wurde der Bunkerverbrauch pro „slot“, d.h. Containerstellplatz, also auch pro transportierten TEU, deutlich gesenkt. Design und technische Ausrüstung der Schiffe werden weiter optimiert, um den Bunkerverbrauch zu senken.

Bunkerverbrauch 2009–2014



¹⁾ Bezogen auf die durchschnittliche nominale operative Kapazität in TEU (ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten)

Ferner wurden der überwiegende Teil der von Hapag-Lloyd 2014 in Dienst gestellten Neubauten mit Anschlüssen für einen Landstromanschluss der Schiffe in den Häfen vorgerüstet. Durch die landseitig gelieferte Energie, auch als „Cold Ironing“ bekannt, können die Hilfsdiesel für die Stromversorgung an Bord abgeschaltet werden. Emissionen und Lärmbelastigung werden reduziert. Seit 2014 ist der Landstromanschluss in Kalifornien Vorschrift für einen bestimmten Anteil aller Schiffsanläufe einer Reederei. Auch andere Häfen der Welt arbeiten an Landstromkonzepten.

Am 24. November wurde Hapag-Lloyd für seine Vorreiterrolle einer emissionsfreien Stromversorgung in Häfen der „Hanse Globe“, Hamburgs Preis für nachhaltige Logistik, verliehen. Zusammen mit dem Hamburger Unternehmen SAM Electronics hat Hapag-Lloyd einen 40-Fuß-Container konzipiert, der Containerschiffe der Hapag-Lloyd Flotte während ihrer Liegezeit im Hafen den Anschluss an eine Versorgung mit Landstrom ermöglicht. Zudem hat Hapag-Lloyd 2014 wieder verschiedene Auszeichnungen für die Qualität der erbrachten Leistungen im Containertransport erhalten.

Auszeichnungen 2014

Datum	Bezeichnung	Ausstellende Organisation
Dezember	Global Ocean Freight Carrier Survey 2014 (Rank 2)	Panalpina
Dezember	Global Ocean Carrier of the Year Award 2014 – Silver	Hellmann Worldwide Logistics
November	Hanse Globe – Hamburg's Award for Sustainable Logistics	Logistik Initiative Hamburg
November	2014 Ocean Carrier of the Year	Schenker
September	2014 CN EcoConnexions Partnership Award	CN Rail
Juni	Chrysler's Logistics Supplier of the Year 2013	Chrysler
Mai	Eastman Chemical Excellence Award 2013	Eastman Chemical Company
April	2013 Ocean Carrier of the Year Award	Alcoa
Februar	Carrier of the Year 2013 (Philippines)	INTTRA

(ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten)

MITARBEITER

Zusammen mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern zum 31. Dezember 2014 10.949 Mitarbeiter. Die folgenden Angaben beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Diese werden anschließend gesondert aufgeführt.

Ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten waren zum 31. Dezember 2014 insgesamt 7.049 Mitarbeiter bei Hapag-Lloyd beschäftigt (Vorjahr: 7.001 Mitarbeiter). Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 48 Beschäftigte. Im Seefahrtsbereich waren zum 31. Dezember 2014 1.355 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.339).

Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 32 Personen auf 5.694 Mitarbeiter. Mehr als zwei Drittel der Mitarbeiter an Land sind noch nicht 50 Jahre alt, gut ein Drittel ist jünger als 35 Jahre. Jeweils 50 Prozent der Mitarbeiter im Landbereich sind weiblichen bzw. männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land beträgt unverändert durchschnittlich rd. elf Jahre.

Altersstruktur der Mitarbeiter im Landbereich (31. Dezember 2014)

Altersgruppe	60+	50+	49–36	35–26	25–16
Anteil an den Mitarbeitern	6 %	19 %	37 %	25 %	13 %

Angaben beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die von CSAV übernommenen Geschäftsaktivitäten.

Zum Ende des Berichtszeitraums erhöhte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten von 6.857 Personen (31. Dezember 2013) auf 6.902 Beschäftigte.

Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Seebereich	1.259	1.254	1.245	1.198	1.179
Landbereich	5.589	5.553	5.505	5.465	5.457
Auszubildende	201	194	200	210	236
Gesamt	7.049	7.001	6.950	6.873	6.872

Angaben beziehen sich nur auf Hapag-Lloyd ohne die von CSAV übernommenen Geschäftsaktivitäten.

Die von CSAV übernommenen Geschäftsaktivitäten beschäftigten zum 31. Dezember 2014 3.900 Mitarbeiter. Von diesen waren 3.325 Personen im Landbereich angestellt. Zusammen mit 68 Mitarbeitern in der Landadministration verfügte der Seebereich der von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten über 575 Personen.

Internationalität spielt bei Hapag-Lloyd ebenfalls eine bedeutende Rolle. Von den Mitarbeitern an Land waren ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten zum 31. Dezember 2014 rd. 77 Prozent außerhalb Deutschlands tätig. Exklusive der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten arbeiten bei Hapag-Lloyd Menschen aus 63 Nationen, die in über 45 Ländern im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die jeweiligen interkulturellen Kompetenzen zu erweitern. Diese Philosophie zieht sich durch alle Mitarbeitererebenen bis hin zum Management von Hapag-Lloyd, das zur Hälfte mit internationalen Führungskräften besetzt ist.

Hapag-Lloyd hat in 2012 im Zusammenhang mit weltweiten Führungstrainings in Abstimmung mit dem Topmanagement seine Führungsgrundsätze überarbeitet. Diese „Leadership Culture“ dient als Grundlage für alle Personalentwicklungsmaßnahmen und als Anforderungsprofil für aktuelle und zukünftige Führungskräfte. Die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der Mitarbeiter, u. a. durch spezielle Managementtrainings, bleibt auch im Jahr 2014 eines der wichtigsten Ziele. Im seit 2002 bestehenden Management Career Program (MCP) werden derzeit 43 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich. Zudem befinden sich derzeit 189 Nachwuchskräfte in dem Talent Development Program (TDP) und werden im Rahmen des TDP individuell in ihrer Karriereentwicklung gefördert. Bedarfsgerechte Einzel- und Gruppentrainings werden für alle Mitarbeiter angeboten. Ein anderer Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent. Per 31. Dezember 2014 beschäftigte Hapag-Lloyd ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten 96 Auszubildende an Land sowie 105 auf See. Regelmäßig waren Auszubildende in den vergangenen Jahren unter den Besten ihres Abschlussjahrgangs in Deutschland zu finden. Über hochwertige Weiterbildungen wurden diese neuen Mitarbeiter entsprechend qualifiziert und konnten sich auch dort durch besondere Leistungen auszeichnen. Darüber hinaus wurde Hapag-Lloyd in den vergangenen Jahren mehrfach durch die zuständige Stelle für die See-Ausbildung, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt, als exzellenter Ausbildungsbetrieb für herausragende Leistungen in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker ausgezeichnet. Unser Ziel ist es, diesen hohen Qualitätsanspruch zu halten.

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Nach Ansichten der Konjunktexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) hemmen das schwache Wirtschaftswachstum in Japan sowie der Euro-Zone, die weitere Wachstumsabschwächung in China sowie die gegen Russland verhängten Sanktionen ein dynamischeres Wachstum der Weltwirtschaft. Der starke Ölpreiskrückgang und der solide Konjunkturaufschwung in den USA alleine bieten nicht genügend Impulse für ein stärkeres globales Wachstum. In 2014 hat die Euro-Zone mit einem Wirtschaftswachstum von 0,8 Prozent die Rezession der beiden vorangegangenen Jahre überwunden. Dennoch dämpfen das weiterhin schwache Wirtschaftswachstum in der Euro-Zone und Japan die konjunkturelle Entwicklung der Industrienationen. Lediglich die USA, die weltgrößte Volkswirtschaft, könnte 2015 mit einem prognostizierten Zuwachs von 3,6 Prozent ihr Wachstumspotenzial annähernd ausschöpfen und auch in 2016 ein relativ hohes Wirtschaftswachstum von 3,3 Prozent erreichen. Trotz der sich abschwächenden Wachstumsdynamik in China sowie der weiterhin nur verhaltenen konjunkturellen Entwicklung in Brasilien und Mexiko übertrifft das erwartete Wirtschaftswachstum der aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas auch 2015 und 2016 die Zuwachsraten in den etablierten Industrienationen deutlich.

Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2015) für 2015 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 Prozent (2014: 3,3 Prozent) und für 2016 eine weitere leichte Erhöhung des globalen Wachstums auf 3,7 Prozent. Damit liegen die aktuellen Erwartungen für 2015 um 0,4 Prozentpunkte unter den ursprünglichen Wachstumsprognosen (Januar 2014).

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 Prozent zunehmen und in 2016 um 5,3 Prozent ansteigen. Somit wächst das Welthandelsvolumen in beiden Jahren stärker als die Weltwirtschaft. Vor allem die Importe und Exporte der Schwellenländer sowie der USA dürften im Betrachtungszeitraum weiter überdurchschnittlich zum Welthandel ansteigen.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

(in %)	2016e	2015e	2014e	2013	2012
Wachstum Weltwirtschaft	3,7	3,5	3,3	3,3	3,4
Industrienationen	2,4	2,4	1,8	1,3	1,2
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,7	4,3	4,4	4,7	5,1
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	5,3	3,8	3,1	3,4	2,9

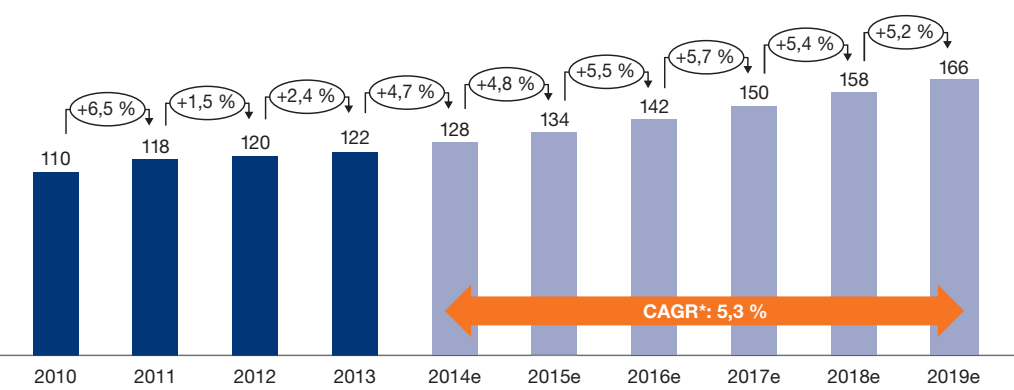
Quelle: IWF Januar 2015

Der US-Dollar ist für die internationale Schifffahrt die Hauptfakturierungswährung. Im Berichtszeitraum entwickelte sich der Kurs USD je EUR volatil. Bestimmungsfaktoren waren ein sich abschwächendes Wirtschaftswachstum in der Euro-Zone und eine sich zunehmend verfestigende Konjunkturerholung in den USA. Die amerikanische Notenbank beendete daraufhin im Oktober 2014 ihr umfangreiches Aufkaufprogramm für Anleihen. Der Jahresendkurs des Euros betrug rd. 1,22 USD je EUR (2013: 1,38 USD je EUR). Im Jahresdurchschnitt notierte der US-Dollar im Geschäftsjahr 2014 bei rd. 1,33 USD je EUR (Vorjahrsniveau: 1,33 USD je EUR). Im Jahresverlauf 2014 lag der Höchstkurs bei 1,38 USD je EUR, der Tiefstkurs betrug 1,22 USD je EUR.

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit dem prognostizierten Wachstum des Welthandelsvolumens dürfte sich auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen in den nächsten Jahren weiter kontinuierlich erhöhen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Januar 2015) für 2015 einen Anstieg des globalen Containertransportaufkommens von 4,8 Prozent und für 2016 von 5,5 Prozent auf rd. 142 Mio. TEU. Die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt dürfte damit in 2015 und 2016 leicht höher als der Anstieg des Welthandels ausfallen. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) für den Zeitraum 2015 bis 2019 beträgt gemäß den derzeitigen Prognosen 5,3 Prozent, verglichen mit einem durchschnittlichen Wachstum von 3,8 Prozent in den Jahren 2010 bis 2014. In 2019 könnte das globale Containertransportvolumen rd. 166 Mio. TEU erreichen. Damit bleibt die Containerschifffahrt mittel- und langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche.

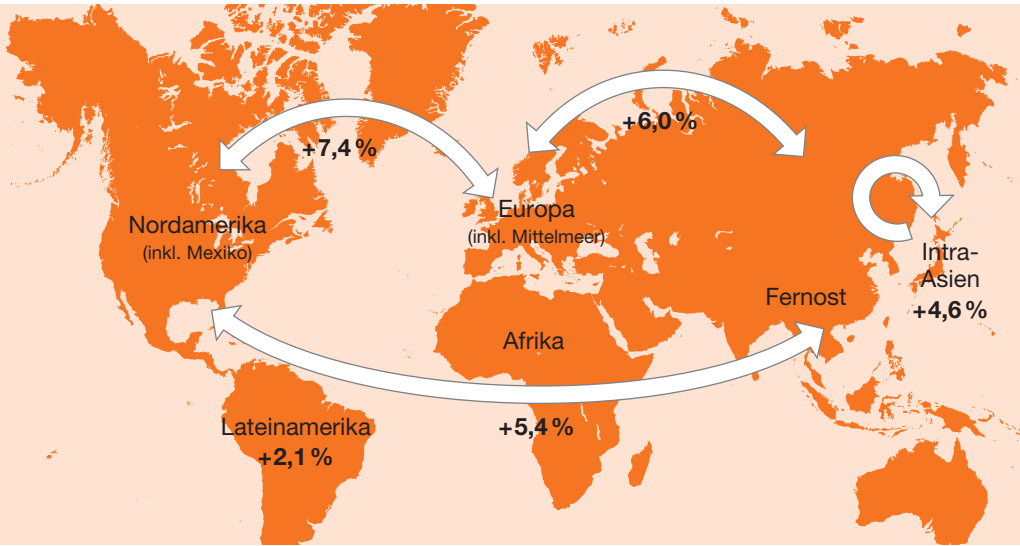
Entwicklung globale Containertransportmenge 2010–2019 (Mio. TEU)



Quelle: IHS Global Insight Januar 2015; * Compound Annual Growth Rate (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate)

Trotz eines insgesamt nur verhaltenen Weltwirtschaftswachstums hat sich das Wachstum der globalen Containertransportleistung nach Berechnungen von IHS Global Insight (Januar 2015) im vergangenen Jahr auf 4,7 Prozent (2013: 2,4 Prozent) erhöht. Hierbei verzeichneten alle Fahrtgebiete in 2014 einen Anstieg der Containertransportmenge: Transpazifik (+5,4 Prozent), Fernost (+6,0 Prozent), Intra-Asien (+4,6 Prozent), Atlantik (+7,4 Prozent) und Lateinamerika (+2,1 Prozent).

Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2014



Quelle: IHS Global Insight Januar 2015

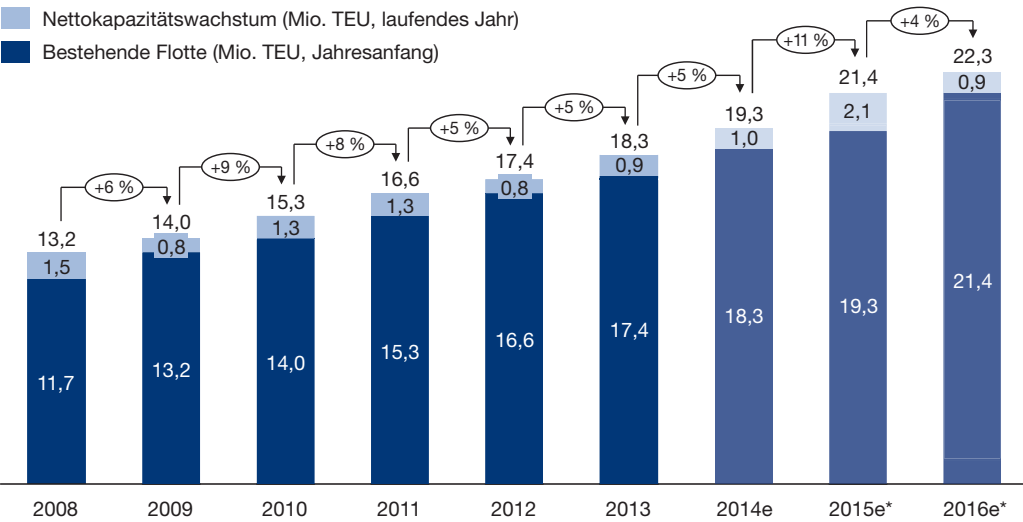
Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Traditionell ist eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen.

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 2014 zu einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten in allen Fahrtgebieten geführt.

Die Kapazität der insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten betrug zum 31. Dezember 2014 3,2 Mio. TEU. Mit rd. 16 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe im vierten Quartal 2014 allerdings weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Der verstärkte Trend zu größeren Schiffen zeigt sich in der Verteilung der Bestellungen. So entfallen rd. 84 Prozent der Neubaufträge auf Schiffe der Größenklasse über 8.000 TEU (MDS Transmodal, Februar 2015).

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (MDS Transmodal Februar 2015) der Weltcontainer-schiffsflotte in Höhe von 19,3 Mio. TEU (Jahresende 2014) dürfte die Angebotskapazität – auf Basis der derzeit vorliegenden Bestellungen – in 2015 um voraussichtlich 2,1 Mio. TEU und in 2016 um weitere 0,9 Mio. TEU zunehmen.

Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte



Quelle: MDS Transmodal; Februar 2014 und vorherige Jahre; nur Schiffe >399 TEU * auf Basis der bestehenden Bestellungen

Der in 2014 anhaltende Druck auf die Frachtraten wurde auch zum Teil durch den derzeit sehr niedrigen Stand der beschäftigungslosen Flotte bewirkt. Aufgrund der Zunahme des Ladungsaufkommens in allen Fahrtgebieten im Jahresverlauf 2014 verminderte sich das Niveau der aufliegenden, d.h. der beschäftigungslosen Schiffe zum Jahresende 2014 auf rd. 228.000 TEU (AXS-Alphaliner, Januar 2015), verglichen mit „freien“ Kapazitäten von rd. 780.000 TEU zum Jahresende 2013. Damit entsprachen die „freien“ Kapazitäten lediglich rd. 1,2 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Im Jahresdurchschnitt 2014 lag das Niveau der beschäftigungslosen Transportkapazitäten sogar um rd. 40 Prozent unter dem Jahresdurchschnitt 2013 (ca. 595.000 TEU). Von den zum Jahresende 2014 aufliegenden Schiffen (118) entfallen rd. 86 Prozent auf kleinere Größenklassen bis 3.000 TEU.

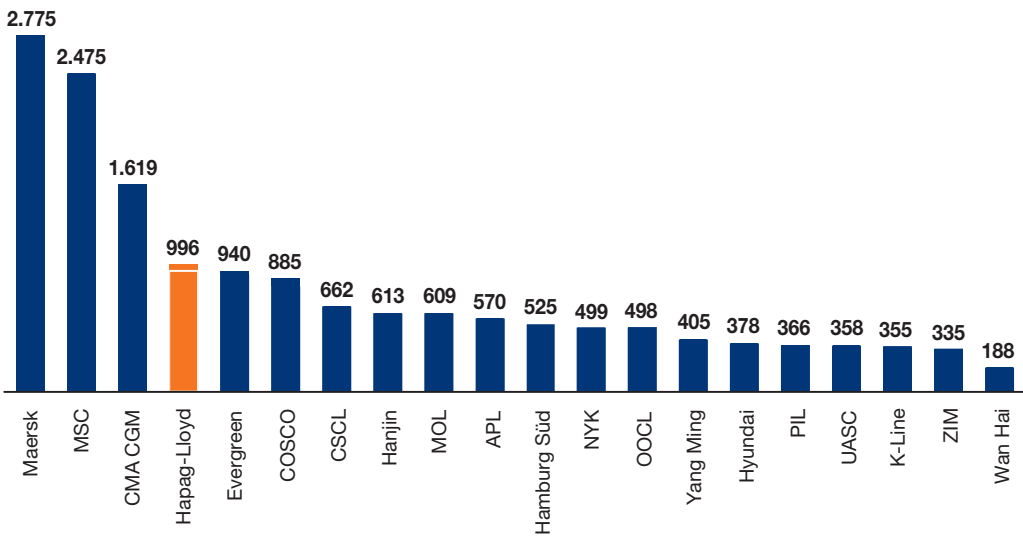
Die Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und das „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) dürften den prognostizierten nominalen Anstieg der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte dämpfen.

Nach Angaben des Branchendienstes AXS-Alphaliner (Dezember 2014) wurden in 2014 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 400.000 TEU (2013: 450.000 TEU) verschrottet. Damit blieb die Verschrottung in 2014 deutlich unter dem erwarteten Niveau von rd. 500.000 TEU. Für 2015 wird ein Niveau der Verschrottungen in Höhe von 350.000 TEU erwartet. Das niedriger als erwartete Niveau der Verschrottung könnte zusätzlichen Druck auf die Frachtraten bewirken.

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

Zur Erweiterung des jeweiligen Netzwerkes, Reduzierung der Kosten und Verbesserung des Service für Kunden haben die 20 größten Containerreedereien ihre Kooperationen und Allianzen weiter verstärkt. Die beiden weltweit größten Containerlinienreedereien, Maersk Line und Mediterranean Shipping Company (MSC), haben im Juli 2014 die Gründung einer neuen Allianz, der 2M, bekannt gegeben. Im September 2014 gründeten die Reedereien CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) und United Arab Shipping Company (UASC) die Allianz Ocean Three. Am 1. März 2014 war bereits die taiwanesisische Reederei Evergreen der CYKH Allianz (Cosco, K Line, Yang Mine, Hanjin Shipping) beigetreten.

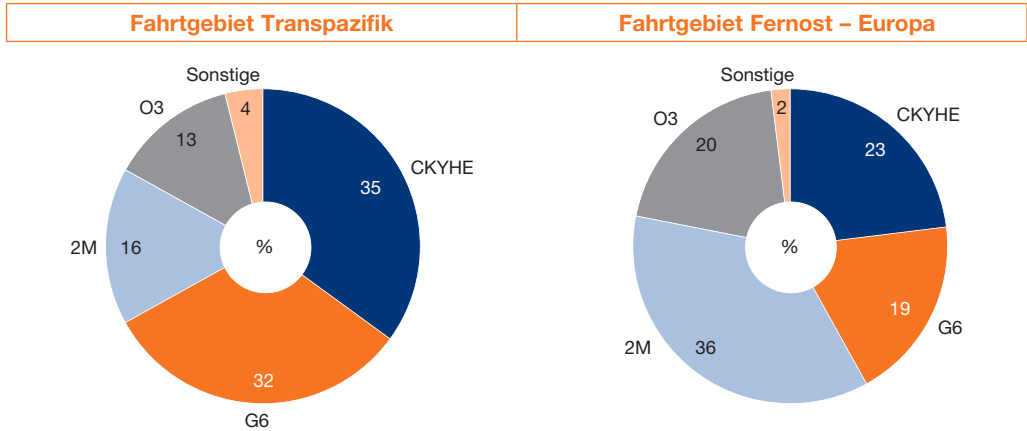
Flottenkapazität der 20 größten Containerlinien (in TTEU)



Quelle: MDS Transmodal, Januar 2015.
Die operative Flottenkapazität (ohne vercharterte Schiffe) von Hapag-Lloyd inkl. der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Gemeinsam mit fünf Reedereipartnern aus Asien hat Hapag-Lloyd im Rahmen der G6 Alliance ab dem zweiten Quartal 2014 die Kooperation auf die Fahrtgebiete Transpazifik-Westküste und Atlantik erweitert. Die verschiedenen Allianzen haben eine unterschiedlich starke Präsenz in den wichtigsten Fahrtgebieten.

Kapazitätsanteile wichtiger Allianzen in ausgewählten Fahrtgebieten



Quelle: AXS-Alphaliner Februar 2015

Der Bunkerpreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2014 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten) bei 575 USD je Tonne und damit um 38 USD pro Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. In den ersten Wochen 2015 notiert der Bunkerpreis (3,5% – Rotterdam) mit rd. 300 USD je Tonne (10. Februar 2015) weiter deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Berichterstattung über die Prognoseentwicklung in 2014

Im Berichtszeitraum erhöhte sich die Transportmenge um 7,5 Prozent. Ohne die Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten betrug der Anstieg der Transportmenge 4,7 Prozent. Damit wurde die Prognose einer „moderat steigenden“ Transportmenge erfüllt. Aufgrund der unter den Erwartungen liegenden Ratenentwicklung in der „Peak Season“ 2014 sowie eines auch in 2014 schwierigen Branchenumfeldes konnten die Prognosen hinsichtlich der durchschnittlichen Frachtrate und der Ergebnisentwicklung (EBIT bereinigt) nicht erreicht werden. Hierauf wurde bereits im Zwischenlagebericht zum 30. September 2014 hingewiesen.

Neben einer schwächer als erwarteten operativen Unternehmensentwicklung beeinflussten erhebliche einmalige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Übernahme und der bevorstehenden Integration der von CSAV zum 2. Dezember 2014 übernommenen und für den Monat Dezember einbezogenen Containerschiffahrtsaktivitäten sowie stichtagsbezogene – nicht operative – Bewertungseffekte den Ergebnisausweis zum 31. Dezember 2014.

Die von CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten (CCS) sind ab dem Konsolidierungszeitpunkt 2. Dezember für den Monat Dezember 2014 einbezogen. Die Prognosen aus dem Lagebericht zum 31. Dezember 2013 und dem Zwischenbericht zum 30. September 2014 bezogen sich nur auf Hapag-Lloyd.

	Ist-Wert zum 31.12.2013	Prognose aus dem Lagebericht zum 31.12.2013	Prognose aus dem Zwischenlagebericht zum 30.9.2014	Ist-Wert zum 31.12.2014 Hapag-Lloyd	Ist-Wert zum 31.12.2014 CCS	Ist-Wert zum 31.12.2014 Gesamtkonzern
Transportmenge (TTEU)	5.496	Moderat steigend	Moderat steigend	5.757	150	5.907
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd (USD/TEU)	1.482	Leicht steigend	Leicht rückläufig	1.434	1.154	n. a.
EBIT (bereinigt, Mio. EUR)	67,2	Deutlich steigend	Deutlich rückläufig	–104,0	–8,1	–112,1

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Die übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten sind ab dem Konsolidierungszeitpunkt 2. Dezember für den Monat Dezember 2014 einbezogen. Damit sind die Angaben in der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für 2014 nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns war im Geschäftsjahr 2014 weiterhin durch den anhaltend intensiven Wettbewerb sowie das verhaltene Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandels geprägt. Das Weltwirtschaftswachstum erreichte in 2014 lediglich 3,3 Prozent und lag damit unter den ursprünglichen Erwartungen (+3,7 Prozent) des IWFs.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Umsatzerlöse	6.807,5	6.567,4
Sonstige betriebliche Erträge	116,8	156,3
Transportaufwendungen	6.060,1	5.773,1
Personalaufwendungen	403,3	365,2
Abschreibungen	481,7	325,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	393,3	251,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–414,1	8,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	34,2	36,8
Übriges Finanzergebnis	–2,9	18,6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	–382,8	63,7
Zinsergebnis	–209,7	–153,6
Ertragsteuern	11,2	7,5
Konzernergebnis	–603,7	–97,4
EBITDA	98,9	389,1
EBITDA-Marge (%)	1,5	5,9
EBIT bereinigt	–112,1	67,2
EBIT-Marge bereinigt (%)	–1,6	1,0
EBIT	–382,8	63,7
EBIT-Marge (%)	–5,6	1,0

Die übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des laufenden Geschäftsjahres ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Konsolidierung zum 2. Dezember 2014 enthalten. Die Zahlen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind daher nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar.

Aufgrund des weiterhin intensiven Wettbewerbs unterlagen die Frachtraten des Hapag-Lloyd Konzerns (ohne Einbeziehung der übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten) im Geschäftsjahr 2014 einem andauernden Druck und wirkten sich negativ auf die Ertragslage des Konzerns aus. Die Entwicklung des für die Ertragslage des Konzerns bedeutenden Umrechnungskurses des Euro zum US-Dollar verlief hingegen im Geschäftsjahr uneinheitlich. Während in den ersten drei Quartalen ein schwacher US-Dollar überwiegend zu Ergebnisbelastungen führte, wirkte sich in den letzten Monaten des Geschäftsjahres die Stärke des US-Dollars positiv auf die Ertragslage des Konzerns aus. Insgesamt blieb der durchschnittliche USD/EUR-Wechselkurs mit 1,33 USD/EUR unverändert auf dem Niveau des Vorjahres. Zum 31. Dezember 2014 notierte der Stichtagskurs mit 1,22 USD/EUR um 0,16 USD/EUR deutlich stärker als im Vorjahr mit 1,38 USD/EUR.

Die Umsatzerlöse des Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2014 auf 6.807,5 Mio. EUR (Vorjahr: 6.567,4 Mio. EUR). Neben dem Einbezug der Umsatzerlöse der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten für den Monat Dezember war die Entwicklung der Umsatzerlöse einerseits geprägt durch den Anstieg der Transportmenge um 4,7 Prozent auf 5.757 TTEU (Anstieg inklusive CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten auf 5.907 TTEU) sowie andererseits einen wettbewerbsbedingten Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate auf 1.434 USD/TEU. Die durchschnittliche Frachtrate blieb mit 1.434 USD/TEU um 3,2 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres (1.482 USD/TEU). Ab dem 2. Dezember 2014 wurde das weltweite Containerliniengeschäft der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten in den Konzernabschluss einbezogen. Die durchschnittliche Frachtrate für die übernommenen Aktivitäten betrug 1.154 USD/TEU im Dezember 2014.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Atlantik	1.634	1.679
Fernost	1.162	1.237
Lateinamerika	1.365	1.390
Transpazifik	1.740	1.747
Australasien	1.153	1.236
Gesamt Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten (Gewichteter Durchschnitt)	1.434	1.482
CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten Dezember 2014	1.154	n. a.

Positiv entwickelte sich im Geschäftsjahr 2014 die Transportmenge. Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten und des weiteren Ausbaus des Servicenetzwerkes konnte Hapag-Lloyd (ohne Einbeziehung der übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten) im abgelaufenen Geschäftsjahr die Transportmenge um 261 TTEU auf 5.757 TTEU (Vorjahr: 5.496 TTEU) erhöhen. Im Betrachtungszeitraum konnte dabei in allen Fahrtgebieten die Transportmenge gesteigert werden. Der Anstieg um 4,7 Prozent lag im

Rahmen der Marktentwicklung. Die übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten transportierten im Monat Dezember 150 TTEU, sodass sich eine Gesamttransportmenge zum 31. Dezember 2014 von 5.907 TTEU ergab (Vorjahr: 5.496 TTEU).

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
Atlantik	1.272	1.204
Fernost	1.354	1.246
Lateinamerika	1.226	1.172
Transpazifik	1.249	1.245
Australasien	656	629
Gesamt Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten	5.757	5.496
CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten Dezember 2014	150	n. a.
Gesamt	5.907	5.496

Im Geschäftsjahr 2014 erhöhten sich die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ohne Einbezug der übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten um 39,4 Mio. EUR auf 6.606,8 Mio. EUR (Vorjahr: 6.567,4 Mio. EUR). Durch die Einbeziehung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten zum 2. Dezember 2014 sind die Umsatzerlöse zusätzlich um 200,7 Mio. EUR gestiegen. Damit ergab sich für das Geschäftsjahr 2014 ein Konzernumsatz von 6.807,5 Mio. EUR (Vorjahr: 6.567,4 Mio. EUR).

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
Atlantik	1.563,8	1.522,6
Fernost	1.184,0	1.160,7
Lateinamerika	1.259,7	1.226,0
Transpazifik	1.635,5	1.636,8
Australasien	569,1	584,7
Übrige	394,7	436,6
Gesamt Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten	6.606,8	6.567,4
CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten Dezember 2014	200,7	n. a.
Gesamt	6.807,5	6.567,4

In den nachfolgend dargestellten Aufwendungen und Erträgen sind die CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 2. Dezember 2014 einbezogen. Damit ist ein Vergleich zum Vorjahr nur eingeschränkt möglich. In den gestiegenen Aufwendungen spiegeln sich die vergleichsweise höheren Aufwandsquoten belastend wider.

Insgesamt erhöhten sich die Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2014 um 287,0 Mio. EUR auf 6.060,1 Mio. EUR (Vorjahr: 5.773,1 Mio. EUR). Dies entspricht einem Anstieg von rd. 5 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die um 361,3 Mio. EUR (+8,3 Prozent) auf 4.697,8 Mio. EUR gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen. In diesem Anstieg spiegelt sich neben den deutlich gestiegenen Transportvolumina insbesondere die erstmalige Einbeziehung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten wider. Insbesondere bei den Hafen-, Kanal- und Terminalkosten war ein deutlicher Anstieg um 199,3 Mio. EUR auf 2.030,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.831,1 Mio. EUR) zu verzeichnen. Ursächlich hierfür waren ungewöhnlich hohe Verladungskosten durch zeitliche Verzögerungen in einzelnen Terminals an der amerikanischen Westküste infolge von Arbeitskämpfen und erhöhtem Transportaufkommen. Dies resultierte in höheren Umfuhrkosten und einem deutlichen Anstieg der Containertransportkosten. Insgesamt stiegen die Containertransportkosten um 150,0 Mio. EUR auf 1.841,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.691,4 Mio. EUR). Kontinuierliche Kosteneinsparungen, insbesondere durch geringere Aufwendungen für Instandhaltung und Reparatur bedingt durch die modernere Schiffsflotte sowie gesunkene Charraten bei eingearterten Schiffen, konnten dem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen nur eingeschränkt entgegenwirken. Der Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen konnte auch nicht durch den Rückgang der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 74,3 Mio. EUR (–5,2 Prozent) auf 1.362,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.436,6 Mio. EUR) kompensiert werden. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um 6,2 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen, denen im geringen Umfang Aufwendungen aus Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Durch den stark rückläufigen Bunkerpreis im vierten Quartal 2014 waren zum Jahresende Abwertungen bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen im Vorratsvermögen vorzunehmen. Im Geschäftsjahr 2014 lag der durchschnittliche Bunkerpreis (ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten) mit 575 USD je Tonne um 38 USD unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes (613 USD je Tonne), die Bunkereffizienz konnte im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessert werden.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.362,3	1.436,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.697,8	4.336,5
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	2.030,4	1.831,1
Charter-, Leasing- und Containermieten	693,5	653,3
Containertransportkosten	1.841,4	1.691,4
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	132,5	160,7
Transportaufwendungen	6.060,1	5.773,1

Aufgrund des durch den hohen Wettbewerbsdruck geprägten Marktumfeldes konnte eine Rohertragsmarge (Verhältnis Rohertrag zum Umsatz) von 11,0 Prozent (Vorjahr: 12,1 Prozent) erreicht werden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 116,8 Mio. EUR lagen im Geschäftsjahr 2014 unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes (156,3 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere der deutliche Rückgang von Erträgen aus Abgängen von Vermögenswerten sowie geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Die unterjährige Volatilität des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Verlauf des Jahres zu zeitraumbezogenen Kursgewinnen und Kursverlusten, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Erträge und Aufwendungen im Geschäftsjahr 2014 zu einer Ergebnisentlastung von 3,9 Mio. EUR (Vorjahr Ergebnisbelastung: 11,6 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 56,3 Prozent auf 393,3 Mio. EUR (Vorjahr: 251,7 Mio. EUR), insbesondere durch Aufwendungen mit Einmalcharakter in Höhe von 84,0 Mio. EUR, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten angefallen sind. Hierzu zählen neben Rechts- und Beratungskosten auch Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für die Restrukturierung der übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten in Höhe von 39,5 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2014 um 10,4 Prozent auf 403,3 Mio. EUR (Vorjahr: 365,2 Mio. EUR). Der Anstieg ist überwiegend auf Einmalaufwendungen in Höhe von 46,7 Mio. EUR im Zusammenhang mit der Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten sowie die Einbeziehung der Personalaufwendungen der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten für den Monat Dezember in Höhe von 10,3 Mio. EUR zurückzuführen. Die Personalaufwandsquote in Höhe von 5,9 Prozent verblieb ungefähr auf Vorjahresniveau (5,6 Prozent). Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt – ohne die durch die Übernahme der Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV neu hinzugekommenen Mitarbeiter – 7.015 Mitarbeiter (+0,5 Prozent).

Entwicklung Personalkosten

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Personalaufwand	403,3	365,2
Umsatzerlöse	6.807,5	6.567,4
Personalaufwandsquote	5,9 %	5,6 %

Im Geschäftsjahr 2014 betrugen die kumulierten Abschreibungen 481,7 Mio. EUR (Vorjahr: 325,4 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen in Höhe von 156,3 Mio. EUR steht insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf eines Portfolios älterer Schiffe („Old Ladies II“) und der im Zuge des Ausweises als zur Veräußerung stehende Vermögenswerte notwendigen Wertminderungen in Höhe von 127,4 Mio. EUR. Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen planmäßigen Abschreibungen beruhen auf im aktuellen Geschäftsjahr zugegangenen Schiffs- und Containerneubauten sowie der erstmaligen Einbeziehung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten.

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in Höhe von 34,2 Mio. EUR (Vorjahr: 36,8 Mio. EUR) sowie dem übrigen Finanzergebnis in Höhe von –2,9 Mio. EUR (Vorjahr: 18,6 Mio. EUR) zusammen. Das übrige Finanzergebnis beinhaltete im Vorjahr den Erlös aus dem Verkauf der Beteiligung an der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, in Höhe von 19,1 Mio. EUR. Darüber hinaus sind im übrigen Finanzergebnis Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen enthalten.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag im Geschäftsjahr 2014 mit –382,8 Mio. EUR deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (63,7 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) sank um 290,2 Mio. EUR auf 98,9 Mio. EUR (Vorjahr: 389,1 Mio. EUR).

Die EBIT-Marge war mit –5,6 Prozent negativ (Vorjahr: 1,0 Prozent), insbesondere aufgrund der Aufwendungen mit Einmalcharakter, die im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten entstanden sind, aber auch aufgrund des anhaltend starken Wettbewerbsdrucks. Die EBITDA-Marge blieb mit 1,5 Prozent jedoch positiv (Vorjahr: 5,9 Prozent).

EBIT-Marge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Umsatz	6.807,5	6.567,4
EBIT	– 382,8	63,7
Kaufpreisallokation	12,8	22,6
Transaktions- und Restrukturierungskosten	107,3	-
Wertminderungen	127,4	-
Einzelsachverhalte	23,2	-
Verkauf der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	-	– 19,1
EBIT bereinigt	– 112,1	67,2
EBITDA	98,9	389,1
EBIT-Marge	–5,6 %	1,0 %
EBIT-Marge bereinigt	–1,6 %	1,0 %
EBITDA-Marge	1,5 %	5,9 %

Das für die interne Steuerung maßgebende, um Sondereffekte in Höhe von insgesamt 270,7 Mio. EUR bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) betrug im Geschäftsjahr –112,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 67,2 Mio. EUR). Darin enthalten war ein EBIT bereinigt für die CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten von –8,1 Mio. EUR. Die bereinigten Sachverhalte beinhalten in Höhe von 127,4 Mio. EUR Wertminderungen für ein zum Verkauf stehendes Portfolio älterer Schiffe. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aufwendungen für Transaktions- und Restrukturierungskosten in Höhe von 107,3 Mio. EUR bereinigt, die im Zuge der Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten entstanden sind und insbesondere die Bildung einer Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 82,0 Mio. EUR betreffen. Zusätzlich sind weitere ungewöhnliche Einzelsachverhalte in Höhe von 23,2 Mio. EUR bereinigt worden.

Für das Geschäftsjahr 2014 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von –209,7 Mio. EUR (Vorjahr: –153,6 Mio. EUR). Die Veränderung des Zinsergebnisses im Vergleich zur Vorjahresperiode ist insbesondere auf die Neuabschlüsse von Finanzierungsverträgen aufgrund getätigter Investitionen in Schiffe und Container, Bewertungseffekte von eingebetteten Derivaten sowie auf Aufwendungen im Zusammenhang mit der vorzeitigen Tilgung der in 2015 fälligen Euro-Anleihe zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2014 betrug das Konzernergebnis –603,7 Mio. EUR (Vorjahr: –97,4 Mio. EUR). Hierin war ein negativer Ergebnisbeitrag der übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV für den Monat Dezember in Höhe von 14,9 Mio. EUR enthalten.

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns hat zum Ziel, die permanente Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes im Konzern jederzeit sicherzustellen.

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

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreisrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzern-

gesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Kanadische Dollar, Britische Pfund, Schweizer Franken, Hongkong-Dollar, Singapur-Dollar, Japanische Yen, Chilenische Peso, Brasilianischer Real sowie Chinesischer Renminbi von Bedeutung.

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 Sicherungsinstrumente eingesetzt. Gegebenenfalls werden bis zu 80 Prozent des geplanten jährlichen Treibstoffbedarfs gegen Preissteigerungen abgesichert. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen des Zinsmanagements zentral gesteuert.

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

Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2014	31.12.2013
Standard & Poor's	B+/stable	B+/stable
Moody's	B2/negative	B2/negative

Trotz des im Geschäftsjahr 2014 weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes, insbesondere im Bereich der weltweiten Containerschiffahrt, konnte das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von der internationalen Ratingagentur Standard & Poor's in ihrem Ratingupdate vom 14. April und 8. Dezember 2014 bestätigt werden. Die Ratingagentur Moody's hat am 17. Oktober 2014 ihr Rating des Vorjahres von B2/„negative Outlook“ bestätigt. Beide Ratingagenturen bewerteten die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit der Realisierung von Kosteneinsparungen als positiv.

Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Übernahme der Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV im Wege der Sacheinlage sowie einer am 19. Dezember 2014 nachfolgenden Kapitalerhöhung in Höhe von 370 Mio. EUR das Eigenkapital des Konzerns gestärkt und zusätzliche Finanzmittel generiert.

Der Finanzierungsmix bei der Kreditaufnahme zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aufzuweisen sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren. Im Geschäftsjahr 2014 standen die abschließende Auszahlung von Schiffsfinanzierungen, weitere Umsetzung von Containerfinanzierungen sowie Transaktionen am Anleihenmarkt im Vordergrund.

Finanzierungsaktivitäten

Im November 2014 wurde seitens Hapag-Lloyd eine weitere Unternehmensanleihe über 250 Mio. EUR mit einer Laufzeit von fünf Jahren am Kapitalmarkt platziert. Die Erlöse aus der Anleiheemission wurden zusammen mit vorhandener Liquidität für die vorzeitige Tilgung der in 2015 fälligen Euro-Anleihe verwendet. Die Anleihe mit einem ausstehenden Nominalvolumen in Höhe von insgesamt 280 Mio. EUR wurde durch die Ausübung einer vorzeitigen Kündigungsoption Ende Dezember 2014 zurückgeführt. Mit der Transaktion konnten die aktuelle Kapitalstruktur aufgrund eines niedrigeren Kupons in Höhe von 7,50 Prozent der neuen Anleihe im Vergleich zu 9,00 Prozent der bestehenden Anleihe sowie das Fälligkeitsprofil optimiert werden.

Darüber hinaus gelangten im Geschäftsjahr Darlehen zur Finanzierung von drei Schiffsneubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU bei Auslieferung zur Auszahlung (276,7 Mio. USD). Die für diese Schiffe bereits bestehenden Brückenfinanzierungen wurden im Gegenzug vollständig zurückgeführt (143,2 Mio. USD).

Auch in 2014 wurden im Bestand befindliche Container an eine Investorengruppe verkauft und anschließend im Wege mehrerer Japanese-Operating-Lease-Verträge zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht einer Kreditaufnahme mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit der Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen beträgt 166,0 Mio. USD.

Das bestehende ABS-Programm wurde mit der Ziehung von weiteren 55,6 Mio. USD und 44,6 Mio. EUR in Anspruch genommen.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität des Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Relationen für Schiffsinvestitionen. Zum 31. Dezember 2014 wurden sämtliche neu verhandelten und mit dem Vollzug der Transaktion in Kraft getretenen Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	2014	2013
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	711,4	464,8
Finanzschulden	3.717,1	2.935,0
Nettoverschuldung	3.005,7	2.470,2
EBITDA	98,9	389,1
Nettoverschuldungsgrad (%)	72,1	84,7
Frei verfügbare Kreditlinien	210,5	69,0
Eigenkapitalquote (%)	41,2	41,9

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2014 gegenüber dem Vorjahr von 2.470,2 Mio. EUR auf 3.005,7 Mio. EUR. Der Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung / Eigenkapital) verminderte sich auf 72,1 Prozent (Vorjahr: 84,7 Prozent). Ursächlich hierfür war die Finanzierung der getätigten Investitionen in Schiffe und Container sowie die erstmalige Einbeziehung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln, bilaterale und syndizierte Kreditlinien jederzeit gewährleistet. Weiterhin ist im Rahmen der am 19. Dezember 2014 vollzogenen Kapitalerhöhung zusätzlich Liquidität zugeflossen. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug insgesamt 921,9 Mio. EUR (Vorjahr: 533,8 Mio. EUR).

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Zusammengefasste Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
EBITDA	98,9	389,1
Working-Capital-Veränderungen	309,5	–277,9
Übrige Effekte	–31,2	–44,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	377,2	66,5
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	–257,6	–544,7
Free-Cash-Flow	119,6	–478,2
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	81,6	403,2
Veränderung des Finanzmittelbestandes	201,2	–75,0

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Ausgehend von einem EBITDA von 98,9 Mio. EUR erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern einen operativen Cash-Flow von 377,2 Mio. EUR (Vorjahr: 66,5 Mio. EUR).

Ursächlich für den deutlichen Unterschied zwischen dem EBITDA des Konzerns und dem operativen Cash-Flow waren vorrangig nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Bewertungseffekte unter anderem für die Bildung von Rückstellungen, die Equity-Bewertung sowie die Bewertung von Finanzschulden. Daneben führten Working-Capital-Veränderungen in den Vorräten und Verbindlichkeiten zu erheblichen Zahlungsmittelzuflüssen.

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich auf insgesamt 257,6 Mio. EUR (Vorjahr 544,7 Mio. EUR). Hierin enthalten sind zahlungswirksame Investitionen in Höhe von 340,5 Mio. EUR insbesondere für Schiffe und Container. Die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten erfolgte im Wege einer zahlungsunwirksamen Investition durch Begebung neuer Aktien. In diesem Zuge erfolgten Zahlungsmittelzuflüsse aus den Liquiditätsbeständen der übernommenen Gesellschaften in Höhe von 44,0 Mio. EUR. Weitere Mittelzuflüsse erhielt der Konzern insbesondere aus erhaltenen Dividendenzahlungen von assoziierten Unternehmen in Höhe von 34,2 Mio. EUR.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im Geschäftsjahr 2014 insgesamt im Saldo ein Mittelzufluss in Höhe von 81,6 Mio. EUR (Vorjahr: 403,2 Mio. EUR). Die Mittelaufnahmen in Höhe von 1.055,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.118,8 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung einer neuen EUR-Anleihe, Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung sowie die im Zuge des Erwerbs der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten erfolgten Mittelzuflüsse von 306,9 Mio. EUR aus der Barkapitalerhöhung.

Demgegenüber standen die durch Ausübung einer Rückkaufoption erfolgte Rückführung der in 2010 begebenen EUR-Anleihe sowie Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 972,6 Mio. EUR (Vorjahr: 707,9 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Bestand am Anfang der Periode	464,8	560,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	45,4	–21,0
Zahlungswirksame Veränderungen	201,2	–75,0
Bestand am Ende der Periode	711,4	464,8

Die Zahlungsmittel erhöhten sich im Geschäftsjahr 2014 um insgesamt 246,6 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von zahlungswirksamen und Wechselkursbedingten Veränderungen zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 711,4 Mio. EUR (Vorjahr: 464,8 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 210,5 Mio. EUR (Vorjahr 69,0 Mio. EUR), sodass die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) insgesamt 921,9 Mio. EUR beträgt (Vorjahr: 533,8 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernanhang enthalten.

Investitionen

Neben der Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten und den damit einhergehenden konsolidierungskreisbedingten Zugängen in Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten betrug das Investitionsvolumen im Geschäftsjahr 2014 338,0 Mio. EUR (Vorjahr: 743,0 Mio. EUR) und betraf insbesondere Investitionen in Seeschiffe und Container. Im Geschäftsjahr wurden drei Seeschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU sowie ein Schiff mit einer Stellplatzkapazität von 9.300 TEU an Hapag-Lloyd ausgeliefert. Zudem wurden weitere Investitionen in Containerneubauten getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt Vermögenslage des Konzernlageberichts dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr von 113,4 Mio. EUR auf 276,1 Mio. EUR. Einer Verminderung um die in 2014 ausgelieferten Schiffe stand eine Erhöhung für fünf Schiffsneubauten der 9.300-TEU-Klasse gegenüber.

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd Vermögenswerte ein, die nicht im wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen gemietet werden. Aus diesen Verträgen bestehen zukünftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 1.364,9 Mio. EUR (Vorjahr: 787,2 Mio. EUR). Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträgen sowie die Struktur der Restlaufzeiten und der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „Leasing“ im Konzernanhang.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	8.303,0	5.689,7
davon Anlagevermögen	8.246,2	5.594,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.805,4	1.260,1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	711,4	464,8
Bilanzsumme	10.108,4	6.949,8
Passiva		
Eigenkapital	4.169,6	2.915,1
Fremdkapital	5.938,8	4.034,7
davon langfristige Schulden	3.733,2	2.657,1
davon kurzfristige Schulden	2.205,6	1.377,6
davon Finanzschulden	3.717,1	2.935,0
davon langfristige Finanzschulden	3.309,1	2.460,1
davon kurzfristige Finanzschulden	408,0	474,9
Bilanzsumme	10.108,4	6.949,8
Anlagendeckungsgrad I (in %)	50,6	52,1
Anlagendeckungsgrad II (in %)	95,8	99,6
Liquiditätsgrad I (in %)	32,3	33,7
Nettoverschuldung	3.005,7	2.470,2
Eigenkapitalquote (in %)	41,2	41,9

Die erstmalige Einbeziehung der übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten zum 2. Dezember 2014 führte zu einer deutlichen Veränderung der Konzernbilanz und einer eingeschränkten Vergleichbarkeit zum Vorjahr. Die Konzernbilanzsumme stieg im Vergleich zum Vorjahr um 45,4 Prozent von 6.949,8 Mio. EUR auf 10.108,4 Mio. EUR an. Diese Veränderung resultierte aus der Erhöhung sowohl der langfristigen Vermögenswerte um 2.613,3 Mio. EUR auf 8.303,0 Mio. EUR sowie der kurzfristigen Vermögenswerte um 545,3 Mio. EUR auf 1.805,4 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war neben der Veränderung des Konsolidierungskreises durch die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten insbesondere die Stärke des US-Dollars, der am 31. Dezember 2014 mit 1,22 USD/EUR deutlich über dem entsprechenden Vorjahreswert (1,38 USD/EUR) notierte.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte stiegen die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.651,5 Mio. EUR auf 8.246,2 Mio. EUR. Insbesondere die Erstkonsolidierung der Containerschifffahrtsaktivitäten von CSAV führte zu einer Erhöhung der immateriellen Vermögenswerte um 1.491,0 Mio. EUR auf 2.685,3 Mio. EUR. Aus dem Erwerb entstand

ein Geschäfts- und Firmenwert von 606,9 Mio. EUR, nachdem die Gegenleistung nach den Vorschriften des IFRS 3 den erworbenen Vermögenswerten und Schulden ihrem Fair Value entsprechend zugeordnet wurde.

Das Sachanlagevermögen stieg im Berichtszeitraum um 1.108,4 Mio. EUR auf 5.176,0 Mio. EUR. Diese Veränderung beruhte im Wesentlichen auf der Zunahme der Buchwerte der Seeschiffe um 1.059,5 Mio. EUR auf 4.185,7 Mio. EUR sowie der Container um 182,0 Mio. EUR auf 784,7 Mio. EUR. Hiervon entfielen 646,5 Mio. EUR auf die Konsolidierungskreisveränderungen durch die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten. Daneben kamen im Geschäftsjahr 2014 drei neue Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von je 13.200 TEU sowie ein Schiff mit einer Stellplatzkapazität von 9.300 TEU zur Auslieferung an Hapag-Lloyd. Deutlich erhöhend auf das Sachanlagevermögen wirkten sich ebenfalls Wechselkurseffekte in Höhe von 527,8 Mio. EUR aus. Abschreibungen in Höhe von 430,6 Mio. EUR minderten das Sachanlagevermögen. Davon entfielen 303,2 Mio. EUR auf planmäßige Abschreibungen sowie 127,4 Mio. EUR auf Wertminderungen.

Die Verringerung der Marktwerte der langfristigen derivativen Finanzinstrumente resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung der Terminkurse für Devisensicherungen. Die langfristigen derivativen Finanzinstrumente betrugen zum Jahresende 15,8 Mio. EUR (Vorjahr: 74,5 Mio. EUR).

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere konsolidierungskreisbedingt die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 716,0 Mio. EUR (Vorjahr: 473,3 Mio. EUR). Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg gegenüber dem Jahresende 2013 um 246,6 Mio. EUR auf 711,4 Mio. EUR, davon um 44,0 Mio. EUR durch die erstmalige Einbeziehung der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital um 1.254,5 Mio. EUR auf 4.169,6 Mio. EUR gestiegen. Die Veränderung resultierte einerseits aus dem Erwerb der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten und der anschließenden Kapitalerhöhung um insgesamt 1.600,6 Mio. EUR und andererseits aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von 603,7 Mio. EUR sowie aus dem Saldo aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 320,8 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte sich die Veränderung der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (–58,2 Mio. EUR) und der Rücklage für Cash-Flow-Hedges (–6,4 Mio. EUR) aus.

Das Fremdkapital des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2013 um 1.904,1 Mio. EUR auf 5.938,8 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten zurückzuführen ist. Wesentliche Veränderungen ergaben sich im Bereich der Finanzschulden, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 782,1 Mio. EUR auf 3.717,1 Mio. EUR erhöhten. Der erstmalige Einbezug der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten in den Konsolidierungskreis trug mit 519,0 Mio. EUR zu diesem Anstieg bei.

Weiterhin erhöhten sich die Finanzschulden aufgrund erhaltener Auszahlungen von Darlehen für Schiffsneubauten und Finanzierungen für Container in Höhe von insgesamt 403,4 Mio. EUR sowie der Erweiterung des bestehenden ABS-Programms um 90,3 Mio. EUR. Wechselkursveränderungen trugen ebenfalls deutlich zu dem Anstieg der Finanzschulden bei. Am 20. November 2014 hat Hapag-Lloyd eine weitere Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 250 Mio. EUR begeben. Die Erlöse aus der Anleiheemission wurden zusammen mit vorhandener Liquidität für die vorzeitige Tilgung der in 2015 fälligen Euro-Anleihe verwendet. Hapag-Lloyd hat in diesem Zusammenhang von der vertraglich fixierten vorzeitigen Kündigungsoption Gebrauch gemacht. Der Aufnahme von Finanzmitteln standen insgesamt Tilgungen in Höhe von 790,6 Mio. EUR gegenüber.

Der wesentliche Einfluss auf die Entwicklung des Fremdkapitals im Hapag-Lloyd Konzern durch die Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten zeigt sich ebenfalls in der damit verbundenen Erhöhung der kurzfristigen sowie langfristigen sonstigen Rückstellungen in Höhe von 459,4 Mio. EUR, insbesondere durch die Bildung von Restrukturierungsrückstellungen.

Innerhalb der kurzfristigen Schulden verzeichneten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einen im Wesentlichen konsolidierungskreis- und wechselkursbedingten Anstieg um 532,0 Mio. EUR auf 1.232,3 Mio. EUR.

Die Nettoverschuldung betrug zum 31. Dezember 2014 unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden 3.005,7 Mio. EUR (Vorjahr: 2.470,2 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand beurteilt die wirtschaftliche Lage des Hapag-Lloyd Konzerns zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichtes trotz der weiterhin schwierigen Marktsituation positiv. Der Hapag-Lloyd Konzern ist mit seinem Finanzprofil und Leistungsportfolio gut im Markt aufgestellt und hat seine Marktposition durch die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestärkt. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2015 liegt im Rahmen der Erwartungen. Die Ertragslage ist gegenüber dem unbefriedigenden Vorjahr deutlich verbessert.

NACHTRAGSBERICHT

Im ersten Quartal 2015 ist die Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH (CC Co) auf die Hapag-Lloyd AG beabsichtigt. Aus einem Portfolio von 16 außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) werden im ersten Quartal 2015 insgesamt drei Schiffe an zertifizierte Entsorgungswerften abgegeben. Gespräche über die Veräußerung weiterer fünf Schiffe an eine Reederei, die die Schiffe weiterbetreiben wird, sind weit fortgeschritten und erste Verträge wurden unterzeichnet. Bis zum 27. Februar 2015 wurden weitere zwei Schiffe des bestehenden Orderbuches ausgeliefert.

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.

RISIKOMANAGEMENT

78

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 den Konzern regelmäßig erfasst, bewertet sowie überwacht. 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. Die aktive Überwachung und Begleitung der operativen Risiken ist ein entscheidender Erfolgsfaktor des Risikomanagementsystems („RMS“).

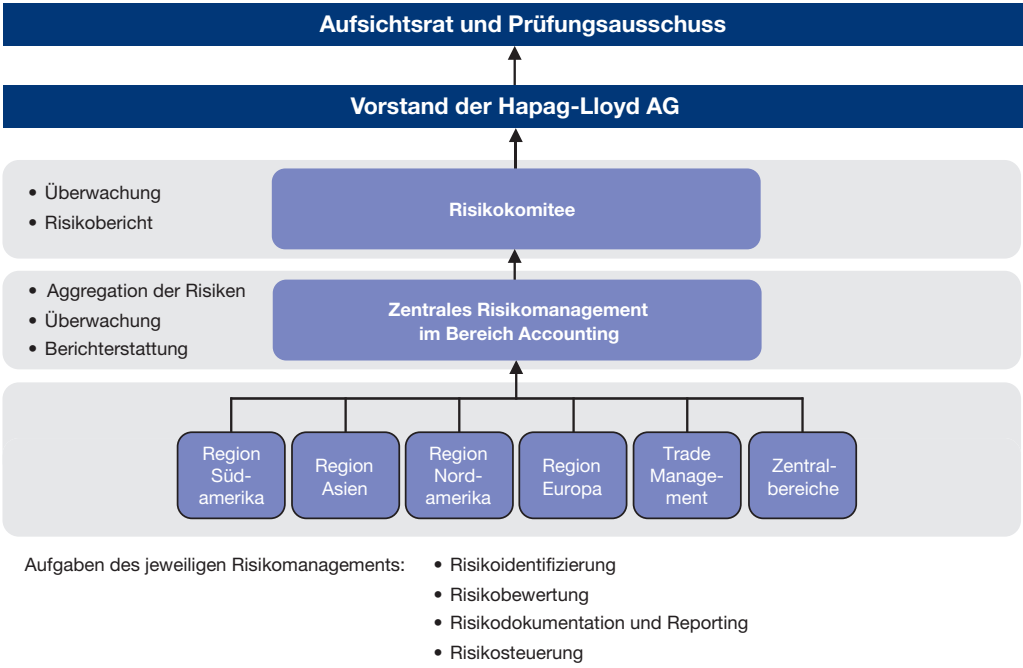
Das Risikomanagement wird durch die Konzernrevision überwacht. Dazu erfolgen regelmäßige Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten.

Das Risikomanagementsystem ist entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns dezentral aufgebaut. Neben der Berichterstattung über operative Risiken sind besondere eigenständig organisierte Berichtssysteme zur Früherkennung existenzgefährdender Risiken eingerichtet. Die Erfassung dieser Risiken erfolgt organisatorisch getrennt vom operativen Risikomanagement. Hierzu sind in den Fachbereichen und Regionen Risiken zu identifizieren, zu dokumentieren, zu bewerten und zu überwachen sowie an das zentrale Risikomanagement quartalsweise – in dringenden Fällen auch außerplanmäßig – zu melden. Das zentrale Risikomanagement überwacht die Risiken der gesamten Organisation, fasst diese in einer Gesamtbetrachtung zusammen und berichtet regelmäßig oder außerplanmäßig an das Risikokomitee sowie den Vorstand des Konzerns. Dabei wurden die Risiken aus den Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV erstmalig in der Risikoberichterstattung zum vierten Quartal 2014 aufgenommen.

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2014 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 im Rahmen der Risikosteuerung zu treffenden Maßnahmen werden in den operativen Einheiten vollzogen und durch operative Systeme unterstützend abgebildet. Gleichwohl erfolgt eine Rückkopplung zwischen der Risikofrüherkennung und dem operativen Risikomanagement.

Risikomanagement der Hapag-Lloyd AG



79

Die Methoden und Systeme des Risikomanagements wie auch das zeitliche Ausmaß der 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 soweit wie möglich abgesichert. Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus den täglichen Geschäften wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. In der Gesellschaft bestehen unter anderem branchenübliche, auf die Belange der Hapag-Lloyd AG zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

BESCHREIBUNG DER WESENTLICHEN MERKMALE DES RECHNUNGSLEGUNGS-
BEZOGENEN IKS/RMS GEMÄSS § 315 ABS. 2 NR. 5 HGB

Konzeption und Zielsetzung

Die Hapag-Lloyd AG hat ein Internes Kontrollsystem („IKS“) in Anlehnung an das interna-
tional 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 abge-
sichert. 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 rechnungs-
legungsbezogene IKS.

Primäres Ziel des rechnungslegungsbezogenen IKS ist es, das Risiko wesentlicher Fehlaus-
sagen 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 Konzernabschluss nach den internationalen Rechnungs-
legungsvorschriften des IASB (IFRS), wie sie im Rahmen der Anerkennung durch die
Europäische Kommission in nationales Recht umgesetzt wurden. Dabei findet eine Richtlinie
für die Bilanzierung konzernweit Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und
Einzelvorschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften
und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die
Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft.

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung und die interne
und externe Konzernberichterstattung ist der Bereich Accounting.

Zur Erstellung des Konzernabschlusses 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 Konzernplanung im Rahmen des durchgeführten
Wertminderungstests.

Einzelne Sachverhalte werden unter Einbindung externer Experten und Gutachter, wie zum
Beispiel Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet.

Der Konzern-Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesell-
schaften 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 Buchhaltungs-
systeme in den Tochtergesellschaften unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermit-
teln die Tochtergesellschaften die Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung
des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidations (FC) zu einem Konzernabschluss
zusammengeführt. Dabei werden insbesondere die notwendigen Konsolidierungsschritte
vom Bereich Accounting durchgeführt.

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

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

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das
Vier-Augen-Prinzip mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungs-
legung implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstu-
figes 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. Ände-
rungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für sensible Bereiche überprüft.
Für die wesentlichen durch den Zusammenschluss mit den Containerschiffahrtsaktivitäten
der CSAV neu hinzugekommenen Gesellschaften erfolgte eine von der Konzernrevision und
dem Abschlussprüfer begleitete Abfrage und Managementbestätigung solch grundsätzlicher
Kontrollaktivitäten.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die
Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet direkt an den Vorstands-
vorsitzenden der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs-
und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. In 2012
erfolgte ein unabhängiges Quality Assessment der Revision hinsichtlich der Einhaltung
der berufsständischen Regularien des Deutschen Institutes für Interne Revision (DIIR). Die
Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz
systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse
und Kontrollen. Nach dem Zusammenschluss mit den Containerschiffahrtsaktivitäten
der CSAV wurden die Prüfungs- und Beratungsaufgaben sowie die Informations-, Prüf-
und Zugangsrechte der Konzernrevision entsprechend erweitert. Die Konzernrevision

hat sich im Dezember 2014 mit dem internen Revisionssystem der CSAV vertraut gemacht und mit dessen Integration begonnen. Bei der erstmaligen Konsolidierung der Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV wurden ausgewählte Aspekte des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch die Wirtschaftsprüfer gesondert in der Berichterstattung an das Management gewürdigt. Zusätzlich erfolgt eine unabhängige Prüfung der im Rahmen des risikoorientierten Prüfungsansatzes wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Teile des IKS durch den Jahresabschlussprüfer.

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. Dieser Regelprozess wird im Rahmen der Integration der durch den Zusammenschluss mit der CSAV hinzugekommenen Containerschifffahrtsaktivitäten in 2015 entsprechend erweitert. Hierzu erfolgte per 31. Dezember 2014 eine Managementbestätigung grundsätzlicher Kontrollaktivitäten für die wesentlichen neu hinzugekommenen Gesellschaften.

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. Bei wesentlichen Änderungen, Feststellungen oder Schwächen erfolgt eine Zwischenberichterstattung an den Prüfungsausschuss durch den Vorstand.

RISIKEN

STRATEGISCHE RISIKEN

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Aufgrund der Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern und der nur zögerlichen konjunkturellen Erholung in der Euro-Zone hat der Internationale Währungsfond (IWF) die Wachstumsprognosen für die Weltwirtschaft und den Welthandel in 2014 wiederholt nach unten korrigiert. Für 2015 wird zwar eine Belebung der Weltkonjunktur erwartet, insgesamt bestehen auch für 2015 weiter hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die

wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2015 sind die bestehenden konjunkturellen Auswirkungen der Schuldenkrise in der Euro-Zone, die Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern sowie die gegen Russland in Kraft getretenen wirtschaftlichen Sanktionen. Eine Eintrübung der globalen Konjunktur könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschiffahrt führen. Sowohl in 2013 als auch in 2014 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.

Risiken durch intensiven Wettbewerb

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

In der Regel schließt Hapag-Lloyd mit seinen Kunden keine langfristigen Verträge oder Exklusivverträge ab. Viele der Ablader unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des Marktes könnten die Kunden ganz oder teilweise Dienste anderer Reedereien in Anspruch nehmen. In der weltweiten Containerschiffahrt 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 Charrterraten für Schiffe könnten darüber hinaus neue Wettbewerber hinzukommen, die einen Liniendienst zu besonders niedrigen Frachtraten bereitstellen.

Die Containerschiffahrt hat bis 2007 eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschifffahrtsaktivitäten von CSAV übernommen. Sollte eine weitere Runde von Konsolidierungsmaßnahmen folgen, könnten einzelne Reedereien höhere Skalenvorteile und eine größere Finanzkraft erzielen, sodass diese Wettbewerber einen stärkeren Preiswettbewerb und eine höhere Volatilität der Märkte besser verkraften könnten als Hapag-Lloyd.

Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten

in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen.

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

Aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance können sich neben den im Chancenbericht beschriebenen Chancen auch Risiken ergeben. Die Konditionen innerhalb der Grand Alliance könnten sich ändern oder einzelne Reedereien könnten ihre Mitgliedschaft aufgeben bzw. nicht verlängern. Jedes Mitglied der Grand Alliance kann mit einer Frist von sechs Monaten seine Mitgliedschaft kündigen. Die Vorgängerorganisation der Grand Alliance, die Global Alliance, wurde bereits 1995 gegründet. Die Mitgliedschaftsverträge wurden bisher regelmäßig verlängert. Der derzeit geltende Vertrag endet im Jahr 2018. Sollte der Fall eintreten, dass sich die Grand Alliance auflöst, würde Hapag-Lloyd die Vorteile, die sich aus der Kooperation ergeben, verlieren. Dies würde die Flexibilität, die Kapazitäten und das Angebot an Liniendiensten beträchtlich einschränken. Die beschriebenen Risiken gelten auch für die Zusammenarbeit innerhalb der G6 Alliance. Die zwischen den Mitgliedern der G6 Alliance geschlossene Vereinbarung endet im Jahr 2016. In 2014 wurden die Dienste der Grand Alliance weitestgehend auf die G6 Alliance übertragen.

Risiken aus dem Wettbewerb durch neue Allianzen

In 2014 haben die 20 größten Containerreedereien ihre Kooperationen und Allianzen weiter verstärkt. Die beiden weltweit größten Containerlinienreedereien, Maersk Line und Mediterranean Shipping Company (MSC), haben im Juli 2014 die Gründung einer neuen Allianz, der 2M, bekannt gegeben. Im September 2014 gründeten die Reedereien CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) und die United Arab Shipping Company (UASC) die Allianz Ocean Three. Am 1. März 2014 war bereits die Reederei Evergreen der CYKH Allianz (Cosco, K Line, Yang Mine, Hanjin Shipping) beigetreten. Die verschiedenen Allianzen haben eine unterschiedlich ausgeprägte Präsenz in den jeweiligen Fahrtgebieten. Durch den Ausbau der jeweiligen Netzwerke und des Serviceangebotes für Kunden können unterschiedliche Kostenvorteile entstehen. Die Kostenvorteile anderer Containerlinienreedereien kann Hapag-Lloyd möglicherweise nicht ausgleichen.

OPERATIVE RISIKEN

Rohstoffpreisrisiken

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerpreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunker-Beschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Im Geschäftsjahr 2014 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 19,4 Prozent der Umsatzerlöse. Der Bunkerpreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche.

Im Berichtsjahr 2014 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (ohne Berücksichtigung der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten) bei 575 USD je Tonne und damit um 38 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. Hierzu zählen u. a. der globale Terrorismus sowie politische Instabilitäten oder Spannungen im Mittleren Osten. Langfristig wird der Preis durch die weltweite Nachfrage bestimmt und durch die konjunkturelle Entwicklung in aufstrebenden Schwellenländern wie zum Beispiel China, Brasilien und Indien.

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 Bunkerzuschlages 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 Prozent 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 2015 waren insgesamt rd. 21 Prozent der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2015 gesichert.

Weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos aus steigenden Bunkerpreisen sind die Reduzierung des Verbrauchs von Bunker durch Maßnahmen wie zum Beispiel Slow Steaming oder Verbesserung des Schiffsdesigns. Siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel „Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement“.

Der durch verschärfte Umweltauflagen für das Befahren von Küstenregionen in Europa und Nordamerika notwendige Einsatz von Marine Diesel Oil (MDO) könnte aufgrund des wesentlich höheren Preises für MDO zu einem deutlichen Anstieg der Transportkosten führen.

Risiko aus Schwankungen in den Charrerraten

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes einer Container-Reederei 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 Charrerraten 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 dem Angebot und der Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charterraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten.

Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten zu einem Rückgang der Erträge führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren. Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2014 bei rund 53 Prozent. Die übrigen 47 Prozent sind gechartert, davon 32 Schiffe langfristig, 24 mittelfristig und 53 kurzfristig.

Risiken aus schwankenden Transportmengen und Frachtraten

Hinsichtlich der Entwicklung der Transportmengen und Frachtraten gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Die Frachtratenentwicklung wird zudem stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren Transportkapazitäten bestimmt. Angesichts einer weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2015, wie in 2013 und 2014, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die sogenannte „Peak Season“, das dritte Kalenderquartal.

Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen

In den letzten Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Dies führt in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe. Mit dem weiteren Ausbau der Kapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Dies würde die Einhaltung der Fahrpläne erschweren und

könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage des Unternehmens führen. Die Entscheidung über den Ausbau der Häfen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Regierungen und damit außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Hapag-Lloyd. Bedingt durch Arbeitskämpfe kommt es seit dem vierten Quartal 2014 in verschiedenen Häfen der US-Westküste zu beträchtlichen Einschränkungen in der Abfertigung von Frachtschiffen. Hiervon sind insbesondere auch Containerschiffe betroffen. Bei lang anhaltenden Arbeitsauseinandersetzungen kann die verzögerte Abfertigung zu erhöhten Transportaufwendungen führen.

Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

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

Risiken beim Betrieb von Schiffen

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

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

Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als weitere

Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panama-Kanal, Suez-Kanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden.

Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und zum Beispiel Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt.

Risiken durch Piraterie

Piraterie stellt seit Langem eine erhebliche Beeinträchtigung der Handelsschifffahrt dar. Seit 2008 gab es eine signifikante Intensivierung der Piraterieaktivitäten im Golf von Aden, im südlichen Bereich des Roten Meeres und in einem immer größer werdenden Areal im Indischen Ozean. 2014 war – wie schon in den Vorjahren – eine deutliche Verringerung der initiierten und erfolgreichen Piraterieüberfälle in diesem Gebiet zu beobachten, nicht zuletzt dank einem intensiveren Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften.

Seit 2011 hat man ebenfalls eine intensivere Piratentätigkeit an der westafrikanischen Küste (Golf von Guinea) verzeichnet. Während die somalischen Piraten bevorzugt Schiffe entführen und Lösegeldforderungen stellen, standen im Golf von Guinea sowie in den klassischen Pirateriegebieten wie z. B. dem Südchinesischen Meer die Lösegeldforderungen anfänglich nicht im Vordergrund. Seit 2012 kommt es nun auch dort verstärkt zu Fällen mit Lösegeldforderungen, und man konnte in dieser Region eine Steigerung der Gewalt beobachten. Wenn Hapag-Lloyd eigene oder gecharterte Schiffe in diesen Regionen einsetzt, so können mit dem wachsenden (Piraterie-)Risiko die Versicherungsprämien signifikant ansteigen bzw. wird eine einschlägige Deckung einschließlich der Lösegeld-Versicherung nur schwer bzw. unmöglich einzukaufen sein. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Hapag-Lloyd für diese Fälle, einschließlich der Zahlung von Lösegeld, nicht ausreichend versichert ist. Somit könnte ein Akt der Piraterie einen erheblichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung sowie die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

COMPLIANCE-RISIKEN

Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

Als Containerschifffahrtslinie 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 Containerschifffahrt unterliegt zahlreichen Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern. Die Überprüfungen

durch die zuständigen Behörden könnten zur Beschlagnahme von Containern oder deren Inhalt führen sowie Verzögerungen bei der Be- und Entladung der Schiffe zur Folge haben. In diesem Zusammenhang könnten Zollgebühren erhoben bzw. Strafzahlungen gegen Exporteure, Importeure oder die Reederei verhängt werden.

Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

Die Emissionsvorschriften der International Maritime Organization (IMO), des US-Bundesstaates Kalifornien sowie der EU sehen eine deutliche weitere Reduzierung der Emissionswerte vor. Der seit Januar 2015 in den Küstengebieten der USA (in den Küstengebieten von Kalifornien bereits seit Januar 2014), in Hongkong und bestimmten Küstenregionen Europas gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von besonders schwefelarmen Treibstoffen könnte zu einer deutlichen Erhöhung der spezifischen Treibstoffpreise führen. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise in Form von Treibstoffzuschlägen an Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung der Ergebnissituation.

Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüchen 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.

Bei Hapag-Lloyd Mexico wurden Steuerprüfungen für die Jahre 2004 und 2005 abgeschlossen. Gegen die resultierenden Steuerbescheide, die die Gesellschaft u. a. zu erheblichen Umsatzsteuernachzahlungen verpflichtet, hat die Gesellschaft Einspruch eingereicht. Die beauftragten Rechtsanwälte und der Vorstand von Hapag-Lloyd sind der Überzeugung, dass die Steuerbescheide nicht rechtmäßig sind. Die Quantifizierung eines finanziellen Risikos, die Bestimmung der Fälligkeit von eventuellen Abflüssen und die Ermittlung von Erstattungsansprüchen gegen Dritte aus diesem Sachverhalt sind daher aktuell nicht einschätzbar.

Darüber hinaus plant die Mexikanische Steuerverwaltung die Veröffentlichung eines Anwendungsschreibens, das darauf gerichtet ist, die nicht erstattungsfähige Umsatzsteuer in Mexiko rückwirkend ab 2014 einzuschränken. Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßigen Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In einzelnen Jurisdiktionen, wie beispielsweise in Indien und Brasilien, finden derzeit Untersuchungen der lokalen Steuerbehörden zu einzelnen Sachverhalten statt. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt.

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

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, Rohstoffpreisisiken 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 Containerschiffahrt 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 Euro und dem Kanadischen Dollar sind auch das Britische Pfund, der Schweizer Franken, der Hongkong-Dollar, der Singapur-Dollar, der Japanische Yen, der Chilenische Peso, der Brasilianische Real und der Chinesische Renminbi von Bedeutung.

Wesentliche Risiken aus Wechselkursveränderungen werden fortlaufend überwacht. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursveränderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 betraf dies EUR/USD-Geschäfte. Bei Bedarf können auch weitere Währungssicherungsgeschäfte getätigt werden. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

Treibstoffpreisisiko

Der Treibstoffverbrauch stellt für Hapag-Lloyd einen wesentlichen Kostenfaktor dar, der bei entsprechenden Marktpreisveränderungen das Ergebnis beeinflussen kann. Zur Begrenzung von Ergebnisbelastungen aufgrund von volatilen Bunkerpreisen und zur Planungssicherheit setzt Hapag-Lloyd marktübliche Instrumente zur Absicherung von Treibstoffrisiken ein. Die entsprechenden Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzrichtlinie festgelegt und beschrieben und werden seitens Konzerntreasury umgesetzt. Demnach sichert der Konzern bis zu maximal 80 Prozent des geplanten Treibstoffbedarfs der kommenden zwölf Monate.

Zinsänderungsrisiken

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

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

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

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko, d.h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. 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 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Kreditausfallrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken über Dun & Bradstreet (den weltweit größten Anbieter von Wirtschaftsinformationen und Analysen), 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 2014 belaufen sich die Finanzschulden des Konzerns auf 3.717,1 Mio. EUR (im Vorjahr nur Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten: 2.935,0 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom künftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen und aufgenommenen Kredite erschweren. Darüber hinaus könnte Hapag-Lloyd bei der Aufnahme neuer Mittel zu günstigen Konditionen Benachteiligungen erfahren.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln auf Basis von IFRS-Abschlüssen sowie einzelvertraglichen Vereinbarungen. Sie umfassen im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines adjustierten Eigenkapitals, die Vorhaltung einer Mindestliquidität sowie von Loan-to-Value. Im Jahresverlauf 2014 und zum 31. Dezember 2014 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Risiken durch Herabstufung des Ratings

Die bereits begebenen Anleihen werden von den Rating-Agenturen Moody’s und Standard & Poor’s bewertet. Dies ist im Prinzip auch für mögliche weitere Anleiheemissionen vorgesehen. Die Bonitätseinstufung durch die Rating-Agenturen beeinflusst die Möglichkeiten des Konzerns, zusätzliche Finanzschulden aufzunehmen. Eine Herabstufung des Ratings des Hapag-Lloyd Konzerns oder der begebenen Anleihen könnte zu ungünstigeren Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor’s bestätigte in ihren Ratingupdates vom 14. April und 8. Dezember 2014 das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG von B+ mit einem stabilen Ausblick („Stable Outlook“). Am 17. April 2014 veröffentlichte die Ratingagentur Moody’s ein unverändertes B2-Rating mit „Negative Outlook“. Auch diese Ratingeinschätzung wurde am 17. Oktober 2014 von der Ratingagentur Moody’s erneut bestätigt. Beide Ratingagenturen bewerten die Übernahme der CSAV-Containerschiffsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd und die Möglichkeit, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren, als positiv.

Sollte sich die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht nachhaltig verbessern, könnten die Ratingagenturen die Bonität von Hapag-Lloyd herabstufen.

Risiken der Besteuerung

Hapag-Lloyd 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 ist (inländische Bereederung) und auf hoher See oder nur im Liniendienst zwischen ausländischen Häfen 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 der älteren Schiffe erfüllen diese Voraussetzung nicht, daher unterliegen in 2014 ca. 10 Prozent (2013: ca. 10 Prozent) des Einkommens der deutschen Regelbesteuerung.

RISIKEN AUS DER INTEGRATION DER CONTAINERSCHIFFFAHRTSAKTIVITÄTEN DER CSAV (CCS)

Risiken aus der gestiegenen Bedeutung des Fahrtgebietes Lateinamerika

Mit der Integration der Containerschifffahrtsaktivitäten der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern ist die Bedeutung des Fahrtgebietes Lateinamerika deutlich gestiegen. Gemäß den aktuellen Prognosen der IWF (Januar 2015) ist das Wirtschaftswachstum der Region Lateinamerika und Karibik in 2014 lediglich um 1,2 Prozent (2013: 2,8 Prozent) gewachsen. Für 2015 wird eine leichte Zunahme des Wirtschaftswachstums auf 1,3 Prozent, gefolgt von 2,3 Prozent in 2016, erwartet. Das gegenwärtig nur verhaltene Wirtschaftswachstum könnte eine negative Auswirkung auf die Import- und Exportaktivitäten der Region und somit auch auf die Nachfrage nach Containertransporten und damit auch auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd haben.

Risiken aus dem Verlust von Kunden und Mitarbeitern

Die Integration der von CSAV übernommenen Aktivitäten könnte zu einer ungewollt erhöhten Fluktuation von Mitarbeitern und Kunden führen. Gelingt es nicht, wichtige Kunden und Mitarbeiter langfristig an Hapag-Lloyd zu binden, könnte dies zu negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnissituation von Hapag-Lloyd führen. Zudem könnte die Integration der CSAV-Containeraktivitäten zu einem ungewollten Verlust von Führungskräften führen.

Risiken aus einer verzögerten Integration und unerwarteten Hindernissen im Integrationsprozess

Ab dem Geschäftsjahr 2019 sollen die erwarteten Synergien aus der Integration von übernommenen CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten jährlich ca. 300 Mio. US-Dollar erreichen. Zur Realisierung dieser Synergien hat der Vorstand im Dezember 2014 ein umfassendes Restrukturierungsprogramm beschlossen. Dieses sieht u. a. die Zusammenlegung der zwei Unternehmenszentralen am Standort Hamburg und die Reduktion der regionalen Unternehmenszentralen von aktuell neun auf vier zur Reduktion von Personal- und Overheadkosten vor. Darüber hinaus soll die operative Effizienz durch die Steigerung der Produktivität, Zusammenlegung der IT-Plattformen, Nutzung von Best-Practice-Lösungen sowie die weitere Reduktion von Gemeinkosten (z. B. im Bereich der Mieten, Lieferanten und Versicherungen) gesteigert werden. Mögliche Verzögerungen im Integrationsprozess oder zusätzlich unerwartete Kosten könnten das Erreichen des erwarteten Niveaus an Synergien gefährden. Veränderungen in der Marktsituation könnten ebenfalls dazu führen, dass die erwarteten Synergien nicht erreicht werden.

Risiken aus einer weiterhin unbefriedigenden Ertragssituation

Die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd und den Containeraktivitäten von CSAV war in den vergangenen Jahren durch zum Teil hohe Verluste geprägt. Sollte die Verlustsituation anhalten, könnte dies negative Auswirkungen auf Werthaltigkeit der bilanzierten Firmenwerte sowie aufgrund der hohen Finanzschulden auf die Finanzierungsmöglichkeiten von Hapag-Lloyd haben.

SONSTIGE RISIKEN

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.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT ÜBER UNTERNEHMENS RISIKEN

Die wesentlichen Risiken resultieren aus einem möglichen Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, 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 Eintrittswahrscheinlichkeit der möglichen Risiken bezogen auf das zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichtes zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2015 sind wie folgt klassifiziert:

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

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

- Gering: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis in Höhe von bis zu 25 Mio. USD
- Mittel: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis in Höhe von mehr als 25 Mio. USD und bis zu 100 Mio. USD
- Hoch: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis in Höhe von über 100 Mio. USD

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

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

Wesentliche Risiken

Risiko	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2015 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Hoch	Mittel	Höher
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Schwächung des USD gegenüber dem Euro	Gering	Mittel	Geringer
Anstieg der Bunkerpreise	Gering	Hoch	Gleich
Liquidität	Gering	Hoch*	Geringer

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

CHANCEN

Chancen Management – 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 ist die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für die Gesellschaft relevanten Märkten sowie von gesamt- und branchenwirtschaftlichen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden Maßnahmen in die Wege geleitet, die auf ein langfristiges sowie profitables Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen.

Hapag-Lloyd ist als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien verschiedensten Entwicklungen auf den nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf Basis der in diesem Bericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale. Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist Hapag-Lloyd bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten.

Die kontinuierliche Identifizierung von Chancenpotenzialen ist wesentlicher Bestandteil der Strategie, die im Kapitel „Konzern-Ziele und -Strategie“ beschrieben wird. Wesentliche Chancenpotenziale ergeben sich aus folgenden Entwicklungen:

STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2015 könnte das Welthandelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF erneut stärker als das globale Wirtschaftswachstum zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2015 etwas stärker als der Welt-handel ansteigen und zudem deutlich stärker wachsen als 2014. Des Weiteren dürften in 2015 erneut 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 2015 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten, vor allem wenn die aufstrebenden Schwellenländer ihre derzeitige Wachstumsschwäche im Jahresverlauf 2015 überwinden sollten. Durch einen Ausbau des Servicenetzwerkes strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Chancen zu partizipieren.

Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten

Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich sowohl Chancen als auch Risiken ergeben. Zur Beschreibung der Risiken verweisen wir auf das Unterkapitel „Risiken“. Chancen ergeben sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden:

- Sinken die Kosten für Schiffsneubauten, besteht wegen der langen Vorlaufzeit zwischen Bestellung und Kiellegung die Chance, durch nachträgliche Aufstockung des Auftragsvolumens oder Wandlung und Ergänzung des Auftrages Kostenvorteile zu realisieren.
- Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen.
- Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der weiteren Entwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Erlösvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken.

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

Die Mitgliedschaften in der Grand Alliance und der G6 Alliance versetzen Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassenderes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten, das mit der eigenen Flotte allein nicht darstellbar wäre. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden.

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

Chancen aus lokaler Marktführerschaft

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. Dies bietet die Chance, den Anteil an steigenden Containertransporten in diesen Fahrtgebieten zu erhöhen.

Chancen aus Synergien

Durch die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten wird die Hebung umfangreicher Synergien ermöglicht. Ab 2019 sollen jährliche Synergien in einer Höhe von 300 Mio. US-Dollar generiert werden. Diese entfallen hauptsächlich auf Schiffssystemkosten, den Leistungseinkauf, die Optimierung von Diensten und den Bereich Personal. Durch die Hebung dieser Synergien kann die Kostenposition von Hapag-Lloyd erheblich verbessert werden.

Chancen aus einer Branchenkonsolidierung

Die Containerschiffahrt hat bis 2007 eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Am 2. Dezember 2014 wurde der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd sowie den Containerschifffahrtsaktivitäten der chilenischen Reederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) vollzogen. 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 der Verbesserung der betrieblichen Effizienz

In 2014 hat Hapag-Lloyd umfangreiche Projekte für eine Erhöhung der betrieblichen Effizienz initiiert. Bei einer erfolgreichen Umsetzung könnten diese Projekte in 2015 und den Folgejahren zu einem effizienteren Einsatz der betrieblichen Ressourcen und damit zu Effizienzverbesserungen und gegebenenfalls zu niedrigeren operativen Kosten führen.

Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz

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

Durch die Indienststellung der Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse hat sich die Treibstoffeffizienz der Transporte, gemessen am Bunkerverbrauch pro Slot, in 2014 weiter verbessert. Eine weitere Reduzierung des Bunkerverbrauchs pro transportiertem Container durch den Einsatz effizienterer Schiffe könnte zu einem Rückgang der verbrauchsabhängigen Kosten führen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

Chancen aus einer Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten der Schifffahrtsbranche

Auch weiterhin sind einige Großbanken unverändert zurückhaltend mit der generellen Bereitstellung von Schiffskrediten. Obwohl Hapag-Lloyd alle wesentlichen Finanzierungen in 2014 erfolgreich abschließen konnte, würde eine weniger restriktive Kreditvergabe dem Unternehmen zusätzliche finanzielle Möglichkeiten bei der Finanzierung von möglichen Wachstumsinvestitionen einräumen.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

Nach Einschätzung des Vorstandes von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einem deutlich stärker als erwarteten Anstieg der Transportmenge, einer merklich positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einer Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro, einem möglichen weiteren Rückgang der Bunkerpreise sowie einer besser als geplanten Entwicklung der Liquidität.

Wesentliche Chancen

Chance	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2015 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg der Transportmenge	Mittel	Mittel	Gleich
Anstieg der durch- schnittlichen Frachtrate	Gering	Hoch	Geringer
Stärkung des USD gegenüber dem Euro	Hoch	Mittel	Höher
Rückgang der Bunkerpreise	Mittel	Hoch	Höher
Liquidität	Gering	Gering*	Höher

* Die Einschätzung bezieht sich auf den Liquiditätsbestand.

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.

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 2014, 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 weitere organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Vor dem Hintergrund eines etwas stärkeren Weltwirtschaftswachstums in 2015 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2014 aus.

Die Hauptrisiken für Hapag-Lloyd sind auch für 2015 die wettbewerbsbedingt weiter volatile Entwicklung der Frachtraten und die damit verbundenen möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Weiter leicht aufhellen dürfte sich in 2015 der Ausblick für die globale Konjunktur und den Welthandel als Hauptwachstumstreiber für die Nachfrage nach Containertransportleistungen.

PROGNOSEBERICHT

Die nachfolgende Prognose für die erwartete Unternehmensentwicklung schließt die von CSAV übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten mit ein. Die angegebene Prognose bezieht sich somit auf den – um die CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten – erweiterten Konzern und ist damit hinsichtlich der Systematik nicht mit der im Geschäftsbericht 2013 enthaltenen Prognose vergleichbar. Einmalige Transportmengen- und Frachtraten-Effekte dieser Einbeziehung werden daher bei der Prognose nicht berücksichtigt. In 2014 beförderten die CSAV-Containerschiffe ein Transportmenge von 1.924 TTEU. Im Jahresdurchschnitt 2014 betrug die durchschnittliche Frachtrate der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten 1.174 USD/TEU. Im Konzernabschluss 2014 sind die CSAV-Schifffahrtsaktivitäten nur ab dem Konsolidierungszeitpunkt (2. Dezember 2014) und damit zeitanteilig für den Monat Dezember 2014 einbezogen.

Die für die Containerschiffahrt 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 2015) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,5 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2015 nur geringfügig stärker als im Vorjahr (+3,3 Prozent) wachsen. Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschiffahrt wichtige Welthandelsvolumen soll nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,8 Prozent (2014: +3,1 Prozent) zunehmen. Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2015 etwas stärker als die Weltwirtschaft. Aufgrund der prognostizierten Zunahme des Welthandels dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschiffahrt in 2015 ebenso stark ansteigen wie in 2014. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Januar 2015) für 2015 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,8 Prozent (2014: 4,7 Prozent) auf rd. 134,4 Millionen TEU. Damit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschiffahrt in 2015 höher als die Zuwachsraten des Welthandels ausfallen. Das globale Wachstum der Containertransporte ist die Basis für den geplanten Anstieg der Transportmenge von Hapag-Lloyd.

Auch in 2015 dürfte das Kapazitätswachstum der Weltcontainerflotte insbesondere durch die Indienststellung sehr großer Containerschiffe in den asienbezogenen Verkehren stärker als die Nachfrage nach Containertransportleistungen ausfallen. Nach einem Anstieg der Transportkapazitäten um rd. 1,0 Mio. TEU auf 19,3 Mio. TEU in 2014 rechnen die Branchenexperten von MDS Transmodal für das laufende Jahr mit einer Zunahme der Transportkapazitäten um rd. 2,1 Mio. TEU auf bis zu 21,4 Mio. TEU. Das weitere Kapazitätswachstum könnte auch in 2015 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren. Ausgehend von den erwarteten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet Hapag-Lloyd eine moderate Erhöhung des Transportvolumens in 2015.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2015

Wachstum Weltwirtschaft	+ 3,5 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+ 3,8 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+ 4,8 %
Transportmenge Hapag-Lloyd	moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd	moderat rückläufig
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA):	deutlich steigend
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt):	deutlich positiv

Für das Gesamtjahr 2015 plant Hapag-Lloyd unter Berücksichtigung eines auch weiterhin schwierigen Branchenumfeldes sowie der Belastungen aus der Integration der von der CSAV übernommenen Geschäftsaktivitäten eine deutliche Verbesserung des operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt). Hierzu sollten vor allem die in 2015 realisierbaren Synergieeffekte, weitere Kosteneinsparungen, die beabsichtigte Verbesserung der Erlösqualität und ein fortgesetztes Mengenwachstum beitragen. Vorbehaltlich einer besseren „Peak Season“ 2015 und der Realisierung erster Ergebniseffekte aus der angestrebten umfassenden Kostenoptimierung sollte in 2015 wieder ein deutlich positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) erreichbar sein. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) sollte sich ebenfalls deutlich erhöhen.

Aufgrund der großen Bedeutung der raschen Integration der CSAV-Geschäftsaktivitäten sowie des erheblichen Ergebnisbeitrages des dritten Quartals, der „Peak Season“, für die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd ist eine Konkretisierung der Prognose erst im Jahresverlauf und nach dem Vorliegen hinreichender Erkenntnisse über den Verlauf – vor allem über die Entwicklung der Frachtraten – der „Peak Season“ möglich.

Zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs hat Hapag-Lloyd frühzeitig entsprechende Finanzierungsverträge abgeschlossen. So sind alle beauftragten Schiffsneubauten durch langfristige Kreditverträge finanziert. Die Investitionen in Schiffsneubauten, die bis einschließlich Sommer 2015 mit der Indienststellung fünf weiterer 9.300-TEU-Schiffe, die von CSAV bestellt wurden, für die Lateinamerika-Verkehre abgeschlossen werden, könnten zu einem moderaten Anstieg der Nettoverschuldung führen. Insgesamt erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2015 unverändert eine adäquate Liquiditätsreserve sowie ein ausgewogenes Fristenprofil.

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken sind insbesondere eine mögliche Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das durchschnittliche Niveau von 2014 sowie ein weiterer Rückgang der Frachtrate. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2015 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

27. Februar 2015

Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand

**Konzern-
abschluss**

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	108
KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG	109
KONZERNBILANZ	110
KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG	112
KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG	114
KONZERNANHANG	116
Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernabschlusses	116
Allgemeine Erläuterungen	116
Segmentberichterstattung	117
Neue Rechnungslegungsvorschriften	119
Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	125
Konsolidierungskreis	128
Währungsumrechnung	134
Bilanzierung und Bewertung	135
Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen	149
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	154
Umsatzerlöse (1)	154
Sonstige betriebliche Erträge (2)	154
Transportaufwendungen (3)	154
Personalaufwendungen (4)	155
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (5)	155
Sonstige betriebliche Aufwendungen (6)	156
Übriges Finanzergebnis (7)	156
Zinsergebnis (8)	157
Ertragsteuern (9)	157

Erläuterungen zur Konzernbilanz	162
Immaterielle Vermögenswerte (10)	162
Sachanlagen (11)	164
Tochtergesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (12)	165
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen (13)	166
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (14)	167
Derivative Finanzinstrumente (15)	169
Vorräte (16)	169
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (17)	170
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte (18)	170
Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital (19)	170
Kumuliertes übriges Eigenkapital (20)	171
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (21)	172
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (22)	172
Sonstige Rückstellungen (23)	180
Finanzschulden (24)	182
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (25)	184
Derivative Finanzinstrumente (26)	184
Finanzinstrumente (27)	185
Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung	198
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (28)	198
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit (29)	198
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit (30)	199
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode (31)	199
Sonstige Erläuterungen	199
Beihilfen der öffentlichen Hand (32)	199
Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden (33)	199
Rechtsstreitigkeiten (34)	200
Leasing (35)	201
Sonstige finanzielle Verpflichtungen (36)	203
Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB (37)	203
Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers (38)	204
Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (39)	204
Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag (40)	207
Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB (41)	208

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Umsatzerlöse	(1)	6.807,5	6.567,4
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	116,8	156,3
Transportaufwendungen	(3)	6.060,1	5.773,1
Personalaufwendungen	(4)	403,3	365,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	481,7	325,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	393,3	251,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		-414,1	8,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(13)	34,2	36,8
Übriges Finanzergebnis	(7)	-2,9	18,6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		-382,8	63,7
Zinserträge	(8)	7,0	5,6
Zinsaufwendungen	(8)	216,7	159,2
Ergebnis vor Ertragsteuern		-592,5	-89,9
Ertragsteuern	(9)	11,2	7,5
Konzernergebnis		-603,7	-97,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-605,0	-98,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	1,3	0,9

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Konzernergebnis		-603,7	-97,4
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		-58,2	16,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(20)	-58,2	16,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		-60,1	16,9
Steuereffekt		1,9	-0,8
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		314,6	-118,6
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	-6,4	-2,7
Zuführungen zum kumulierten übrigen Eigenkapital		8,7	38,7
Entnahmen aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital		-15,1	-41,4
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(20)	321,0	-115,9
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		256,4	-102,5
Gesamtergebnis		-347,3	-199,9
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-348,8	-200,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(21)	1,5	0,9

KONZERNBILANZ

Konzernbilanz der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2014

Mio. EUR	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	1.375,6	664,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.309,7	529,7
Sachanlagen	(11)	5.176,0	4.067,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(13)	384,9	332,8
Sonstige Forderungen	(14)	13,1	7,9
Derivative Finanzinstrumente	(15)	15,8	74,5
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	27,9	12,6
Langfristige Vermögenswerte		8.303,0	5.689,7
Vorräte	(16)	152,1	168,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	716,0	473,3
Sonstige Forderungen	(14)	134,3	106,8
Derivative Finanzinstrumente	(15)	3,8	25,1
Ertragsteuerforderungen	(9)	28,6	21,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	711,4	464,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(18)	59,2	-
Kurzfristige Vermögenswerte		1.805,4	1.260,1
Summe Aktiva		10.108,4	6.949,8

Mio. EUR	Anhang	31.12.2014	31.12. 2013
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	(19)	104,9	66,1
Kapitalrücklagen	(19)	1.651,9	935,3
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(19)	2.286,1	2.045,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(20)	121,4	- 134,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		4.164,3	2.912,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	5,3	2,7
Eigenkapital		4.169,6	2.915,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	208,4	142,4
Sonstige Rückstellungen	(23)	207,0	41,7
Finanzschulden	(24)	3.309,1	2.460,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	0,5	-
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	6,7	5,2
Derivative Finanzinstrumente	(26)	-	6,7
Passive latente Ertragsteuern	(9)	1,5	1,0
Langfristige Schulden		3.733,2	2.657,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	6,5	4,4
Sonstige Rückstellungen	(23)	385,4	91,3
Ertragsteuerschulden	(9)	18,3	7,4
Finanzschulden	(24)	408,0	474,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	1.232,3	700,3
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	131,3	99,3
Derivative Finanzinstrumente	(26)	23,8	-
Kurzfristige Schulden		2.205,6	1.377,6
Summe Passiva		10.108,4	6.949,8

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre			der Hapag-Lloyd AG				Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
Anhang	(19)	(19)	(19)				(20)		(21)	
Stand 1.1.2013	66,1	3.269,8	-190,4	-62,7	9,1	21,3	-32,3	3.113,2	0,8	3.114,0
Gesamtergebnis	-	-	-98,3	16,1	-2,7	-115,9	-102,5	-200,8	0,9	-199,9
davon										
Konzernergebnis	-	-	-98,3	-	-	-	-	-98,3	0,9	-97,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	16,1	-2,7	-115,9	-102,5	-102,5	-	-102,5
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-2.334,5	2.334,5	-	-	-	-	-	1,0	1,0
davon										
Verschmelzung	-	-2.334,5	2.334,5	-	-	-	-	-	-	-
Anteilsverkäufe	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	1,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
Stand 31.12.2013	66,1	935,3	2.045,8	-46,6	6,4	-94,6	-134,8	2.912,4	2,7	2.915,1
Gesamtergebnis	-	-	-605,0	-58,2	-6,4	320,8	256,2	-348,8	1,5	-347,3
davon										
Konzernergebnis	-	-	-605,0				-	-605,0	1,3	-603,7
Sonstiges Ergebnis	-	-		-58,2	-6,4	320,8	256,2	256,2	0,2	256,4
Transaktionen mit Gesellschaftern	38,8	716,6	845,3	-	-	-	-	1.600,7	1,1	1.601,8
davon										
Einbringung und Erstkonsolidierung CC Co	28,3	1.202,3	0,1	-	-	-	-	1.230,7	2,0	1.232,7
Kapitalerhöhung	10,5	359,5	-	-	-	-	-	370,0	-	370,0
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-845,2	845,2	-	-	-	-	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,9	-0,9
Stand 31.12.2014	104,9	1.651,9	2.286,1	-104,8	-	226,2	121,4	4.164,3	5,3	4.169,6

114

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Konzernkapitalflussrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Konzernergebnis		-603,7	-97,4
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)		481,7	324,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)		16,9	58,5
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)		207,1	150,2
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-	-54,8
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen		-34,3	-36,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte		70,9	2,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		58,2	-89,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen		96,2	-43,0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)		84,2	-147,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	(28)	377,2	66,5
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		4,8	66,0
Einzahlungen aus Abgängen von Gesellschaften		-	20,6
Einzahlungen aus Dividenden		34,2	33,2
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-340,5	-664,5
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-0,1	-
Einzahlungen aus Unternehmenserwerben		44,0	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	(29)	-257,6	-544,7

115

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen		306,9	-
Auszahlungen für Dividenden		-0,9	-0,6
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden		748,2	1.118,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden		-790,6	-531,8
Auszahlungen für Zinsen		-182,0	-176,1
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		-	-7,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	(30)	81,6	403,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		201,2	-75,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode		464,8	560,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		45,4	-21,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		201,2	-75,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	(31)	711,4	464,8

KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN
DES KONZERNABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Die Hapag-Lloyd AG (im Nachfolgenden „die Gesellschaft“ oder „Hapag-Lloyd“) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, ist eine Kapitalgesellschaft nach deutschem Recht und im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 97937 eingetragen. Gegenstand des Unternehmens sind im Wesentlichen die Linienschiffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte und von Reederei-, Schiffsmakler-, Speditions-, Agentur- und Lagereigeschäften sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen.

Am 16. April 2014 haben die Hapag-Lloyd AG und die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores („CSAV“) ein Business Combination Agreement unterzeichnet. In diesem Zusammenhang haben die CSAV und die Tollo Shipping Co. S.A. („Tollo“), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der CSAV, ihr weltweites Containerschiffahrts-geschäft CSAV Container Shipping Activities („CCS“) am 2. Dezember 2014 in die CSAV Germany Container GmbH, Hamburg, („CC Co“) eingebracht. Die GmbH-Anteile an der CC Co wurden im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung („erste Kapitalerhöhung“) in Höhe von 1.230,6 Mio. EUR in die Hapag-Lloyd AG eingebracht. Nach dem Closing erfolgte eine weitere Kapitalerhöhung („zweite Kapitalerhöhung“) der Hapag-Lloyd AG um 370 Mio. EUR im Rahmen einer gemischten Einlage (Bar- und Sachkapitalerhöhung). Die Hapag-Lloyd AG hielt zum 31. Dezember 2014 100 Prozent der Anteile an der CC Co. Es ist vorgesehen, die CC Co im Geschäftsjahr 2015 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015 im Wege eines Up-Stream-Mergers auf die Hapag-Lloyd AG zu verschmelzen.

Die Gesellschafter mit den größten Anteilen an der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezem-ber 2014 die CSAV Germany Container Holding GmbH („CG Hold Co“) mit 34,0 Prozent, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH („HGV“) als Gesellschaft der Freien und Hansestadt Hamburg mit 23,2 Prozent, die Kühne Maritime GmbH („Kühne“) mit 20,7 Prozent und die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH mit 13,9 Prozent. CG Hold Co, HGV und Kühne haben im Rahmen eines „Shareholder Agreement“ die Bünde-lung ihrer Stimmrechte vereinbart.

Die Hapag-Lloyd AG stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Konzern-unternehmen auf.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) verabschiedeten und durch die Europäische Union (EU) in europäisches Recht übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezem-ber 2014. Der Konzernabschluss wird in Euro (EUR) aufgestellt. Alle Beträge des Geschäfts-jahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2014 wird planmäßig am 26. März 2015 vom Aufsichtsrat geprüft und gebilligt.

Segmentberichterstattung

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Trans-portmenge (= Umsatzerlöse) nach geografischen Regionen sowie das bereinigte EBIT aus Gesamtkonzernsicht. Über die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) wird basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte ent-schieden. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinien-schiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über ein gesamtes Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass für die interne Berichterstattung kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das bereinigte EBIT als zentrale Steuerungsgrößen mehreren geografischen Regionen zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Ange-gaben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrt-gebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Atlantik	1.272	1.204
Fernost	1.354	1.246
Lateinamerika	1.226	1.172
Transpazifik	1.249	1.245
Australasien	656	629
Gesamt Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten	5.757	5.496
CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten Dezember 2014	150	n. a.
Gesamt	5.907	5.496

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
Atlantik	1.634	1.679
Fernost	1.162	1.237
Lateinamerika	1.365	1.390
Transpazifik	1.740	1.747
Australasien	1.153	1.236
Gesamt Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten (Gewichteter Durchschnitt)	1.434	1.482
CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten Dezember 2014	1.154	n. a.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
Atlantik	1.563,8	1.522,6
Fernost	1.184,0	1.160,7
Lateinamerika	1.259,7	1.226,0
Transpazifik	1.635,5	1.636,8
Australasien	569,1	584,7
Übrige	394,7	436,6
Gesamt Hapag-Lloyd ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten	6.606,8	6.567,4
CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten Dezember 2014	200,7	n. a.
Gesamt	6.807,5	6.567,4

Das EBIT bereinigt ergibt sich folgendermaßen aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
EBIT	–382,8	63,7
Kaufpreisallokationen	12,8	22,6
Transaktions- und Restrukturierungskosten	107,3	0,0
Wertminderungen	127,4	0,0
Einzelsachverhalte	23,2	0,0
Verkauf der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	0,0	–19,1
Gesamt	–112,1	67,2

Die bereinigten Sachverhalte beinhalten Wertminderungen in Höhe von 127,4 Mio. EUR für ein zum Verkauf stehendes Portfolio älterer Schiffe. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aufwendungen für Transaktions- und Restrukturierungskosten in Höhe von 107,3 Mio. EUR bereinigt, die im Zuge der Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten entstanden sind und insbesondere die Bildung einer Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 82,0 Mio. EUR betreffen. Zusätzlich sind weitere ungewöhnliche Einzelsachverhalte in Höhe von 23,2 Mio. EUR bereinigt worden.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten neuen Standards bzw. Änderungen bestehender Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im vorliegenden Abschluss erstmals anzuwenden. Eine wesentliche Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung ergab sich, soweit nicht anders angegeben, für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht:

- Änderung des IAS 27: *Einzelabschlüsse*
- Änderung des IAS 28: *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen*
- Änderung des IAS 32: *Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden*
- Änderung des IAS 39: *Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften*
- IFRS 10: *Konzernabschlüsse*
- IFRS 11: *Gemeinschaftliche Vereinbarungen*
- IFRS 12: *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen*
- Änderungen der IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: *Übergangsbestimmungen*
- Änderungen der IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: *Investmentgesellschaften*

Die Änderung des IAS 27 *Einzelabschlüsse* resultiert aus der Veröffentlichung des neuen IFRS 10 *Konzernabschlüsse*, der die bisherigen in IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* sowie in SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften* enthaltenen Konsolidierungsleitlinien zusammenfasst. Im Ergebnis enthält IAS 27 künftig nur die Regelungen zur Bilanzierung von Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in IFRS-Einzelabschlüssen.

Die Änderung des IAS 28 erfolgte im Zusammenhang mit der Verabschiedung des IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* aufgrund des nunmehr erweiterten Anwendungsbereichs des IAS 28, da zukünftig nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bewertet werden müssen. Die Anwendung der quotalen Konsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen entfällt mit-hin. Künftig sind auch potenzielle Stimmrechte und andere derivative Finanzinstrumente bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen maßgeblichen Einfluss hat, bzw. bei der Bestimmung

des Anteils des Investors am Vermögen der Gesellschaft zu berücksichtigen. Eine weitere Änderung betrifft die Bilanzierung nach IFRS 5, wenn nur ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen oder an einem Joint Venture zum Verkauf bestimmt ist. Der IFRS 5 ist dann partiell anzuwenden, wenn nur ein Anteil oder ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen (oder an einem Joint Venture) das Kriterium „zur Veräußerung gehalten“ erfüllt.

Die in IAS 32 enthaltenen Voraussetzungen zur Saldierung wurden durch zusätzliche Anwendungsleitlinien konkretisiert. So muss zum einen ein unbedingter, rechtlich durchsetzbarer Aufrechnungsanspruch auch bei Insolvenz einer beteiligten Partei vorliegen und zum anderen werden beispielhaft Kriterien angeführt, unter denen eine Bruttoerfüllung von finanziellem Vermögenswert und finanzieller Verbindlichkeit dennoch zu einer Saldierung führt.

Durch die Änderung des IAS 39 *Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften* führt unter bestimmten Voraussetzungen eine Novation eines Sicherungsinstrumentes auf eine zentrale Gegenpartei aufgrund von gesetzlichen Anforderungen nicht zu einer Auflösung einer Sicherungsbeziehung. So müssen Sicherungsbeziehungen dann nicht aufgelöst werden, wenn eine Novation infolge eines neuen Gesetzes oder der Einführung eines Gesetzes vorgeschrieben wird, durch die Novation die zentrale Gegenpartei der Vertragspartner aller Parteien des Derivatvertrages wird und es keine Änderungen an den Vertragsbedingungen des ursprünglichen Derivats gibt, abgesehen von den Änderungen, die notwendige Folge der Novation sind.

Der neue IFRS 10 *Konzernabschlüsse* ersetzt Teile der Vorschriften des bisherigen IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* und SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften*. Mit diesem Standard wird der Begriff der Beherrschung („Control“) neu und umfassend definiert. Beherrscht ein Unternehmen ein anderes Unternehmen, hat das Mutterunternehmen das Tochterunternehmen zu konsolidieren. Nach dem neuen Konzept ist Beherrschung gegeben, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte über das Tochterunternehmen innehat, es an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* ersetzt den IAS 31 *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*. Nach dem neuen Konzept ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. Die einzelnen Rechte und Verpflichtungen werden anteilig im Konzernabschluss

bilanziert. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Diese Rechte werden durch Anwendung der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet, das Wahlrecht zur quotalen Einbeziehung in den Konzernabschluss entfällt somit. Weitere Erläuterungen zu Gemeinschaftsunternehmen siehe Anmerkung (13).

Mit dem neuen IFRS 12 *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen* werden alle Angabepflichten zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Zweckgesellschaften in einem Standard zusammengefasst. Demnach müssen Unternehmen quantitative und qualitative Angaben zu Art, Risiken und finanziellen Auswirkungen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei diesen Beteiligungsunternehmen verbunden sind, machen. Die Angaben im Konzernanhang im Zusammenhang mit dem neuen IFRS 12 wurden entsprechend der neuen Regelungen angepasst (siehe insbesondere Anmerkungen [12] und [13]).

Die Änderungen der IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 *Übergangsbestimmungen* stellen klar, dass der „Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung“ des IFRS 10 der Beginn der Berichtsperiode ist, in der der Standard erstmals angewendet wird. Somit sind Entscheidungen, ob Investments nach IFRS 10 zu konsolidieren sind oder nicht, zu Beginn dieser Periode zu treffen. Darüber hinaus wird festgelegt, dass bei erstmaliger Anwendung der neuen Konsolidierungsregeln Vergleichsangaben im Zusammenhang mit Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlichen Vereinbarungen nur für die unmittelbar vorangehende Vergleichsperiode zwingend anzugeben sind. Die Angaben zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen werden vollständig von der Verpflichtung zur Angabe von Vergleichszahlen ausgenommen.

Durch die Änderungen der IFRS 10, IFRS 12, IAS 27 *Investmentgesellschaften* werden Investmentgesellschaften definiert und grundsätzlich von der Verpflichtung zur Konsolidierung von Tochtergesellschaften nach IFRS 10 ausgenommen. Stattdessen müssen Tochterunternehmen im Abschluss einer Investmentgesellschaft erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert nach IFRS 9 *Finanzinstrumente* bewertet werden. Sofern die Investmentgesellschaft ihrerseits Tochterunternehmen einer Nicht-Investmentgesellschaft ist, gilt im Abschluss des Mutterunternehmens die Ausnahmenvorschrift jedoch nicht und die Nicht-Investmentgesellschaft als Mutterunternehmen hat sowohl die beherrschte Investmentgesellschaft als auch deren Tochterunternehmen nach IFRS 10 zu konsolidieren.

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2014 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation		Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU- Kommission
IFRIC 21	Abgaben	1.1.2014*	ja
IAS 19	Änderung des IAS 19: Arbeitnehmerbeiträge	1.7.2014***	ja
Diverse	Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2010–2012)	1.7.2014***	ja
Diverse	Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2011–2013)	1.7.2014**	ja
IAS 1	Änderungen des IAS 1: Anhangangaben	1.1.2016	nein
IAS 16 IAS 38	Änderung des IAS 16 und IAS 38: Klarstellung zulässiger Abschreibungsmethoden	1.1.2016	nein
IAS 16 IAS 41	Änderung des IAS 16 und IAS 41: Landwirtschaft – Klassifizierung fruchttragender Gewächse	1.1.2016	nein
IAS 27	Änderungen des IAS 27: Equity-Methode in separaten Abschlüssen	1.1.2016	nein
IFRS 9	Finanzinstrumente	1.1.2018	nein
IFRS 10 IAS 28	Änderungen des IFRS 10 und IAS 28: Veräußerung bzw. Einbringung von Vermögenswerten in assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	1.1.2016	nein
IFRS 10 IFRS 12 IAS 28	Änderungen an IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28: Investmentgesellschaften – Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht	1.1.2016	nein
IFRS 11	Änderung des IFRS 11: Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit	1.1.2016	nein
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	1.1.2016	nein
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	1.1.2017	nein
Diverse	Annual Improvement Prozess – Verbesserungen der IFRS (2012-2014)	1.1.2016	nein

*für EU 17.6.2014 **für EU 1.1.2015 ***für EU 1.2.2015

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2015 oder später anzuwenden sind. Die Gesellschaft plant keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

Die Interpretation IFRIC 21 *Abgaben* stellt für Abgaben, die durch eine Regierungsinstanz erhoben werden und die nicht in den Anwendungsbereich eines anderen IFRS fallen, klar, wie und wann solche Verpflichtungen nach IAS 37 *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen* zu passivieren sind. Nach der vorliegenden Interpretation ist eine Verpflichtung im Abschluss zu erfassen, sobald das verpflichtende Ereignis („Obligating Event“), das die Zahlungspflicht nach der der Abgabe zugrundeliegenden gesetzlichen Vorschrift auslöst, eintritt. Aus der Interpretation ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Die Änderung zu IAS 19 *Arbeitnehmerbeiträge* stellt klar, dass Beiträge, die die Mitarbeiter (oder dritte Parteien) selbst entrichten, durch das zusagende Unternehmen vereinfachend so erfasst werden können, dass der Nominalbetrag der Mitarbeiterbeiträge in der Periode vom Dienstzeitaufwand abgezogen wird, in der die entsprechende Dienstzeit erbracht wurde. Bedingung hierfür ist die Unabhängigkeit der Beiträge von der Anzahl der Dienstjahre, z. B. Beiträge, die als fixer Prozentsatz vom Jahresgehalt festgelegt werden. Durch die Änderung ergibt sich keine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Rahmen des *Annual Improvement Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2010–2012)* wurden Änderungen an sieben Standards vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Daneben gibt es Änderungen mit Auswirkungen auf Anhangangaben. Betroffen sind die Standards IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16, IAS 24 und IAS 38.

Im Rahmen des *Annual Improvement Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2011–2013)* wurden Änderungen an vier Standards vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll ebenfalls eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Betroffen sind die Standards IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13 und IAS 40.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

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

Durch die Änderungen an IAS 16 *Sachanlagen* und IAS 38 *Immaterielle Vermögenswerte* wird klargestellt, dass bei Sachanlagen eine Abschreibung basierend auf den Umsatzerlösen der durch sie hergestellten Güter nicht zulässig ist, da die Umsatzerlöse nicht nur vom Verbrauch der Sachanlage, sondern von weiteren Faktoren wie Preis oder Inflation abhängen. Dies gilt grundsätzlich auch für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, wobei hier für besondere, im Einzelfall nachzuweisende Situationen Ausnahmen bestehen. Durch die Änderungen ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Der im Juli 2014 herausgegebene IFRS 9 ersetzt die bestehenden Leitlinien in IAS 39 *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*. IFRS 9 enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, darunter ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle zur Berechnung der Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten

sowie die neuen allgemeinen Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte. Er übernimmt auch die Leitlinien zur Erfassung und Ausbuchung von Finanzinstrumenten aus IAS 39.

Durch die Änderungen des IAS 28 *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen* und IFRS 10 *Konzernabschlüsse* soll zukünftig bei der Veräußerung bzw. der Einlage von Vermögenswerten an bzw. in ein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen der gesamte Gewinn oder Verlust aus einer Transaktion nur dann erfasst werden, wenn die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 darstellen, unabhängig davon, ob die Transaktion als Share oder Asset Deal ausgestaltet ist. Bilden die Vermögenswerte dagegen keinen Geschäftsbetrieb, ist lediglich eine anteilige Erfolgserfassung zulässig. Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich nur, soweit entsprechende Transaktionen nach dem 1.1.2016 vorgenommen würden.

Durch die Änderungen von IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28 sollen in Bezug auf die Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht nach IFRS 10 bei Investment-Muttergesellschaften drei Fragestellungen geklärt werden. Zum einen sind Unternehmen auch dann von der Konsolidierungspflicht befreit, wenn das übergeordnete Mutterunternehmen seine Tochtergesellschaften zum beizulegenden Zeitwert nach IFRS 10 bilanziert. Weiterhin ist ein Tochterunternehmen nicht zu konsolidieren, wenn es selbst die Definition einer Investmentgesellschaft erfüllt und Dienstleistungen erbringt, die sich auf die Anlagentätigkeit des Mutterunternehmens beziehen. Wendet drittens ein Investor, der nicht die Definition einer Investmentgesellschaft erfüllt, die Equity-Methode auf ein assoziiertes Unternehmen oder ein Joint Venture an, so kann dieser die Bewertung zum beizulegenden Zeitpunkt beibehalten, die das Beteiligungsunternehmen auf seine Beteiligungen an Tochterunternehmen anwendet.

Durch die Änderung des IFRS 11 wird klargestellt, dass Erwerbe und Hinzuerwerbe von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die einen Geschäftsbetrieb gemäß IFRS 3 *Unternehmenszusammenschlüsse* darstellen, nach den Regelungen des IFRS 3 und anderer anwendbarer IFRS zu bilanzieren sind, soweit sie nicht den Regelungen des IFRS 11 entgegenstehen. Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich nur, soweit ein solcher Erwerb nach dem 1.1.2016 erfolgen würde.

Durch die Einführung von IFRS 14 *Regulatorische Abgrenzungsposten* dürfen Unternehmen, die IFRS erstmalig anwenden, preisregulierte Absatzgeschäfte weiterhin in Übereinstimmung mit den bisher angewendeten Rechnungslegungsvorschriften abbilden. Jedoch sind in diesem Fall die Effekte aus der Aktivierung bzw. Abgrenzung von wirtschaftlichen Vorteilen gesondert auszuweisen. Darüber hinaus werden besondere Angaben zur Art der zugrundeliegenden Preisregulierung sowie zu den damit zusammenhängenden Risiken gefordert. Da bereits nach IFRS bilanzierende Unternehmen von der Anwendung der Regelungen explizit ausgeschlossen sind, ergibt sich keine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Mit Einführung des IFRS 15 wurden die bisher in diversen Standards und Interpretationen enthaltenen Regelungen zur Umsatzrealisierung zusammengeführt. Gleichzeitig wurden einheitliche Grundprinzipien festgesetzt, die für alle Branchen und für alle Kategorien von Umsatztransaktionen anwendbar sind. Die Beurteilung, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt bzw. über welchen Zeitraum Umsatz zu realisieren ist, erfolgt künftig in fünf Schritten. Weiterhin enthält der Standard eine Reihe von weiteren Regelungen zu Detailfragestellungen, wie z. B. der Abbildung von Vertragskosten und Vertragsänderungen.

Änderungen können sich insbesondere aufgrund folgender Neuregelungen des IFRS 15 ergeben:

- Umsatzrealisierung bei Kontrollübergang: Maßgeblich für den Zeitpunkt bzw. den Zeitraum der Umsatzrealisierung ist der Übergang der Kontrolle an den Gütern oder Dienstleistungen auf den Kunden (Control Approach). Die Übertragung von Risiken und Chancen (Risk and Reward Approach) stellt nur noch einen Indikator für den Übergang der Kontrolle dar.
- Explizite Regelungen zu Mehrkomponentengeschäften
- Neue Kriterien zur Umsatzrealisierung über den Zeitraum der Leistungserbringung
- Ausweitung der erforderlichen Anhangangaben

Weitere vier Standards wurden im Rahmen des *Annual Improvement Prozesses – Verbesserungen der IFRS (2012–2014)* zur Klarstellung der bestehenden Regelungen geändert. Betroffen sind die Standards IFRS 5, IFRS 7, IAS 19 und IAS 34.

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden
Tochtergesellschaften

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

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

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

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

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

Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Tochterunternehmen werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung und innerhalb des Konzerneigenkapitals ausgewiesen. Bei dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen wird der Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten dieser Anteile und dem zuvor im Konzern für diese Anteile ausgewiesenen Eigenkapital direkt im Eigenkapital erfasst. Bei dem Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollverlust wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem Veräußerungswert und dem anteiligen Nettovermögen auch direkt im Eigenkapital in den Positionen „Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital“ und „Anteile nicht beherrschender Gesellschafter“ 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. Die Buchwerte der aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerte werden, soweit auf die abgehende legale Einheit entfallend, bei der Berechnung des Abgangserfolgs berücksichtigt.

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.

Gemeinschaftliche Tätigkeiten

Hapag-Lloyd ist an gemeinschaftlichen Vereinbarungen beteiligt. Von größter Bedeutung in diesem Zusammenhang sind insbesondere die G6-Allianz sowie die Grand Alliance (GA). Zweck beider Vereinbarungen ist es, in bestimmten Gebieten (Trade Lanes) gemeinsam mit den am jeweiligen Abkommen beteiligten Linienreedereien ein Netzwerk von (Linien-) Diensten anzubieten. Zu diesem Zweck betreiben die beteiligten Reedereien gemeinsam Dienste. Seit Mai 2014 ist der Großteil der GA-Dienste in die G6 übertragen worden, weshalb die GA ab diesem Zeitpunkt für Hapag-Lloyd an Bedeutung verloren hat.

Da im Rahmen der Kooperationsabkommen keine eigenen Gesellschaften, d.h. keine eigenständigen legalen Einheiten, existieren und auch keine gemeinschaftlichen Vermögenswerte vorliegen, sind die Allianzen nicht als gemeinschaftliche Tätigkeit im Sinne des IFRS 11 zu klassifizieren.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Gesellschaften, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziiertes 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 124 Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2013	3	45	2	2	52
Zugänge	6	68	0	1	75
Abgänge	0	2	1	0	3
31.12.2014	9	111	1	3	124

Mit Wirkung zum 1. Januar 2013 wurde die Hapag-Lloyd Holding AG im Wege eines Downstream-Mergers auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Die Hapag-Lloyd AG ist infolgedessen neues Mutterunternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns.

Durch die Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern sind zum 2. Dezember 2014 74 vollkonsolidierte Gesellschaften und eine nach der Equity-Methode bilanzierte Gesellschaft in den Konsolidierungskreis aufgenommen worden.

Im Geschäftsjahr wurden die Hapag-Lloyd Crew Management Pte. Ltd., Singapore, und die Hapag-Lloyd Belgium N.V., Antwerpen, liquidiert und sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die nach der Equity-Methode konsolidierte HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH wurde mit der ebenfalls nach der Equity-Methode konsolidierten HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH verschmolzen. Im Vorjahr waren die Anteile an dem assoziierten Unternehmen Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal/Kanada, vollständig an den Mehrheitsgesellschafter veräußert worden.

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

An der CSAV Austral SpA, Valparaíso, hält die Hapag-Lloyd AG 49,94 Prozent der stimmberechtigten Anteile. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 Prozent der dividendenberechtigten Anteile, sodass das wirtschaftliche Eigentum ausschließlich im Hapag-Lloyd Konzern liegt. Insgesamt ergibt sich daraus ein Beteiligungsanteil von 49,99 Prozent. Trotz eines Stimmrechtsanteil von weniger als 50 Prozent besteht Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG, da diese die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans stellt.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter siehe Anmerkung (12).

Im Rahmen der für die Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes notwendigen Carve-out-Aktivitäten musste im Geschäftsjahr 2014 bei verschiedenen CCS-Gesellschaften das Geschäftsjahr umgestellt werden. 46 vollkonsolidierte Gesellschaften und ein nach der Equity-Methode bilanziertes Unternehmen (2013: 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 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 sieben 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 (41) aufgeführt.

Zugang des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV

Am 2. Dezember 2014 erwarb Hapag-Lloyd 100 Prozent der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der CSAV Germany Container GmbH, in der das weltweite Containergeschäft der Compañía Sud Americana de Vapores zusammengefasst wurde.

Durch die Integration dieses führenden südamerikanischen Containerschiffahrtsunternehmens wird Hapag-Lloyd mit 191 Schiffen, einem jährlichen Transportvolumen von 8,0 Mio. TEU und etwa 8,5 Mrd. EUR Umsatz zur viertgrößten Linienreederei der Welt. Aus dem Zusammenschluss werden ab 2019 jährlich Synergien von 300 Mio. USD erwartet.

130

Die übertragene Gegenleistung beträgt 1.531,0 Mio. USD (1.227,4 Mio. EUR) und erfolgte durch die Ausgabe von 28.313.862 neuen Stammaktien. Damit erhielt der Veräußerer CSAV als Gegenleistung für die Übertragung zunächst 30 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd AG, der Muttergesellschaft der Hapag-Lloyd Gruppe.

Die übertragene Gegenleistung des Unternehmenserwerbs entspricht dem beizulegenden Zeitwert der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente zum Erwerbszeitpunkt. Da die ausgegebenen Aktien keiner Börsennotierung unterliegen, wurde der beizulegende Zeitwert im Einklang mit IFRS 13 anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cashflow) mithilfe von Inputfaktoren der Stufe 3 (nicht beobachtbare Parameter) berechnet. Dieser Bewertungstechnik liegt eine Zahlungsstromprognose zugrunde, die ein hypothetischer Marktteilnehmer unterstellen würde, sofern er zum Erwerbsstichtag Eigenkapitalinstrumente an der Hapag-Lloyd Gruppe halten würde.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Ableitung des beizulegenden Zeitwertes verwendet wurden, basieren auf internen und externen Quellen und umfassen insbesondere die zukünftige Entwicklung des Transportvolumens, der Fracht- und Charraten, der Treibstoffpreise sowie der Entwicklung von Wechselkursveränderungen.

Für den Zeitraum der nachhaltig erzielbaren Zahlungsströme (ewige Rente) wurde eine durchschnittliche EBITDA-Marge von Vergleichsunternehmen innerhalb der Branche sowie eine Wachstumsrate in Höhe von 1 Prozent unterstellt. Der gewichtete Kapitalkostensatz entspricht 8,5 Prozent bzw. 7,5 Prozent für den Zeitraum der ewigen Rente.

Der beizulegende Zeitwert der ausgehenden Eigenkapitalinstrumente berücksichtigt im angemessenen Umfang Synergien (Netzwerkoptimierungen, Produktivitätsverbesserungen und Kostenreduzierungen), die durch den Zusammenschluss erwartet werden.

Im Rahmen der Transaktion sind Kosten in Höhe von 25,5 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden.

Nachstehend werden die erfassten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst. Die Beträge wurden vorläufig bewertet:

Vorläufige beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt

Aktiva	Mio. EUR
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	744,9
Sachanlagen	733,1
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	50,0
Sonstige Forderungen	4,3
Derivative Finanzinstrumente	0,0
Aktive latente Ertragsteuern	13,5
Langfristige Vermögenswerte	1.545,8
Vorräte	37,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	218,3
Sonstige Forderungen	23,8
Ertragsteuerforderungen	9,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	69,5
Kurzfristige Vermögenswerte	357,9
Summe Aktiva	1.903,7
Passiva	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	0,5
Sonstige Rückstellungen	178,3
Finanzschulden	412,7
Sonstige Verbindlichkeiten	2,3
Passive latente Ertragsteuern	0,0
Langfristige Schulden	593,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	0,2
Sonstige Rückstellungen	157,7
Ertragsteuerschulden	7,6
Finanzschulden	123,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	381,4
Sonstige Verbindlichkeiten / Fremdanteile	19,3
Kurzfristige Schulden	689,4
Summe Passiva	1.283,2
Erworbenes Nettovermögen	620,5
Anschaffungskosten des Erwerbs	1.227,4
Geschäfts- und Firmenwert	606,9

131

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

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

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

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

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

Hieraus ergab sich insbesondere durch die Aufdeckung von stillen Reserven bzw. Lasten ein erworbenes Nettoeintragsvermögen zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 620,5 Mio. EUR.

Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation

Die Kaufpreisallokation der Akquisition der CCS ist vorläufig, da der Erwerbszeitpunkt kurz vor dem Bilanzstichtag lag. Änderungen können sich insbesondere bei der Bewertung der Kundenbeziehung, der Vor- und Nachteilhaftigkeit von Charter- und Leasingverträgen sowie im Bereich der Eventualschulden ergeben. Wenn innerhalb eines Jahres vom Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt werden, die zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Berichtigungen der vorstehenden Beträge geführt hätten, wird die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs angepasst.

Die vorläufige Kaufpreisallokation ergibt einen Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 606,9 Mio. EUR. Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert insbesondere durch den Zusammenschluss erwartete Synergien aus Netzwerkoptimierungen, Produktivitätsverbesserungen und Kostenreduzierungen.

Für steuerliche Zwecke ist voraussichtlich ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 217,8 Mio. EUR abzugsfähig.

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

	Mio. EUR
Erworbenes Nettovermögen	620,5
Geschäfts- oder Firmenwert	606,9
Anschaffungskosten des Erwerbs	1.227,4
./. Erwerb durch Ausgabe von Aktien	1.227,4
Zahlungswirksamer Teil der Anschaffungsnebenkosten	25,5
+ Erworbene Zahlungsmittel	69,5
Nettoszahlsmittelzufluss aus Unternehmenserwerben	44,0

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 218,3 Mio. EUR erfasst. Der Bruttobetrag beläuft sich 222,3 Mio. EUR. Hiervon werden 4,0 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein.

Im Zeitpunkt der Akquisition wurden Eventualschulden in Höhe von 7,1 Mio. EUR angesetzt, die im Wesentlichen auf steuerliche und rechtliche Risiken entfallen. Die Höhe des Erfüllungsbetrages wurde auf der Basis von internen Einschätzungen abgeleitet. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist aus heutiger Sicht nicht konkretisierbar. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen bzgl. der möglichen zu bewertenden Ausgangsszenarien haben sich zum Bilanzstichtag nicht geändert.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf die CCS-Umsatzerlöse von 205,7 Mio. EUR (vor Eliminierung von Umsatzerlösen mit Hapag-Lloyd Gesellschaften) und ein Ergebnis (EBIT) von –2,2 Mio. EUR unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2014 erfolgt wäre (Pro-forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 8.420,3 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) unter Berücksichtigung der Effekte aus der Kaufpreisallokation bei –477,6 Mio. EUR gelegen.

Als Ausgangsbasis für die Erstellung der Pro-forma-Gesamtkonzernergebnisses diente die Ergebnisgröße EBIT nach IFRS der CCS für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014. Die notwendigen Pro-forma-Anpassungen basieren auf den verfügbaren Informationen sowie auf Annahmen.

Aufgrund der beschriebenen Prämissen entspricht das dargestellte Pro-forma-Ergebnis nicht zwingend dem Konzernergebnis, des der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der CCS tatsächlich am 1. Januar 2014 vollzogen worden wäre. Zudem ist eine Aussage über die künftige Entwicklung des Konzernergebnisses aufgrund der Sondereinflüsse nur sehr eingeschränkt möglich.

Währungsumrechnung

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

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

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

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste, die in Verbindung von Transportdienstleistungen stehen, werden 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 gezeigt.

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2014	31.12.2013	2014	2013
US-Dollar	1,21550	1,37670	1,32880	1,32840
Britisches Pfund Sterling	0,77880	0,83310	0,80715	0,84974
Kanadischer Dollar	1,40750	1,46360	1,46783	1,36841
Schweizer Franken	1,20230	1,22680	1,21619	1,23108
Chilenischer Peso	738,27039	722,23059	758,45444	658,16246
Brasilianischer Real	3,22825	3,22464	3,12760	2,86685
Hongkong-Dollar	9,42640	10,67470	10,30447	10,30394
Singapur-Dollar	1,60589	1,73910	1,68379	1,66213
Japanischer Yen	145,04000	144,51000	140,68782	129,63705
Chinesischer Renminbi	7,43764	8,39349	8,18740	8,16775

Bilanzierung und Bewertung

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

Ertragsrealisierung

Umsätze werden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich daher entsprechend IAS 18.20 nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades. Dieser 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.

Zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus in Sicherungsbeziehungen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung (25).

Dividenden werden nach Entstehung des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

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

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

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

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

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

Der weltweite Containerliniendienst wurde bislang ausschließlich unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung bzw. Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad durch die weltweiten Tätigkeiten bereits erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind. Mit der Einbringung des weltweiten CCS-Geschäftes wurde zusätzlich das Recht zur Nutzung der Marke „CSAV“ erworben, das zunächst insbesondere zur Weiternutzung in den Südamerika-Diensten vorgesehen ist.

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

Sachanlagen

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

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen. Der gewogene Durchschnitt aus Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2014 8,29 Prozent p. a. (2013: 8,96 Prozent p. a.).

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

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

Die 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 erzielbaren Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis des 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“).

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Das betrifft insbesondere die Marke Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert auf Ebene der CGU-Containerschiffahrt ermittelt wurde. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt. Für weitere Details zur Ableitung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten verweisen wir auf die folgenden Ausführungen zur Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts-oder Firmenwertes.

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

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

Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist. Sofern ein Wertminderungsbedarf im Zusammenhang mit einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit, die einen Geschäfts- oder Firmenwert enthält, 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 Veräußerungskosten (Fair Value less Cost of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht immer notwendig, beide Werte zu ermitteln. Diese Werte beruhen grundsätzlich auf der Ermittlung abgezinster Zahlungsströme (Dicounted-Cash-Flow-Bewertungen).

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

Die Bestimmung des erzielbaren Betrages für die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes erfolgt auf der Basis des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten. Dieser Wert wurde im Einklang mit IFRS 13 anhand eines Barwertverfahrens (Discounted Cash-Flow) mithilfe von Inputfaktoren der Stufe 3 (nicht beobachtbare Parameter) berechnet.

Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cash-Flows aus der aktuellen Hapag-Lloyd Managementplanung, ergänzt um die „CCS“-Vorschaurechnung sowie zusätzliche Annahmen, die sich aus der Kombination beider Gesellschaften ergeben, zugrunde gelegt.

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. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2015 um 5,3 Prozent und für die Folgejahre zwischen 5,2 und 5,6 Prozent. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten nur im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen leicht steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen.

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

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

Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 8,5 Prozent (2013: 9,26 Prozent). Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 1,0 Prozent (2013: 1,0 Prozent) berücksichtigt, sodass die gewichteten Kapitalkosten für die nachhaltige Periode 7,5 Prozent (2013: 8,26 Prozent) betragen.

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

Für die Sensitivitätsanalyse wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu Kapitalisierungskosten von rd. 9 Prozent ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Daneben wurde zur Berücksichtigung der Volatilität der werttreibenden Faktoren (Transportvolumina, Frachtraten, Bunkerpreis und USD/EUR-Wechselkurs) eine Sensitivitätsbetrachtung hinsichtlich der erwarteten Überschüsse (Free Cash-Flow) in der nachhaltigen Periode im Rahmen der Cash-Flow-Ermittlung vorgenommen. Bei einem Rückgang des Free Cash-Flow von rd. 9 Prozent in der nachhaltigen Periode ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Auch die Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses am 27. Februar 2015 führte zu keiner wesentlichen Anpassung der bisherigen Einschätzungen der zukünftigen Entwicklung.

Zum Bilanzstichtag lagen sowohl unter Zugrundelegung der Planung als auch der Sensitivitätsanalysen die beizulegenden Zeitwerte abzüglich der Kosten des Abgangs über den Buchwerten, sodass keine Wertminderungen auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu erfassen waren.

Werthaltigkeitsprüfung Schiffsportfolio

Vor dem Hintergrund eines umfassenden Projekts zur Steigerung der betrieblichen Effizienz wurde beschlossen, ein Portfolio von 16 Schiffen im Laufe des Jahres 2015 zu verkaufen. Die Einschätzung des erzielbaren Betrages dieser Schiffe erfolgte aufgrund der begrenzten Restnutzungsdauer auf der Basis des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten. Dieser Wert wurde im Einklang mit IFRS 13 anhand von Inputfaktoren der Stufe 2 (indirekte Ableitung von beobachtbaren Marktpreisen) ermittelt. Der erzielbare Betrag bestimmt sich im Wesentlichen aus den geplanten Abgangserlösen, wobei Erfahrungen aus aktuellen Verkaufstransaktionen berücksichtigt wurden. Gegenwertig orientieren sich die Marktpreise an Verschrottungserlösen vergleichbarer Schiffsklassen.

Hieraus ergab sich zum Bilanzstichtag eine Wertminderung auf das Schiffsportfolio in Höhe von insgesamt 127,4 Mio. EUR. Im Vorjahr waren bei zwei zur Veräußerung gehaltenen Schiffen Wertaufholungen in Höhe von 0,6 Mio. EUR zu erfassen.

Finanzinstrumente

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

Nach IAS 39 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten“ (At fair value through profit or loss), „Kredite und Forderungen“ (Loans and receivables), „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ (Available for sale), „bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ (Held to maturity) sowie „sonstige Verbindlichkeiten“ (Other liabilities) unterteilt. Für die Bewertungskategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten“ ist eine weitere Untergliederung in „zu Handelszwecken gehalten“ (Held for trading) und „zur erfolgswirksamen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert bestimmt“ (Fair-Value-Option) vorzunehmen.

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2014 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. bestimmbaren 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 ihre Fälligkeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag liegt.

Kredite und Forderungen werden im Rahmen der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Für erkennbare Einzelrisiken werden Wertberichtigungen gebildet. Ist der Ausfall eines bestimmten Anteils des Forderungsbestandes wahrscheinlich, werden Wertberichtigungen in dem Umfang vorgenommen, in dem der Buchwert eines finanziellen Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Hinweise für erkennbare Einzelrisiken sind unter anderem eine wesentliche Verschlechterung der Bonität, deutliche Zahlungsverzögerungen oder auch die hohe Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz und der damit verbundenen Zahlungsunfähigkeit seitens des Kunden. Bei Wegfall der Gründe für zuvor vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen, nicht jedoch über die fortgeführten Anschaffungskosten hinaus, getätigt. Wertminderungen und Wertaufholungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

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

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 ausschließlich um Anteile an Gesellschaften. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern nicht die Absicht vorliegt, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern.

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

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

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

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

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit zukünftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Transaktionen (Cash-Flow Hedge) klassifiziert.

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

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cash-Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst. Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt erfolgswirksam zu erfassen, da diese von der Hedge-Beziehung ausgeschlossen sind. Im sonstigen Ergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode 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 umgegliedert. Die Terminkomponente wird stattdessen über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung erfolgswirksam verteilt.

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

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

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

Vorräte

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

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoff- und Schmierölbestände.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

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

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

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

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

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen Schätzung des Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kostensteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst. Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gezeigt wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

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

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

Steuern

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

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

Erwartete Steuerersparnisse aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen 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 2015 bis 2019.

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.

Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem wahrscheinlich zu versteuern-des Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung stehen wird.

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

Beizulegender Zeitwert

In mehreren Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften wird die Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes von sowohl finanziellen als auch nicht finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten gefordert. Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswertes bzw. Übertragung der Verbindlichkeit zahlen würden.

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

Level 1:
Unveränderte Übernahme von Preisen von aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

Level 2:
Verwendung von Bewertungsparametern, bei denen es sich nicht um die in Level 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachten lassen.

Level 3:
Verwendung von nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Faktoren für die Bewertung des Vermögenswertes oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Bewertungsparameter).

Jede Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wird anhand des Bewertungsparameters mit der niedrigsten Hierarchiestufe eingestuft, sofern es sich um einen wesentlichen Bewertungsparameter handelt. Ändert sich die Methode zur Bewertung des beizulegenden Zeitwertes bei regelmäßig zu bewertenden Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten, sodass diese einem anderen Level zuzuordnen sind, wird diese Umklassifizierung zum Ende der Berichtsperiode vorgenommen.

Weitere Erläuterungen zu den jeweiligen beizulegenden Zeitwerten finden sich in Anmerkung (27) 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 gemeinschaftlichen Vereinbarungen

Die Hapag-Lloyd AG hält 50,0 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S., Izmir. Da Hapag-Lloyd sowie die anderen Parteien des Gesellschaftsvertrages lediglich Rechte am Reinvermögensüberschuss der Gesellschaft besitzen, wurde die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen klassifiziert.

Weiterhin hält die Hapag-Lloyd AG 47,97 Prozent der Anteile an der Consorcio Naviero Peruano S.A., Lima. Da Hapag-Lloyd sowie die anderen Parteien des Gesellschaftsvertrages lediglich Rechte am Reinvermögensüberschuss der Gesellschaft besitzen, wurde die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen klassifiziert.

Weitere Angaben zu Gemeinschaftsunternehmen siehe Anmerkung (13).

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 (35).

Fair-Value-Hierarchie

In einigen Fällen können die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld verwendeten Bewertungsparameter verschiedenen Stufen der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet werden. In diesen Fällen wird die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt der gleichen Hierarchiestufe zugeordnet wie der Bewertungsparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung als Ganzes von Bedeutung ist. Die Beurteilung der Bedeutung eines bestimmten Bewertungsparameters für die Bewertung insgesamt erfordert eine Ermessensentscheidung, bei der die für den Vermögenswert oder die Schuld charakteristischen Faktoren zu berücksichtigen sind. Zur Vorgehensweise siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“ und Anmerkung (27) Finanzinstrumente.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

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

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert Annahmen und Schätzungen bezüglich künftiger Cash-Flows, erwarteter Wachstumsraten, der Währungskurse und der Abzinsungssätze. Alle wesentlichen Parameter unter-

liegen 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 (10) und (11).

Eine Überprüfung der Schrottwerte der Schiffe im Geschäftsjahr 2013 hatte zu einer Anpassung der Schrottwerte zum 1. Januar 2013 geführt, wodurch sich die Abschreibungen für das Geschäftsjahr 2013 um 21,4 Mio. EUR verringert hatten.

Vor dem Hintergrund eines umfassenden Projekts zur Steigerung der betrieblichen Effizienz wurde beschlossen, ein Portfolio von 16 Schiffen im Laufe des Jahres 2015 zu verkaufen. Die Einschätzung des beizulegenden Wertes dieser Schiffe erfolgte zum Bilanzstichtag aufgrund der begrenzten Restnutzungsdauer auf Grundlage der erwarteten Veräußerungserlöse. Nach einer Wertminderung in Höhe von 127,4 Mio. EUR hat das Schiffsportfolio zum 31. Dezember 2014 einen Buchwert von insgesamt 59,2 Mio. EUR.

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 Konjunkturentwicklungen und der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf Anmerkung (14).

Aktive latenten 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 (22).

Die sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder zukünftiger Entwicklungen, wie zum Beispiel der zur Verpflichtungsbewertung anzusetzenden Kosten, treffen. Diese können insbesondere bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen.

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs.

Zur Integration des CCS-Geschäftes hat der Vorstand im Dezember 2014 ein umfassendes Restrukturierungsprogramm beschlossen und kommuniziert. Dieses sieht u. a. die Zusammenlegung der zwei Unternehmenszentralen am Standort Hamburg und die Reduktion der regionalen Unternehmenszentralen zur Senkung von Personal- und Gemeinkosten vor. Darüber hinaus soll die operative Effizienz durch Zusammenlegung der IT-Plattformen sowie die weitere Reduktion von Gemeinkosten z.B. im Bereich der Mieten, Lieferanten und Versicherungen gesteigert werden. Für die daraus resultierenden Restrukturierungsverpflichtungen wurde eine Rückstellung gebildet, die hinsichtlich des zur Erfüllung der Restrukturierungsverpflichtungen zum Abschlussstichtag voraussichtlich erforderlichen Betrages auf Einschätzungen und Erwartungen basiert. So berücksichtigt der davon auf die Beendigung von Arbeitsverhältnissen entfallende Betrag die im Reorganisationsplan ermittelten Mitarbeiterzielgrößen sowie landesspezifische Erwartungen zu erforderlichen Abfindungszahlungen. Eine endgültige, rechtlich bindende Vereinbarung wurde mit der Mehrzahl der betroffenen Mitarbeiter oder Lieferanten noch nicht erzielt.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (23).

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.

Unternehmenserwerb CCS

Die Darstellung der im Konzernabschluss ausgewiesenen und im Rahmen des Unternehmenserwerbs der CCS erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden ist von Schätzungen und Annahmen abhängig. Bestehende Unsicherheiten wurden bei

der Bewertung im Rahmen der Kaufpreisallokation angemessen berücksichtigt. Sämtliche Schätzungen und Annahmen basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen zum Erwerbsstichtag. Änderungen dieser Schätzungen und Annahmen haben sich zum Bilanzstichtag nicht ergeben.

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

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

Änderungen von Annahmen und Schätzungen

Die Kaufpreisallokation der Akquisition der CCS ist insgesamt vorläufig, da der Erwerbszeitpunkt kurz vor dem Bilanzstichtag lag. Änderungen können sich insbesondere bei der Bewertung der Kundenbeziehung, der Vor- und Nachteilhaftigkeit von Charter- und Leasingverträgen sowie im Bereich der Eventualschulden ergeben. Wenn innerhalb eines Jahres vom Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt werden, die zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Berichtigungen der vorstehenden Beträge geführt hätten, wird die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs angepasst.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses ist von keinen weiteren wesentlichen Änderungen der zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen auszugehen, sodass aus gegenwärtiger Sicht keine wesentliche Anpassung der angesetzten Vermögenswerte und Schulden im Geschäftsjahr 2014 zu erwarten ist.

Risiken und Unsicherheiten

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die durch Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern übernommenen Containerschifffahrtsaktivitäten sind ab dem Konsolidierungszeitpunkt 2. Dezember 2014 für den Monat Dezember einbezogen. Damit sind die Angaben in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 2014 nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

(1) Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 6.807,5 Mio. EUR (2013: 6.567,4 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 6.694,0 Mio. EUR (2013: 6.480,2 Mio. EUR) generiert.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Kursgewinne	70,6	20,4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4,9	36,0
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	0,3	36,1
Erträge aus Zuschreibungen	0,0	0,6
Beihilfen der öffentlichen Hand	11,0	10,3
Übrige Erträge	30,0	52,9
Gesamt	116,8	156,3

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

(3) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.362,3	1.436,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.697,8	4.336,5
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	2.030,4	1.831,1
Containertransportkosten	1.841,4	1.691,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	693,5	653,3
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	132,5	160,7
Gesamt	6.060,1	5.773,1

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

(4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Löhne und Gehälter	343,7	292,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	59,6	72,5
Gesamt	403,3	365,2

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist u. a. der Aufwand für leistungsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie die Zinserträge aus dem zugehörigen Fondsvermögen werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (22).

Im Personalaufwand sind Zuführungen zu Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 41,2 Mio. EUR enthalten. Der Rückgang der Aufwendungen für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung resultiert im Wesentlichen aus Wechselkursdifferenzen.

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Seepersonal	1.318	1.250
Landpersonal	5.835	5.547
Auszubildende	188	185
Gesamt	7.341	6.982

(5) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Planmäßige Abschreibung	354,3	325,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	51,1	64,0
Abschreibungen auf Sachanlagen	303,2	261,4
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	127,4	-
Gesamt	481,7	325,4

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen vorteilhafte Verträge.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container.

Die Wertminderungen des Geschäftsjahres entfielen auf ein Portfolio von Schiffen, deren Zahlungsströme im Wesentlichen durch die geplanten Verkaufserlöse im beabsichtigten Verkaufsprozess bestimmt wurden.

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
EDV-Kosten	67,1	60,9
Kursverluste	66,7	32,0
Vertriebsaufwendungen	56,2	36,4
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	33,5	9,9
Sonstige Steuern	29,2	19,4
Miet- und Pachtaufwendungen	22,0	21,7
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	14,7	15,1
Verwaltungsaufwendungen	11,2	12,3
Übrige betriebliche Aufwendungen	92,7	44,0
Gesamt	393,3	251,7

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

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten Restrukturisierungskosten in Höhe von 39,5 Mio. EUR, die im Zusammenhang mit der geplanten Integration des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV stehen. Weiterhin sind in dem Posten u.a. Fahrt- und Reisekosten, Versicherungsleistungen, Prüfungsgebühren sowie Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen enthalten.

(7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen aus Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 3,0 Mio. EUR (2013: 0,6 Mio. EUR). Im Vorjahr waren außerdem Erträge aus dem Verkauf der Anteile an der Gesellschaft Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, in Höhe von 19,1 Mio. EUR enthalten.

(8) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2014	1.1.–31.12.2013
Zinserträge	7,0	5,6
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	4,5	3,8
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	2,5	1,8
Zinsaufwendungen	216,7	159,2
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9,6	8,9
Effekte aus der Bewertung der Zeitwerte eingebetteter Derivate	17,0	1,5
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	190,1	148,8
Gesamt	-209,7	-153,6

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich wie im Vorjahr insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben. Im Geschäftsjahr sind Zinseinzahlungen in Höhe von 2,3 Mio. EUR (2013: 1,6 Mio. EUR) zugeflossen.

Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie Zinsen aus Finanzierungsleasing und sonstigen Finanzschulden zusammen.

Ebenfalls im Zinsaufwand enthalten sind Kosten im Zusammenhang mit der vorzeitigen Rückführung einer Anleihe mit Laufzeit Oktober 2015. Die Kosten der vorzeitigen Rückführung betrugen 6,3 Mio. EUR.

(9) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fällt, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2014 sowie 2013 auf 16,5 Prozent beläuft. Für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften werden vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen, die im Konzern in 2014 zwischen 12,5 Prozent und 39,0 Prozent (2013 zwischen 12,5 Prozent und 39,0 Prozent) lagen.

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 Verlustviträge erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	11,1	7,1
davon Inland	4,1	2,8
davon Ausland	7,0	4,3
Latenter Steuerertrag/-aufwand	0,1	0,4
davon aus zeitlichen Differenzen	–0,5	–2,6
davon aus Verlustviträgen	0,6	3,0
Gesamt	11,2	7,5

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 1,9 Mio. EUR (2013: Erträge in Höhe von 0,2 Mio. EUR) enthalten.

Bei den inländischen der Körperschaftsteuer unterliegenden Gesellschaften erfolgte die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent (2013: 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent). Der kombinierte Ertragsteuersatz berücksichtigt Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent (2013: 15,0 Prozent), Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der Körperschaftsteuer (2013: 5,5 Prozent) und Gewerbeertragsteuer in Höhe von 16,5 Prozent (2013: 16,5 Prozent) bzw. 3,3 Prozent (2013: 3,3 Prozent), soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variierten für das Geschäftsjahr 2014 zwischen 16,5 Prozent und 39,0 Prozent (2013 zwischen 16,5 Prozent und 39,0 Prozent).

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Ergebnis vor Ertragsteuern	–592,5	–89,9
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (–) (Steuersatz 32,3 %)	–191,2	–29,0
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	0,3	0,8
Steuersatz- und Steuerrechtsänderungen	0,0	0,3
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	182,2	44,3
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	8,3	5,3
Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern	20,1	3,1
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	1,9	–0,2
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–10,9	–17,8
Kursdifferenzen	0,7	0,7
Sonstige Abweichungen	–0,2	-
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (–)	11,2	7,5

Die Auswirkungen abweichender Steuersätze für in- und ausländische Steuern vom Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG sind in der Überleitungsrechnung unter den Unterschieden aus den abweichenden Steuersätzen ausgewiesen.

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

In der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern sind Aufwendungen in Höhe von 6,1 Mio. EUR (2013: 1,6 Mio. EUR) enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf steuerliche Zinsviträge entfallen, sowie 16,0 Mio. EUR (2013: 1,7 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustviträge im In- und Ausland.

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

Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,2	6,0	2,1	5,7
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,9	0,3	0,5	0,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	6,0	0,1	4,0	-
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,9	0,0	1,5	-
Sonstige Transaktionen	5,0	0,3	3,7	0,1
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	17,1	0,0	5,9	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-5,2	-5,2	-5,1	-5,1
Bilanzansatz	27,9	1,5	12,6	1,0

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2013	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs-differenz erfasst	Stand zum 31.12.2013
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-6,6	3,1	-	-0,1	-3,6
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	-0,9	1,4	-	-0,3	0,2
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,6	-0,7	-0,8	-0,1	4,0
davon erfolgsneutral	4,5	-	-0,8	-0,2	3,5
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	-0,2	-	0,2	1,5
Sonstige Transaktionen	4,7	-1,0	-	-0,1	3,6
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,2	-3,0	-	-0,3	5,9
Bilanzansatz	13,5	-0,4	-0,8	-0,7	11,6

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2014	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs-differenz erfasst	Stand zum 31.12.2014
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-3,6	0,1	-0,4	-	0,1	-3,8
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,2	0,3	0,2	-	-0,1	0,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,0	-	-0,1	1,9	0,1	5,9
davon erfolgsneutral	3,5	-	-	1,9	0,1	5,5
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	1,1	-0,5	-	-0,2	1,9
Sonstige Transaktionen	3,6	-	1,3	-	-0,2	4,7
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	5,9	12,1	-0,6	-	-0,3	17,1
Bilanzansatz	11,6	13,6	-0,1	1,9	-0,6	26,4

Für steuerpflichtige Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 16,8 Mio. EUR (2013: 9,8 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

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

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge angesetzt, sofern ihre Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. 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	31.12.2014	31.12.2013
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	69,7	36,1
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.314,6	58,5
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	2,0	1,8
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.312,6	56,7
davon Zinsvorträge	33,0	15,5
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.384,3	94,6

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Die durch Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten sind ab dem Konsolidierungszeitpunkt 2. Dezember 2014 einbezogen. Damit sind die Angaben in der Konzernbilanz für 2014 nur begrenzt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kundenstamm	Vorteilhafte Verträge	Marke	Software	Übriges	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2013	693,9	313,2	290,7	191,0	83,3	3,9	1.576,0
Zugänge	-	-	-	-	1,9	0,1	2,0
Abgänge	-	-	13,5	-	-	-	13,5
Umbuchungen	-	-	-15,9	-	-0,1	-	-16,0
Wechselkursdifferenzen	-29,3	-13,2	-11,2	-8,1	-3,6	-0,2	-65,6
Stand zum 31.12.2013	664,6	300,0	250,1	182,9	81,5	3,8	1.482,9
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2013	-	52,2	169,7	-	40,4	0,3	262,6
Zugänge	-	13,8	39,4	-	10,8	-	64,0
Abgänge	-	-	13,5	-	-	-	13,5
Umbuchungen	-	-	-11,9	-	-0,1	-	-12,0
Wechselkursdifferenzen	-	-2,7	-7,7	-	-2,1	-	-12,5
Stand zum 31.12.2013	-	63,3	176,0	-	49,0	0,3	288,6
Buchwerte 31.12.2013	664,6	236,7	74,1	182,9	32,5	3,5	1.194,3
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2014	664,6	300,0	250,1	182,9	81,5	3,8	1.482,9
Zugang aus Unternehmenszusammenschluss	606,9	707,4	-	32,7	8,6	0,1	1.355,7
Zugänge	-	-	-	-	3,6	-	3,6
Abgänge	-	-	109,1	-	-	-	109,1
Umbuchungen	-	-	-5,4	-	-1,8	-0,1	-7,3
Wechselkursdifferenzen	104,1	58,4	22,3	25,2	11,4	0,6	222,0
Stand zum 31.12.2014	1.375,6	1.065,8	157,9	240,8	103,3	4,4	2.947,8
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2014	-	63,3	176,0	-	49,0	0,3	288,6
Zugang aus Unternehmenszusammenschluss	-	-	-	-	3,8	0,1	3,9
Zugänge	-	15,8	23,7	0,1	11,5	-	51,1
Abgänge	-	-	109,1	-	-	-	109,1
Umbuchungen	-	-	-2,6	-	-1,8	-0,1	-4,5
Wechselkursdifferenzen	-	9,8	15,0	-	7,7	-	32,5
Stand zum 31.12.2014	-	88,9	103,0	0,1	70,2	0,3	262,5
Buchwerte 31.12.2014	1.375,6	976,9	54,9	240,7	33,1	4,1	2.685,3

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2014 unverändert zum Vorjahr für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschiffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen auf den Absatz Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung des Konzernanhangs. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 1.375,6 Mio. EUR (2013: 664,6 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 207,2 Mio. EUR (2013: 182,9 Mio. EUR).

Als vorteilhafte Verträge wurden 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 7,1 Mio. EUR (2013: 7,4 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

(11) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattelauf- lieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2013	3.577,4	477,6	125,2	344,4	4.524,6
Zugänge	17,7	304,7	2,6	416,0	741,0
Abgänge	25,1	13,4	0,6	-	39,1
Umbuchungen	524,6	15,5	2,5	-527,0	15,6
Wechselkursdifferenzen	-155,9	-30,8	-1,6	-10,6	-198,9
Stand 31.12.2013	3.938,7	753,6	128,1	222,8	5.043,2
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2013	633,4	99,6	6,0	-	739,0
Zugänge	203,9	50,3	7,2	-	261,4
Zuschreibung	0,6	-	-	-	0,6
Abgänge	3,5	4,7	0,5	-	8,7
Umbuchungen	-	11,9	-0,3	-	11,6
Wechselkursdifferenzen	-20,7	-6,1	-0,3	-	-27,1
Stand 31.12.2013	812,5	151,0	12,1	-	975,6
Buchwerte 31.12.2013	3.126,2	602,6	116,0	222,8	4.067,6
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2014	3.938,7	753,6	128,1	222,8	5.043,2
Zugang aus Unterneh- menszusammenschluss	627,1	32,7	24,4	82,5	766,7
Zugänge	128,1	136,1	9,0	61,1	334,3
Abgänge	14,8	4,1	0,5	-	19,4
Umgliederungen in Held-for-Sale	411,6	-	-	-	411,6
Umbuchungen	302,4	-	1,9	-298,8	5,5
Wechselkursdifferenzen	532,8	112,8	6,2	10,6	662,4
Stand 31.12.2014	5.102,7	1.031,1	169,1	78,2	6.381,1
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2014	812,5	151,0	12,1	-	975,6
Zugang aus Unterneh- menszusammenschluss	12,7	0,7	20,5	-	33,9
Zugänge	224,3	71,2	7,7	-	303,2
Wertminderungen	127,4	-	-	-	127,4
Abgänge	11,5	2,6	0,5	-	14,6
Umgliederungen in Held-for-Sale	357,5	-	-	-	357,5
Umbuchungen	2,7	-	-	-	2,7
Wechselkursdifferenzen	106,4	26,1	1,9	-	134,4
Stand 31.12.2014	917,0	246,4	41,7	-	1.205,1
Buchwerte 31.12.2014	4.185,7	784,7	127,4	78,2	5.176,0

164

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 4.481,1 Mio. EUR (2013: 3.381,1 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe. Weitere Besicherungen bestehen in der Sicherungsübereignung der Container.

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

Im Geschäftsjahr 2014 erfolgte die Auslieferung von drei (2013: vier) Schiffsneubauten der „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von 13.200 TEU, eines Schiffes mit einer Stellplatzkapazität von 9.300 TEU sowie der Zugang neuer Container. Weiterhin hat Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2014 zuvor gemietete Container aus verschiedenen Operating-Lease-Verträgen erworben und ein Schiff veräußert. Im Vorjahr waren sechs Schiffe sowie Container veräußert worden.

Im Geschäftsjahr 2014 belief sich die Aktivierung der direkt zurechenbaren Fremdkapital- kosten auf 2,0 Mio. EUR (2013: 1,8 Mio. EUR). Zudem wurden im Geschäftsjahr Fremd- kapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung in Höhe von 2,8 Mio. EUR (2013: 14,5 Mio. EUR) angesetzt.

(12) Tochtergesellschaften mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter

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

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil der nicht beherrschenden Gesellschafter (in %)		Stimmrechtsanteil der nicht beherrschenden Gesellschafter (in %)	
		2014	2013	2014	2013
CSAV Austral Ltda.	Valparaíso	50,01	0,00	50,06	0,00
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	40,00	0,00	40,00	0,00
CSAV Shipping LLC	Dubai	51,00	0,00	0,00	0,00
Florida Vessel Management LLC	Tampa	25,00	25,00	25,00	25,00
Hapag-Lloyd Agency LLC	Dubai	51,00	51,00	49,00	49,00
Hapag-Lloyd Grundstücks- holding GmbH	Hamburg	5,10	5,10	5,10	5,10
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	10,00	10,00	10,00	10,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Colombo	51,10	51,10	0,00	0,00
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Valparaíso	50,00	50,00	50,00	50,00
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	49,50	49,50	49,50	49,50

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

165

(13) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2014 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen. Bei allen Gesellschaften entspricht der Stimmrechtsanteil des Hapag-Lloyd Konzerns dem Beteiligungsanteil.

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2014	2013
Gemeinschaftsunternehmen			
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.*	Izmir	50,00	50,00
Consorcio Naviero Peruano S.A.*	Lima	47,97	-
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd*	Colombo	40,00	40,00
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH**	Hamburg	-	25,10
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH**	Hamburg	25,10	25,10

* Containertransportdienstleistungen
** Containerterminal

Die Anteile an dem assoziierten Unternehmen Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, mit einem Buchwert von null EUR wurden im Geschäftsjahr 2013 vollständig an den Mehrheitsgesellschafter veräußert.

Im Berichtsjahr wurde die HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, auf die HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg, verschmolzen und anschließend in HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, umbenannt.

Im Rahmen der Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes in den Hapag-Lloyd Konzern ist die nach der Equity-Methode konsolidierte Gesellschaft Consorcio Naviero Peruano S. A., Lima, zugegangen.

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

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

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

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH*	
	2014	2013
Bilanz		
kurzfristige Vermögenswerte	168,8	173,7
langfristige Vermögenswerte	93,2	109,6
Schulden	181,6	202,9
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	261,5	280,4
Jahresergebnis	84,4	86,9
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-30,6	-27,9

* In 2013 zusammengefasste Angaben der CTA-Gruppe (HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH und HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH)

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Anteil 1.1.	327,6	324,9	0,3	0,3	4,9	4,7
Erwerb durch Unterneh-menszusammenschlüsse	-	-	-	-	50,1	-
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	30,3	30,6	0,2	0,3	3,7	4,2
Ausschüttungen	-30,6	-27,9	-0,2	-0,2	-3,2	-3,1
Wechselkursdifferenzen	-	-	-	-0,1	1,8	-0,9
Anteil 31.12.	327,3	327,6	0,3	0,3	57,3	4,9

* In 2013 zusammengefasste Angaben der CTA-Gruppe (HHLA-Container Terminal Altenwerder GmbH und HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH)

(14) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,0	-	473,3	-
davon gegen fremde Dritte	713,0	-	470,4	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3,0	-	2,9	-
Sonstige Forderungen	147,4	13,1	114,7	7,9
Übrige Vermögenswerte und Abgrenzungen	92,4	9,3	97,4	4,8
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	54,8	3,6	17,1	2,9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,2	0,2	0,2	0,2
Gesamt	863,4	13,1	588,0	7,9

Durch den Zugang neuer Gesellschaften zum Konsolidierungskreis infolge der Übernahme des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV haben sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die sonstigen Forderungen erhöht.

Es bestehen zum 31. Dezember 2014 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment of Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlöse resultieren.

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

Sofern keine auf einem aktiven Markt notierten Preise vorliegen und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten bewertet. Im Geschäftsjahr 2014 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 und sonstigen finanziellen Forderungen enthaltenen Kreditrisiken:

Mio. EUR	Buchwerte Finanz- instrumente	davon weder überfällig noch wert- berichtigt	davon nicht wertberichtigt und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis	zwischen	zwischen	zwischen	über
			30 Tage	31 und 60 Tagen	61 und 90 Tagen	91 und 180 Tagen	180 Tage
31.12.2013							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	473,3	333,0	114,8	9,6	8,5	6,2	1,2
Sonstige Forderungen	51,0	51,0	-	-	-	-	-
Gesamt	524,3	384,0	114,8	9,6	8,5	6,2	1,2
31.12.2014							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	716,0	556,0	131,0	14,4	6,1	2,9	5,7
Sonstige Forderungen	58,9	58,9	-	-	-	-	-
Gesamt	774,9	614,9	131,0	14,4	6,1	2,9	5,7

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

Wertberichtigungen

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

Mio. EUR	2014	2013
Wertberichtigungen zum 1.1.	12,5	9,9
Zugang durch Unternehmenszusammenschluss	8,0	-
Zuführungen	9,1	6,0
Inanspruchnahmen	3,7	1,1
Auflösung	7,9	2,1
Wechselkursdifferenzen	-1,7	-0,2
Wertberichtigungen zum 31.12.	19,8	12,5

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

(15) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	19,6	15,8	99,6	74,5
davon Derivate im Hedge Accounting	0,2	-	41,2	16,1
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	19,4	15,8	58,4	58,4

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäftes sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Ebenfalls ausgewiesen werden eingebettete Derivate in Form von vorzeitigen Rückkaufsoptionen aus der Begebung von Anleihen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung [27]).

(16) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	149,0	168,7
Geleistete Anzahlungen	3,1	0,2
Gesamt	152,1	168,9

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände (2014: 146,7 Mio. EUR, 2013: 166,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 19,0 Mio. EUR (2013: 1,1 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

170

(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Wertpapiere	0,3	0,5
Guthaben bei Kreditinstituten	707,7	459,4
Kassenbestand und Schecks	3,4	4,9
Gesamt	711,4	464,8

Bei einigen Bankkonten im Hapag-Lloyd Konzern stehen vorhandene Guthaben erst nach Begleichung der jeweils fälligen Tilgungs- und Zinsverbindlichkeiten zur freien Verfügung. Zum 31. Dezember 2014 belaufen sich diese Kontensalden auf insgesamt 7,8 Mio. EUR. Im Vorjahr unterlagen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente keinen Verfügungsbeschränkungen.

(18) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat die Veräußerung eines Schiffsportfolios im Jahr 2015 beschlossen. Gemäß IFRS 5 wurden die Vermögenswerte in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 gesondert als zu veräußernde langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Der Buchwert der zu veräußernden Schiffe beträgt zum 31. Dezember 2014 59,2 Mio. EUR. Zuvor wurde eine Wertminderung in Höhe von 127,4 Mio. EUR vorgenommen. Zwölf Schiffe dienen als Sicherheit für eine seit 2011 bestehende Flottenfinanzierung. Ein weiteres Schiff ist bilateral finanziert. Zur Einhaltung der kreditvertraglichen Bedingungen ist bei einem vorzeitigem Verkauf für elf dieser Schiffe der Nettoverkaufserlös zur Rückführung der Darlehensschuld zu verwenden. Für das Darlehen sind somit im Geschäftsjahr 2015 Sondertilgungen zu erwarten.

(19) Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

In Folge der rückwirkenden Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG wurde im Hapag-Lloyd Konzern ab dem 1. Januar 2013 die Kapitalrücklage der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 935,3 Mio. EUR ausgewiesen. Die aus der Verschmelzung resultierende Verminderung der Kapitalrücklage in Höhe von 2.334,5 Mio. EUR führte zu einer korrespondierenden Erhöhung des erwirtschafteten Konzerneigenkapitals. Insgesamt ergab sich keine Änderung des Eigenkapitals des Konzerns aus der Verschmelzung.

Mit Wirkung zum 2. Dezember 2014 wurde durch Einbringung des Containerschiff-fahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von neuen Anteilen das gezeichnete Kapital um 28,3 Mio. EUR und die Kapitalrücklage um 1.202,3 Mio. EUR erhöht. In einer zweiten Kapitalerhöhung am 19. Dezember 2014 wurde das gezeichnete Kapital um weitere 10,5 Mio. EUR und die Kapitalrücklage um 359,5 Mio. EUR erhöht. Mit Beschluss vom 17. Februar 2015 wurden 845,2 Mio. EUR zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages der Hapag-Lloyd AG aus der Kapitalrücklage entnommen und erhöhten entsprechend das erwirtschaftete Konzerneigenkapital.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 25. Juni 2014 wurde der Vorstand ermäch-tigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 31. März 2015 einmalig oder mehrmals durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 33,0 Mio. EUR zu erhöhen. Durch die Kapitalerhöhung vom 2. Dezember 2014 wurde von diesem genehmigten Kapital in Höhe von 28,3 Mio. EUR Gebrauch gemacht. Es verbleibt hieraus ein genehmigtes Kapital von 4,7 Mio. EUR.

Darüber hinaus wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 2. Dezember 2014 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 2017 einmalig durch Ausgabe von bis zu 12,5 Millionen neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabebetrag von 1,00 EUR pro Aktie um bis zu 12,5 Mio. EUR zu erhöhen. Dieses genehmigte Kapital kann ausschließ-lich zum Zwecke des öffentlichen Angebotes der Aktien im Rahmen einer Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft an der Frankfurter Wertpapierbörse ausgenutzt werden.

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

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst neben dem Effekt aus der Verschmelzung die Ergebnisse des Geschäftsjahres sowie früherer Jahre.

(20) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Cash-Flow Hedges, die Rück-lage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Marktwert-veränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2014 0,0 Mio. EUR (2013: 6,4 Mio. EUR).

Der Posten für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (2014: –104,8 Mio. EUR; 2013: –46,6 Mio. EUR) resultiert aus im sonstigen Ergebnis bilanzierten versicherungsmathe-matischen Gewinnen und Verlusten, u. a. aus der Veränderung von versicherungsmathe-matischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

Die im Berichtsjahr erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 320,8 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –115,9 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten und übrigen Posten aus der Kaufpreisallokation. Die Währungsrücklage betrug zum 31. Dezember 2014 226,2 Mio. EUR (2013: –94,6 Mio. EUR).

171

172

(21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter sind im Berichtsjahr durch den Zugang von fünf ehemaligen CSAV-Gesellschaften mit Minderheitenanteilen auf 5,3 Mio. EUR gestiegen. Im Vorjahr erhöhte sich der Posten um 2,7 Mio. EUR durch den Verkauf von 5,1 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd Grundstücksholding. Weitere Informationen zu den Gesellschaften siehe Anmerkung (12).

(22) 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.

Der Konzern leistet auch Beiträge an einen gesonderten leistungsorientierten Plan für seine aktiven und ehemaligen Vorstandsmitglieder. Danach besteht ebenfalls Anspruch auf Alters-, Invaliden-, und Hinterbliebenenversorgung. Die Höhe der Altersversorgung richtet sich nach einem individuell festgelegten Prozentsatz der ruhegehaltsfähigen Bezüge. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, auf Tantiemezahlungen zugunsten der betrieblichen Altersversorgung zu verzichten. Die Altersversorgung der Vorstände ist durch Planvermögen in Form einer Rückdeckungsversicherung gesichert. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

Bei den ausländischen leistungsorientierten Pensionsplänen handelt es sich im Wesentlichen um die Pläne in dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden, Kanada und Mexiko. Diese beinhalten ebenfalls Ansprüche für Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten. Die Höhe der Bezüge entspricht einem festgelegten Prozentsatz in Verbindung mit anrechnungsfähigen Dienstjahren und Bezügen. Zusätzlich werden die aus den eingezahlten Beträgen erwirtschafteten Überschüsse berücksichtigt. Für diese Pläne sind Planvermögen vorhanden. Die Beitragszahlungen der ausländischen Pläne werden von Hapag-Lloyd und von 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.

173

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

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	182,1	132,1
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,8	10,0
Unterdeckung (Nettoschuld)	171,3	122,1
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	150,6	116,6
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	107,1	91,9
Unterdeckung (Nettoschuld)	43,5	24,7

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	20,6	29,0
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,3	2,3
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	34,6	27,1
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	22,9	14,2
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,2	5,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	3,5	2,9
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,1	1,8
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Rückdeckungsversicherung	10,8	10,0
Immobilien	1,0	0,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8,5	2,4
Sonstiges	5,4	5,7
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	117,9	101,9

174

Das Planvermögen wurde externen unabhängigen Finanzdienstleistern zur Anlage und Verwaltung überlassen. Im Planvermögen sind weder eigene Finanzinstrumente noch selbst genutzte Immobilien enthalten. Sämtliche Anleihen weisen zum Stichtag ein Rating von mindestens AA auf.

Für die Verwaltung der ausländischen Planvermögen existieren im Vereinigten Königreich, in Kanada und Mexiko Komitees (Treuhänder), die aus Teilnehmern des Plans und Vertretern des Hapag-Lloyd Managements bestehen.

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

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

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

Entwicklung des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2014	2013
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	248,7	254,1
Laufender Dienstzeitaufwand	6,7	7,4
Zinsaufwand	9,7	8,9
Neubewertungen:		
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-	0,3
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	68,2	-16,0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-0,5	0,9
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,3	-
Planabgeltungen	-0,1	-0,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,5	0,4
Geleistete Pensionszahlungen	-7,1	-6,4
Wechselkursveränderungen	4,5	-0,8
Zugänge zum Konsolidierungskreis	0,7	-
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	332,6	248,7

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 20,4 Jahre (2013: 17,8 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens

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

Mio. EUR	2014	2013
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	101,9	98,6
Zinserträge	4,5	3,8
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	8,9	1,6
Beiträge des Arbeitgebers	2,8	4,0
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,4
Planabgeltungen	-0,1	-
Geleistete Pensionszahlungen	-3,8	-3,3
Wechselkursveränderungen	3,3	-3,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	117,9	101,9

175

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Laufender Dienstzeitaufwand	6,7	7,4
Zinsaufwand	9,6	8,9
Zinserträge	–4,5	–3,8
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,3	-
Planabgeltungen	–0,1	–0,1
Nettopensionsaufwand	13,0	12,4

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Personalaufwendungen	7,9	7,3
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (–)	5,1	5,1
Gesamt	13,0	12,4

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	2014	2013
Abzinsungsfaktoren	2,00	3,50
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	2014	2013
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
– Vereinigtes Königreich	3,60	4,60
– Niederlande	2,00	3,50
– Kanada	3,75	4,50
– Mexiko	7,20	7,20
Erwartete Rentensteigerungsraten		
– Vereinigtes Königreich	2,90	3,20
– Niederlande	2,00	2,00
– Kanada	n. a.	n. a.
– Mexiko	3,30	3,30

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industrieanleihen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikoaufschlages extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt.

Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2014 für das Geschäftsjahr 2014 –60,1 Mio. EUR (2013: 16,9 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (–) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	0,0	–0,3
Änderungen finanzieller Annahmen	–68,2	16,0
erfahrungsbedingten Anpassungen	0,4	–0,9
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	8,9	1,6
Wechselkursänderungen	–1,2	0,5
Neubewertungen	–60,1	16,9

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2014 –104,8 Mio. EUR (2013: –46,6 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2015 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 4,4 Mio. EUR (2014: 4,1 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2015 voraussichtlich 3,2 Mio. EUR (2014: 3,0 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2014 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Barwert 31.12.2014	Barwert 31.12.2013
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-55,1	-30,5
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	70,4	37,7
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	18,3	4,8
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-17,6	-4,5
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	22,2	6,9

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2014 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2014 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuftten versicherungsmathematischen Paramater 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 2014 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 18,2 Mio. EUR (2013: 17,9 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 0,7 Mio. EUR (2013: 0,3 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan mehrerer Arbeitgeber enthalten.

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

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

Insgesamt gibt es 17 Schifffahrtsgesellschaften, die an dem Plan beteiligt sind. Beim Eintritt in diesen Plan haben die Gesellschaften Unterdeckungen in Höhe von 20,6 Mio. EUR (Altersvorsorge) bzw. 57,7 Mio. EUR (Medizinische Versorgung) mitgebracht. Der Hapag-Lloyd Anteil davon betrug 0,9 Mio. EUR Überdeckung (Altersvorsorge) bzw. 1,9 Mio. EUR Unterdeckung (Medizinische Versorgung). Diese anfänglichen Über- bzw. Unterdeckungen werden über eine Laufzeit von zehn Jahren durch reduzierte Beiträge bzw. Zusatzbeiträge abgebaut. In diesem Zusammenhang wird zum 31. Dezember 2014 eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 1,0 Mio. EUR (2013: 0,7 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 2014; Vorjahr 1. Januar 2013) setzen sich wie folgt zusammen:

Teilnehmer des Plans (gesamt)	Medizinische Versorgung 2014	Alters- versorgung	Medizinische Versorgung 2013	Alters- versorgung
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	559	523	581	539
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	0	47	0	48
Leistungsempfänger	144	144	123	122
Gesamt	703	714	704	709

Teilnehmer des Plans (Hapag-Lloyd)	Medizinische Versorgung 2014	Alters- versorgung	Medizinische Versorgung 2013	Alters- versorgung
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	39	39	37	37
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	2	2	3	3
Leistungsempfänger	2	1	1	1
Gesamt	43	42	41	41

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 2015 werden die Zahlungen an den Plan voraussichtlich 0,8 Mio. EUR (2014: 0,8 Mio. EUR) betragen.

(23) Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2013	Zugang durch Unternehmenszusammenschluss	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2013
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	63,6	-	-	5,9	25,7	5,9	-1,8	36,1
Risiken aus schwebenden Geschäften	49,8	-	-	14,5	-	-	-1,7	33,6
Personalbereich	38,8	-	-3,6	23,7	0,6	28,5	-1,3	38,1
Versicherungsprämien	11,6	-	-	11,4	-	5,8	-0,3	5,7
Rückstellungen für sonstige Steuern	3,4	-	-0,5	2,5	0,4	2,1	-0,2	1,9
Restrukturierung	0,6	-	-	0,4	-	-	-0,1	0,1
Übrige Rückstellungen	39,2	-	0,3	19,5	9,9	8,3	-0,9	17,5
Sonstige Rückstellungen	207,0	0,0	-3,8	77,9	36,6	50,6	-6,3	133,0

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

Im Rahmen der Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV in den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 2. Dezember 2014 sowie zur Umsetzung der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns hat der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zum Ende des Jahres 2014 einen umfassenden Restrukturierungsplan beschlossen. Nach der Ankündigung des Plans erfasste der Konzern eine Rückstellung für erwartete Restrukturierungskosten einschließlich geschätzter Kosten für die Schließung und Zusammenlegung von Büros, IT-Anpassungen, die Schließung und den Umbau von Diensten, Agentenkündigungen, Beratungskosten sowie Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die zum 31. Dezember 2014 88,2 Mio. EUR beträgt. Die Hälfte der geschätzten Restrukturierungskosten entfällt auf Leistungen an Arbeitnehmer aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Der Abschluss der Restrukturierungsmaßnahmen wird überwiegend bis zum Ende des Jahres 2015 erwartet.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit geleasteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Im Geschäftsjahr 2013 waren Rückstellungen für Haftungsschäden aufgrund abgeschlossener Rechtsverfahren durch Einigung mit den involvierten Parteien in Höhe von 25,7 Mio. EUR aufgelöst worden. Infolge der Übernahme des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV sind zum 31. Dezember 2014 Rückstellungen für Aufwendungen im Zusammenhang mit der Rückgabe von Containern in Höhe von 53,9 Mio. EUR erfolgt.

Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Rahmen von Kaufpreisallokationen gemäß IFRS 3 identifizierte Verträge, die im Vergleich zu den im Zeitpunkt des Erwerbs vorherrschenden Marktkonditionen einen negativen Marktwert aufweisen. Im laufenden Geschäftsjahr wurden im Zusammenhang mit dem Erwerb der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV nachteilhafte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 256,6 Mio. EUR erfasst. Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften werden über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht.

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht genommenen Urlaub sowie für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, Abfindungen und Jubiläumsgelder.

In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten insbesondere Rückstellungen für länderspezifische Risiken (19,0 Mio. EUR; 2013: 6,0 Mio. EUR) und Archivierungsrückstellungen (3,9 Mio. EUR; 2013: 3,7 Mio. EUR).

Die Erhöhung der langfristigen Rückstellungen im Geschäftsjahr resultierte im Wesentlichen aus der Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes. Die Erhöhung des abgezinsten Betrages während des Geschäftsjahres aufgrund des Zeitablaufs sowie die Änderung der abgezinsten Rückstellungen aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes in Bezug auf die bereits bestehenden Rückstellungen des Hapag-Lloyd Konzerns sind unwesentlich.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2014				31.12.2013			
	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften	291,7	150,7	122,3	18,7	33,6	14,0	19,6	-
Restrukturierung	89,7	88,3	1,4	-	0,1	0,1	-	-
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	89,8	44,3	43,2	2,3	36,1	26,6	7,6	1,9
Personalbereich	41,5	27,4	6,4	7,7	38,1	30,1	3,5	4,5
Versicherungsprämien	9,5	9,5	-	-	5,7	5,7	-	-
Rückstellungen für sonstige Steuern	6,3	6,3	-	-	1,9	1,9	-	-
Übrige Rückstellungen	63,9	58,9	0,9	4,1	17,5	12,9	0,7	3,9
Sonstige Rückstellungen	592,4	385,4	174,2	32,8	133,0	91,3	31,4	10,3

(24) Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2014				31.12.2013			
	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.489,1	337,2	1.396,7	755,2	1.694,2	334,4	848,1	511,7
Anleihen	869,3	18,7	850,6	-	873,0	16,2	856,8	-
Verbindlichkeiten aus Finance- Lease-Verträgen	206,3	34,3	122,1	49,9	233,6	110,8	83,1	39,7
Sonstige Finanzschulden	152,4	17,8	78,6	56,0	134,2	13,5	58,7	62,0
Gesamt	3.717,1	408,0	2.448,0	861,1	2.935,0	474,9	1.846,7	613,4

Finanzschulden nach Währungsexposure:

Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	2.970,1	2.192,4
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	786,5	773,3
Auf CLP lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	12,2	0,0
Zinsverbindlichkeiten	29,8	27,9
Berücksichtigung von Transaktionskosten	-81,5	-58,6
Gesamt	3.717,1	2.935,0

Die Finanzschulden haben sich im Geschäftsjahr durch die Einbringung des Container-schiffahrtsgeschäftes der CSAV deutlich erhöht.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und Containerfinanzierungen. Sie erhöhten sich neben dem Zugang von Finanzschulden aus den CCS-Gesellschaften durch die Ziehung von insgesamt 276,7 Mio. USD (227,6 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der Ablieferung von drei Schiffs-neubauten der „Hamburg Express“-Klasse im ersten Halbjahr 2014. Die für diese Schiffe bereits bestehenden Darlehensfinanzierungen (Brückenfinanzierungen) in Höhe von 143,2 Mio. USD (117,8 Mio. EUR) wurden vollständig zurückgeführt.

Im Vorjahr erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten u. a. durch vier Tranchen im Zusammenhang mit der Finanzierung für die in 2013 ausgelieferten Schiffs-neubauten der „Hamburg Express“-Klasse (Stand 31. Dezember 2013: 241,9 Mio. EUR) sowie der Finanzierung im Zusammenhang mit Kiellegung und Launching von drei weiteren Schiffsneubauten (Stand 31. Dezember 2013: 83,2 Mio. EUR). Für vier Schiffe wurden die bestehenden Darlehen komplett getilgt und durch eine neue Finanzierung ersetzt (Stand 31. Dezember 2013: 111,9 Mio. EUR).

Im Zusammenhang mit der Anschaffung von Containern wurden in 2013 41,5 Mio. EUR eines freien Kreditrahmens zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Anspruch genom-men.

Weiterhin wurden verschiedene Sale-and-Operating-Leaseback-Transaktionen durchgeführt sowie Investitionen in neue Container getätigt. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirt-schaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherheitsübereignung von Containern. Die Klassifizierung erfolgt gemäß SIC-27-Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Trans-aktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen. In 2014 wurden drei solcher Geschäfte abgeschlossen. Insgesamt resultierten aus derartigen Finanzschulden Buchwerte von insgesamt 351,1 Mio. EUR (2013: 207,0 Mio. EUR) und es wurden im Geschäftsjahr 2014 insgesamt Zinsen in Höhe von insgesamt 14,2 Mio. EUR (2013: 5,1 Mio. EUR) im Zins-aufwand erfasst.

Im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen erhöhten sich die Verbindlich-keiten gegenüber Kreditinstituten um 90,3 Mio. EUR.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffs-hypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von verbrieften Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 236,9 Mio. EUR (2013: 135,3 Mio. EUR).

Am 20. November 2014 hat Hapag-Lloyd eine weitere Unternehmensanleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihe mit einem Volumen von 250 Mio. EUR hat einen Kupon von 7,50 Prozent. Die Erlöse aus der Anleiheemission sowie weitere 30 Mio. EUR aus der Liquidität wurden für die vorzeitige Tilgung der in 2015 fälligen Euro-Anleihe verwendet.

Hapag-Lloyd hält freie Kreditlinien in Höhe von 210,5 Mio. EUR (2013: 69,0 Mio. EUR). Die Laufzeiten dieser freien Liquiditätsreserven betragen ein bis zwei Jahre.

(25) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2014				31.12.2013			
	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.232,8	1.232,3	0,5	-	700,3	700,3	-	-
davon gegen fremde Dritte	1.228,9	1.228,4	0,5	-	691,9	691,9	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3,9	3,9	-	-	8,4	8,4	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	138,0	131,3	6,1	0,6	104,5	99,3	4,7	0,5
Erhaltene Anzahlungen	78,3	78,3	-	-	62,5	62,5	-	-
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	41,4	37,7	3,4	0,3	26,8	24,5	2,1	0,2
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	10,9	8,1	2,7	0,1	10,1	7,4	2,6	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	5,3	5,3	-	-	3,7	3,7	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	1,9	1,7	-	0,2	1,2	1,0	-	0,2
Sonstige Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,2	0,2	-	-	0,2	0,2	-	-
Gesamt	1.370,8	1.363,6	6,6	0,6	804,8	799,6	4,7	0,5

(26) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	-23,8	-	6,7	6,7
davon Derivate im Hedge Accounting	-0,2	-	-	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	-23,6	-	6,7	6,7

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultierten im Wesentlichen aus Devisentermingeschäften sowie Devisenverkaufsoptionen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung [27]).

(27) Finanzinstrumente

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT

Grundsätze Risikomanagement

Der Hapag-Lloyd Konzern ist aufgrund der internationalen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG Marktrisiken ausgesetzt. Zu den Marktrisiken gehören insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreisisiko sowie das Zinsrisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden bei der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als Sicherungsinstrument genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.

Neben den Marktrisiken unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest. Die Prozesse des Risikomanagements werden jährlich seitens der internen Revision sowie externer Wirtschaftsprüfer auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

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.

Das Währungsmanagement der Hapag-Lloyd AG sieht grundsätzlich eine Sicherung des operativen Euro-Kosten-Exposures in Höhe von bis zu 80 Prozent vor. Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird ebenfalls bis zu 100 Prozent gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden fallweise derivative Finanzinstrumente in Form von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (bspw. Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt.

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, dass die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CAD, GBP) zum Stichtag um 10 Prozent auf- oder abgewertet würden. Die Darstellung der Analyse erfolgt entsprechend in US-Dollar.

Mio. USD	31.12.2014		31.12.2013	
	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)
USD/EUR				
+10 %	- 20,1	-	12,6	26,8
-10 %	44,6	-	36,9	- 7,8
USD/CAD				
+10 %	- 4,9	-	0,3	-
-10 %	4,9	-	- 0,3	-
USD/GBP				
+10 %	0,9	-	6,4	-
-10 %	- 0,9	-	- 6,4	-

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG ergeben sich aus der Umrechnung der US-Dollar-Abschlüsse der konsolidierten Gesellschaften in die Berichtswährung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cash-Flow des Konzerns, sondern spiegelt sich im Eigenkapital wider und wird derzeit nicht abgesichert.

Treibstoffpreisrisiko

Aufgrund der operativen Geschäftstätigkeit unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern einem Marktpreisrisiko für die Beschaffung von Bunkertreibstoff.

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 Prozent des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt. Darüber hinaus strebt Hapag-Lloyd an, einen Großteil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

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

Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Ver-

mögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Zinssicherungsinstrumente wurden in 2014 nicht eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus.

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2014 wurde um +/- 100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal null vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 2.197,1 Mio. EUR (2013 1.566,8 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 14,5 Mio. EUR (Vorjahr: 25,0 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 17,8	2,3	- 20,8	11,6

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 mehr als die Hälfte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch eine Kreditversicherung oder Bankgarantien abgesichert.

Der Hapag-Lloyd Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstammes begrenzt.

Bei erkennbaren Risiken im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen wird diesen durch angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen wird auf Anmerkung (14) verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.

Unter Berücksichtigung der positiven und negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 5,1 Mio. EUR bzw. -23,8 Mio. EUR ergibt sich ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrages für Finanztermingeschäfte in Höhe von 1,3 Mio. EUR. Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 14,5 Mio. EUR.

Darüber hinaus bestehen keine weiteren langfristigen finanziellen Forderungen oder Ausleihungen mit externen Vertragspartnern, aus denen ein mögliches Ausfallrisiko entstehen könnte.

Liquiditätsrisiko

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Gesellschafter sowie den Anleihegläubigern nachrangigen Gläubigern. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteils-erwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Konzernlagebericht.

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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2013)

Mio. EUR	2014	2015	Mittelauf 2016–2018	ab 2019	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹⁾	–318,6	–267,6	–777,2	–615,8	–1.979,2
Anleihen	–73,9	–353,9	–716,5	-	–1.144,3
Finanzierungsleasing	–55,0	–45,2	–108,3	–92,7	–301,2
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	–20,2	–20,1	–60,5	–77,9	–178,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–700,3	-	-	-	–700,3
Sonstige Verbindlichkeiten	–21,5	–3,5	-	-	–25,0
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–1.189,5	–690,3	–1.662,5	–786,4	–4.328,7

¹⁾ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 162,1 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 12 Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und wird mit USD-Libor + 2,25 Prozent verzinst.

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2014)

Mio. EUR	2015	2016	Mittelauf 2017–2019	ab 2020	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹⁾	–423,9	–721,1	–871,0	–874,4	–2.890,4
Anleihen	–67,3	–69,8	–1.000,4	0,0	–1.137,5
Finanzierungsleasing	–49,9	–41,2	–111,3	–59,3	–261,7
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	–25,3	–24,8	–76,7	–71,8	–198,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–1.232,3	–0,5	-	-	–1.232,8
Sonstige Verbindlichkeiten	–32,7	–5,5	-	-	–38,2
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–1.831,4	–862,8	–2.059,4	–1.005,5	–5.759,2
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	–22,8	-	-	-	–22,8

¹⁾ Im Rahmen von bereits fest kontrahierten Darlehen zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 247,9 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Die Darlehen haben eine Laufzeit von 10 Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und werden mit durchschnittlich USD-Libor + 2,81 Prozent verzinst.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2014, 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 Treibstoffpreisisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

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

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gem. IAS 39 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in der Form von Cash-Flow Hedges abgebildet. Der effektive Teil der kumulierten Marktwertänderungen wird dabei bis zum Eintritt des Grundgeschäftes im sonstigen Ergebnis ausgewiesen und bei Abwicklung des gesicherten Grundgeschäftes erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zum 31. Dezember 2014 bestanden Sicherungsgeschäfte, die nach IAS 39 als Sicherungsbeziehungen klassifiziert wurden, mit Laufzeiten von bis zu einem Jahr. Die gesicherten Cash-Flows aus den Grundgeschäften werden im gleichen Zeitraum erfolgswirksam.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne von insgesamt 8,9 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (2013: 38,7 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus dem sonstigen Ergebnis wurden im Berichtszeitraum 15,3 Mio. EUR (2013: 41,4 Mio. EUR) erfolgswirksam reklassifiziert. Davon entfielen 12,5 Mio. EUR (2013: 36,1 Mio. EUR) auf Währungskurssicherungen, die als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst wurden. Aufgrund der Beendigung von Hedge Accounting zum Zeitpunkt der vorzeitigen Rückführung eines Grundgeschäftes wurden weitere 0,7 Mio. EUR ergebniswirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag erfasst. Weitere 1,6 Mio. EUR (2013: 1,6 Mio. EUR), betreffend den Zinsanteil aus Devisentermingeschäften, wurden als Zinsaufwand berücksichtigt. Darüber hinaus wurden

im abgelaufenen Geschäftsjahr 0,5 Mio. EUR (2013: 7,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Commodity-Sicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand gezeigt wird, erfolgswirksam reklassifiziert.

In der Berichtsperiode sind ebenso wie im Vorjahr Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen in nicht wesentlichem Umfang angefallen.

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

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Devisenoptionen						
Vermögenswert	320,0	100,0	420,0	176,9	420,0	596,9
Verbindlichkeit	80,0	-	80,0	-	80,0	80,0
Devisentermingeschäfte						
Cross-Currency Swaps	12,7	-	12,7	-	-	-
Commodityoptionen						
	279,4	-	279,4	381,3	-	381,3

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 Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte und Cross-Currency Swaps 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 dem 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	31.12.2014		31.12.2013	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IAS 39 (Hedge Accounting)				
Devisenoptionen	-	-	7,6	-
Commodityoptionen	0,2	-	17,5	-
Devisentermingeschäfte	-	-	16,1	-
Cross-Currency Swaps	-	-0,2	-	-
Sicherungsinstrumente	0,2	-0,2	41,2	-
Derivative Finanzinstrumente (Held for Trading)				
Devisenoptionen	4,9	-0,9	33,4	-6,7
Devisentermingeschäfte	-	-22,7	-	-
Eingebettete Derivate	14,5	-	25,0	-
Cross-Currency Swaps	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente	19,4	-23,6	58,4	-6,7
Gesamt	19,6	-23,8	99,6	-6,7

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 31.12.2013

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2013	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wertansatz Bilanz nach IAS 17	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente	
			Gesamt	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaf- fungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral			Fair Value erfolgs- wirksam
Aktiva									
Sonstige Forderungen	LaR/n.a.	114,7	51,0	-	-	-	-	-	
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	-	-	
Derivative Finanzinstrumente									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	58,4	-	-	-	58,4	-	58,4	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	41,2	-	-	3,9	37,3	-	41,2	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	473,3	473,3	-	-	-	-	-	
Finanzmittel	LaR	464,8	464,8	-	-	-	-	-	
Passiva									
Finanzschulden	FLAC	2.701,4	2.701,4	-	-	-	-	2.792,6	
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	n. a.	233,6	-	-	-	-	233,6	244,6	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC/n. a.	104,5	25,0	-	-	-	-	-	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	6,7	-	-	-	6,7	-	6,7	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	-	-	-	-	-	-	-	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	700,3	700,3	-	-	-	-	-	
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:									
Loans and Receivables (LaR)		989,1	989,1	-	-	-	-	-	
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-	
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-	
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		58,4	-	-	-	58,4	-	-	
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		3.426,7	3.426,7	-	-	-	-	-	
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		6,7	-	-	-	6,7	-	-	

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2014

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2014	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wertansatz Bilanz nach IAS 17	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente	
			Gesamt	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaf- fungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral			Fair Value erfolgs- wirksam
Aktiva									
Sonstige Forderungen	LaR/n. a.	147,4	58,9	-	-	-	-	58,9	
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	-	0,2	
Derivative Finanzinstrumente									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	19,4	-	-	-	19,4	-	19,4	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	716,0	716,0	-	-	-	-	716,0	
Finanzmittel	LaR	711,4	711,4	-	-	-	-	711,4	
Passiva									
Finanzschulden	FLAC	3.510,8	3.510,8	-	-	-	-	3.796,4	
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease ¹⁾	n. a.	206,3	-	-	-	-	206,3	216,2	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC/n. a.	138,0	38,0	-	-	-	-	38,0	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	23,6	-	-	-	23,6	-	23,6	
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n. a.	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.232,8	1.232,8	-	-	-	-	1.232,8	
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:									
Loans and Receivables (LaR)		1.486,3	1.486,3	-	-	-	-	-	
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-	
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-	
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		19,4	-	-	-	19,4	-	-	
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		4.781,6	4.781,6	-	-	-	-	-	
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		23,6	-	-	-	23,6	-	-	

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 bilanzierten Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie.

Mio. EUR	31.12.2013			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva				
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	41,2	-	41,2
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	58,4	-	58,4
Passiva				
Finanzschulden	-	2.792,6	-	2.792,6
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease	-	244,6	-	244,6
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	6,7	-	6,7

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

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Ergebniseffekte

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

Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	-0,2	-63,3	-63,5	-0,6	-11,3	-11,9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-18,1	-28,7	-46,8	-0,4	2,8	2,4
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-154,5	60,8	-93,7	-133,2	-13,9	-147,1
Gesamt	-172,8	-31,2	-204,0	-134,2	-22,4	-156,6

Neben den Zinserträgen und Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Hapag-Lloyd AG sowie dem Bewertungsergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Das Vertrauen der am Unternehmen beteiligten Parteien soll nachhaltig gestärkt werden. Um dies entsprechend zu erreichen, strebt der Hapag-Lloyd Konzern eine hohe Eigenkapitalquote an.

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.

Eine wesentliche Steuerungsgröße im Rahmen des Kapital-Risikomanagements ist das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Bilanzsumme (Eigenkapitalquote).

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart (Financial Covenants bezüglich Eigenkapital, Liquidität und Loan-to-Value-Relation), nach denen zusätzlich gesteuert wird. Im Berichtszeitraum wurden wie im Vorjahr die Financial Covenants zu allen Berichtsterminen eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Auswirkungen infolge der Übernahme des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes sind dabei eliminiert.

(28) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 2,3 Mio. EUR (2013: 1,6 Mio. EUR) vereinnahmt. Im Zusammenhang mit Ertragsteuern ergaben sich im Geschäftsjahr 2014 Mittelzuflüsse von 0,4 Mio. EUR (2013: 0,0 Mio. EUR) und Mittelabflüsse von 5,0 Mio. EUR (2013: 5,9 Mio. EUR).

Die in der Überleitung vom Konzernergebnis zum Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit enthaltenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen Effekte aus der Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung, Erträge aus der Bilanzierung von Gesellschaften nach der at-Equity-Methode und Effekte aus der Zeitwertbewertung von derivativen Finanzinstrumenten.

(29) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit

Aus der Investitionstätigkeit sind im Berichtsjahr insgesamt 257,6 Mio. EUR an Mitteln abgeflossen (2013: 544,7 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 340,5 Mio. EUR (2013: 664,5 Mio. EUR) enthielten im Wesentlichen Investitionen in neue Container und Abschlusszahlungen für in 2014 ausgelieferte Schiffsneubauten.

Gegenläufig erfolgte ein Zugang von 44,0 Mio. EUR aus der Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes. Darin enthalten sind Zahlungsmittelzuflüsse aus den Liquiditätsbeständen der übernommenen Gesellschaften in Höhe von 69,5 Mio. EUR und Auszahlungen für Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 25,5 Mio. EUR. Für die Vermögenswerte und Schulden der übernommenen Gesellschaften verweisen wir auf den Abschnitt „Zugang des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV“ im Konzernanhang. Die Dividendenzahlungen betrugen 34,2 Mio. EUR (2013: 33,2 Mio. EUR). Die Einzahlungen aus Abgängen von Gesellschaften im Vorjahr in Höhe von 20,6 Mio. EUR resultierten aus dem Verkauf der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal (19,1 Mio. EUR) sowie dem Verkauf von 4,9 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg (1,5 Mio. EUR).

Die Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit enthielten aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 4,8 Mio. EUR (2013: 16,3 Mio. EUR).

(30) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Finanzierungstätigkeit betrugen im Saldo 81,6 Mio. EUR (2013: 403,2 Mio. EUR).

Die Bareinlage im Rahmen der zweiten Kapitalerhöhung am 19. Dezember 2014 führte zu Mittelzuflüssen in Höhe von 306,9 Mio. EUR. Die Mittelaufnahmen in Höhe von 748,2 Mio. EUR (2013: 1.118,8 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung einer neuen EUR-Anleihe sowie Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung. Demgegenüber standen die Rückführung einer in 2010 begebenen Anleihe sowie Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 972,6 Mio. EUR (2013: 707,9 Mio. EUR).

(31) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen alle flüssigen Mittel, d. h. Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Die Einflüsse aus wechselkursbedingten Bewegungen der Zahlungsmittel werden gesondert dargestellt.

Bezüglich möglicher Verfügungsbeschränkungen für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente siehe Anmerkung (17).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

(32) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß der Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt wurden im Berichtsjahr 2014 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 11,0 Mio. EUR (2013: 10,3 Mio. EUR) gewährt, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

(33) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

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

Zum 31. Dezember 2014 bestehen lediglich Garantien und Bürgschaften für Verbindlichkeiten konsolidierter verbundener Unternehmen.

(34) 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, ehemalige Agenten und Lieferanten. Nennenswerte Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Folglich werden für diese Sachverhalte weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang angegeben.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden. In 2014 gab es keine neuen Entwicklungen. Folglich wurden weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang ausgewiesen.

Bei Hapag-Lloyd Mexico wurden im Geschäftsjahr 2013 Steuerprüfungen für die Jahre 2004 und 2005 abgeschlossen. Gegen die resultierenden Steuerbescheide, die die Gesellschaft u. a. zu erheblichen Umsatzsteuernachzahlungen verpflichtet, hat die Gesellschaft Einspruch eingereicht. Die beauftragten Rechtsanwälte sind der Überzeugung, dass die Steuerbescheide nicht rechtmäßig sind. Die Quantifizierung eines finanziellen Risikos, die Bestimmung der Fälligkeit von eventuellen Abflüssen und die Ermittlung von Erstattungsansprüchen gegen Dritte aus diesem Sachverhalt sind daher aktuell nicht praktikabel. Darüber hinaus plant die Mexikanische Steuerverwaltung die Veröffentlichung eines Anwendungsschreibens, das darauf gerichtet ist, die nicht erstattungsfähige Umsatzsteuer in Mexiko rückwirkend ab 2014 einzuschränken. Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßigen Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In einzelnen Jurisdiktionen, wie beispielsweise in Indien und Brasilien, finden derzeit Untersuchungen der lokalen Steuerbehörden zu einzelnen Sachverhalten statt.

Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren werden gebildet, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und ihre 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 2014 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungsverpflichtungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

(35) Leasing

Leasingnehmer – Finance Lease

Bei den im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen geleasten Leasinggegenständen handelt es sich hauptsächlich um Schiffe und Container. Im Vorjahr wurden bestehende kurzfristige Operating-Lease-Verträge für Container in langfristige Leasingverträge gewandelt, woraus eine Klassifizierung der geänderten Container-Mietverträge als Finance-Lease-Verträge resultierte. Die Verträge haben eine Laufzeit von bis zu zwölf Jahren. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit ist eine weitere Nutzung der Container unter dieser Vertragskonstellation möglich. Die im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe haben zum 31. Dezember 2014 einen Nettobuchwert von insgesamt 179,5 Mio. EUR (2013: 201,5 Mio. EUR); die Container sind zum 31. Dezember 2014 mit 66,5 Mio. EUR (2013: 75,2 Mio. EUR) bilanziert.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen sowie ihr Barwert stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2014 Restlaufzeiten				31.12.2013 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mietleasingzahlungen	253,7	46,4	150,7	56,6	276,2	126,3	101,8	48,1
Zinsanteil	47,4	12,1	28,6	6,7	42,6	15,5	18,7	8,4
Barwert	206,3	34,3	122,1	49,9	233,6	110,8	83,1	39,7

Zum Bilanzstichtag lagen keinerlei erwartete zukünftige Einnahmen aus unkündbaren Untermietverhältnissen sowie bedingte Zahlungen 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 16 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen. Die Container werden kurzfristig bis zur endgültigen Abgabe an den Erwerber zu marktüblichen Mietraten genutzt. Eine Rückkaufverpflichtung besteht nicht. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindexes für Deutschland vor.

Die Charterverträge für Schiffe werden ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h., der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten einen Teil der laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charraten erstattet werden. Bei den bestehenden Charterverträgen betreffen diese Betriebskostenerstattungen rd. 50 Prozent der Charteraufwendungen.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 651,7 Mio. EUR (2013: 698,6 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 334,5 Mio. EUR (2013: 335,7 Mio. EUR), davon bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,0 Mio. EUR (2013: 0,1 Mio. EUR).

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2014 Restlaufzeiten				31.12.2013 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	1.082,1	389,3	561,9	130,9	606,5	355,3	251,2	-
Verwaltungsgebäude	104,9	20,5	43,5	40,9	98,7	16,7	39,2	42,8
Sonstiges	177,9	50,3	127,6	-	82,0	37,5	44,5	-
Gesamt	1.364,9	460,1	733,0	171,8	787,2	409,5	334,9	42,8
Beizulegender Zeitwert	1.340,1	458,5	718,7	162,9	761,5	406,1	318,8	36,6

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 0,67 Prozent p. a. (31. Dezember 2013: 1,6 Prozent p. a.). Aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes erhöhten sich die sonstigen finanziellen Verpflichtungen um 11,9 Mio. EUR.

Die Erhöhung der Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen im Geschäftsjahr 2014 resultierte im Wesentlichen aus der Einbringung des Containerschiffahrtsgeschäftes der CSAV sowie der Verlängerung von zwei IT-Service-Verträgen. Teilweise gegenläufig wirkten sich die Verringerung der langfristigen Charterverträge für Schiffe sowie das niedrigere Ratenniveau und die kürzeren Laufzeiten für neu abgeschlossene Schiffscharterverträge aus. Zum 31. Dezember 2014 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 15,2 Mio. EUR (2013: 2,5 Mio. EUR).

Leasinggeber – Operating Lease

Hapag-Lloyd tritt als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen nur in geringfügigem Umfang auf. Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating-Lease-Verträge handelt es sich im Wesentlichen um im Eigentum befindliche Schiffe sowie Slotcharter.

Aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen ergeben sich folgende künftige Mindestleasingzahlungen:

Mio. EUR	31.12.2014 Restlaufzeiten				31.12.2013 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	26,0	26,0	-	-	24,3	24,3	-	-
Verwaltungsgebäude	0,6	0,4	0,2	0,0	0,5	0,1	0,4	-
Gesamt	26,6	26,4	0,2	0,0	24,8	24,4	0,4	-

Der Bruttobuchwert des vercharterten Schiffes beträgt zum Stichtag 95,9 Mio. EUR (2013: 84,7 Mio. EUR), die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 28,1 Mio. EUR (2013: 23,0 Mio. EUR) und die Abschreibungen der Periode auf 4,3 Mio. EUR (2013: 4,3 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2014 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

(36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2014 enthalten ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 276,1 Mio. EUR (2013: 113,4 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 276,1 Mio. EUR (2013: 113,4 Mio. EUR). Die Restlaufzeit des Bestellobligos beträgt weder im Geschäftsjahr 2014 noch im Vorjahr mehr als fünf Jahre.

(37) 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 hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:

- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg
- First CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg
- Second CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg
- Third CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg

(38) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2014 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2014 Gesamt	1.1.–31.12. 2014 Inland	1.1.–31.12. 2013 Gesamt	1.1.–31.12. 2013 Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	1,7	0,5	1,2	0,5
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,7	0,6	0,5	0,5
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,7	0,6	0,1	-
Honorar für sonstige Leistungen	0,5	0,4	0,4	0,4
Gesamt	3,6	2,1	2,2	1,4

Die Honorare für Abschlussprüfungsleistungen entfallen vor allem auf die Konzernabschlussprüfung sowie die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Hapag-Lloyd AG und der CSAV Germany Container GmbH.

(39) 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.

Der Hapag-Lloyd Konzern wendet die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Berichtsjahr erfolgten Transaktionen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), einer 100-prozentigen Tochter der Freie Hansestadt Hamburg, die Gesellschafterin der Hapag-Lloyd AG ist. An die HGV, ihre Tochterunternehmen sowie deren assoziierte Unternehmen wurden im Wesentlichen Hafen- und Liegeplatzgebühren in Höhe von 4,1 Mio. EUR (2013: 3,8 Mio. EUR) gezahlt.

Nach der Auflösung des „Albert Ballin“-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss im September 2013 sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Durch die Einbringung des CSAV-Containerschiffahrtsgeschäftes in den Hapag-Lloyd Konzern gegen Gewährung von Anteilen ist CSAV über die CSAV Germany Container Holding GmbH größter Anteilseigner von Hapag-Lloyd geworden. CG HoldCo, HGV und Kühne haben im Rahmen eines „Shareholder Agreement“ die Bündelung ihrer Stimmrechte vereinbart.

Anteile in %	2014	2013
CSAV Germany Container Holding GmbH	34,0 %	0,0 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	23,2 %	36,9 %
Kühne Maritime GmbH	20,8 %	28,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	13,9 %	22,0 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	3,3 %	5,3 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	1,9 %	2,9 %
HSH Nordbank AG	1,8 %	2,9 %
HanseMerkur Versicherungsgruppe	1,1 %	1,8 %
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. 2014	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2014	1.1.–31.12. 2013
Gesellschafter	279,1	282,5	40,7	42,8
Assoziierte Unternehmen	0,2	0,2	57,7	109,6
Sonstige Beteiligungs- unternehmen	5,5	5,2	2,2	1,3
Gesamt	284,8	287,9	100,6	153,7

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
Gesellschafter	179,8	118,7	241,9	235,8
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	-	-	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	1,5	0,7	5,1	13,0
Sonstige Beteiligungsunternehmen	1,1	1,0	0,3	0,3
Gesamt	182,4	120,4	247,5	249,3

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (284,0 Mio. EUR; 2013: 287,5 Mio. EUR), Zinserträgen (0,4 Mio. EUR; 2013: 0,2 Mio. EUR) sowie sonstigen Lieferungen und Leistungen (0,4 Mio. EUR; 2013: 0,2 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 80,6 Mio. EUR (2013: 135,0 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen, mit 16,8 Mio. EUR (2013: 18,6 Mio. EUR) auf Zinsaufwendungen sowie mit 3,2 Mio. EUR (2013: 0,1 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Die gem. IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des Vorstandes und Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat		Gesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Kurzfristig fällige Leistungen	3,2	1,8	1,2	1,1	4,4	2,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,9	0,6	-	-	0,9	0,6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,8	0,8	-	-	0,8	0,8
Gesamt	4,9	3,2	1,2	1,1	6,1	4,3

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Zum 31. Dezember 2014 wurden für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 12,0 Mio. EUR (2013: 4,8 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Ergänzende Angaben nach § 315 a HGB

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2014	2013	2014	2013
Aktive Organmitglieder	3,2	1,8	1,1	1,0
Ehemalige Organmitglieder	1,1	0,8	-	-
Gesamt	4,3	2,6	1,1	1,0

Die Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrates gemäß IAS 24 enthält zusätzlich die im Rahmen des Angestelltenverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter, die zugleich Arbeitnehmer des Konzerns sind. Ihre Höhe entsprach einer für die Funktion und Aufgaben angemessenen Vergütung.

(40) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Im ersten Quartal 2015 ist die Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH auf die Hapag-Lloyd AG beabsichtigt.

Aus einem Portfolio von 16 außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) werden im ersten Quartal 2015 insgesamt drei Schiffe an zertifizierte Entsorgungswerften abgegeben. Gespräche über die Veräußerung weiterer fünf Schiffe an eine Reederei, die die Schiffe weiterbetreiben wird, sind weit fortgeschritten und erste Verträge wurden unterzeichnet. Bis zum 27. Februar 2015 wurden weitere zwei Schiffe des bestehenden Orderbuches ausgeliefert.

(41) Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
Verbundene konsolidierte Unternehmen					
Zentrale					
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	100,00	EUR	63	**
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	94,90	EUR	30.045	**
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	26	**
CSAV Germany Container GmbH	Hamburg	100,00	EUR	1.072.798	−4.654
Compañía Sudamericana de Vapores GmbH	Hamburg	100,00	EUR	303	189
CSAV North & Central Europe GmbH	Hamburg	100,00	EUR	1.980	58
First CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00	EUR	****	****
Second CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00	EUR	****	****
Third CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00	EUR	****	****
Europa					
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	100,00	ZAR	3.419	602
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	100,00	EUR	1.148	−47
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	100,00	EUR	142	31
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Paris	100,00	EUR	4.665	−62
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	100,00	EUR	226	24
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Milano	100,00	EUR	1.463	241
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	100,00	PLN	729	82
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lisboa	100,00	EUR	148	12
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	100,00	CHF	316	32
Hapag-Lloyd Special Finance Limited	Dublin	100,00	USD	48	33
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	100,00	SEK	3.124	940
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	90,00	EUR	680	53
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	100,00	GBP	3.516	89
CSAV Agency France S.A.S.	Le Havre	100,00	EUR	−65	1.193
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	60,00	ZAR	12.798	5.967
CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul	100,00	TRY	4.439	6.840
CSAV Agency Italy, S.p.A.	Genoa	100,00	EUR	503	73
CSAV Holding Europe S.L.	Madrid	100,00	USD	24.607	60
CSAV North & Central Europe B.V.	Rotterdam	100,00	EUR	1.913	138
CSAV North & Central Europe N.V.	Antwerpen	100,00	EUR	366	98
Compañía Sud Americana de Vapores Agencia Maritima S.L.	Barcelona	100,00	EUR	2.137	954
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	100,00	USD	−244.215	−202.662
CSAV UK & Ireland Limited	Liverpool	100,00	GBP	703	−38
Asien					
Hapag-Lloyd Agency LLC.	Dubai	49,00	AED	12.985	12.535
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Sydney	100,00	AUD	1.973	84
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	6.378	561
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	100,00	CNY	79.467	28.491
Hapag-Lloyd (Eastwind) Pte. Ltd.***	Singapore	100,00	USD	382	−3
Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd.	Mumbai	100,00	INR	548.710	56.479
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	100,00	INR	216.680	17.922
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokyo	100,00	JPY	231.225	3.970
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	100,00	KRW	1.355.195	68.690
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn.Bhd.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	1.339	30
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	100,00	NZD	807	45
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapore	100,00	USD	6.840	95
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	2.368	−31
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	100,00	TWD	86.876	914
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,90	THB	5.763	453
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	100,00	VND	4.995.944	1.467.578
CSAV Group Agencies Korea Co. Ltd.	Seoul	100,00	KRW	323.712	−107.328
CSAV Shipping LLC	Dubai	49,00	AED	3.804	7.034
CSAV Agencies (Malaysia) Sdn Bhd.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	−476	744
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	100,00	CNY	57.770	14.925
CSAV Group (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	6.153	−1.105
CSAV Group (India) Private Ltd.	Gurgaon	100,00	USD	4.053	609
CSAV Group Agencies (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	30.477	19
CSAV Group Agencies (Taiwan) Ltd.	Taipei	100,00	TWD	18.009	12.818
CSAV Group Agencies (India) Private Ltd.	Mumbai	100,00	INR	126.395	20.999

208

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
Nordamerika					
Hapag-Lloyd (America) Inc.	Piscataway	100,00	USD	2.674	664
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	100,00	CAD	364	207
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	222.969	−15.272
Hapag-Lloyd USA LLC	Tampa	100,00	USD	248.648	37.816
Florida Vessel Management LLC	Tampa	75,00	USD	27	−7
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	2.424	−4.112
CSAV Agency LLC	New Jersey	100,00	USD	11.981	5.341
Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	−4.207	−14.266
Prestadora de servicios integrados de personal de SA de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	1.131	1.066
CSAV Agency Ltd.	Vancouver	100,00	CAD	1.202	1
Südamerika					
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	100,00	ARS	3.607	318
Hapag-Lloyd Brasil Agenciamento Maritimo Ltda.	São Paulo	100,00	BRL	11.517	−337
Hapag-Lloyd Chile Agencia Maritima Ltda.	Santiago	100,00	CLP	160.344	27.243
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	100,00	COP	109.105	−40.736
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	100,00	CRC	154.859	7.256
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala	100,00	GTQ	−152	67
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	100,00	PEN	1.588	10.416
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	100,00	VEF	1.088	121
CSAV Austral SpA	Valparaiso	49,99	USD	6.424	8.191
CSAV Portacontenedores SpA	Valparaiso	100,00	USD	4.581	581
CSAV Agenciamiento Maritimo SpA	Valparaiso	100,00	CLP	797.562	554.862
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	100,00	UYU	61.698	62.908
CSAV Group Agency Colombia Ltda.	Bogota	100,00	COP	−211	2.617
CSAV Agency (Costa Rica) S.A.	San Jose	100,00	CRC	623.713	38.070
CSAV Argentina S.A.	Buenos Aires	100,00	ARS	22.185	27.433
CSAV Group Agencies Puerto Rico Inc.	Guaynabo	100,00	USD	−82	−109
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L.	Montevideo	100,00	USD	1.119	241
Libra Agency (Argentina) S.A.	Buenos Aires	100,00	ARS	250	−159
Invermar Management S.A.	Panama City	100,00	USD	1.683	1.305
Companhia Libra de Navegacao S.A.	São Paulo	100,00	BRL	155.096	8.813
Andes Operador Multimodal Ltda.	Rio de Janeiro	100,00	BRL	−66	−2.908
Corvina Maritime Holding S.A.	Panama City	100,00	USD	1.251.782	−7
Sea Lion Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	12.081	−1
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	50,00	USD	912	42
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaiso	50,50	USD	149	−15
Wellington Holding Group S.A.	Road Town	100,00	USD	146.907	0
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	100,00	UYU	−748.988	−493.727
Inversiones Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	100,00	USD	8.055	−3.807
Torksey S.A.	Montevideo	100,00	USD	974	−18
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	−43	−53
Rahue Investment Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	1.243.213	−5.722
CNP Holding S.A.	Panama City	100,00	USD	985.288	1.407
Sonstige					
CSAV Ships S.A.	Panama City	100,00	USD	11.464	−54.465
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	100,00	USD	1.076	−5.581
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	100,00	USD	178	−1.839
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	317	−13.647
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	6.164	−10.306
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	4.094	−12.176
Hull 1800 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	332	−17.320
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	−657	−13.201
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	5.271	2.728
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	3.970	−149
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	717	1.350
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	868	1.500
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	794	1.163
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	724	1.084
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	724	1.084
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	724	1.084

209

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	724	1.084
Bureo Shipping Co. S.A.	Majuro	100,00	USD	– 1	0
Norasia Alya S.A.	Panama City	100,00	USD	– 746	403
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	276	– 1
Maule Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	343	– 1
Joint Venture					
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	50,00	USD	14.907	9.544
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	47,97	USD	24.742	8.519
Assoziierte Unternehmen					
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.	Colombo	40,00	LKR	145.342	89.794
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	EUR	80.433	**
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen					
Hapag-Lloyd Container Ltd.	Barking	100,00	EUR	3	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	100,00	EUR	2	1
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	100,00	EUR	112	10
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	*****	*****
Limari Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	*****	*****
Longavi Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	*****	*****
Palena Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	*****	*****
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt- Gesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	63	**
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	100,00	EUR	31	**
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungs- gesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	26	**

* TWE = zum 31.12.2014 in Tausend Währungseinheiten
** Ergebnisabführungsvertrag
*** in Liquidation
**** Für diese neu gegründeten Gesellschaften mit Geschäftsjahresende zum 31.8. lagen zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung keine Jahresergebnisse und Eigenkapitalinformationen vor.
***** Für diese Gesellschaften lagen zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung keine Jahresabschlüsse vor.

Hamburg, den 27. Februar 2015

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Anthony J. Firmin



Peter Ganz

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 2014 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 27. Februar 2015

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gutsche
Wirtschaftsprüfer

Heckert
Wirtschaftsprüfer

CORPORATE GOVERNANCE

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Hapag-Lloyd AG und ihre Organe fühlen sich zu einer guten und verantwortungsvollen Unternehmensführung verpflichtet. Dieses Selbstverständnis wird von den Eigentümern der Hapag-Lloyd AG mitgetragen.

Die Hapag-Lloyd AG ist nicht börsennotiert. Somit sind Vorstand und Aufsichtsrat zwar nicht zur Abgabe einer Erklärung verpflichtet, inwieweit sie die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) umsetzen. Jedoch wird der DCGK auch bei Hapag-Lloyd als Leitlinie für die Qualität und Ausgestaltung der Unternehmensführung und -kontrolle herangezogen.

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

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

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

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

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

http://www.hapag-lloyd.com/de/about_us/environment_overview.html

VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse 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 (Compliance). Des Weiteren hat er ein wirksames internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert.

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 Gesamtvorstandes notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates vorgenommen werden dürfen.

Der Vorstand besteht derzeit aus drei Mitgliedern. Diese 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 Vorstandes waren zum 31. Dezember 2014 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstandes), Peter Ganz und Anthony James Firmin. Bei einem 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. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und der Compliance. Der Vorstandsvorsitzende befindet sich auch zwischen den Aufsichtsrats-sitzungen in regelmäßigem Informationsaustausch mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

Mitglieder des Vorstandes (31. Dezember 2014):

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966	Mitglied des Vorstandes/CEO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2014
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2014 bis zum 31. März 2019

Peter Ganz Jahrgang 1967	Mitglied des Vorstandes/CFO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. Dezember 2015

Anthony James Firmin Jahrgang 1953	Mitglied des Vorstandes
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2014
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. Juni 2017

Hapag-Lloyd hat für die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 Prozent des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitgliedes vereinbart worden.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstandes und beruft diese gegebenenfalls ab. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 12 Mitgliedern zusammen. Die sechs Vertreter der Anteilseigner werden von der Hauptversammlung, die sechs Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Bei den Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird auf die zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen geachtet, ebenso wie auf die Vielfalt in der Zusammensetzung. Damit eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstandes gewährleistet ist, gehören dem Aufsichtsrat keine ehemaligen Mitglieder des Vorstandes an. Mindestens ein unabhängiges Mitglied verfügt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung.

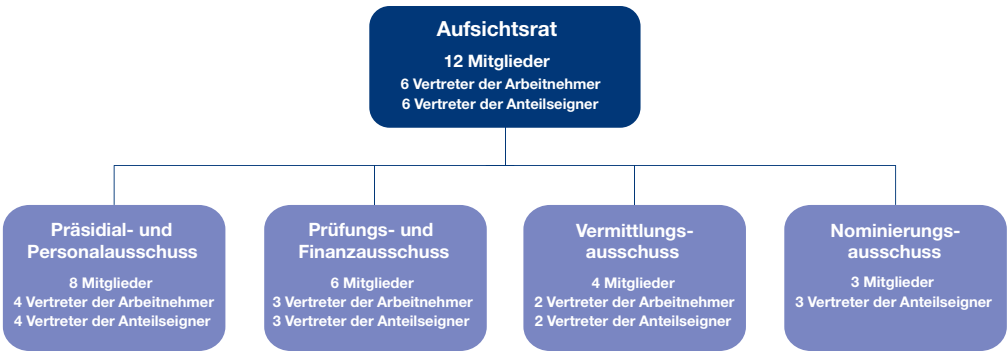
Mitglieder des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2014):

Michael Behrendt <i>(Vorsitzender des Aufsichtsrates)</i>	Jutta Diekamp <i>Mitglied des Seebetriebsrates</i> Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Karl-Heinz Biesold <i>(1. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)</i>	Dr. Rainer Klemmt-Nissen <i>Geschäftsführer</i> HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
Karl Gernandt <i>(2. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)</i> Präsident des Verwaltungsrates Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz	Arnold Lipinski <i>Leiter Personal See</i> Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Andreas Bahn <i>Gewerkschaftssekretär</i> ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Hamburg	Francisco Pérez Mackenna <i>Chief Executive Officer (CEO)</i> Quiñenco S.A., Santiago de Chile
Horst Baier <i>Mitglied des Vorstandes</i> TUI AG, Hannover	Oscar Hasbún Martínez <i>Chief Executive Officer (CEO)</i> Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago de Chile
Oliver Bringe <i>Mitglied des Betriebsrates</i> Hapag-Lloyd AG, Hamburg	
Renate Commerell <i>Kaufmännische Angestellte</i> Hapag-Lloyd AG, Hamburg	

Ausschüsse des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrates sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrates 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



Der **Präsidial- und Personalausschuss** koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrates vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrates über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrates über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes sowie über das Vergütungssystem des Vorstandes vor. Der Präsidial- und Personalausschuss hält ständigen Kontakt zum Vorstand und berät diesen auch zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrates.

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Karl Gernandt, Karl-Heinz Biesold, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Francisco Pérez Mackenna

Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** des Aufsichtsrates befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstandes zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss bereitet zudem den Vorschlag des Aufsichtsrates 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 Revisionssystems zuständig.

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

Der **Nominierungsausschuss** unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner. Der Aufsichtsrat macht seinerseits Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Darüber hinaus ist ein **Vermittlungsausschuss** gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet.

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Karl-Heinz Biesold, Jutta Diekamp, Francisco Pérez Mackenna

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich derzeit aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Vergütungskomponente zusammen. Die Vergütung des Aufsichtsrates ist fix.

Aktionäre

Die Hapag-Lloyd AG mit Sitz in Hamburg ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2014:

Anteile in %	2014	2013
CSAV Compañía Sud Americana Vapores	34,0 %	0,0 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	23,2 %	36,9 %
Kühne Maritime GmbH	20,8 %	28,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	13,9 %	22,0 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	3,3 %	5,3 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	1,9 %	2,9 %
HSH Nordbank AG	1,8 %	2,9 %
HanseMerkur Versicherungsgruppe	1,1 %	1,8 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss und der dazugehörige Lagebericht der Hapag-Lloyd AG werden vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss wird nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Konzernlagebericht wurde nach den Vorschriften des HGB aufgestellt. Jahres- und Konzernabschluss nebst Lageberichten werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrates in anderen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien

Michael Behrendt

- Barmenia Allgemeine Versicherungs AG · Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates
- Barmenia Krankenversicherung AG · Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates
- Barmenia Lebensversicherung AG · Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates
- ESSO Deutschland GmbH · Mitglied des Aufsichtsrates
- EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH · Mitglied des Aufsichtsrates
- MAN SE · Mitglied des Aufsichtsrates
- MAN Diesel Turbo SE · Mitglied des Aufsichtsrates
- Renk AG · Mitglied des Aufsichtsrates
- Hamburgische Staatsoper GmbH · Mitglied des Aufsichtsrates

Andreas Bahn

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

Horst Baier

- TUI Deutschland GmbH · Mitglied des Aufsichtsrates
- TUIfly GmbH · Mitglied des Aufsichtsrates
- RIUSA II S.A. · Präsident

Karl Gernandt

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

Arnold Lipinski

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

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

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

Francisco Pérez Mackenna

- Banco de Chile · Member of the Board of Directors
- Madeco S.A. · Member of the Board of Directors
- Compañía Cervecerías Unidas S.A. · Member of the Board of Directors
- Inversiones y Rentas S.A. · Member of the Board of Directors
- LQ Inversiones Financieras S.A. · Member of the Board of Directors
- Embotelladoras Chilenas Unidas S.A. · Member of the Board of Directors
- CCU Argentina S.A. · Member of the Board of Directors
- Banchile Corredores de Bolsa S.A. · Member of the Board of Directors

Óscar Hasbún Martínez

- Odfjell y Vapores S.A. · Member of the Board of Directors

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

13. Mai 2015

Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2015

26. August 2015

Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2015

11. November 2015

Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2015

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations
Telefon: +49 40 3001-2896
Fax: +49 40 3001-72896

Konzernkommunikation
Telefon: +49 40 3001-2529
Fax: +49 40 335360

Konzept und Layout: Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Satz: Westermann GmbH
Druck: Berlin Druck GmbH & Co KG

