

# Jahresabschluss 2018 und Lagebericht

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft



# JAHRESABSCHLUSS 2018 UND LAGEBERICHT

DER HAPAG-LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2018

**Disclaimer:** Der vorliegende Geschäftsbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfelds können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen. Die United Arab Shipping Company Ltd. (bis zum 16. Januar 2017 S. A. G) und ihre Tochtergesellschaften (nachfolgend auch als UASC oder UASC-Gruppe bezeichnet) werden ab dem Erwerbszeitpunkt 24. Mai 2017 in den Konzern der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Die Angaben des Geschäftsjahres 2017 beinhalten Effekte aus der Transaktion sowie der Integration der UASC-Gruppe ab dem Erwerbszeitpunkt. Dementsprechend sind die Angaben für das Geschäftsjahr 2018 nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

**Der vorliegende Jahresabschluss wurde im April 2019 veröffentlicht.**

# INHALT

<b>2</b>	<b>LAGEBERICHT</b>
2	Geschäftstätigkeit
4	Unternehmensstruktur und Aktionärskreis
6	Unternehmensziele und -strategie
12	Unternehmenssteuerung
15	Grundlagen und Leistungsindikatoren
20	Forschung und Entwicklung
21	Mitarbeiter
<b>22</b>	<b>Wirtschaftsbericht</b>
22	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
23	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
30	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
30	Ertragslage
34	Finanzlage
38	Vermögenslage
40	Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung
<b>41</b>	<b>Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen</b>
<b>41</b>	<b>Risiko- und Chancenbericht</b>
41	Risikomanagement
45	Risiken
60	Zusammenfassender Überblick über Unternehmensrisiken
62	Chancen
64	Zusammenfassender Überblick über Unternehmenschancen
65	Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen
<b>66</b>	<b>Prognosebericht</b>
<b>68</b>	<b>Vergütungsbericht</b>
<b>84</b>	<b>Sonstige verpflichtende Angaben</b>
84	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
91	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 315 d i. V. m. § 289 f Abs. 1 HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG
91	Nichtfinanzielle Konzernklärung gemäß CSR-Richtlinie Umsetzungsgesetz
<b>92</b>	<b>JAHRESABSCHLUSS</b>
<b>92</b>	<b>Bilanz</b>
<b>94</b>	<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>
<b>95</b>	<b>Anhang</b>
<b>132</b>	<b>VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER</b>
<b>133</b>	<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>
141	Impressum

# LAGEBERICHT

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Zum 31. Dezember 2018 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 220 Containerschiffen (Vorjahr: 208). Zusammen mit den Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG verfügt der Konzern über 227 Containerschiffe (Vorjahr: 219), 407 Vertriebsstellen (Vorjahr: 387) in 128 Ländern (Vorjahr: 125) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 119 Diensten (Vorjahr: 120) weltweit. Im Geschäftsjahr 2018 betreute Hapag-Lloyd global rd. 30.200 Kunden (Vorjahr: rd. 32.400).

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

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des Einzel- und Konzernabschlusses von Hapag-Lloyd erfolgt dagegen in Euro. Im Abschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen / Aufwendungen der Hapag-Lloyd AG erfasst. Es erfolgen gegebenenfalls Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des USD / EUR-Kurses.

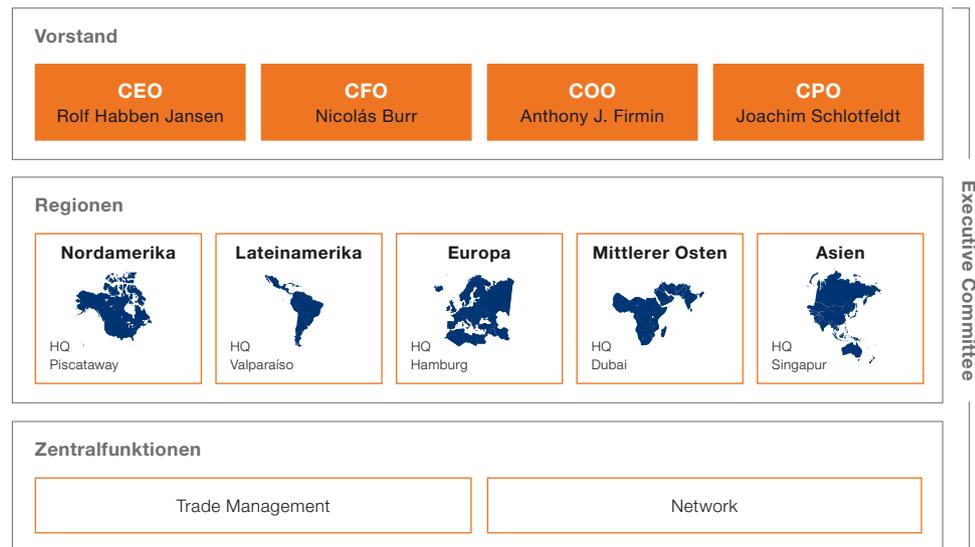
#### **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von regulatorischen und rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig. In diesem Zusammenhang ist besonders die Einhaltung des ISM-(International-Safety-Management-)Codes, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs regelt, sowie des ISPS-(International-Ship-and-Port-Facility-Security-)Codes hervorzuheben. Letzterer schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie z. B. sog. „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bezüglich der Ladung des Schiffs festschreiben. Die Einhaltung internationaler Regularien und Compliance-Bestimmungen ist Grundvoraussetzung für die Leistungserbringung.

## UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

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

Operativ stellt sich die Konzernstruktur der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:



### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Nach dem Vollzug der Übernahme der UASC am 24. Mai 2017 in Form einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen waren die ehemaligen Hauptaktionäre der UASC, die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF), als zusätzliche Großaktionäre zunächst mit 14,4 % (QIA) und 10,1 % (PIF) am Aktienkapital der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Der Anteilsbesitz der übrigen ehemaligen UASC-Aktionäre Kuwait, Irak, Vereinigte Arabische Emirate und Bahrain in Höhe von rd. 3,4 % der Hapag-Lloyd Aktien zählt seit dem Erwerbszeitpunkt zum Streubesitz. Die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) verblieben nach dem Zusammenschluss mit UASC auch weiterhin als Ankeraktionäre. Im Verlauf des zweiten Quartals 2018 erhöhte Kühne seinen Anteil an Hapag-Lloyd auf insgesamt 25,0 %.

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

**Stimmrechtsanteile zum 31. Dezember 2018**

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

**Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand der Hapag-Lloyd AG**

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

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

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

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

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

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

## UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

Die Darstellung der Unternehmensziele und -strategie im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG bezieht sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die Hapag-Lloyd AG ist die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, sodass die Ziele und Strategien identisch sind. Sofern sich Äußerungen nicht auf den Hapag-Lloyd Konzern beziehen, wird explizit auf die Hapag-Lloyd AG verwiesen.

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

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

Trotz eines weiterhin wettbewerbsintensiven Branchenumfelds erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2018 ein gestiegenes EBITDA sowie EBIT. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich Transportaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstiger betrieblicher Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen vermindert.

Hapag-Lloyd erzielte im Geschäftsjahr 2018 eine EBITDA-Marge von 9,9 %. Hierzu trugen vor allem die realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen sowie eine relativ ausgewogene Präsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen bei.

### Entwicklung wichtiger Kennzahlen des Hapag-Lloyd Konzerns

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

Die Ergebnisentwicklung der Hapag-Lloyd AG lag, anders als im Vorjahr, deutlich unter dem Niveau des Konzerns. Ursächlich hierfür waren insbesondere negative Wechselkurseffekte aus der Umrechnung von Finanzverbindlichkeiten infolge der USD / EUR-Kursentwicklung sowie die Einbeziehung des Tochterergebnisses nach Konsolidierung. Die Ergebnisentwicklung der Hapag-Lloyd AG ist ausführlich in der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beschrieben.

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

Das Ziel eines Wachstums der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums wurde in 2018 mit einem Anstieg der Transportmenge um 21,1 % deutlich übertroffen. Diese Entwicklung wurde wesentlich durch den Zusammenschluss mit der UASC beeinflusst. Auf einer Pro-forma-Basis<sup>1</sup> betrug der Anstieg der Transportmenge im Berichtszeitraum 5,9 % und lag damit oberhalb des Marktwachstums von 4,0 % (IHS Global Insight, Januar 2019).

In den Vorjahren hat Hapag-Lloyd bereits umfangreiche Synergie-, Kosteneinsparungs- und Effizienzprogramme implementiert. Die wichtigsten Programme CUATRO, OCTAVE I und II sowie Close the Cost Gap wurden bereits bis zum Ende des ersten Quartals 2017 erfolgreich umgesetzt. Damit war der Grundstein gelegt, jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt rd. 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generieren zu können.

Neben den in Vorjahren implementierten Effizienzsteigerungs- und Kosteneinsparungsprogrammen war die Fusion mit der UASC ein weiterer wesentlicher strategischer Schritt zur Stärkung der Marktstellung und der Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd. Der Beitrag der Synergien aus der Fusion mit der UASC sollte ursprünglich ab dem Ende des Geschäftsjahres 2019 rd. 435 Mio. USD pro Jahr betragen, wobei der Vorstand der Hapag-Lloyd AG davon ausgegangen war, rd. 90 % der Synergien zum Ende des Geschäftsjahres 2018 zu erzielen. Die Synergien wurden bereits zum 31. Dezember 2018 erstmals vollständig realisiert. Die operative Integration der UASC-Gruppe konnte nach dem Zusammenschluss am 24. Mai 2017 bereits Ende 2017 erfolgreich abgeschlossen werden. Ein wesentlicher Schritt der operativen Integration war die Eingliederung sämtlicher UASC-Dienste in das bestehende IT-System von Hapag-Lloyd (der sog. Voyage Cut-over). Für die Transaktion und die Umsetzung der Integration sind bis zum 31. Dezember 2018 insgesamt Einmalaufwendungen von rd. 110 Mio. USD (davon rd. 5 Mio. USD in 2018) angefallen. Weitere wesentliche Aufwendungen für die Integration der UASC-Gruppe werden nicht erwartet.

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

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

### Strategy 2023

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

#### Ausgangslage

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

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

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

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

Die drei Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

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

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

#### Qualitätsführerschaft

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

#### Agile Organisation

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

#### Digitalisierung und Automation

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

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

### Kontinuierliches Kosten- und Umsatzmanagement

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

### Zusammenfassung der Ziele und Messbarkeit der Ergebnisse

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

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

Neben den finanziellen Kennzahlen wurden folgende nichtfinanzielle Ziele definiert:

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

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

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2019 liegt der Fokus auf:

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

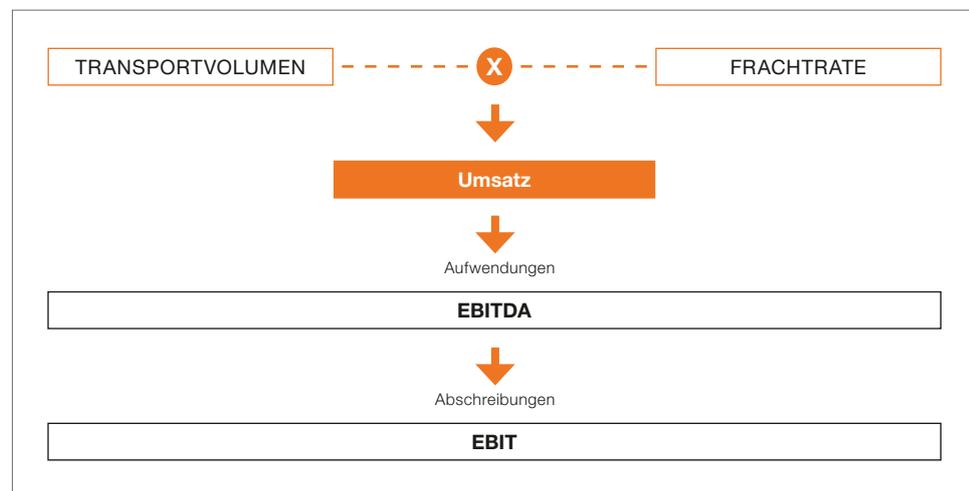
## UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Die Darstellung der Unternehmenssteuerung im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG bezieht sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die Hapag-Lloyd AG ist die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Sofern sich Äußerungen nicht auf den Hapag-Lloyd Konzern beziehen, wird explizit auf die Hapag-Lloyd AG verwiesen.

Die zentralen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das EBITDA sowie das EBIT. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cashflows. Hapag-Lloyd nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Die finanziellen Kenngrößen EBITDA und EBIT werden ausschließlich zur Analyse und Steuerung der operativen Ergebnisse des Gesamtkonzerns eingesetzt.

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich für den Hapag-Lloyd Konzern aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich Transportaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstiger betrieblicher Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen vermindert.



Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren in Bezug auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG und des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Währungskurseffekte beeinflussen die sonstigen betrieblichen Erträge bzw. Aufwendungen der Hapag-Lloyd AG.

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen und damit der jeweiligen Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen von Hapag-Lloyd haben das Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation in den Fahrtgebieten.

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

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

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Bunkerpreisänderungsrisikos durch steigende Preise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

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

### Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

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

Angaben in USD gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet

Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt. Die Angaben für das Geschäftsjahr 2018 sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar.

Die Grafik stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung nur verkürzt dar. Die Währungsumrechnung erfolgt gemäß Stichtags- und Durchschnittskursen (1,15 USD/EUR; 1,18 USD/EUR).

Für das Geschäftsjahr 2018 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital im Konzern (ROIC) von 3,7 % nach 3,1 % für das Geschäftsjahr 2017. Damit blieb die Kapitalverzinsung in 2018 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Berichtszeitraum 8,2 % (2017: 7,9 %). Die gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet.

## GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

### WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

### WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden die derzeit wichtigsten Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 sollen zukünftig weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert werden.

#### **Produktivität und Effizienz**

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

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

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

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

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde auf Konzernebene jeder Container in 2018 4,8-mal (Vorjahr: 4,9-mal) umgeschlagen. Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf moderne IT-Systeme stützen.

Im Berichtszeitraum ist die Kapazitätsauslastung der Containerschiffsflotte (gemessen an der gesamten TEU-Kapazität auf dem Dominant Leg) um 0,4 %-Punkte auf 93,0 % gestiegen (Vorjahr: 92,6 %) <sup>1</sup>.

### Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2018 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus insgesamt 220 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität betrug zum 31. Dezember 2018 1.620.170 TEU und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 123.886 TEU erhöht (Vorjahr: 1.496.284 TEU). Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2018 rd. 37 % der Flotte der Hapag-Lloyd AG in Eigenbesitz (Vorjahr: rd. 37 %).

Für den Transport der Ladung verfügte der Hapag-Lloyd Konzern über 1.554.423 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.559.316 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigenbesitz betrug zum 31. Dezember 2018 rd. 52 % (Vorjahr: rd. 54 %). Durch eine Flotte von rd. 97.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von rd. 185.000 TEU verfügt Hapag-Lloyd über eine solide Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte. Um von den wachsenden Marktchancen zu profitieren, hat Hapag-Lloyd in 2018 weiter in den Ausbau seiner Reeferflotte investiert und im Geschäftsjahr 2018 die Bestellung weiterer 11.100 Kühlcontainer in Auftrag gegeben.

### Struktur der Containerschiffsflotte der Hapag-Lloyd AG

	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Anzahl der Schiffe	220	208	159	171	144
davon					
Eigene Schiffe	56	56	58	49	56
Geleaste Schiffe	17	14	3	3	5
Gecharterte Schiffe	147	138	98	119	83
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.620	1.496	940	948	763
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.559	2.349	1.576	1.564	1.619
Anzahl Dienste	119	120	128	121	119

Die Angaben zur Schiffsflotte beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG. Die Angaben zu der Anzahl der Dienste und der Transportkapazität der Container beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die UASC Ltd. und ihre Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt des Kontrollübergangs, dem 24. Mai 2017, in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen. Entsprechend enthalten die dargestellten Kennzahlen die Effekte der Transaktion ab diesem Zeitpunkt und sind deshalb nur eingeschränkt mit den Vorjahresangaben vergleichbar. Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf die Flotte von Hapag-Lloyd inklusive der von der CSAV übernommenen Containeraktivitäten.

<sup>1</sup> Im Berichtsjahr erfolgte eine Neudefinition der Feeder-/Mainliner-Klassifikation. Der neu berechnete Vorjahreswert von 92,6 % weicht somit von dem im GB 2017 berichteten Wert (91,1 %) ab.

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

Die Effizienz der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd zeigt sich in den Bunkerverbrauchsdaten. Der absolute Bunkerverbrauch stieg durch die Vergrößerung der Containerschiffsflotte auf insgesamt 4.403.896 Tonnen an (Vorjahr: 3.925.736 Tonnen). Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) betrug 2,75 Tonnen (Vorjahr: 2,85 Tonnen).

#### Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

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

Bezogen auf das Transportvolumen betrug der Bunkerverbrauch 0,37 Metric Tons pro TEU (Vorjahr: 0,40 Metric Tons pro TEU).

#### Effiziente Transportleistung

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

## Ungleichgewichte in den weltweit größten Fahrtgebieten

### Ladungsaufkommen

TTEU	2018	2017
<b>Fahrtgebiete Transatlantik</b>		
Europa – Nordamerika	3.289	3.162
Nordamerika – Europa	2.119	1.980
<b>Fahrtgebiete Fernost</b>		
Asien – Europa	15.857	15.474
Europa – Asien	7.430	7.598
<b>Fahrtgebiete Transpazifik</b>		
Asien – Nordamerika	20.307	19.158
Nordamerika – Asien	7.743	7.606

Quelle: Drewry Container Forecaster 4Q 2018. Angaben gerundet

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

### Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt<sup>1</sup>

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

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

Quelle: Drewry Container Forecaster 4Q 2018; Hapag-Lloyd 2018; Angaben gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Drewry

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

### Kunden und Kundenorientierung

Mit der neuen Mittelfriststrategie „Strategy 2023“ will sich Hapag-Lloyd unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter weiter differenzieren. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Durch das Key-Account-Programm werden zudem regionale Großkunden besonders betreut. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio, bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen.

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

Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 12 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2018 Transportaufträge für rd. 30.200 Kunden (Vorjahr: rd. 32.400 Kunden) durchgeführt.

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

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

#### Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2018

Produktgruppe	Anteil 2018 in %	Anteil 2017 in %
Nahrungsmittel	16	16
Chemieprodukte	14	14
Plastik	14	13
Papier- und Holzprodukte	10	10
Maschinenbauprodukte	9	9
Rohstoffe	8	8
Textilien	8	8
Automobilteile	6	6
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	5	5
Sonstige Produkte	5	6
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

Der Einsatz moderner und vernetzter Systeme ermöglicht einen schnellen weltweiten Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern entlang der Transportkette. Dies stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie. Nachfolgend sind ausgewählte Beispiele für einen IT-Einsatz in der Containerschifffahrt aufgeführt: eine möglichst effiziente Durchführung von Leertransporten von Containern mithilfe moderner Prognose-Algorithmen im Rahmen des Equipment Deficit Action Plannings, der Einsatz IT-unterstützter Verfahren im Yield-Management zur Ermittlung des Ergebnisbeitrags der Containertransporte, die Angebotserstellung sowie die ergebnisorientierte Steuerung der Ladungsmengen, aber auch das Design neuer Transportdienste. Spezielle IT-Systeme unterstützen die effiziente Beauftragung und Abrechnung von Terminalleistungen. Besondere Bedeutung kommt dem Einsatz effizienter IT-Lösungen auch bei der Transshipment-Planung und -Beauftragung zu.

Die IT-Systeme werden kontinuierlich weiterentwickelt und neue Möglichkeiten, die sich derzeit insbesondere durch die Digitalisierung ergeben, eruiert. So wurde 2017 die sog. „Digital Channel & Incubation Unit“ (DCIU) gegründet. Die Fachabteilung DCIU arbeitet mit den Regionen und der IT-Abteilung sowie weiteren Fachabteilungen eng zusammen, um neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Die Sicherheit der zentralen IT-Systeme der Hapag-Lloyd AG unterliegt einer kontinuierlichen Überwachung, Steuerung und Verbesserung. Zusätzlich steht Hapag-Lloyd in einem ständigen Austausch mit externen Sicherheitsexperten. Um zukünftige potenzielle finanzielle Risiken durch Cyberangriffe zu minimieren, wurden im Geschäftsjahr 2017 Dienstleistungsvereinbarungen mit externen Partnern getroffen, die im Januar 2018 in Kraft getreten sind. Die für den Schiffsbetrieb wesentlichen Systeme sind nicht mit der IT an Land verbunden, wodurch aktuell kein Risiko durch Cyberangriffe auf Schiffe besteht. Für die Sicherheit der operativen Systeme auf unseren Schiffen erfolgt eine gesonderte Sicherheitsbetrachtung.

## MITARBEITER

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 beschäftigte die Hapag-Lloyd AG insgesamt 3.381 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.362 Mitarbeiter). Im Seebereich waren zum 31. Dezember 2018 1.155 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.142). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich blieb mit 2.018 Mitarbeitern nahezu konstant (Vorjahr: 2.017). Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land (ohne Auszubildende) beträgt durchschnittlich 13,3 Jahre.

### Anzahl Mitarbeiter<sup>1</sup>

	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Seebereich	1.155	1.142	1.141	1.232	1.259
Landbereich	2.018	2.017	1.814	1.805	1.529
Auszubildende	208	203	218	225	201
<b>Gesamt</b>	<b>3.381</b>	<b>3.362</b>	<b>3.173</b>	<b>3.262</b>	<b>2.989</b>

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

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote liegt in der Regel zwischen 80 und 90 % (2018: 82 %). Per 31. Dezember 2018 beschäftigte die Hapag-Lloyd AG insgesamt 120 Auszubildende an Land sowie 88 auf See (Vorjahr: 120 an Land und 83 auf See).

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Im Jahr 2018 belief sich das globale Wirtschaftswachstum gemäß dem Internationalen Währungsfonds (IWF, World Economic Outlook, Januar 2019) auf 3,7 % (Vorjahr: 3,8 %). In seinem aktuellen Konjunkturausblick erwartet der IWF für 2019 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 % und für 2020 von 3,6 %.

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

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

### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF, Januar 2019

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

### Entwicklung globale Containertransportmenge 2014 – 2023 in Mio. TEU

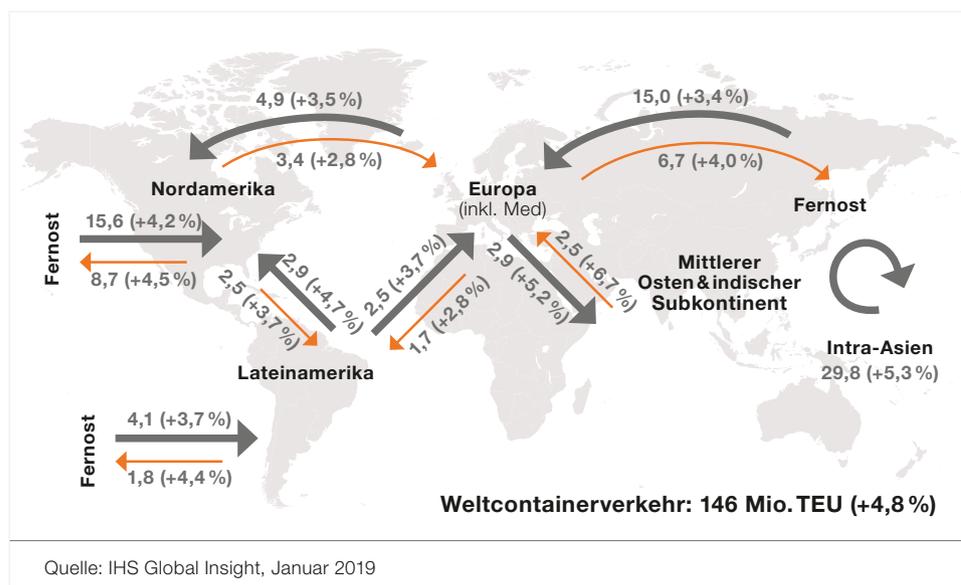
	2023e	2022e	2021e	2020e	2019e	2018e	2017	2016	2015	2014
Mio. TEU	185	176	168	161	153	146	141	133	129	128
Wachstumsrate in %	4,8	4,7	4,8	4,9	4,7	4,0	5,6	3,1	1,2	4,0

Quelle: IHS Global Insight, Januar 2019

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

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

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



Während die Wachstumsraten des Welthandels die Nachfrage nach Containertransportleistungen bestimmen, sind die Indienststellung neuer und die Verschrottung ineffizienter älterer Schiffe die wichtigsten Bestimmungsfaktoren für das Angebot an Transportkapazitäten. Bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung neuer und besonders großer Containerschiffe ist in den vergangenen Jahren das Angebot stärker als die Nachfrage gewachsen. Die Frachtraten erreichten daher im zweiten Quartal 2016 einen historischen Tiefststand. Trotz des weiterhin steigenden Angebots an Transportkapazität haben sich die Frachtraten aufgrund der weltweit steigenden Nachfrage nach Containertransportleistungen im Jahr 2018 merklich von den erreichten Tiefstständen erholt.

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

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

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

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

### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

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

Quelle: Drewry Container Forecaster 4Q 2018. Angaben gerundet

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So belasten weiterhin die fortgesetzte Indienststellung von Großschiffen mit einer Transportkapazität von mehr als 15.000 TEU und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten.

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

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

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

**Branchenkonsolidierung und Allianzen in der Containerschifffahrt**

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

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

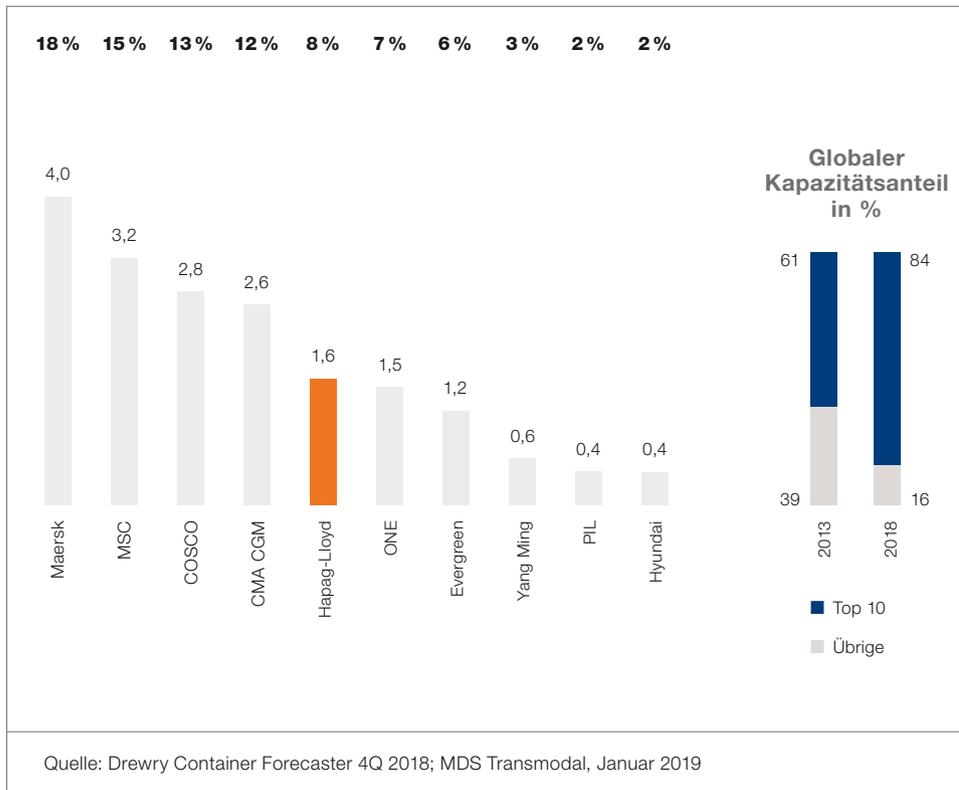
Am 1. April 2018 nahm das Joint Venture der Containerschifffahrtsaktivitäten der 3 japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O. S. K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) unter dem Namen Ocean Network Express (ONE) seine operative Tätigkeit auf. Das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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

#### Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

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

Quelle: Alphaliner Dezember 2018

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

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Nachfolgend wird auf die Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern Bezug genommen. Sofern sich Äußerungen nicht auf den Hapag-Lloyd Konzern beziehen, wird explizit auf die Hapag-Lloyd AG verwiesen.

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

Entwicklung der Frachtrate verlief damit wie erwartet. Zu beachten ist, dass die UASC insbesondere aufgrund einer anderen Fahrtgebietszusammensetzung eine strukturell niedrigere durchschnittliche Frachtrate als Hapag-Lloyd aufwies. Dies wirkte sich ab dem Konsolidierungszeitpunkt dämpfend auf die Frachratenentwicklung des Gesamtkonzerns aus.

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

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

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

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

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

### Entwicklung der Hapag-Lloyd AG

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG wurde ebenfalls durch den deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises negativ beeinflusst. Dadurch blieb die Ergebnisentwicklung der Hapag-Lloyd AG hinter den Erwartungen zu Jahresbeginn zurück. Zudem trug die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro zum Bilanzstichtag zu einer deutlichen Ergebnisbelastung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG bei.

### Entwicklung der strategischen Projekte

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

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

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Eine Vergleichbarkeit der Ertrags- und Finanzlage mit dem Vorjahr ist nur eingeschränkt möglich, da die Integration des operativen Geschäfts der UASC erst im dritten Quartal 2017 stattgefunden hat.

### ERTRAGSLAGE

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

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

Die durchschnittliche Frachtrate blieb aufgrund des weiterhin intensiven Wettbewerbs und insbesondere aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2018 hinter der zu Jahresbeginn erwarteten Entwicklung zurück. Frachtraterhöhungen im zweiten Halbjahr trugen jedoch zu einer ersten Erholung bei. Außerdem konnte die Transportmenge deutlich gesteigert werden, was sich zusammen mit den Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit der UASC positiv auf die Ertragslage auswirkte. Jedoch trug neben dem deutlich gestiegenen durchschnittlichen Bunkerpreis die Entwicklung des USD / EUR-Wechselkurses zu deutlichen

Ergebnisbelastungen im Geschäftsjahr 2018 bei. So notierte der US-Dollar mit einem Kurs von 1,15 USD / EUR zum 31. Dezember 2018 deutlich stärker als im Vorjahr (1,20 USD / EUR) und führte zu erheblichen stichtagsbezogenen Ergebnisbelastungen durch die Bewertung der überwiegend in US-Dollar notierten Darlehen und Verbindlichkeiten. Gleichzeitig ergaben sich im operativen Bereich ebenfalls negative Ergebniseffekte aus der schwächeren Notierung des durchschnittlichen USD / EUR-Kurses als im Vorjahr (2018: 1,18 USD / EUR; Vorjahr: 1,13 USD / EUR). Diese Kursentwicklungen ließen das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 211,3 Mio. EUR sinken. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2018 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 187,0 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresüberschuss in Höhe von 414,0 Mio. EUR).

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Umsatzerlöse	11.555,4	9.576,9
Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	2,4	5,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	2,8	0,0
Sonstige betriebliche Erträge	812,6	1.094,6
Transportaufwendungen	-10.052,3	-8.136,0
Personalaufwendungen	-277,4	-266,5
Abschreibungen	-433,8	-383,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.644,0	-1.283,0
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-34,3</b>	<b>607,9</b>
Finanzergebnis	-120,2	-166,4
davon Zinsergebnis	-198,4	-213,0
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-5,3	-6,4
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-159,8</b>	<b>435,1</b>
Sonstige Steuern	-27,2	-21,1
<b>Jahresüberschuss/ -fehlbetrag</b>	<b>-187,0</b>	<b>414,0</b>
Gewinnvortrag	422,2	108,4
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	0,0	0,0
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>235,2</b>	<b>522,4</b>
<b>EBIT</b>	<b>12,2</b>	<b>627,9</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>0,1</b>	<b>6,6</b>
<b>EBITDA</b>	<b>446,0</b>	<b>1.011,4</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>3,9</b>	<b>10,6</b>

Im Geschäftsjahr 2018 betrug die durchschnittliche Frachtrate der Hapag-Lloyd AG 1.038 USD / TEU und lag damit um 21 USD / TEU unter dem Niveau des Vorjahres (1.059 USD / TEU). Ursächlich hierfür war neben der Integration der operativen UASC-Geschäftsbereiche, die insgesamt ein niedrigeres durchschnittliches Frachtrateniveau aufwiesen, das unverändert wettbewerbsintensive Marktumfeld mit einem hohen Zuwachs an neuer Kapazität, insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres. Dabei wirkten sich die Frachratenerhöhungen in den Fahrtgebieten Atlantik, Transpazifik, Lateinamerika und EMAO in der Berichtsperiode positiv auf die durchschnittliche Frachtrate und folglich auf das Ergebnis aus. Die Frachtratenrückgänge in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten, Intra-Asien und Fernost hatten jedoch einen gegenläufigen Effekt.

### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	1.316	1.285
Transpazifik	1.269	1.253
Fernost	908	951
Mittlerer Osten	758	866
Intra-Asien	512	573
Lateinamerika	1.125	1.049
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	1.099	1.066
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.038</b>	<b>1.059</b>

Die Transportmenge konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 8.958 TTEU auf 11.750 TTEU gesteigert werden. Der deutliche Anstieg der Transportmenge um 31,2 % ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Integration des operativen Geschäfts der UASC erst im Laufe des Geschäftsjahres 2017 erfolgt ist und somit die Vorjahreszahlen die bis zur Integration aufgelaufenen Transportmengen der UASC nicht enthalten.

### Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Atlantik	1.820	1.648
Transpazifik	1.959	1.613
Fernost	2.086	1.243
Mittlerer Osten	1.473	795
Intra-Asien	1.045	771
Lateinamerika	2.690	2.362
EMAO (Europa – Mittelmeer – Afrika – Ozeanien)	677	526
<b>Gesamt</b>	<b>11.750</b>	<b>8.958</b>

Die Umsatzerlöse konnten im Geschäftsjahr 2018 um 21,1 % auf 11.555,4 Mio. EUR (Vorjahr: 9.576,9 Mio. EUR) gesteigert werden. Ursächlich hierfür waren insbesondere die durch die Integration des operativen UASC-Geschäfts gestiegenen Transportmengen sowie die allgemein positive Mengenentwicklung. Gegenläufig wirkte sich die niedrigere durchschnittliche Frachtrate auf die Umsatzerlöse aus.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich im aktuellen Berichtsjahr von 1.094,6 Mio. EUR auf 812,6 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkenen Wechselkursgewinne in Höhe von 668,2 Mio. EUR (Vorjahr: 903,2 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus der Bewertung von Fremdwährungsdarlehen und Fremdwährungsverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen infolge der USD/EUR-Kursentwicklung resultierten. Außerdem fielen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um 60,1 Mio. EUR geringer aus.

Im Geschäftsjahr 2018 nahmen die Transportaufwendungen um 1.952,6 Mio. EUR auf 10.052,3 Mio. EUR (Vorjahr: 8.136,0 Mio. EUR) zu, was einem prozentualen Anstieg von 24,1 % entspricht. Dieser ist auf gestiegene Bunkerpreise sowie teilweise auf die Integration des operativen Geschäfts der UASC und der infolgedessen gestiegenen Transportvolumina zurückzuführen. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind insbesondere infolge des gestiegenen Bunkerpreises um 541,4 Mio. EUR auf 1.619,8 Mio. EUR gestiegen. So lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis des Hapag-Lloyd Konzerns im Geschäftsjahr 2018 mit 421 USD je Tonne um 103 USD je Tonne deutlich über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (318 USD je Tonne). Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind deutlich gestiegen und lagen aufgrund der gestiegenen Transportvolumina mit 8.432,5 Mio. EUR um 1.411,2 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahres.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 % auf 277,4 Mio. EUR (Vorjahr: 266,5 Mio. EUR). Der Anstieg bezieht sich im Wesentlichen auf die Aufwendungen für Altersversorgung, die insbesondere aufgrund des gesunkenen für die Diskontierung der Pensionsverpflichtungen verwendeten zehnjährigen Durchschnittssatzes von 16,8 Mio. EUR auf 24,4 Mio. EUR zunahm. Zum 31. Dezember 2018 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.381 Mitarbeiter (inklusive Auszubildende) beschäftigt (Vorjahr: 3.362 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote von 2,4 % hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 (Vorjahr: 2,8 %) nur leicht reduziert.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 433,8 Mio. EUR (Vorjahr: 383,5 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus um 32,8 Mio. EUR höheren planmäßigen Abschreibungen auf Container und um 16,5 Mio. EUR höheren Abschreibungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert. Dies hängt insbesondere damit zusammen, dass die von der UASC Ltd. übernommenen Container und der Geschäfts- oder Firmenwert, der im Rahmen des Erwerbs des Geschäftsbetriebs der UASC entstanden ist, erst am 1. Juli 2017 zugegangen sind und dadurch die Abschreibungen hierauf im Vorjahr nur für ein halbes Jahr berücksichtigt wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr (1.283,0 Mio. EUR) um 361,0 Mio. EUR auf 1.644,0 Mio. EUR erhöht. Ausschlaggebend hierfür waren deutlich gestiegene Wechselkursverluste, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 884,2 Mio. EUR (Vorjahr: 567,0 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von in US-Dollar notierten Verbindlichkeiten und Darlehen sowie aus Kurseffekten von Devisentermingeschäften. Im Saldo führten die wechselkursbedingten sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einer Ergebnisbelastung von 211,3 Mio. EUR (Vorjahr: positiver Ergebnisbeitrag von 342,8 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten darüber hinaus Aufwendungen für Kommissionen und Vertriebsaufwendungen in Höhe von 480,2 Mio. EUR (Vorjahr: 431,8 Mio. EUR) sowie EDV-Aufwendungen in Höhe von 123,1 Mio. EUR (Vorjahr: 100,3 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf -34,3 Mio. EUR (Vorjahr: 607,9 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 12,2 Mio. EUR (Vorjahr: 627,9 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 443,0 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis deutlich niedriger. Ursächlich hierfür waren

insbesondere negative Wechselkurseffekte aus der Umrechnung von Finanzverbindlichkeiten infolge der USD / EUR-Kursentwicklung sowie die Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag mit 446,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.011,4 Mio. EUR) anders als im Vorjahr deutlich unter dem Niveau des Konzerns (1.138,1 Mio. EUR; Vorjahr: 1.054,5 Mio. EUR). Die Hauptursachen für diesen großen Unterschied sind dieselben wie die oben genannten, wobei der Effekt aus der Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern aufgrund der Nichtberücksichtigung der Abschreibungen deutlich größer ausfällt.

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2018 um 46,2 Mio. EUR auf –120,2 Mio. EUR verbessert (Vorjahr: –166,4 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die von 41,2 Mio. EUR auf 72,5 Mio. EUR gestiegenen Erträge aus Beteiligungen und gesunkene Zinsaufwendungen in Höhe von 222,9 Mio. EUR (Vorjahr: 239,1 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen steht im Zusammenhang mit dem Abbau der Finanzschulden (siehe Finanz- und Vermögenslage).

Im Geschäftsjahr 2018 ergab sich ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 187,0 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresüberschuss in Höhe von 414,0 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines nach Ausschüttung (100,2 Mio. EUR) verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 422,2 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 235,2 Mio. EUR (Vorjahr: 522,4 Mio. EUR) aus.

## FINANZLAGE

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement liegt darin, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Die Hapag-Lloyd AG sichert die kurzfristige Liquiditätsreserve durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln. Das Finanzmanagement wird im Rahmen der maßgeblichen Gesetze und der internen Grundsätze und Regeln ausgeübt.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist operativen finanzwirtschaftlichen Transaktionsrisiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Bunkerpreisänderungsrisiko, das Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben. Verbleibende Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen werden zum Teil durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert.

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro (EUR), Indische Rupie (INR), Brasilianischer Real (BRL), Chinesischer Renminbi (CNY), Kanadischer Dollar (CAD), Britisches Pfund Sterling (GBP), Australischer Dollar (AUD), Japanischer Yen (JPY) sowie der Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate (AED) von Bedeutung.

Für die Hapag-Lloyd AG bestehen Transaktionsrisiken insbesondere aus in US-Dollar dominierten Finanzschulden, während im Konzern Währungsrisiken aus den in Euro aufgenommenen Finanzschulden entstehen.

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

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

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält der Risikobericht des Lageberichts (siehe Treibstoffpreisrisiken, Währungsrisiken und Zinsänderungsrisiken).

### Emittenten-Ratings

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

Das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG konnte von der internationalen Ratingagentur Standard&Poor's unverändert bestätigt werden und wurde mit der Note „B+“ und einem stabilen Ausblick eingestuft. Auch die Ratingagentur Moody's bewertet das Unternehmensrating weiterhin mit der Note „B2“ und einem stabilen Ausblick zum Bilanzstichtag. Am 18. Februar 2019 verbesserte Moody's das Rating der Hapag-Lloyd AG auf B1 mit einem stabilen Ausblick.

### Finanzierung

Die Hapag-Lloyd AG deckt ihren Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden.

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

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

### Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2018 hat die Gesellschaft folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

#### Container

- Während des Geschäftsjahres 2018 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 373,1 Mio. USD bestellt. Die Auslieferung der Container erfolgte zum großen Teil gegen Ende des Berichtsjahres und soll im ersten Quartal 2019 abgeschlossen sein.
- Zur Refinanzierung dieser Investitionen hat Hapag-Lloyd in der zweiten Jahreshälfte mehrere Sale-and-Lease-Back-Transaktionen abgeschlossen mit einem Volumen in Höhe von 195,0 Mio. EUR. Dabei wurden die neu angeschafften Container im Rahmen von sogenannten Japanese-Operating-Leases an Investorengruppen verkauft und anschließend über eine Laufzeit von 7 bzw. 8 Jahren mit der Option zurückgemietet, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarungen entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container.
- Hapag-Lloyd hat im September 2018 eine mit der UASC bestehende Containerfinanzierung (Finanzierungsleasing) in Höhe von 59,4 Mio. EUR vollständig zurückgeführt, damit die UASC ihre entsprechend aufgenommene Finanzschuld gegenüber der Bank vorzeitig tilgen konnte. Anschließend wurde das Eigentum der betreffenden Container an die Hapag-Lloyd AG übertragen. Zwecks Refinanzierung der vorzeitigen Tilgung hat die Hapag-Lloyd AG eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion im Rahmen eines Japanese-Operating-Leases geschlossen mit einem Volumen in Höhe von 66,9 Mio. EUR.
- Im Dezember 2018 wurde eine ursprünglich in 2012 geschlossene Containerfinanzierung in Höhe von 46,8 Mio. EUR vollständig aus Barmitteln zurückgezahlt, um die laufenden Zinskosten zu reduzieren.

#### Schiffe

- Aufgrund der durch die Entwicklung der Gebrauchtmärkte von Containerschiffen entstandenen Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten hat Hapag-Lloyd im Berichtsjahr auf Anforderung finanzierender Banken Sondertilgungen in Höhe von 8,2 Mio. EUR geleistet.

### Beteiligungen

- Am 14. August 2018 hat die Hapag-Lloyd AG den Geschäftsbetrieb ihres bisherigen Drittagenten in Ägypten erworben. Die aus diesem Erwerb resultierende Zahlungsverpflichtung betrug zum Transaktionszeitpunkt 10,2 Mio. EUR, davon ist der wesentliche Teil vertraglich fixiert und langfristig. Daneben besteht ein variabler Kaufpreisbestandteil, der abhängig von der zukünftigen Mengenentwicklung der Agentur ist.
- Am 17. Oktober 2018 wurden die Anteile an einer von der Hapag-Lloyd AG gehaltenen Minderheitsbeteiligung verkauft. Dadurch wurde ein Verkaufserlös in Höhe von 5,9 Mio. EUR erzielt.

### Kreditlinien

- Eine Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 210,0 Mio. USD wurde im Laufe des Geschäftsjahres mehrmals in Anspruch genommen. Insgesamt wurden 262,7 Mio. EUR im Berichtsjahr gezogen. Die ausgezahlten Beträge aus dieser Linie wurden innerhalb des Jahres 2018 wieder komplett zurückgezahlt, sodass zum Ende des Jahres keine Inanspruchnahme aus dieser Kreditlinie bestand.
- Auch andere bestehende Kreditlinien wurden zum 31. Dezember 2018 nicht in Anspruch genommen.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Zum 31. Dezember 2018 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

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

### Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2018 insgesamt 916,4 Mio. EUR (Vorjahr: 776,9 Mio. EUR). Zum Bilanzstichtag war ein Betrag in Höhe von 10,4 Mio. EUR (Vorjahr: 9,4 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

### Außerbilanzielle Verpflichtungen

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

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt die Hapag-Lloyd AG Vermögensgegenstände ein, die nicht in ihrem wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen überlassen werden.

Eine detaillierte Darstellung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgt im Anhang zum Jahresabschluss (Anmerkung (13)).

### VERMÖGENSLAGE

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Anlagevermögen	8.167,6	8.310,1
davon Sachanlagen	5.171,6	5.239,0
Umlaufvermögen	1.895,8	1.580,6
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	440,5	322,3
Rechnungsabgrenzungsposten	8,7	11,3
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,0	0,0
<b>Aktiva</b>	<b>10.072,1</b>	<b>9.902,0</b>
Eigenkapital	2.908,9	3.196,1
Rückstellungen	964,3	745,1
Finanzverbindlichkeiten	2.179,4	2.485,6
davon kurzfristig	226,9	319,3
Sonstige Verbindlichkeiten	4.010,6	3.463,2
davon kurzfristig	2.171,4	2.295,6
Rechnungsabgrenzungsposten	8,9	12,0
<b>Passiva</b>	<b>10.072,1</b>	<b>9.902,0</b>
Nettofinanzposition (liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	-1.738,9	-2.163,3
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	28,9 %	32,3 %

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 170,1 Mio. EUR auf 10.072,1 Mio. EUR (Vorjahr: 9.902,0 Mio. EUR). Während das Umlaufvermögen von 1.580,6 Mio. EUR auf 1.895,8 Mio. EUR angestiegen ist, hat sich das Anlagevermögen um 142,5 Mio. EUR auf 8.167,6 Mio. EUR (Vorjahr: 8.310,1 Mio. EUR) vermindert.

Innerhalb des Anlagevermögens sind die immateriellen Vermögensgegenstände von 1.182,2 Mio. EUR auf 1.113,3 Mio. EUR und die Sachanlagen von 5.239,0 Mio. EUR auf 5.171,6 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang der immateriellen Vermögensgegenstände resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen der Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 72,2 Mio. EUR. Die Veränderung des Sachanlagevermögens umfasst im Wesentlichen Investitionen in Container in Höhe von 301,9 Mio. EUR (Vorjahr: 802,3 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von insgesamt 356,6 Mio. EUR (Vorjahr: 322,2 Mio. EUR) und Buchwertabgänge von Containern in Höhe von 17,4 Mio. EUR aus.

Das Umlaufvermögen ist bedingt durch das gestiegene Geschäftsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 315,2 Mio. EUR auf 1.895,8 Mio. EUR angestiegen (Vorjahr: 1.580,6 Mio. EUR).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände betragen 1.082,2 Mio. EUR (Vorjahr: 921,2 Mio. EUR). Neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 404,0 Mio. EUR (Vorjahr: 327,7 Mio. EUR) waren hierin im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 493,9 Mio. EUR (Vorjahr: 433,0 Mio. EUR) enthalten.

Die Vorräte erhöhten sich insbesondere durch einen mengenmäßigen Anstieg des Bunkervorratsbestands von 337,1 Mio. EUR auf 373,1 Mio. EUR.

Der Bestand an flüssigen Mitteln betrug zum Bilanzstichtag 440,5 Mio. EUR (Vorjahr: 322,3 Mio. EUR). Zur weiteren Erläuterung der Mittelzu- und -abflüsse verweisen wir auf die Ausführungen zu den Finanzierungsaktivitäten im Abschnitt „Finanzlage“.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2018 über ein Eigenkapital in Höhe von 2.908,9 Mio. EUR (Vorjahr: 3.196,1 Mio. EUR). Die negative Veränderung zum Vorjahr resultierte zum einen aus dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 187,0 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresüberschuss in Höhe von 414,0 Mio. EUR). Zum anderen erfolgte eine Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 100,2 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung eines verbleibenden Gewinnvortrages aus dem Vorjahr von 422,2 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2018 ein Bilanzgewinn von 235,2 Mio. EUR (Vorjahr: 522,4 Mio. EUR).

Die Rückstellungen sind im Berichtszeitraum von 745,1 Mio. EUR auf 964,3 Mio. EUR gestiegen. Dies ist insbesondere auf den Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um 115,0 Mio. EUR sowie auf die Zuführung zur Drohverlustrückstellung für Devisentermingeschäfte in Höhe von 63,7 Mio. EUR zurückzuführen. Unter den Rückstellungen zum Bilanzstichtag waren Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 168,8 Mio. EUR (Vorjahr: 144,1 Mio. EUR), Steuerrückstellungen in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 7,5 Mio. EUR) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 794,9 Mio. EUR (Vorjahr: 593,5 Mio. EUR) enthalten.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2.179,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2.485,6 Mio. EUR). Diese setzen sich aus von der Hapag-Lloyd AG begebenen Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der Rückgang der Finanzschulden hängt insbesondere damit zusammen, dass im Berichtsjahr mehr Tilgungen und Sondertilgungen geleistet wurden (insgesamt 597,8 Mio. EUR), als dass neue Finanzierungen aufgenommen wurden (262,7 Mio. EUR). Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden im Abschnitt „Finanzlage“ vorgenommen. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in US-Dollar notierten Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten um 28,6 Mio. EUR.

Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 3.463,2 Mio. EUR auf 4.010,6 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren zum einen die Auszahlungen aus den neuen Sale-and-Lease-Back-Transaktionen für Container in Höhe von 261,9 Mio. EUR. Zum anderen erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 312,3 Mio. EUR auf 2.278,3 Mio. EUR. Dies beruht im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber der UASC aus dem laufenden Geschäftsbetrieb um 217,8 Mio. EUR und auf der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 194,2 Mio. EUR. Rückläufig wirkten die Tilgungen der Verbindlichkeiten aus zwischen der Hapag-Lloyd AG und der UASC abgeschlossenen Finance-Lease-Verträgen für Container in Höhe von 117,9 Mio. EUR. Darin inbegriffen ist eine Sondertilgung in Höhe von 59,4 Mio. EUR (siehe Finanzlage). Neben den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und den Verbindlichkeiten aus Darlehen und sonstigen Finanzschulden in Höhe von 985,3 Mio. EUR (Vorjahr: 806,8 Mio. EUR) umfassen die sonstigen Verbindlichkeiten insbesondere auch Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 600,6 Mio. EUR (Vorjahr: 527,4 Mio. EUR) sowie Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing in Höhe von 101,4 Mio. EUR (Vorjahr: 128,1 Mio. EUR).

### **GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG**

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

## BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 erstellt, der folgende Schlussfolgerung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

### RISIKOMANAGEMENT

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

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

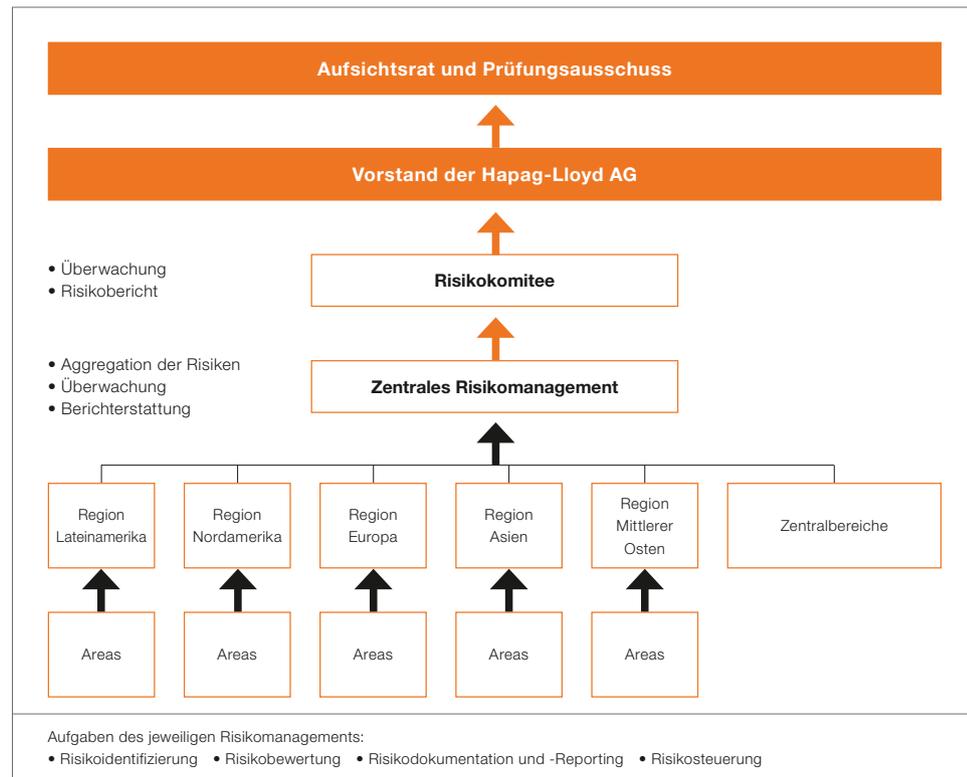
Die Grundsätze, Strukturen und Prozesse des Risikomanagements sind in einer für die gesamte Organisation gültigen Konzernrichtlinie definiert. Ausgehend von den wesentlichen Risikokategorien des Konzerns werden die Strukturen und die Verantwortlichkeiten innerhalb des Gesamtprozesses festgelegt. Darüber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

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

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

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

### Risikomanagement der Hapag-Lloyd AG



Die Konzernrevision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten durch.

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

### **Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS / RMS gemäß § 289 HGB**

#### **Konzeption und Zielsetzung**

Hapag-Lloyd hat ein internes Kontrollsystem („IKS“) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission): Internal Control – Integrated Framework“ definiert. Dieses wurde in 2010 dokumentiert und durch einen Nachweisprozess abgesichert. Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS bestehen eine zentrale IKS-Koordination sowie eine technische Plattform für die Durchführung der weltweiten Prozessüberwachung. Dieses IKS umfasst auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

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

#### **Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung**

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

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

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

#### **Grundsätzliche Kontrollaktivitäten**

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

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

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Kontrollen sicherstellen, dass der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern ermöglicht wird. Außerdem werden z. B. Änderungs- und Ausnahmeerichte als nachgelagerte Kontrollen für sensible Bereiche überprüft.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen.

#### **IKS-Nachweisprozess**

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

## RISIKEN

Die bedeutsamsten Risiken sowie ihre Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind auf Seite 61 aufgeführt. Im Wesentlichen entsprechen die bedeutsamen Risiken im Konzern den Risiken der Hapag-Lloyd AG. Sofern voneinander abweichende Risiken bestehen, werden diese Abweichungen nachfolgend beschrieben. Auch die weniger bedeutsamen Risiken sind im folgenden Abschnitt beschrieben, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt.

### STRATEGISCHE RISIKEN

#### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

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

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2019) für 2019 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 % (2018: 3,7 %) und für 2020 ein weiteres Wachstum von 3,6 %.

Trotz der aktuell positiven Entwicklung der Weltkonjunktur und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen bestehen aber auch für 2019 weiter hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2019 sind geopolitische Spannungen, zunehmender Protektionismus in einigen Ländern, Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Wirtschafts-, Handels- und Finanzpolitik in den USA, Auswirkungen des Brexits sowie hohe Bewertungen an den Kapitalmärkten. Eine Eintrübung der globalen Konjunktur könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportmengenwachstums in der Containerschifffahrt führen. In den vergangenen Jahren lag der Zuwachs der weltweiten Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Die niedriger als erwartet eingetretene Zunahme des Transportaufkommens und die gleichzeitig deutliche Ausweitung des Kapazitätsangebots haben in den vergangenen Jahren zu einem merklichen Rückgang der Frachtraten in allen wichtigen Fahrtgebieten geführt. Ein unter den Erwartungen liegendes Transportaufkommen und ein weiterer Rückgang der Frachtraten könnten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich negativ beeinflussen.

**Risiken in Bezug auf die gewählte Mittelfriststrategie**

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

**Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen**

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen und sich somit negativ auf die Ertragslage auswirken. In 2018 führten z. B. die Importstopps für Recyclingrohstoffe (vor allem für Altpapier und Plastik) sowie Unsicherheiten durch einen möglichen Brexit und den Handelskrieg zu einer zeitweisen Abschwächung und Verlagerung der asiatischen Im- und Exporte.

**Risiken durch intensiven Wettbewerb**

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

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

**Risiken durch eine weitere Branchenkonsolidierung**

Nach Ansicht von Hapag-Lloyd gilt die jüngste Phase der Konsolidierung in der Containerschifffahrt als weitgehend abgeschlossen. Die gesellschaftsrechtlichen Zusammenschlüsse der involvierten Unternehmen sind erfolgt. Durch die Übernahmen und Zusammenschlüsse könnten einzelne Reedereien höhere Skalenvorteile und eine größere Finanzkraft erzielen, sodass diese Wettbewerber einen stärkeren Preiswettbewerb und eine höhere Volatilität der Märkte besser verkraften könnten als Hapag-Lloyd. Weitere große / weitreichende Akquisitionen innerhalb der Branche werden vorerst nicht erwartet.

### **Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen**

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

Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam mit Ocean Network Express Pte. Ltd. (Singapur) (ONE) (vormals Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan)) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die THE Alliance. Die THE Alliance ist die Nachfolgeorganisation der Grand und der G6 Alliance. Die Kooperation ist auf mindestens fünf Jahre angelegt. Allianzmitglieder können erstmalig nach 36 Monaten und dann mit einer Frist von zwölf Monaten die Allianz verlassen. Im Falle eines Kontrollwechsels („Change of Control“) oder bei Insolvenz kann ein Mitglied aus der Allianz ausgeschlossen werden. Der Beschluss zum Ausschluss eines Allianzmitglieds muss von den anderen Mitgliedern einstimmig gefasst werden.

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

### **Risiken aus dem Wettbewerb durch neue Allianzen**

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

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

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

**Risiken aus staatlicher Förderung von Wettbewerbern**

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

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

**OPERATIVE RISIKEN****Maßnahmen zur Sicherstellung der Effektivität der Bunker-, Währungs- und Zinssicherungen**

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

**Treibstoffpreisisiken**

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

Im Geschäftsjahr 2018 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 13,8 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschifffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2018 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO + MDO) bei 421 USD je Tonne (MFO: 407 USD je Tonne; MDO: 616 USD je Tonne) und damit um 103 USD je Tonne über dem Durchschnittswert des Vorjahres. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. So stiegen die Bunkerpreise im Jahresverlauf 2018 wieder deutlich an, bevor sie sich zum Jahresende vorübergehend wieder leicht abschwächten. Seit dem Jahresbeginn 2019 sind wieder steigende Bunkerpreise zu verzeichnen. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, dürfte dies die Treibstoffkosten in 2019 weiter ansteigen lassen.

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

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per Ende Dezember 2018 waren insgesamt rd. 21 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2019 gesichert.

Der durch verschärfte Umweltauflagen für das Befahren von Küstenregionen notwendige Einsatz von Marine Diesel Oil (MDO) könnte aufgrund des wesentlich höheren Preises für MDO zu einem deutlichen Anstieg der Transportkosten führen. In 2018 entfielen rd. 13 % (Vorjahr: rd. 13 %) des gesamten Bunkerverbrauchs von rd. 4,4 Mio. Tonnen (Vorjahr: rd. 3,9 Mio. Tonnen) auf schwefelarmen Bunker. Ab 2020 ist die Verwendung schwefelarmer Treibstoffe verpflichtend.

### **Risiken aus Schwankungen in den Charraten**

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer üblicherweise auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe. Es ist nicht auszuschließen, dass die Charraten in Zukunft deutlich anziehen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können.

Die Höhe der Charterraten wird von Angebot und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charterraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrags anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd AG Flotte lag per 31. Dezember 2018 bei rd. 37 % (Vorjahr: rd. 37 %). Die übrigen 63 % sind gechartert, davon 8 Schiffe langfristig, 38 mittelfristig und 69 kurzfristig.

#### **Risiken aus schwankenden Transportmengen und Frachtraten**

Hinsichtlich der Entwicklung der Transportmengen und Frachtraten gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Die Frachtratenentwicklung wird zudem stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren Transportkapazitäten bestimmt. Angesichts einer weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2019, wie bereits in den vergangenen Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die sog. „Peak Season“, das dritte Kalenderquartal.

#### **Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen**

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

**Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten**

Zwischen der Bestellung und der Auslieferung neuer Schiffe liegt ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren, wobei sich die Auftragsvergabe an den Erwartungen über den künftigen Bedarf an Transportkapazitäten orientiert. Bis zur Auslieferung neuer Schiffe kann sich die Marktlage verändern. Dann besteht die Gefahr, dass die verfügbare Kapazität zu gering ist und Hapag-Lloyd dem Bedarf der Kunden nicht entsprechen kann. In diesem Fall würde es zu Einnahmeausfällen und dem Verlust von Marktanteilen kommen. Wenn zusätzliche Kapazitäten gechartert werden müssten, um die Kundenbindung nicht zu gefährden, würden höhere Charraten, die infolge der gestiegenen Nachfrage gezahlt werden müssten, zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Aufträge für Schiffsneubauten. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG davon aus, dass der Konzern zu gegebener Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird.

**Risiken beim Betrieb von Schiffen**

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

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

**Risiken aus Ansprüchen von Lieferanten und Dienstleistern**

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

**Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus**

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als weitere Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panamakanal, Sueskanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und z. B. Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt.

**Risiken aus dem größten Fahrtgebiet Lateinamerika**

Mit einem Anteil von rd. 23,4 % am Containertransportvolumen in 2018 ist das Fahrtgebiet Lateinamerika das größte Fahrtgebiet von Hapag-Lloyd. Gemäß den aktuellen Prognosen des IWF (Januar 2019) beträgt das Wirtschaftswachstum der Region Lateinamerika und Karibik in 2018 1,1 % (2017: 1,3 %). Für 2019 wird eine weitere Zunahme des Wirtschaftswachstums auf 2,0 %, gefolgt von 2,5 % in 2020, erwartet. Die erwartete Erholung des Wirtschaftswachstums könnte jedoch schnell wieder ins Stocken geraten, da die lokalen Wirtschaften stark von den politischen Entwicklungen, den Rohstoffpreisen und den Wechselkursen abhängen. Dies könnte eine negative Auswirkung auf die Import- und Exportaktivitäten der Region und somit auf die Nachfrage nach Containertransporten und damit auch auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd haben. Die volatile Entwicklung der lokalen Währungen könnte ebenfalls einen negativen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung haben.

**Risiken aus dem Verlust des US-Flag- oder Kabotagegeschäfts**

Hapag-Lloyd erbringt in bestimmten regionalen Teilfahrtgebieten in Lateinamerika Containertransportdienstleistungen auf regulatorisch vom allgemeinen Wettbewerb geschützten Diensten (Kabotagegeschäft). Sollte Hapag-Lloyd diese Dienste nicht mehr betreiben dürfen oder werden diese Dienste dem allgemeinen Wettbewerb geöffnet, könnte dies die Ertragslage negativ beeinflussen. Das Kabotagegeschäft wird über die Gesellschaften CSAV Austral SpA, Companhia Libra de Navegação S. A., Andes Operador Multimodal Ltda und Consorcio Naviero Peruano S. A. betrieben. Sollte sich die Ertragslage dieser Gesellschaften durch den Wegfall des Kabotagegeschäfts nachhaltig verschlechtern, könnte dies negative Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung der Hapag-Lloyd AG zur Folge haben. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als mittel eingestuft.

Als eine von drei internationalen Containerreedereien erbringt Hapag-Lloyd Containertransportdienstleistungen für staatliche Organisationen der USA (US-Flag-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben. Das US-Flag-Geschäft wird über die Gesellschaft Hapag-Lloyd USA LLC betrieben. Sollte sich die Ertragslage dieser Gesellschaft durch den Wegfall des US-Flag-Geschäfts nachhaltig verschlechtern, könnte dies negative Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung der Hapag-Lloyd AG zur Folge haben.

**Risiken aus dem Verlust von Kunden und Mitarbeitern**

Die Containerschifffahrt ist in einem sehr wettbewerbsintensiven Branchenumfeld tätig. Gelingt es nicht, wichtige Kunden und Mitarbeiter langfristig an Hapag-Lloyd zu binden, könnte dies zu negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnissituation von Hapag-Lloyd führen. Ein nachhaltiger Verlust von Kundengruppen, die durch die Übernahme des Kundenstamms von CP Ships Limited, CSAV und UASC erworben wurden, könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG führen.

**Risiken aus einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Projekte**

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

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

**IT-Risiken**

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

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

**COMPLIANCE-RISIKEN****Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen**

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

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

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

Die Hapag-Lloyd AG unterliegt, wie andere Unternehmen der Branche, einer zunehmenden Regulierung im Bereich Datenschutz und IT-Sicherheit. Mit der Datenschutzgrundverordnung der Europäischen Union, die zum 25. Mai 2018 in Kraft trat, erhöhen sich die allgemeinen Datenschutzrisiken und dabei insbesondere das maximale Bußgeldrisiko für Verstöße gegen das Datenschutzrecht (bis zu 4 % des jährlichen Umsatzes). Ähnliche Entwicklungen hin zu einer höheren Regulierungsdichte und verstärkten datenschutzrechtlichen Sanktionen werden weltweit verzeichnet, insbesondere im asiatischen Raum und in Lateinamerika. Neben der klassischen datenschutzrechtlichen Regulierung streben verschiedene Staaten und multinationale Organisationen auch eine stärkere Normierung von IT-Sicherheit und Cybersecurity an. Dabei kommt für die Hapag-Lloyd AG dem Cybersecurity Law der Volksrepublik China eine herausgehobene Bedeutung zu. Ferner verschiebt sich infolge der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen die Risikoexposition der Hapag-Lloyd AG, sodass die hinzutretenden datenschutzrechtlichen Risiken fortlaufend bewertet und gemanagt werden müssen. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von Hapag-Lloyd werden als mittel eingestuft.

#### **Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen**

Die Emissionsvorschriften der International Maritime Organization (IMO) sehen eine weitere deutliche Reduzierung der Emissionswerte vor. Bereits seit Januar 2015 gilt in den Küstengebieten der USA (in den Küstengebieten von Kalifornien bereits seit Januar 2014), in Hongkong und bestimmten Küstenregionen Europas der gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von besonders schwefelarmen Treibstoffen. Dies wird schrittweise seit 2018 an der Küstenregion von China ausgeweitet. Die IMO hat beschlossen, diese Umweltschutzbestimmungen auf alle Weltmeere auszuweiten. Ab 2020 wird der Grenzwert für den Schwefelgehalt auf 0,5 % gesenkt. Dies könnte zu einer deutlichen Erhöhung der spezifischen Treibstoffkosten führen. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise in Form von Treibstoffzuschlägen an die Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung der Ergebnissituation.

#### **Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken**

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

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

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

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus Steuerrisiken in Höhe von 107,2 Mio. EUR (Vorjahr: 135,5 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in Summe als gering eingestuft wird.

### **Risiken der Besteuerung**

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

### **Risiken aus der Börsennotierung**

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

## FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

### Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

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

### Währungsrisiken

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

Wechselkursrisiken werden bezüglich ihrer Wesentlichkeit fortlaufend überwacht. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Nettozahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

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

Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars – insbesondere für die Bewertungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres wesentliches Risiko dar. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als mittel eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollars ergibt sich dagegen eine Chance.

**Zinsänderungsrisiken**

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

**Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten**

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

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

**Risiken aus einer restriktiveren Kreditvergabe der Banken gegenüber Schifffahrtsunternehmen**

Schiffsfinanzierende Banken könnten ihre Kreditvergabe restriktiver gestalten, was auch für Hapag-Lloyd die Aufnahme neuer Finanzmittel erschweren oder die Kreditkosten erhöhen könnte. Dies hätte eine negative Auswirkung auf die Finanzsituation und die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd.

**Liquiditätsrisiken**

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Diese Liquiditätsreserve des Hapag-Lloyd Konzerns betrug zum 31. Dezember 2018 1.133,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.059,5 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

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

Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert.

**Kreditausfallrisiken**

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

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

#### **Risiken durch Verschuldung**

Per 31. Dezember 2018 betragen die Finanzschulden des Konzerns 6.017,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6.335,5 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom zukünftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen und aufgenommenen Kredite erschweren.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses sowie einzelvertragliche Vereinbarungen. Sie umfassen im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines adjustierten Eigenkapitals, die Vorhaltung einer Mindestliquidität sowie die Einhaltung von Loan-to-Value-Quoten. Zum 31. Dezember 2018 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

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

#### **Risiken durch Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten**

Per 31. Dezember 2018 belaufen sich die in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.103,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.175,6 Mio. EUR). Dies entspricht 11,0 % der Bilanzsumme (Vorjahr: 11,9 %). Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2018 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs für Geschäfts- oder Firmenwerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

#### **Risiken durch Wertminderung der Beteiligung an der Container Terminal Altenwerder GmbH**

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

### **Risiken aus unterschiedlichen Ansichten über den Betrieb von Gemeinschaftsunternehmen**

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

### **Risiken durch eine niedrige Eigenkapitalausstattung der Hapag-Lloyd AG**

Zum 31. Dezember 2018 betrug das Eigenkapital der Hapag-Lloyd AG im handelsrechtlichen Einzelabschluss 2.908,9 Mio. EUR (Vorjahr: 3.196,1 Mio. EUR) und lag somit deutlich unter dem Eigenkapital des Konzerns. Die handelsrechtliche Eigenkapitalquote von 28,9 % zum 31. Dezember 2018 ist im Vergleich zum Vorjahr (32,3 %) gesunken. Zum 31. Dezember 2018 betragen die Finanzverbindlichkeiten der Hapag-Lloyd AG 2.179,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2.732,0 Mio. EUR). Sollte eine erneute Verlustsituation eintreten, könnte dies die handelsrechtliche Eigenkapitalausstattung sowie die Dividendenfähigkeit der Hapag-Lloyd AG beeinträchtigen. Dies könnte zum Beispiel aus handelsrechtlichen Verlusten infolge von Wechselkursveränderungen des US-Dollars resultieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als mittel eingestuft. Der aktuelle USD / EUR-Kurs beträgt zum 31. Dezember 2018 1,15 USD / EUR (Vorjahr: 1,20 USD / EUR).

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

### **Risiken durch Herabstufung des Ratings**

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

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stuft Hapag-Lloyd derzeit mit einem Emittenten-Rating von B+ und einem stabilen Ausblick ein. Am 25. Juli 2018 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2 mit einem stabilen Ausblick. Beide Ratingagenturen bewerteten die Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd als positiv. Beide Ratingagenturen weisen auf die Möglichkeit der Herabstufung des Ratings hin, sollte Hapag-Lloyd nicht in der Lage sein, die hohe Verschuldung nach dem Zusammenschluss mit der UASC wie angekündigt abzubauen. Eine solche Herabstufung könnte negative Auswirkungen auf die Finanzierungskosten von Hapag-Lloyd haben, was sich wiederum negativ auf das Jahresergebnis auswirken könnte.

## RISIKEN AUS DER ÜBERNAHME DER UASC

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

### Risiken aus einer möglichen Nichterreichung der geplanten Synergien

Aus dem Zusammenschluss mit der UASC sollen ab 2019 jährliche Synergien in Höhe von rd. 435 Mio. USD erzielt werden. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung konnte die Erzielung der geplanten Synergien bereits in voller Höhe nachgewiesen werden. Das Risiko einer Nichterreichung der Synergien besteht demnach nicht länger.

### Risiken aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte

Insbesondere aufgrund der Einbringung der CCS- und UASC-Geschäftsaktivitäten in Vorjahren werden immaterielle Vermögenswerte von 3.342 Mio. EUR (Vorjahr: 3.272 Mio. EUR) in der Bilanz von Hapag-Lloyd geführt. Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Der Bedarf einer Wertminderung könnte sich unter anderem aus dem Anstieg des aktuell sehr niedrigen Zinsniveaus ergeben.

## ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENS RISIKEN

Die bedeutsamsten Risiken für den Hapag-Lloyd Konzern resultieren aus einem möglichen Rückgang des Transportmengenwachstums, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro, einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität sowie einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte. Die Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Risiken und ihre möglichen Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurden in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) vorgenommen.

Zudem erfolgte eine Einschätzung der operativen Risikolage im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Angaben zu den möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der möglichen Risiken bezogen auf das zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2019 sind wie folgt klassifiziert:

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

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

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

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

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

#### Wesentliche Risiken

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2019 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang des Transportmengenwachstums	Mittel	Gering	Höher
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Gering	Mittel	Geringer
Liquidität <sup>1</sup>	Gering	Hoch	Gleich
Niedriger Ergebnisbeitrag der Synergien	Gering	Mittel	n. a.

<sup>1</sup> Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars für die Bewertungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag ein wesentliches Risiko dar.

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

## CHANCEN

### **Chancenmanagement – strategische Ausrichtung auf Chancen**

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

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

### **STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN**

#### **Gesamtwirtschaftliche Chancen**

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich stark beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2019 könnte das Welt-handelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 4,0 % ähnlich stark wie in 2018 (+4,0 %) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2019 um 4,7 % ansteigen und damit stärker wachsen als 2018 (4,0 %). Des Weiteren dürften in 2019 alle Fahrtgebiete einen Anstieg in der Transportmenge erreichen. Sollte die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

#### **Chancen in Bezug auf die gewählte Mittelfriststrategie**

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

**Chancen aus der Veränderung der Handelsströme**

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsumbedarf in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch dieser Länder untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2019 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren.

**Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten**

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

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

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

**Chancen aus der Mitgliedschaft in der THE Alliance**

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

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

**Chancen aus lokaler Marktführerschaft**

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

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

## FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

### Chancen aus einer Verbesserung des Unternehmensratings

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

### Chancen aus einem verbesserten Zugang zum Kapitalmarkt

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

## ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einer erfolgreichen Umsetzung der Effizienz- und Kostensenkungsprogramme im Rahmen der Strategy 2023 und den hieraus resultierenden positiven Ergebnisbeiträgen, einer merklich positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem deutlich stärker als erwarteten Anstieg der Transportmenge sowie einer Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro.

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

## Wesentliche Chancen

Chance	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2019 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg des Transportmengenwachstums	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Gleich
Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Hoch	Gering	Höher
Rückgang der Bunkerverbrauchspreise	Hoch	Mittel	Höher
Höherer Ergebnisbeitrag der Synergien	Hoch	Mittel	n. a.

Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Schwächung des US-Dollars für die Bewertungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag eine wesentliche Chance dar.

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

## GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation des Hapag-Lloyd Konzerns sowie der Hapag-Lloyd AG ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2018, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand von Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Die unverändert solide Bilanzstruktur und der mehr als ausreichende Liquiditätsstand bilden eine stabile Grundlage für das erwartete organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesamtwirtschaftlichen Unwägbarkeiten und der geopolitischen Unsicherheiten in 2019 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2018 aus.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2019 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, das zu einem erneuten Druck auf die Frachtraten führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist stabil und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen.

## PROGNOSEBERICHT

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

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

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

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

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

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Trotz des andauernden intensiven Wettbewerbs in der Containerschifffahrt konnten sich die Frachtraten im Verlauf des Geschäftsjahres 2018 gegenüber dem Vorjahr erholen. Die Schwächung des Euros gegenüber dem US-Dollar im Geschäftsjahr 2018 trug im Gegensatz zum Vorjahr zu einer deutlichen Ergebnisverschlechterung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG bei.

Aufgrund der Entwicklung des operativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung zum Bilanzstichtag im Jahr 2018 sollte bei einem unveränderten USD/EUR-Wechselkurs im Geschäftsjahr 2019 von einer Verbesserung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Konzern für das Geschäftsjahr 2019 ohne die Effekte aus dem handelsrechtlich nicht relevanten Rechnungslegungsstandard IFRS 16 zu sehen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse.

#### Wichtige Eckwerte der Prognose 2019

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

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

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung der Hapag-Lloyd AG sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises 2018, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie ein nachhaltiger Rückgang der Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben.

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

# VERGÜTUNGSBERICHT

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

## 1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG / ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

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

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

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

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

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

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

### 1.1 Veränderungen im Vorstand

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

## 2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

### 2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten

#### a) Feste Jahresvergütung

Die feste Jahresvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich insbesondere an dem Verantwortungsumfang und der Position des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in 12 gleichen Teilbeträgen am Ende eines jeden Monats ausgezahlt. Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird die Festvergütung zeitanteilig bezahlt.

#### b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

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

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

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

## 2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

### a) Kurzfristige variable Vergütung

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

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

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

### b) Langfristige variable Vergütung

Im Rahmen der langfristigen variablen Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“) wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in Euro gewährt. Dieser Zuteilungsbetrag wird zu einem bestimmten Stichtag in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Der für die Umrechnung maßgebliche Aktienkurs im Zuteilungszeitpunkt entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor der Gewährung der virtuellen Aktien, die jeweils am ersten Handelstag des Kalenderjahres erfolgt. Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt. Sie unterliegen einer vierjährigen Wartezeit („Vesting Period“), innerhalb derer eine Verfügung über die entsprechenden Werte nicht möglich ist.

Die „Retention Share Units“ werden automatisch nach Ablauf der Vesting Period unverfallbar („unverfallbare Retention Share Units“) und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der „Performance Share Units“ ist von der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über den Leistungszeitraum abhängig. Die Anzahl der „Performance Share Units“ kann sich dabei in Abhängigkeit von der relativen Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Verhältnis zum gewählten Index gemessen an einem Performance-Faktor maximal verandert halbfachen und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche „Performance Share Units“.

Werden während der Laufzeit des LTIP Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Vorstandsmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Inhaber realer Aktien unterliegen bei einer ordentlichen Kapitalerhöhung einer Verwässerung ihres Anteils am Unternehmen. Es erfolgt jedoch ein Ausgleich durch die Gewährung von Bezugsrechten auf junge Aktien. Den Vorstandsmitgliedern wird gemäß Planbedingungen im Fall einer ordentlichen Kapitalerhöhung nicht automatisch ein Bezugsrecht gewährt. Um diese unterschiedliche Behandlung im Vergleich zu Inhabern realer Aktien auszugleichen, wird bei allen zum Zeitpunkt einer ordentlichen Kapitalerhöhung bestehenden LTIP-Tranchen der Vorstandsmitglieder die Aktienanzahl in Höhe des Werts der Bezugsrechte angepasst, die einem Inhaber realer Aktien mit einer entsprechenden Anzahl an Aktien zustehen. Die zusätzlichen virtuellen Aktien werden dabei zum rechnerischen Aktienkurs am Tag vor Beginn des Bezugsrechtehandels (ex-Bezugsrechte) bewertet. Die Regelung ist auf alle zum Zeitpunkt der Kapitalmaßnahme bestehenden Tranchen des LTIP separat anzuwenden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien leiten sich direkt aus den bestehenden virtuellen Aktien der jeweiligen LTIP-Tranchen ab. Daher werden die zusätzlichen virtuellen Aktien mit den gleichen Parametern ausgestattet, wie sie in den Planbedingungen und zum Gewährungszeitpunkt der jeweiligen Tranche definiert wurden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien sind folglich Bestandteil der jeweiligen Tranche.

Die Hapag-Lloyd AG hatte im Oktober 2017 eine ordentliche Kapitalerhöhung durchgeführt. Die Kapitalerhöhung führte zu einer Reduzierung des Aktienkurses und damit für die Vorstandsmitglieder zu einem Abschlag auf den Wert der bestehenden virtuellen Aktien. Diese Verwässerung der virtuellen Aktien wurde durch die Anpassung der virtuellen Aktienanzahl gemäß dem oben beschriebenen Vorgehen kompensiert, wobei ein rechnerischer Aktienkurs in Höhe von 35,13 EUR zugrunde gelegt wurde.

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

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

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

Läuft der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds aus, tritt der Teilnehmer in den Ruhestand oder endet der Dienstvertrag aufgrund von Invalidität des Teilnehmers, bleiben die Ansprüche aus dem LTIP für noch nicht ausgezahlte Tranchen bestehen. Der Zuteilungsbetrag für das Geschäftsjahr des Ausscheidens wird grundsätzlich zeitanteilig gewährt. Der Leistungszeitraum endet bei Ausscheiden in den oben genannten Fällen mit dem Ende des Dienstvertrags, eine Auszahlung erfolgt spätestens zum Ende des dritten Kalendermonats, der auf das Ende des Leistungszeitraums folgt.

Beginnt ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird die langfristige variable Vergütungskomponente grundsätzlich auf Basis des zeitanteiligen Zuteilungsbetrags für das entsprechende Geschäftsjahr gewährt. Einzelvertraglich kann hiervon Abweichendes geregelt sein.

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

#### Zuteilung für das Geschäftsjahr 2018

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

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

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

#### Zuteilung für das Geschäftsjahr 2017

	Anzahl bei Zuteilung <sup>1</sup>	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	37.294	18,77	700.000
Nicolás Burr	26.638	18,77	500.000
Anthony J. Firmin	26.638	18,77	500.000
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)	26.638	18,77	500.000
<b>Summe</b>	<b>117.208</b>		<b>2.200.000</b>

<sup>1</sup> Die zugeweilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2017 auf die nächste ganze Zahl kaufmännisch gerundet.

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

**c) Mögliche Zusatzvergütung in bar (diskretionärer Bonus)**

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

**2.3 Betriebliche Altersversorgung**

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

Ausgenommen hiervon ist die betriebliche Altersvorsorge von Anthony J. Firmin und Joachim Schlotfeldt, denen eine betriebliche Altersversorgungszusage in Höhe von 72.000 EUR pro Jahr bzw. 69.000 EUR pro Jahr aus ihren langjährigen Tätigkeiten vor der Bestellung zum Vorstandsmitglied zusteht, die mit dem Eintritt in die gesetzliche Rente zur Auszahlung kommt. Diese wird durch die jährliche Umwandlung in Höhe von 20 % der fixen Jahresvergütung in Rentenansprüche weiter aufgebaut. Die Ansprüche aus dieser betrieblichen Altersvorsorge stehen nach dem Ableben von Herrn Firmin bzw. Herrn Schlotfeldt jeweils ihren Hinterbliebenen in begrenzter Höhe zu.

**2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit****a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit**

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

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

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

**b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote**

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

**c) Change-of-Control-Klausel**

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

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

**2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2018**

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

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,8 Mio. EUR (2017: 6,2 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR (2017: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 72.744 Stück (2017: 117.208 Stück) virtuelle Aktien gewährt.

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

Vergütung des Vorstands

EUR	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung Tantieme	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung Anteilsbasierte Vergütung (LTIP 2017, LTIP 2018)	
<b>Rolf Habben Jansen</b> (Vorsitzender des Vorstands)					
<b>2018</b>	<b>750.000</b>	<b>172.053</b>	<b>443.039</b>	<b>700.000</b>	<b>2.065.092</b>
2017	750.000	172.086	410.878	700.000	2.032.964
<b>Nicolás Burr</b>					
<b>2018</b>	<b>450.000</b>	<b>387.694</b>	<b>287.976</b>	<b>500.000</b>	<b>1.625.670</b>
2017	450.000	357.781	267.071	500.000	1.574.852
<b>Anthony J. Firmin</b>					
<b>2018</b>	<b>450.000</b>	<b>22.053</b>	<b>287.976</b>	<b>500.000</b>	<b>1.260.029</b>
2017	450.000	22.086	267.071	500.000	1.239.157
<b>Thorsten Haeser</b> (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)					
<b>2018</b>	<b>112.500</b>	<b>71.146</b>	<b>300.000</b>	<b>375.000</b>	<b>858.646</b>
2017	450.000	104.629	267.071	500.000	1.321.700
<b>Joachim Schlotfeldt</b> (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)					
<b>2018</b>	<b>337.500</b>	<b>29.519</b>	<b>225.000</b>	<b>375.000</b>	<b>967.019</b>
<b>Summe 2018</b>	<b>2.100.000</b>	<b>682.465</b>	<b>1.543.991</b>	<b>2.450.000</b>	<b>6.776.456</b>
Summe 2017	2.100.000	656.582	1.212.091	2.200.000	6.168.673

Kein Mitglied des Vorstands hat im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten. Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2018 sowie zum 31. Dezember 2017 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstands.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

#### Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß HGB

EUR	Barwert	Personalaufwand
<b>Rolf Habben Jansen</b> (Vorsitzender des Vorstands)		
<b>2018</b>	<b>5.756</b>	<b>666</b>
2017	4.741	746
<b>Nicolás Burr</b>		
<b>2018</b>	<b>2.209</b>	<b>322</b>
2017	1.711	448
<b>Anthony J. Firmin</b>		
<b>2018</b>	<b>1.847.674</b>	<b>170.369</b>
2017	1.516.834	-121.349
<b>Thorsten Haeser</b> (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)		
<b>2018</b>	<b>0</b>	<b>-2.160</b>
2017	2.084	640
<b>Joachim Schlotfeldt</b> (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)		
<b>2018</b>	<b>1.466.629</b>	<b>-50.888</b>
<b>Summe 2018</b>	<b>3.322.268</b>	<b>118.309</b>
Summe 2017	1.525.370	-119.515



### c) Vergütungsausweis nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

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

#### Wert der gewährten Zuwendungen für das Berichtsjahr

Gewährte Zuwendungen	<b>Rolf Habben Jansen</b> (Vorsitzender des Vorstands)			
	2017	2018	2018 (min.)	2018 (max.)
EUR				
Festvergütung	750.000	750.000	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.086	172.053	172.053	172.053
<b>Summe</b>	<b>922.086</b>	<b>922.053</b>	<b>922.053</b>	<b>922.053</b>
Einjährige variable Vergütung	410.878	443.039	0	600.000
Mehrfährige variable Vergütung	700.000	700.000	0	1.050.000
LTIP 2017 (Laufzeit 2017 – 2020)	700.000	0	–	–
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	0	700.000	0	1.050.000
<b>Summe</b>	<b>1.110.878</b>	<b>1.143.039</b>	<b>0</b>	<b>1.650.000</b>
Versorgungsaufwand	1.760	1.550	1.550	1.550
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.034.724</b>	<b>2.066.642</b>	<b>923.603</b>	<b>2.573.603</b>

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

**Nicolás Burr****Anthony J. Firmin**

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

**Joachim Schlotfeldt**

(Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)

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

## Zufluss für das Berichtsjahr

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

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

#### d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2018 auf 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach HGB für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2018 19,7 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR).

### 3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

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

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

EUR	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Summe	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Dr. Nabeel Al-Amudi	./.	29.167	./.	5.833	./.	1.200	./.	36.200
Turqj Alnowaiser	45.833	./.	9.167	./.	2.400	./.	57.400	./.
Scheich Ali Al-Thani	50.000	33.333	10.000	6.667	2.100	600	62.100	40.600
Christine Behle	56.250	75.000	7.500	10.000	1.500	2.100	65.250	87.100
Michael Behrendt	150.000	150.000	20.000	20.000	1.800	2.100	171.800	172.100
Jutta Diekamp	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Nicola Gehrt	50.000	50.000	./.	./.	1.800	1.800	51.800	51.800
Karl Gernandt	62.500	50.000	25.000	30.000	2.700	4.200	90.200	84.200
Oscar Hasbún	62.500	75.000	15.000	10.000	3.000	4.200	80.500	89.200
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	50.000	50.000	20.000	20.000	3.000	3.900	73.000	73.900
Joachim Kramer	50.000	29.167	./.	./.	1.800	600	51.800	29.767
Annabell Kröger	50.000	29.167	10.000	5.833	3.000	1.500	63.000	36.500
Arnold Lipinski	50.000	50.000	20.000	20.000	3.000	3.900	73.000	73.900
Sabine Nieswand	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Francisco Pérez	50.000	50.000	10.000	10.000	1.800	2.100	61.800	62.100
Klaus Schroeter	54.167	50.000	11.667	10.000	3.000	4.200	68.833	64.200
Maya Schwiengershausen-Güth	12.500	./.	./.	./.	300	./.	12.800	./.
Uwe Zimmermann	50.000	50.000	20.000	16.667	2.400	3.900	72.400	70.567
<b>Summe</b>	<b>943.750</b>	<b>870.833</b>	<b>198.333</b>	<b>185.000</b>	<b>37.200</b>	<b>40.500</b>	<b>1.179.283</b>	<b>1.096.333</b>

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

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

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

# SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

## ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

### BERICHT NACH § 315 A ABS. 1 HGB UND § 289 A ABS. 1 HGB

#### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 175.760.293,00 EUR. Es ist eingeteilt in 175.760.293 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von 1,00 EUR. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 15 Abs. 1 der Satzung).

#### 2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Am 16. April 2014 haben die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg („CG Hold Co“), die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg („HGV“), und die Kühne Maritime GmbH, Hamburg („Kühne“) (CG Hold Co, HGV und Kühne gemeinsam auch die „Ankeraktionäre“), eine Aktionärsvereinbarung geschlossen und im Rahmen des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company Ltd. neu formuliert („Neue Aktionärsvereinbarung“). CG Hold Co, HGV und Kühne haben sich in der Neuen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte ab dem auf die Hauptversammlung 2017 folgenden Tag einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht und verbindlicher Weisungen an den Bevollmächtigten auszuüben. Um eine einheitliche Stimmabgabe herbeizuführen, beabsichtigen die Ankeraktionäre über die Stimmabgabe im Vorwege von Hauptversammlungen Beschluss zu fassen. Sollten die Ankeraktionäre einen einstimmigen Beschluss hinsichtlich der Stimmabgabe über einen der Tagesordnungspunkte nicht herbeiführen können, wird die Entscheidung den Entscheidungsträgern der ultimativen Anteilseigner der Ankeraktionäre übertragen. Kann eine einstimmige Entscheidung auch auf Ebene der Anteilseigner nicht herbeigeführt werden, sollen die Ankeraktionäre (a) gegen Maßnahmen stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer 75 %-Mehrheit der abgegebenen Stimmen oder des vertretenen gezeichneten Kapitals zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bedürfen, oder (b) bezogen auf die von ihnen jeweils gehaltenen Aktien nach ihrem Ermessen hinsichtlich solcher Beschlussvorschläge stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer einfachen Mehrheit bedürfen.

Durch die Koordination der Stimmrechte werden die Aktionäre in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung und folglich auf von der Hauptversammlung beschlossene Angelegenheiten auszuüben, einschließlich der Bestellung des Aufsichtsrats der Gesellschaft, der Ausschüttung von Dividenden oder vorgeschlagener Kapitalerhöhungen.

Obwohl die Neue Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 30. November 2024 haben soll, können die Parteien frei über ihre Aktien verfügen. Die Parteien haben sich gegenseitig ein Vorerwerbsrecht für Fälle eingeräumt, in denen eine Partei beabsichtigt, Aktien, die einen bestimmten Umfang an Stimmrechten gewähren, zu veräußern (over the counter).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind Herrn Kühne gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 % der Stimmrechte (entsprechend 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia, Riad, Saudi-Arabien, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 10,14 % (entsprechend 16.637.197 Stimmrechten) betrug.

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

#### **4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten**

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

#### **5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Im Rahmen von zwei von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibungen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 900 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn unter anderem ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M. M. Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC, der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.
- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und festen Finanzierungszusagen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 6.026 Mio. EUR (rd. 6.900 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 476 Mio. EUR (rd. 545 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den Schlüsselaktionären<sup>1</sup> und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär<sup>2</sup> einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des § 2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären<sup>3</sup> zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

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

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

<sup>1</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

<sup>3</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

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

### NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE-UMSETZUNGSGESETZ

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

Der gesonderte nichtfinanzielle Bericht gemäß § 289 b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichtes auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.hapag-lloyd.com/de/about-us/sustainability/sustainability-report.html> und ist nicht Bestandteil des Lageberichts.

Hamburg, den 18. März 2019

#### Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

# JAHRESABSCHLUSS

## BILANZ

der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg,  
zum 31. Dezember 2018

### AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		1.113,3	1.182,2
II. Sachanlagen		5.171,6	5.239,0
III. Finanzanlagen	(2)	1.882,7	1.888,9
		<b>8.167,6</b>	<b>8.310,1</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		202,5	180,3
2. Noch nicht beendete Schiffsreisen		191,1	188,7
3. Geleistete Anzahlungen		1,6	0,6
4. Erhaltene Anzahlungen		-22,1	-32,5
		373,1	337,1
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		404,0	327,7
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		493,9	433,0
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0,0	0,2
4. Sonstige Vermögensgegenstände		184,3	160,3
		1.082,2	921,2
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(4)	440,5	322,3
		<b>1.895,8</b>	<b>1.580,6</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(5)	<b>8,7</b>	<b>11,3</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>10.072,1</b>	<b>9.902,0</b>

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den sich mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

## PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	(6)	175,8	175,8
II. Kapitalrücklage	(7)	2.497,9	2.497,9
III. Bilanzgewinn	(7)	235,2	522,4
		<b>2.908,9</b>	<b>3.196,1</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(9)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		168,8	144,1
2. Steuerrückstellungen		0,6	7,5
3. Sonstige Rückstellungen		794,9	593,5
		<b>964,3</b>	<b>745,1</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(10)		
1. Anleihen		923,3	923,1
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.256,1	1.562,5
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		600,6	527,4
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2.278,3	1.965,9
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		14,3	12,4
6. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern 3,7 Mio. EUR; Vorjahr: 2,5 Mio. EUR) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1,9 Mio. EUR; Vorjahr: 1,0 Mio. EUR)		1.117,4	957,5
		<b>6.190,0</b>	<b>5.948,8</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(11)	<b>8,9</b>	<b>12,0</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>10.072,1</b>	<b>9.902,0</b>

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den sich mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg,  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

Mio. EUR	Anhang	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
1. Umsatzerlöse	(14)	11.555,4	9.576,9
2. Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen		2,4	5,4
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	2,8	0,0
4. Sonstige betriebliche Erträge	(16)	812,6	1.094,6
		<b>12.373,2</b>	<b>10.676,9</b>
5. Transportaufwendungen	(17)	10.052,3	8.136,0
6. Personalaufwendungen	(18)	277,4	266,5
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(19)	433,8	383,5
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	1.644,0	1.283,0
		<b>12.407,5</b>	<b>10.069,0</b>
<b>9. Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>-34,3</b>	<b>607,9</b>
10. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		4,1	5,9
11. Erträge aus Beteiligungen		72,5	41,2
12. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		4,5	5,5
13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		24,5	26,1
14. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		2,6	6,0
15. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,3	0,0
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		222,9	239,1
<b>17. Finanzergebnis</b>	(21)	<b>-120,2</b>	<b>-166,4</b>
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	5,3	6,4
<b>19. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-159,8</b>	<b>435,1</b>
20. Sonstige Steuern		27,2	21,1
<b>21. Jahresfehlbetrag / -überschuss</b>		<b>-187,0</b>	<b>414,0</b>
22. Gewinnvortrag		422,2	108,4
<b>23. Bilanzgewinn</b>	(7)	<b>235,2</b>	<b>522,4</b>

Wir weisen darauf hin, dass Rundungsdifferenzen zu den sich mathematisch genau ergebenden Werten (Geldeinheiten) auftreten können.

# ANHANG

**der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg,  
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018**

## ALLGEMEINE ANGABEN

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft mit Sitz in Hamburg ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen.

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften für große Kapitalgesellschaften des Handelsgesetzbuches unter Berücksichtigung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

Der Jahresabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gegeben. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Der Jahresabschluss, der die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie den Anhang umfasst, wird in Euro (EUR) aufgestellt; die Beträge werden in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert und erläutert.

Der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss zwischen der Hapag-Lloyd AG und United Arab Shipping Company Ltd. („UASC Ltd.“), Dubai, Vereinigte Arabische Emirate, erfolgte am 24. Mai 2017. Nach dem Erwerb der Anteile an UASC hat Hapag-Lloyd mit Kaufvertrag vom 1. Juli 2017 auch den gesamten Containerliniendienst von UASC erworben. Die schrittweise Integration des operativen Geschäfts der UASC-Containerschiffahrtsaktivitäten erfolgte im dritten Quartal 2017 und wurde im September 2017 abgeschlossen. Hierzu wurden unter anderem die Dienste und Schiffssysteme auf den verschiedenen Fahrtgebieten zusammengeführt und das operative Geschäft auf die IT-Systeme von Hapag-Lloyd überführt. Bedingt durch die unterjährige Übernahme des Containerliniengeschäfts im Vorjahr ist die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung insbesondere hinsichtlich der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen somit nur eingeschränkt gegenüber dem Vorjahr möglich.

## BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie die Gliederung der Bilanz sind im Geschäftsjahr grundsätzlich unverändert beibehalten worden. Neben der erstmaligen Anwendung des Aktivierungswahlrechts für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände gemäß § 248 Abs. 2 HGB wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr auch Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB im Zusammenhang mit variabel verzinslichen Verbindlichkeiten und den zugehörigen Zinsswaps gebildet.

### Währungsumrechnung

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände, liquide Mittel, Verbindlichkeiten, Rückstellungen sowie Haftungsverhältnisse in fremder Währung werden grundsätzlich mit dem Devisenkassamittelkurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles erfasst. Kurzfristige Währungspositionen sind gemäß § 256a HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bilanziert. Langfristige Währungspositionen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles umgerechnet, soweit unter Berücksichtigung des Niederst- / Höchstwertprinzips nicht ein niedrigerer / höherer Stichtagskurs zur Anwendung kommt. Die Anschaffungskosten der in Fremdwährung beschafften Anlagegüter – im Wesentlichen in US-Dollar fakturierte Schiffe und Container – werden durch Umrechnung mit den im Zugangszeitpunkt gültigen Devisenkassamittelkursen ermittelt.

### Anlagevermögen

#### Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt, planmäßig linear über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer zwischen 5 und 8 Jahren abgeschrieben und im Jahr der vollständigen Abschreibung als Abgang erfasst. Markenrechte unterliegen aufgrund der voraussichtlich unbegrenzten Nutzung keiner planmäßigen Abschreibung.

Für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände wurde das Aktivierungswahlrecht nach § 248 Abs. 2 HGB erstmalig in Anspruch genommen. Die aktivierten Herstellungskosten werden auf Grundlage von Einzelkosten ermittelt.

Die derivativen Geschäfts- oder Firmenwerte werden sowohl über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren als auch über eine Nutzungsdauer von 10 Jahren linear abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer von 20 Jahren begründet sich durch die Langlebigkeit des Kundenportfolios sowie die erwarteten Synergiepotenziale aus den Erwerben der Geschäftsbetriebe der Containerlinienreedereien CSAV in 2014 und UASC in 2017. Die Abschreibungsdauer von 10 Jahren ist bedingt durch die unterjährig zugegangenen Geschäfts- oder Firmenwerte im Rahmen der Verschmelzungen und orientiert sich an den Restnutzungsdauern der übernommenen Schiffe.

#### Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und gegebenenfalls außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Planmäßige Abschreibungen erfolgen linear über die geschätzte betriebliche Nutzungsdauer eines Vermögensgegenstandes bis zur Höhe eines erwarteten Rest- bzw. Schrottwerts. Die planmäßigen Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens erfolgen grundsätzlich

zeitanteilig. Die Restwertschätzung basiert auf dem gegenwärtig erzielbaren Veräußerungswert eines vergleichbaren Vermögensgegenstandes, der das Ende seiner Nutzungsdauer bereits erreicht hat und unter ähnlichen Bedingungen eingesetzt wurde. Die Abschreibung der Schiffe erfolgt unter Berücksichtigung von Schrottwerten über die wirtschaftliche Nutzungsdauer von 25 Jahren. Container werden über eine wirtschaftliche Nutzungsdauer von 13 Jahren auf einen Restwert von je nach Containertyp 10 bzw. 20 % der Anschaffungskosten abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn voraussichtlich dauerhafte Wertminderungen vorliegen. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungskosten, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen.

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

Geringwertige Vermögensgegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr als 150 EUR und bis zu 1.000 EUR betragen, werden nach § 6 Abs. 2a EStG in einem jährlichen Sammelposten erfasst, der in jedem Geschäftsjahr mit 20 % abgeschrieben wird.

### **Finanzanlagen**

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem am Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Abschreibungen auf einen niedrigeren Wert am Bilanzstichtag werden vorgenommen, wenn die Wertminderung als voraussichtlich dauerhaft angesehen wird. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots werden maximal bis zu den Anschaffungskosten vorgenommen, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen.

Ausleihungen werden grundsätzlich zu Nennwerten bilanziert. Risikobehafteten Posten wird durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

### **Umlaufvermögen**

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder mit dem am Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Die Bewertung der Treibstoffbestände erfolgt zum gleitenden Durchschnittspreis. Eine Abwertung der Treibstoffbestände zum Bilanzstichtag erfolgt, wenn der Marktpreis unter dem Buchwert liegt. Die Bewertung der noch nicht beendeten Schiffsreisen erfolgt auf Basis der Einzelkosten zuzüglich von Gemeinkosten entsprechend dem handelsrechtlichen Mindestumfang; Fremdkapitalzinsen werden nicht einbezogen. Bei Verlustreisen werden die aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen um die erwarteten Verluste korrigiert. Erhaltene Anzahlungen werden von den Vorräten abgesetzt.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel werden zu Nennwerten bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken bei Forderungen werden durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

### **Derivate und Sicherungsinstrumente**

Aufgrund der für den Konzernabschluss geltenden funktionalen Währung US-Dollar infolge der überwiegenden Abwicklung des operativen Geschäfts in US-Dollar werden Devisentermingeschäfte eingesetzt, um sich gegen Währungsrisiken des Euros aus operativen Auszahlungen sowie aus Finanzierungstätigkeiten abzusichern. In dem in Euro aufgestellten Jahresabschluss besteht diesbezüglich kein Währungsrisiko. Darüber hinaus werden Preisrisiken aus Einkäufen von Bunkeröl durch den Einsatz von Rohstoffderivaten abgesichert. Zu diesem Zweck kommen Optionsgeschäfte zum Bezug von Bunker zum Einsatz. Des Weiteren werden zur Absicherung des Zinsrisikos auch erstmalig Zinsswaps eingesetzt.

Für negative beizulegende Werte derivativer Finanzinstrumente werden unter Anwendung des Imparitäts- und Realisationsprinzips Rückstellungen gebildet, soweit für diese Geschäfte keine Bewertungseinheit nach § 254 HGB gebildet wird. Hinsichtlich der für Bunkeroptionsgeschäfte gezahlten Optionsprämien kommt das strenge Niederstwertprinzip zum Ansatz. Demnach werden Optionen auf den niedrigeren beizulegenden Wert abgeschrieben, sofern der beizulegende Zeitwert am Bilanzstichtag unter die Einstandskosten gefallen ist. Der Ausweis der Optionsprämien erfolgt unter den sonstigen Vermögensgegenständen. Zur bilanziellen Darstellung der derivativen Zinssicherung werden Bewertungseinheiten gebildet. Die Abbildung erfolgt auf Basis der Einfrierungsmethode.

Realisierte und unrealisierte Gewinne und Verluste aus Devisentermingeschäften sowie die Bewertung von Bunkeroptionen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen ausgewiesen. Realisierte Gewinne und Verluste aus Optionsgeschäften zum Bezug von Bunkeröl werden in den Transportaufwendungen ausgewiesen. Die Zinsabgrenzungen aus Zinsswaps sowie die realisierten Gewinne und Verluste aus den Zinsswaps werden im Zinsergebnis erfasst.

Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten bzw. die Ermittlung der Marktwerte erfolgt in Abhängigkeit von der Art der Instrumente. Devisentermingeschäfte werden mit ihren marktgerechten Terminkursen am Abschlussstichtag bewertet. Der Marktwert der Bunkeroptionsgeschäfte 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. Der beizulegende Zeitwert der Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen.

Die zum Stichtag begebenen Anleihen beinhalten jeweils Optionen auf frühzeitige Rückzahlung (Rückkaufoptionen) seitens der Gesellschaft. Da die so strukturierten Anleihen im Verhältnis zu Anleihen ohne Rückkaufoption (Basisvertrag) andersartige Risiken und Chancen aufweisen, werden diese getrennt voneinander als einzelne Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten entsprechend den jeweils maßgeblichen handelsrechtlichen Grundsätzen bilanziert. Dementsprechend erfolgt eine getrennte Bilanzierung der Rückkaufoption als eingebettetes Derivat. Mit Zugang der Anleihen erfolgte die Aktivierung der in den Anleihen enthaltenen Rückkaufoptionen mit dem Marktwert im Zeitpunkt des Zugangs. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet. Die Rückkaufoptionen werden in der Folge mit ihren Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Marktwert am Bilanzstichtag angesetzt und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen, wobei Wertänderungen

im Zinsergebnis erfasst werden. Die bei der Aktivierung der Rückkaufoptionen spiegelbildlich passivierten Gegenposten, die nach § 250 HGB als Rechnungsabgrenzungsposten über den Zeitraum bis zum Ablauf der Rückkaufoption linear aufgelöst werden, stellen ein Zinsregulativ zur laufenden Verzinsung der Anleihen dar.

### **Aktive Rechnungsabgrenzungsposten**

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

### **Rückstellungen**

Die Pensionsverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Für die Abzinsung wird der jeweilige durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre verwendet, den die Deutsche Bundesbank für eine Restlaufzeit von 15 Jahren veröffentlicht. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen 10 Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen 7 Geschäftsjahren ist grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, sofern die nach der Ausschüttung verbleibenden frei verfügbaren Rücklagen zuzüglich eines Gewinnvortrags und abzüglich eines Verlustvortrags nicht mindestens dem Unterschiedsbetrag entsprechen.

Für die Bewertung zum 31. Dezember 2018 wird der entsprechende Zinssatz auf Basis der zum 31. Oktober 2018 veröffentlichten Zinsinformationen auf den 31. Dezember 2018 prognostiziert. Dieser beträgt 3,21 % p. a. (Vorjahr: 3,67 % p. a.). Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zugrunde: Gehaltstrend 2,5 % p. a. (Vorjahr: 2,5 % p. a.), Rententrend 5,5 % alle 3 Jahre (Vorjahr: 5,5 % alle 3 Jahre), Fluktuationsrate 1,0 % p. a. (Vorjahr: 1,0 % p. a.). Davon abweichend werden für die Niederlassung in den Niederlanden Rentensteigerungen von 2,0 % p. a. (Vorjahr: 2,0 % p. a.) und eine Fluktuationsrate in Abhängigkeit vom Alter der Mitarbeiter zwischen 0 und 10 % p. a. (Vorjahr: 0 bis 10 %) zugrunde gelegt.

Für einen Teil der Pensionsverpflichtungen existieren Rückdeckungsversicherungsverträge, welche an die Pensionäre verpfändet sind. Entsprechend werden die Verpflichtungen und der Gegenwert der Rückdeckungsversicherung nach § 246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Für einen weiteren Teil von Pensionsverpflichtungen sowie für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen der Mitarbeiter sind entsprechende Mittel in Spezialfonds angelegt, die dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen sind. Das Deckungsvermögen wird zum beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den jeweils zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Wert der Wertpapiere die Verpflichtungen, erfolgt der Ausweis als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung auf der Aktivseite der Bilanz. Soweit der Zeitwert des Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB der Ausschüttungssperre. Die Ergebniskomponenten des bestehenden Deckungsvermögens werden einheitlich im Zinsergebnis erfasst und mit dem Zinsanteil der Altersversorgungsverpflichtungen verrechnet.

Die Steuerrückstellungen sowie die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrags nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt. Bei der Bemessung dieser Rückstellungen wird allen erkennbaren Risiken angemessen Rechnung getragen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind abzuzinsen mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich aus den vergangenen 7 Geschäftsjahren ergibt. Die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze für die Abzinsung der sonstigen Rückstellungen betragen für 2018 je nach Restlaufzeit zwischen 0,88 und 1,88 %.

Im Zusammenhang mit Rückstellungen für Transportschäden mindern die Ersatzansprüche gegen die Versicherung den zu passivierenden Verpflichtungsüberhang, sodass eine Rückstellung nur in Höhe des Selbstbehalts ausgewiesen wird.

### **Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. In den Fällen, in denen der Erfüllungsbetrag einer Verbindlichkeit höher als der Ausgabebetrag ist, wird der Unterschiedsbetrag in den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten aufgenommen und pro rata temporis über die Laufzeit der Verbindlichkeit erfolgswirksam verteilt. In den Fällen, in denen der Erfüllungsbetrag einer Verbindlichkeit niedriger ist als der Ausgabebetrag, wird der Unterschiedsbetrag in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten aufgenommen und pro rata temporis über die Laufzeit der Verbindlichkeit erfolgswirksam verteilt.

Wenn der Hapag-Lloyd AG als Leasingnehmer ein Leasinggegenstand wirtschaftlich zugeordnet wird, ist dieser in der Bilanz zu aktivieren. Gleichzeitig wird eine Leasingverbindlichkeit passiviert, 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 Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, der Tilgungsanteil verringert die angesetzte Leasingverbindlichkeit.

### **Passive Rechnungsabgrenzungsposten**

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

### **Latente Steuern**

Für Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten, die sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich wieder ausgleichen, werden latente Steuern nach dem bilanzorientierten Konzept ermittelt. Bei der Berechnung von aktiven latenten Steuern werden steuerliche Verlustvorträge in Höhe der innerhalb der nächsten Jahre zu erwartenden Verlustverrechnungen berücksichtigt. Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2018 sowie 2017 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung würde in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Von dem Wahlrecht zum Ansatz aktiver latenter Steuern aufgrund sich ergebender Steuerentlastungen nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird wie im Vorjahr kein Gebrauch gemacht. Im Geschäftsjahr 2018 ergab sich insgesamt eine nicht bilanzierte aktive latente Steuer. Diese resultiert aus einem körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag.

### Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse werden nach dem Reiseendeprinzip realisiert. Eine Umsatzrealisierung erfolgt erst dann, wenn die Schiffe die vordefinierten Reiseende- bzw. Reisewendehäfen erreicht haben. Die Umsatzrealisierung erfolgt auf Basis der Reisen und nicht auf Grundlage einzelner Containertransporte.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – AKTIVA

### (1) Anlagevermögen

Unter den immateriellen Vermögensgegenständen in Höhe von 1.113,3 Mio. EUR sind im Wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte aus den Erwerben der Geschäftsbetriebe der Containerlinienreedereien CSAV in 2014 und UASC in 2017 ausgewiesen. Die planmäßigen Abschreibungen betragen 74,7 Mio. EUR (Vorjahr: 58,7 Mio. EUR).

Unter dem Sachanlagevermögen in Höhe von 5.171,6 Mio. EUR werden im Wesentlichen Containerschiffe und Container ausgewiesen. Unter den Zugängen des Geschäftsjahres in Höhe von insgesamt 309,3 Mio. EUR sind im Wesentlichen Zugänge im Zusammenhang mit Containern, Chassis und Gensets in Höhe von 301,9 Mio. EUR zu subsumieren. Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen betragen 359,2 Mio. EUR.

Die in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2018 sind im Anlagenspiegel als Anlage I zum Anhang dargestellt.

### (2) Finanzanlagen

Unter den Finanzanlagen wird neben Anteilen an verbundenen Unternehmen und den Beteiligungen auch ein langfristiges Darlehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen ausgewiesen. Die wesentlichen mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen der Hapag-Lloyd AG sind in der Anlage II zum Anhang aufgeführt.

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen im Wesentlichen ein Gesellschafterdarlehen an die Hapag-Lloyd Special Finance DAC („Hapag-Lloyd Special Finance“), Dublin, Irland, in Höhe von 401,9 Mio. EUR (Vorjahr: 308,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einer bestehenden Forderungsverbriefung.

Mio. EUR	31.12.2018	davon Rest- laufzeit über 1 Jahr	31.12.2017	davon Rest- laufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	404,0	0,0	327,7	0,0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	493,9	0,0	433,0	0,0
davon aus Lieferungen und Leistungen	23,3	0,0	47,4	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,0	0,0	0,2	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	184,3	7,2	160,3	22,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.082,2</b>	<b>7,2</b>	<b>921,2</b>	<b>22,1</b>

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten unter anderem beschränkt verfügbare Zahlungsmittel in Höhe von 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 30,3 Mio. EUR) sowie gezahlte Prämien für Bunkeroptionsgeschäfte zur Absicherung von Treibstoffrisiken. Des Weiteren sind in dem Posten Rückkaufoptionen für die zum Bilanzstichtag begebenen Anleihen enthalten. Jene werden getrennt von den Anleihen bilanziert. Der Buchwert der Rückkaufoptionen betrug zum Bilanzstichtag 3,7 Mio. EUR (Vorjahr: 7,8 Mio. EUR).

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert:

#### Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	Nominalwert zum 31.12.2018	Marktwert zum 31.12.2018	Buchwert zum 31.12.2018
Commodityoptionen	413,3	3,5	3,5
Eingebettete Derivate	0,0	3,7	3,7

Die Laufzeit der eingebetteten Derivate beträgt mehr als ein Jahr.

#### (4) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Der Posten umfasst Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht von den Kassenbeständen abgesetzt, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen.

#### (5) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält für Charter-, Miet- und Pachtverträge im Voraus geleistete Zahlungen, die erst im Folgejahr aufwandswirksam erfasst werden. Darüber hinaus werden unter dem Posten im Voraus gezahlte Bankgebühren und Versicherungsprämien ausgewiesen.

### ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – PASSIVA

#### (6) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG beträgt 175,8 Mio. EUR (Vorjahr: 175,8 Mio. EUR). Es ist in 175,8 Mio. auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien (Vorjahr: 175,8 Mio. Stückaktien) mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital (Vorjahr: 1,00 EUR).

#### Angaben zu Beteiligungen am Kapital der Hapag-Lloyd AG

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

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 20,63 % der

Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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

Der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia, Riad, Saudi-Arabien, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 10,14 % (entsprechend 16.637.197 Stimmrechten) betrug.

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

### **Genehmigtes Kapital**

Mit Beschluss der Hauptversammlung am 29. Mai 2017 wurde die Satzung in Bezug auf das genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. April 2022 um bis zu 23,0 Mio. EUR gegen Bar- und / oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 23.000.000 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2017). Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 20. Juli 2017. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, um Spitzenbeträge vom Bezugsrecht auszunehmen.

Durch Beschluss des Vorstands vom 28. September 2017 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 27. September 2017 ist unter Ausnutzung des am 20. Juli 2017 eingetragenen Genehmigten Kapitals 2017 das Grundkapital um 11.717.353,00 EUR auf 175.760.293,00 EUR erhöht worden. Die Kapitalerhöhung wurde am 17. Oktober 2017 durchgeführt und ins Handelsregister eingetragen.

Das Genehmigte Kapital gemäß Ermächtigung vom 29. Mai 2017 (Genehmigtes Kapital 2017) beträgt nach Teilausnutzung zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 weiterhin 11.282.647,00 EUR.

#### **(7) Kapitalrücklage und Bilanzgewinn**

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. Dezember 2018 unverändert gegenüber dem Vorjahr 2.497,9 Mio. EUR.

Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung des vorgetragenen Gewinns aus 2017 in Höhe von 422,2 Mio. EUR und eines Jahresfehlbetrags in Höhe von 187,0 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 235,2 Mio. EUR.

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von 235,2 Mio. EUR für die Ausschüttung einer Dividende von 0,15 EUR je dividendenberechtigte Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 26,4 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 208,8 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

#### **(8) Angabe zu ausschüttungsgesperren Beträgen**

Aus dem Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und dem zum Zeitwert bewerteten Deckungsvermögen von Pensions- und Altersteilzeitverpflichtungen ergab sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,0 Mio. EUR).

Aus der erstmaligen Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (abzüglich der darauf gebildeten passiven latenten Steuern) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag in Höhe von 2,8 Mio. EUR.

Diesen ausschüttungsgesperren Beträgen in Höhe von insgesamt 4,2 Mio. EUR stehen frei verfügbare Rücklagen in Höhe von 1.514,1 Mio. EUR gegenüber. Frei verfügbare Rücklagen setzen sich aus der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zusammen.

Der Unterschiedsbetrag, der sich zum Stichtag 31. Dezember 2018 als Differenz aus dem Ansatz der Rückstellungen, abgezinst mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen 10 Jahre (Zinssatz 3,21 % bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren), und dem Ansatz der Rückstellungen, abgezinst mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen 7 Jahre (Zinssatz 2,32 % bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren), ermittelt, beträgt 38,4 Mio. EUR.

**(9) Rückstellungen**

In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind Pensionsverpflichtungen in Höhe von 23,0 Mio. EUR (Vorjahr: 20,2 Mio. EUR) enthalten, für die die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 10,3 Mio. EUR (Vorjahr: 10,5 Mio. EUR) an die Pensionäre verpfändet sind. Bei verpfändeten Rückdeckungsversicherungen entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR) stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) gegenüber.

Der Erfüllungsbetrag der Rückstellungen zum 31. Dezember 2018, die mit dem übrigen Deckungsvermögen verrechnet wurden, betrug 44,3 Mio. EUR (Vorjahr: 39,8 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten der gesamten verrechneten Vermögensgegenstände betragen 34,6 Mio. EUR (Vorjahr: 34,7 Mio. EUR), während der beizulegende Zeitwert bei 35,9 Mio. EUR (Vorjahr: 36,8 Mio. EUR) liegt. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,5 Mio. EUR) stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,7 Mio. EUR) gegenüber.

Die sich aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes und aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G ergebenden Aufwendungen wurden im operativen Ergebnis (Personalaufwand) erfasst.

Die sonstigen Rückstellungen in Höhe von 794,9 Mio. EUR (Vorjahr: 593,6 Mio. EUR) beinhalten Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 449,4 Mio. EUR (Vorjahr: 334,4 Mio. EUR), für Personalkosten in Höhe von 63,1 Mio. EUR (Vorjahr: 61,6 Mio. EUR), für Instandhaltung von geleasteten Containern in Höhe von 59,5 Mio. EUR (Vorjahr: 46,1 Mio. EUR) sowie für nicht versicherte Kasko- bzw. Ladungsschäden in Höhe von 22,4 Mio. EUR (Vorjahr: 22,3 Mio. EUR). Ebenfalls sind Rückstellungen für sonstige Risiken in Höhe von 199,3 Mio. EUR (Vorjahr: 129,2 Mio. EUR) enthalten, die unter anderem länderspezifische Risiken (78,4 Mio. EUR; Vorjahr: 69,5 Mio. EUR) sowie Verpflichtungen aus einer Garantie gegenüber einer Tochtergesellschaft für dort bestehende Pensionsverpflichtungen (10,8 Mio. EUR; Vorjahr: 12,3 Mio. EUR) umfassen.

In den sonstigen Rückstellungen sind zum Bilanzstichtag auch Rückstellungen für drohende Verluste aus Devisentermingeschäften enthalten:

**Drohverluste aus Devisentermingeschäft**

Mio. EUR	Nominalwert zum 31.12.2018	Marktwert zum 31.12.2018	Buchwert zum 31.12.2018
Devisentermingeschäft	1.247,1	-63,7	-63,7

Die Devisentermingeschäfte haben grundsätzlich eine Laufzeit von unter einem Jahr.

**(10) Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2018				31.12.2017			
	davon mit einer Restlaufzeit				davon mit einer Restlaufzeit			
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
<b>Finanz- verbindlichkeiten</b>								
Anleihen	923,3	23,3	900,0	450,0	923,1	23,1	900,0	450,0
Verbindlichkeiten gegen- über Kreditinstituten <sup>1</sup>	1.256,1	203,6	1.052,5	324,6	1.562,5	296,2	1.266,3	478,0
davon durch Pfand- rechte und andere Rechte gesichert	1.219,9	193,1	1.026,8	324,3	1.497,9	258,1	1.239,8	478,0
	<b>2.179,4</b>	<b>226,9</b>	<b>1.952,5</b>	<b>774,6</b>	<b>2.485,6</b>	<b>319,3</b>	<b>2.166,3</b>	<b>928,0</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.278,3	1.374,5	903,8	30,5	1.965,9	1.596,4	369,5	31,1
davon aus Lieferung und Leistung	1.314,9	1.314,9	0,0	0,0	1.120,7	1.120,7	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungs- unternehmen	14,3	14,3	0,0	0,0	12,4	12,4	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	600,6	600,6	0,0	0,0	527,4	527,4	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	1.117,4	182,0	935,4	408,1	957,5	159,4	798,1	329,9
davon aus Steuern	3,7	3,7	0,0	0,0	2,5	2,5	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1,9	1,9	0,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0
davon durch Pfand- rechte und andere Rechte gesichert	1.076,1	149,5	926,6	407,5	934,1	136,0	798,1	329,9
	<b>4.010,6</b>	<b>2.171,4</b>	<b>1.839,2</b>	<b>438,6</b>	<b>3.463,2</b>	<b>2.295,6</b>	<b>1.167,6</b>	<b>361,0</b>
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>6.190,0</b>	<b>2.398,3</b>	<b>3.791,7</b>	<b>1.213,2</b>	<b>5.948,8</b>	<b>2.614,9</b>	<b>3.333,9</b>	<b>1.289,0</b>

<sup>1</sup> Aufgrund neuer Erkenntnisse bezüglich Darlehensgebern wurden die entsprechenden Darlehen nicht mehr unter Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, sondern unter sonstigen Verbindlichkeiten gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Unter den bestehenden Verträgen zur Finanzierung von Gegenständen des Anlagevermögens, insbesondere von Schiffen und Containern, hat sich die Hapag-Lloyd AG zur Einhaltung bestimmter marktüblicher Restriktionen in Bezug auf Verfügungen über die finanzierten Vermögensgegenstände verpflichtet. Der Gesamtbetrag der besicherten Verbindlichkeiten beläuft sich auf 2.296,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.432,0 Mio. EUR).

Von den im Eigentum der Hapag-Lloyd AG befindlichen Schiffen sind 13 Schiffe zum Stichtag nicht belastet und frei von Rechten Dritter. An den übrigen im Eigentum der Gesellschaft befindlichen Schiffen wurden Hypotheken bestellt.

Für sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 697,7 Mio. EUR (Vorjahr: 525,8 Mio. EUR) wurden die finanzierten Container den Gläubigern zur Sicherheit übereignet. Für sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 358,5 Mio. EUR (Vorjahr: 408,4 Mio. EUR) wurden die finanzierten Containerschiffe den Gläubigern zur Sicherheit übereignet. Da die Hapag-Lloyd AG wirtschaftliche Eigentümerin der Container und der Containerschiffe ist, werden sie bei der Hapag-Lloyd AG bilanziert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen neben Verbindlichkeiten aus laufender Geschäftstätigkeit gegenüber Tochtergesellschaften eine Verbindlichkeit gegenüber der Hapag-Lloyd Special Finance in Höhe von 660,3 Mio. EUR (Vorjahr: 587,6 Mio. EUR). Diese steht im Zusammenhang mit dem Programm zur Verbriefung von Forderungen.

Hapag-Lloyd unterliegt Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Verbindlichkeiten angestrebt. Darüber hinaus designiert Hapag-Lloyd zur Absicherung des Zinsrisikos seit dem Geschäftsjahr 2018 Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts.

Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. In den Finanzverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 0,3 Mio. EUR zur Absicherung des Zinsrisikos von variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten mit Nominalvolumen in Höhe von 443,9 Mio. EUR enthalten. Die prospektive Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen erfolgt anhand einer Sensitivitätsanalyse. Die retrospektive Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen erfolgt anhand der hypothetischen Derivatemethode. Die Zinsswaps haben eine Laufzeit von bis zu 5 Jahren und weisen einen negativen Marktwert in Höhe von 5,9 Mio. EUR zum Stichtag aus. Es handelt sich um Microhedges.

#### **(11) Rechnungsabgrenzungsposten**

Auf der Passivseite beinhaltet der Rechnungsabgrenzungsposten einen Unterschiedsbetrag aus den Anleihen in Höhe von 8,9 Mio. EUR (Vorjahr: 11,5 Mio. EUR). Davon entfallen 5,9 Mio. EUR (Vorjahr: 7,6 Mio. EUR) auf die getrennt vom Basisinstrument bilanzierten Rückkaufoptionen. Die Unterschiedsbeträge werden linear über die gesamte Laufzeit der Anleihen verteilt. Zudem enthält der passive Rechnungsabgrenzungsposten Agio-Beträge in Höhe von 2,9 Mio. EUR. Diese resultieren aus dem Unterschiedsbetrag zwischen Ausgabe- und niedrigerem Erfüllungsbetrag einer Anleihe.

**(12) Haftungsverhältnisse**

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	11,7	47,3
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	2.478,3	2.437,1
<b>Gesamt</b>	<b>2.490,0</b>	<b>2.484,4</b>
davon zugunsten verbundener Unternehmen	2.490,0	2.484,4

Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen resultieren im Wesentlichen aus Darlehen bei Banken, die durch Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG überwiegend zur Finanzierung von Containern und Schiffen aufgenommen wurden und für die die Hapag-Lloyd AG einsteht. Sie resultieren in Höhe von 2.444,1 Mio. EUR aus der Übernahme der UASC. Ein Großteil der Darlehen ist durch Sicherungsübereignung von Schiffen und Containern sowie durch Schiffshypotheken besichert. Die Gegenwerte dieser Sicherheiten übersteigen die ausstehenden Darlehensbeträge der Schiffsfinanzierungen und die Erlöse aus einer möglichen Verwertung dieser Sicherheiten sind grundsätzlich ausreichend, um etwaige ausstehende Schulden zu tilgen. Aus diesem Grund ist von einer Inanspruchnahme aus den Bürgschaften nicht auszugehen.

Im Rahmen der neu gegründeten Kooperation THE Alliance wurde insbesondere für den Insolvenzfall einer der beteiligten Partnerreedereien ein Treuhandfonds aufgesetzt. Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Treuhandfonds haben sich alle beteiligten Parteien dazu verpflichtet, Sicherheiten in Höhe von jeweils insgesamt 10 Mio. USD zu hinterlegen. Hapag-Lloyd hat in diesem Zusammenhang eine Barzahlung an den Treuhandfonds in Höhe von 0,8 Mio. EUR (1 Mio. USD) geleistet. Darüber hinaus wurde eine Garantie in Höhe von 9 Mio. USD beigebracht.

Ferner ist im Zusammenhang mit der Einrichtung des Treuhandfonds eine grundsätzliche Nachschussverpflichtung der beteiligten Reedereien vereinbart worden, die insbesondere dann zum Tragen kommt, wenn im Zusammenhang mit einem Entschädigungsfall die von der betroffenen Reederei hinterlegten Sicherheiten in Höhe von 10 Mio. USD aufgebraucht sind.

Die Wahrscheinlichkeit des Insolvenzfalls einer Partnerreederei wird gegenwärtig als sehr gering eingeschätzt und somit ist nach derzeitigem Kenntnisstand von einer Inanspruchnahme der im Treuhandfonds hinterlegten Sicherheiten sowie einer Inanspruchnahme im Zusammenhang mit der darüber hinausgehenden Nachschussverpflichtung nicht auszugehen.

**Patronatserklärungen / Garantien**

Entsprechend der Konzernstruktur erfolgt die Kapitalallokation zentral über die Hapag-Lloyd AG, die die Konzerngesellschaften mit Liquidität versorgt und die Vergabe von Garantien und Patronatserklärungen für Konzerngesellschaften steuert.

Die Hapag-Lloyd AG hat für die ausländischen Tochtergesellschaften Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia, Hapag-Lloyd Ships Ltd., Barking, Großbritannien, sowie Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd., Barking, Großbritannien, jeweils eine Patronatserklärung abgegeben, damit die Tochtergesellschaften jederzeit in der Lage sind, ihre vertraglichen Verbindlichkeiten erfüllen zu können. Die Laufzeit der Patronatserklärungen erstreckt sich auf mindestens 12 Monate ab dem Bilanzstichtag der Gesellschaft. Im Zusammenhang mit dem Kauf von Minderheitenanteilen durch eine Tochtergesellschaft wurde durch die Hapag-Lloyd AG zudem eine Garantie abgegeben.

Aus den von der Hapag-Lloyd AG übernommenen Patronatserklärungen und der Garantie werden keine Inanspruchnahmen erwartet, da davon ausgegangen wird, dass die Unternehmen die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten erfüllen werden.

### (13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Verpflichtungen aus Miet-, Charter- und Leasingverträgen		
Schiffe & Container	1.000,8	767,2
Klassifikationsverpflichtungen	145,0	184,7
Übrige finanzielle Verpflichtungen	287,7	316,5
Bestellobligo	33,4	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.466,9</b>	<b>1.268,4</b>
bis 1 Jahr	686,4	584,1
1 –5 Jahre	713,9	604,9
mehr als 5 Jahre	66,6	79,4
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	220,9	95,2

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Charter- und Leasingverpflichtungen für Schiffe sowie Leasing- und Mietverpflichtungen für Container. Die Klassifikationskosten resultieren aus zukünftigen Verpflichtungen durch gesetzlich geforderte Großreparaturen. Diese umfassen Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an eigenen betriebsnotwendigen Schiffen, die routinemäßig bzw. aufgrund eines Wartungsplans erfolgen, um diese funktionsfähig zu halten. In den übrigen finanziellen Verpflichtungen waren zum Bilanzstichtag im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Unternehmen aus der IT-Branche sowie Mietverpflichtungen im Zusammenhang mit Geschäftsgebäuden enthalten.

Das Bestellobligo erwächst aus bestellten und noch nicht ausgelieferten Containern. Die daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden vollständig im Jahr 2019 fällig.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (14) Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse nach Fahrtgebiet<sup>1</sup>

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Lateinamerika	2.560,8	2.193,5
Atlantik	2.028,2	1.874,0
Transpazifik	2.104,2	1.790,1
Fernost	1.602,0	1.046,4
Mittlerer Osten	944,5	609,5
EMAO (Europa-Mittelmeer-Afrika-Ozeanien)	629,0	496,5
Intra-Asien	452,8	391,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.233,9	1.175,6
<b>Gesamt</b>	<b>11.555,4</b>	<b>9.576,9</b>

<sup>1</sup> Aufgrund besserer Erkenntnisse werden Erträge, die bislang mit den Transportaufwendungen saldiert wurden, als Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 8.958 TTEU auf 11.750 TTEU gesteigert werden. Der deutliche Anstieg der Transportmenge um 31,2 % ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Integration des operativen Geschäfts der UASC erst im Laufe des Geschäftsjahres 2017 erfolgt ist und somit die Vorjahreszahlen die bis zur Integration aufgelaufenen Transportmengen der UASC nicht enthalten. Die Umsatzerlöse werden in Höhe der Nettofrachterlöse anhand der Fahrtgebiete gegliedert. Unter der Position „Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse“ sind im Wesentlichen Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Erlöse aus Chartermieten und Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten.

### (15) Andere aktivierte Eigenleistungen

Der Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten des Geschäftsjahres betrug 18,8 Mio. EUR, der davon auf die nach § 248 Abs. 2 HGB aktivierten selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens entfallende Betrag beläuft sich auf 2,8 Mio. EUR.

### (16) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Kursgewinne	668,2	903,2
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	46,2	145,7
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	22,4	2,2
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	20,5	0,1
Erträge aus weiterbelasteten Kosten	20,0	17,4
Übrige	35,3	26,0
<b>Gesamt</b>	<b>812,6</b>	<b>1.094,6</b>

In den Kursgewinnen sind Erträge aus der Währungsumrechnung (626,8 Mio. EUR; Vorjahr: 874,4 Mio. EUR) sowie aus realisierten Kursgewinnen und der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (41,3 Mio. EUR; Vorjahr: 28,8 Mio. EUR) enthalten.

Die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthaltenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie aus der Auflösung der Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von insgesamt 89,1 Mio. EUR (Vorjahr: 148,0 Mio. EUR) sind periodenfremd.

### (17) Transportaufwendungen<sup>1</sup>

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.619,8	1.078,4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.432,5	7.057,6
<b>Gesamt</b>	<b>10.052,3</b>	<b>8.136,0</b>

<sup>1</sup> Aufgrund besserer Erkenntnisse werden Erträge, die bislang mit den Transportaufwendungen saldiert wurden, als Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Der Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen ist im Wesentlichen bedingt durch die Übernahme des UASC-Containerliniengeschäfts, welches im Jahr 2018 vollständig in den Geschäftszahlen enthalten ist, während es im Jahr 2017 nur anteilig enthalten war. Erhaltene Rabatte für Hafen-, Kanal- und Terminalkosten sowie für Containertransportkosten werden von den entsprechenden Transportkosten abgesetzt. In Höhe von insgesamt 6,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) betreffen diese Rabatte die Vorjahre und sind als periodenfremd zu klassifizieren. Zudem sind Aufwendungen aus der Slotcharterabrechnung in Höhe von 7,2 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 6,4 Mio. EUR) enthalten, die das Vorjahr betreffen und somit als periodenfremd zu klassifizieren sind.

### (18) Personalaufwendungen / Mitarbeiter

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Löhne und Gehälter	217,6	215,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	59,8	51,0
davon für Altersversorgung	24,4	16,8
<b>Gesamt</b>	<b>277,4</b>	<b>266,5</b>

Hinsichtlich der Veränderungen der Personalaufwendungen des aktuellen Geschäftsjahres gegenüber dem Vorjahr wird auf die Ausführungen zur Ertragslage im Lagebericht verwiesen. Der aus der Anwendung der neuen Heubeck-Richttafeln 2018 G resultierende periodenfremde Aufwand beträgt 1,4 Mio. EUR.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter entwickelte sich wie folgt:

Jahresdurchschnitt	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Seepersonal	1.151	1.152
Landpersonal	2.015	1.917
Auszubildende	202	210
<b>Gesamt</b>	<b>3.368</b>	<b>3.279</b>

### (19) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
<b>Planmäßige Abschreibungen</b>		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	74,6	58,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	359,2	324,9
<b>Gesamt</b>	<b>433,8</b>	<b>383,5</b>

### (20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Kursverluste inkl. Bankgebühren	884,2	567,0
Kommissionen / Vertriebsaufwendungen	480,2	431,8
Aufwendungen für IT-Leistungen	123,1	100,3
Factoring	36,8	26,7
Rechts- und Beratungskosten	26,8	34,6
Miet- und Leasingaufwendungen	14,6	13,3
Aufwendungen für sonstige soziale Sach- und Personalkosten	12,6	11,3
Verwaltungsaufwendungen	11,2	10,9
Übrige Aufwendungen	54,5	87,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.644,0</b>	<b>1.283,0</b>

In den Kursverlusten sind 776,2 Mio. EUR (Vorjahr: 559,4 Mio. EUR) aus der Währungsumrechnung sowie 103,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR) aus realisierten Kursverlusten und der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten.

**(21) Finanzergebnis**

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2018	1.1. – 31.12.2017
Erträge aus Beteiligungen	72,5	41,2
davon aus verbundenen Unternehmen	41,1	12,9
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	4,5	5,5
davon aus verbundenen Unternehmen	4,4	5,5
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	4,1	5,9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	24,5	26,1
davon aus verbundenen Unternehmen	18,5	14,3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,3	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	222,9	239,1
davon aus verbundenen Unternehmen	38,3	9,4
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	2,6	6,0
<b>Gesamt</b>	<b>-120,2</b>	<b>-166,4</b>

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen im Wesentlichen erhaltene Dividenden der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 30,9 Mio. EUR (Vorjahr: 22,6 Mio. EUR) sowie von Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A. S., Izmir, Türkei, in Höhe von 23,5 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR).

Der Zinsaufwand aus den Altersversorgungsverpflichtungen beläuft sich auf 6,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6,9 Mio. EUR). Das positive Ergebnis aus dem Deckungsvermögen beträgt 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR). Durch die Aufzinsung von Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr ergibt sich ein Zinsaufwand in Höhe von 0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR).

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2,8 Mio. EUR) und aus der Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR).

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen eine ausländische Tochtergesellschaft und erfolgten aufgrund mangelnder positiver Ertragsaussichten.

**(22) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

Als Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer, der Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer und gezahlte Quellensteuern ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2018 fallen, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Der Gewerbeertragsteuersatz, dessen Höhe sich entsprechend aus dem gemeindespezifischen Hebesatz ergibt, beläuft sich in den Jahren 2018 sowie 2017 auf 16,5 % bzw. 3,3 %, soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt. Die Hapag-Lloyd AG hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach Nettotonnage und Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet.

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

Im Steuerergebnis sind keine latenten Steuern enthalten. Im Geschäftsjahr 2018 ergab sich insgesamt eine (nicht bilanzierte) aktive latente Steuer. Diese resultiert aus einem körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag.

**SONSTIGE ANGABEN****(23) Geschäfte mit nahestehenden Personen**

Sowohl im Geschäftsjahr als auch im Vorjahr wurden keine wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Personen getätigt, die nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommen sind.

**(24) Konzernzugehörigkeit**

Die Hapag-Lloyd AG ist Mutterunternehmen für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen, für die ein Konzernabschluss aufgestellt wird. Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, Deutschland, zum 31. Dezember 2018 soll im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

**(25) Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: 6,2 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 72.744 Stück (Vorjahr: 117.208 Stück) virtuelle Aktien gewährt. Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR). Die Bezüge aktiver Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 1,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR).

Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder beträgt 19,7 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR).

Bezüglich der Angaben zu den Grundzügen der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung und der Höhe der individualisierten Bezüge wird auf den Vergütungsbericht als integralen Bestandteil des Lageberichts verwiesen.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in den Anlagen III und IV zum Anhang angegeben. Die Mitgliedschaft in anderen Aufsichtsräten und Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1 Satz 5 AktG sind in Anlage V zum Anhang aufgeführt.

#### **(26) Entsprechenserklärung nach § 161 AktG**

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im Juli 2018 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft [www.hapag-loyd.com](https://www.hapag-loyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html) in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ <https://www.hapag-loyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

#### **(27) Gesamthonorar des Abschlussprüfers**

Im Geschäftsjahr 2018 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geleistet:

Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017
Honorare für Abschlussprüfungsleistungen	2,2	1,9
Honorare für andere Bestätigungsleistungen	0,0	0,9
Honorare für Steuerberatungsleistungen	0,0	0,1
Honorare für sonstige Leistungen	0,0	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>2,2</b>	<b>3,0</b>

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragserweiterungen (davon für das Vorjahr 0,2 Mio. EUR).

Andere Bestätigungsleistungen betreffen vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants sowie die EMIR-Prüfung gemäß § 20 WpHG.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen in 2017 erbrachte Unterstützungsleistungen bei der Integration von Gesellschaften der UASC-Gruppe.

Die sonstigen Leistungen betreffen qualitätssichernde Unterstützungsleistungen.

**(28) Nachtragsbericht**

Am 3. Januar 2019 ist ein Feuer in einem Container an Bord eines Hapag-Lloyd Schiffs, der „Yantian Express“, ausgebrochen. Das 7.510 TEU Schiff befand sich auf dem Weg von Colombo nach Halifax. Nachdem das Feuer unter Kontrolle gebracht werden konnte, wurde das Schiff in den Hafen von Freeport (Bahamas) geschleppt, wo die Begutachtung und Sicherung der Ladung fortgesetzt werden konnte. Potenzielle Verluste aus Schäden an Schiff, Ladung, Bunker und Ausrüstung sowie die Kosten der Rettung werden entweder durch Versicherungen oder durch Erklärung des Unfalls als „Havarie grosse“ abgedeckt. Die Kosten für Geschäftsausfälle sind nicht versichert.

Am 30. Januar 2019, 15. Februar 2019 und 15. März 2019 wurden neu erworbene Container im Rahmen von japanischen Operating-Lease-Verträgen an eine Investorengruppe verkauft. Anschließend wurden die Container über eine Laufzeit von 7 Jahren zurückgemietet, mit der Möglichkeit, die Container am Ende der Laufzeit zurückzukaufen. Die Gestaltung der Leasingverträge entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme mit Sicherungsübereignung der Container. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 128,4 Mio. USD (113,4 Mio. EUR auf Basis der Umrechnungskurse vom 30. Januar, 15. Februar und 15. März 2019).

Am 31. Januar 2019 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG beschlossen, eine vorzeitige Teilrückführung in Höhe von 170 Mio. EUR ihrer 2022 fälligen Anleihe vorzunehmen. Die Teilrückführung fand am 11. Februar 2019 zu einem Rückführungskurs von 103,375 % statt. Die Anleihe wurde im Februar 2017 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 450 Mio. EUR und einem Kupon von 6,75 % aufgelegt.

Am 6. Februar 2019 hat Hapag-Lloyd 100,0 Mio. USD (87,8 Mio. EUR auf Basis des Umrechnungskurses vom 6. Februar 2019) aus dem bestehenden Forderungsverkaufsprogramm in Anspruch genommen.

Am 18. Februar 2019 hat die Ratingagentur Moody's Hapag-Lloyds Corporate Family Rating (CFR) von B2 auf B1 angehoben und gleichzeitig das Rating für die unbesicherten Anleihen der Hapag-Lloyd AG von Caa1 auf B3 verbessert. Der Ausblick für das Rating bleibt stabil.

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

Hamburg, 18. März 2019

#### **Hapag-Lloyd AG**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

## ANLAGE I

## Anlagenspiegel der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2018

Mio. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2018
	1.1.2018	Zugänge	Umgliederungen	Abgänge	
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Software	32,1	3,0	0,2	–	35,3
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3,5	–	–	–	3,5
3. Geschäfts- oder Firmenwert	1.273,1	0,0	–	–	1.273,1
4. Geleistete Anzahlungen	0,0	2,7	–	–	2,7
	<b>1.308,7</b>	<b>5,7</b>	<b>0,2</b>	<b>–</b>	<b>1.314,6</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	–	–	–	–	–
2. Schiffe und Wagenpark	4.894,6	3,5	0,0	–	4.898,1
3. Einbauten auf Leasingsschiffen	5,2	–	0,9	3,6	2,5
4. Großersatzteile für Schiffe	3,6	0,2	–	–	3,8
5. Container, Chassis, Gensets	2.019,5	301,9	–	43,6	2.277,8
6. Maschinen und maschinelle Anlagen	9,0	–	–	–	9,0
7. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20,3	1,3	0,7	0,3	22,0
8. Geleistete Anzahlungen	1,8	2,4	–1,0	–	3,2
	<b>6.954,0</b>	<b>309,3</b>	<b>0,6</b>	<b>47,5</b>	<b>7.216,4</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.693,9	14,4	0,0	150,9	1.557,4
2. Beteiligungen	319,9	0,0	0,0	4,5	315,4
3. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	94,6	0,0	–	17,7	76,9
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,5	0,1	–	1,5	0,1
	<b>2.109,9</b>	<b>14,5</b>	<b>–</b>	<b>174,6</b>	<b>1.949,8</b>
	<b>10.372,6</b>	<b>329,5</b>	<b>0,8</b>	<b>222,1</b>	<b>10.480,8</b>

Wertberichtigungen					Buchwerte		
1.1.2018	Abschreibungen	Umgliederungen	Änderungen der gesamten Abschreibungen i. Z. m. Abgängen	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2017	
29,0	2,5	-0,1	-	31,6	3,7	3,1	
-	-	-	-	-	3,5	3,5	
97,5	72,2	-	-	169,7	1.103,4	1.175,6	
-	-	-	-	-	2,7	0,0	
<b>126,5</b>	<b>74,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>-</b>	<b>201,3</b>	<b>1.113,3</b>	<b>1.182,2</b>	
-	-	-	-	-	-	-	
1.172,9	194,7	-	-	1.367,6	3.530,5	3.721,7	
5,2	0,4	-	3,6	2,0	0,5	0,0	
2,4	0,2	-	-	2,6	1,2	1,2	
514,2	161,3	0,0	26,2	649,3	1.628,5	1.505,3	
3,6	0,9	-	-	4,5	4,5	5,4	
16,7	1,7	-0,7	0,3	18,8	3,2	3,6	
-	-	-	-	-	3,2	1,8	
<b>1.715,0</b>	<b>359,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>30,1</b>	<b>2.044,8</b>	<b>5.171,6</b>	<b>5.239,0</b>	
215,3	2,6	-	150,8	67,1	1.490,3	1.478,6	
4,3	-	-	4,3	0,0	315,4	315,6	
-	-	-	-	-	76,9	94,6	
1,4	-	-	1,4	0,0	0,1	0,1	
<b>221,0</b>	<b>2,6</b>	<b>-</b>	<b>156,5</b>	<b>67,1</b>	<b>1.882,7</b>	<b>1.888,9</b>	
<b>2.062,5</b>	<b>436,5</b>	<b>-0,8</b>	<b>186,6</b>	<b>2.313,2</b>	<b>8.167,6</b>	<b>8.310,1</b>	

## ANLAGE II

## Anteilsbesitzliste der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2018

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>10</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>10</sup>
<b>Zentrale</b>					
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00	63	*
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90	30.045	* <sup>13</sup>
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	26	*
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	26	*
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10	80.433	*
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	63	*
<b>Europa</b>					
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00	962	-242
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00	72	55
Hapag-Lloyd (France) S. A. S.	Asnières sur Seine	EUR	100,00	4.663	400
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00	180	26
Hapag-Lloyd (Italy) S. R. L.	Mailand	EUR	100,00	702	94
Hapag-Lloyd Polska Sp. z. o. o.	Gdynia	PLN	100,00	446	-34
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00	182	7
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00	572	54
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00	116	21
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00	2.458	503
Hapag-Lloyd Spain S. L.	Barcelona	EUR	90,00	779	173
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00	3.891	123
Norasia Container Lines Ltd.	Valletta	USD	100,00	**	**
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A. S.	Izmir	TRY	65,00	88.978	86.278
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S. A. E.	Alexandria	EGP	49,00 <sup>6</sup>	**	**
United Arab Shipping Agency Co. (Polska) Sp. z. o. o.	Warschau	PLN	100,00	724	203
United Arab Shipping Agency Company (Italy) S. r. l.	Mailand	EUR	100,00	-956	-1.316
UASAC Nordic A / S	Holte	DKK	100,00	313	-3.415
UASAC Russia ApS	Holte	DKK	100,00	-1.240	-35
UASAC Russia llc	St. Petersburg	RUB	100,00	16	-1
United Arab Shipping Agency Company (CEE) Kft.	Budapest	EUR	100,00	-79	-8
United Arab Shipping Agency Company (Benelux) B. V.	Rotterdam	EUR	100,00	570	212
United Arab Shipping Agency Company (Denizcilik Nakliyat) A. S.	Istanbul	TRY	100,00	34.431	34.147
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S. A. E.	Alexandria	EGP	49,00 <sup>1</sup>	-1.163	-2.663
CSAV Denizcilik Acentasi A. S.	Istanbul	TRY	100,00	2.650	19
UASAC Sweden AB i. L.	Göteborg	SEK	100,00	**	**
Oy UASAC Finland AB i. L.	Helsinki	EUR	100,00	**	**
UASAC CEE (Slovakia) s. r. o.	Bratislava	EUR	100,00	-72	1
UASAC Groupement France G. I. E.	Marseille	EUR	100,00	**	**
United Arab Shipping Agency Co. (United Kingdom) Ltd. i. L.	London	GBP	49,00 <sup>1</sup>	**	**
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00	31	*

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>10</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>10</sup>
<b>Asien</b>					
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00	2.306	197
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00	3.392	892
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	97.541	7.375
Hapag-Lloyd (Japan) K. K.	Tokio	JPY	100,00	250.781	11.898
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00	1.375.583	88.351
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00	151	76
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00	957	42
Hapag-Lloyd Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00	5.774	508
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	TWD	100,00	89.575	1.139
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90	6.734	463
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00	5.123	582
Hapag-Lloyd Business Service (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNV	100,00	**	**
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	5.834	-559
United Arab Shipping Co. (Shanghai) Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	7.345	786
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00	-5.523	-5.817
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte Ltd.	Singapur	USD	100,00	5.134	2.497
United Arab Shipping Co. Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95	-116	-71
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	74,97	7.283	1.777
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00	5.489.957	957.957
United Arab Shipping Agency Company (Hong Kong) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00	27.013	17.682
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00	115.909	172.731 <sup>12</sup>
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00	-449	-771
United Arab Shipping Agency Company (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00	1.015	97
<b>Mittlerer Osten</b>					
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	ZAR	100,00	1.002	409
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00	761.559	110.554 <sup>12</sup>
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00	259.580	50.660 <sup>12</sup>
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00 <sup>1</sup>	231	108
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	65,00	**	**
Hapag-Lloyd Business Service Center LLP	Mumbai	INR	100,00	**	**
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00	2.329.875	461.686
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Bagdad	IQD	100,00	213.110	161.187
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd. (ehemals United Arab Shipping Agency Company Pakistan Pvt. Ltd.)	Karatschi	PKR	100,00	39.190	17.690
United Arab Shipping Agencies Company Private Shareholding Company	Amman	JOD	50,00	155	30
United Arab Shipping Agency Co. (India) Pvt. Ltd.	Chembur	INR	100,00	66.999	30.398
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	USD	49,00 <sup>1</sup>	20.658	20.061
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00	182	32

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Betelli- gungs- anteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>10</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>10</sup>
Hapag-Lloyd Qatar WLL (ehemals United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL)	Doha	QAR	49,00	7.323	5.823
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd. (ehemals United Arab Shipping Agencies Co. (Saudi Arabia) Ltd.)	Jeddah	SAR	60,00	3.187	2.437
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K. S. C. C.	Kuwait City	KWD	49.00 <sup>1</sup>	229	-516
United Arab Shipping Company Services Ltd. (DIFC)	Dubai	USD	100,00	23.431	2.992
United Arab Shipping Company Services DMCCO	Dubai	AED	100,00	**	**
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	AED	49.00 <sup>1</sup>	**	**
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49.00 <sup>2</sup>	37.971	26.561
Djibouti Container Services FZCO	Djibouti	DJF	19.06 <sup>4</sup>	853.749	425.426
UASC Services (India) Pvt. Ltd. i. L.	Chembur	INR	99.99 <sup>5</sup>	-96.903	-395 <sup>12</sup>
<b>Nordamerika</b>					
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00	6.219	1.863 <sup>14</sup>
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00	-1.167	154
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00	335.035	22.612 <sup>14</sup>
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00	**	**
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00	**	**
United Arab Agencies (Inc.)	Wilmington	USD	100,00	4.745	197
<b>Lateinamerika</b>					
Hapag-Lloyd Argentina S. R. L.	Buenos Aires	ARS	100,00	38.831	34.176
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogotá	COP	100,00	3.713	3.290
Hapag-Lloyd Costa Rica S. A.	San José	CRC	100,00	813.882	4.715
Hapag-Lloyd Guatemala S. A.	Guatemala City	GTQ	100,00	990	311
Hapag-Lloyd Mexico S. A. de C. V.	Mexico City	MXN	100,00	236.425	40.324
Servicios Corporativos Portuarios S. A. de C. V.	Mexico City	MXN	100,00	-6.971	2.001
Agencias Grupo CSAV Mexico S. A. de C. V.	Mexico City	MXN	100,00	**	**
Hapag-Lloyd (Peru) S. A. C.	Lima	PEN	60,00	17.646	30.433
Hapag-Lloyd Venezuela C. A.	Caracas	VEF	100,00	**	**
Hapag-Lloyd Ecuador S. A.	Guayaquil	USD	45,00	**	**
Hapag-Lloyd Bolivia S. R. L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00	**	**
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00	113.566	11.033
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00	4.401	-589
Hapag-Lloyd Uruguay S. A. (ehemals CSAV Group Agencies Uruguay S. A.)	Montevideo	UYU	100,00	16.601	12.755
Libra Serviços de Navegação Limitada (ehemals Companhia Libra de Navegação S. A.)	São Paulo	BRL	100,00	157.006	22.365
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00	**	**
Rahue Investment Co. S. A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Southern Shipmanagement Co. S. A.	Panama City	USD	100,00	-2.620	-3.556
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	USD	100,00	-2.773	-3.284
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S. A.	Montevideo	UYU	100,00	**	**
Torksey S. A.	Montevideo	USD	100,00	**	**
CSAV Ships S. A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Norasía Alya S. A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Servicios de Procesamiento Naviero S. R. L. i. L.	Montevideo	USD	100,00	**	**

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungs- anteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>10</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>10</sup>
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay S. A. (Kiranbir S. A.)	Montevideo	UYU	60,00	258	-74
<b>Sonstige</b>					
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00	**	**
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	3.355	2 <sup>11</sup>
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	1.934	-79 <sup>11</sup>
Al Wakrah Ltd.	George Town	USD	100,00	-31	4 <sup>13</sup>
Al Rayyan Ltd.	George Town	USD	100,00	-60	-330 <sup>13</sup>
Qurtuba Ltd.	George Town	USD	100,00	1.504	-876 <sup>13</sup>
Dhat Al Salasil Ltd.	George Town	USD	100,00	-41	-3 <sup>13</sup>
Hira Ltd.	George Town	USD	100,00	-41	-4 <sup>13</sup>
Al Madinah Ltd.	George Town	USD	100,00	-31	-4 <sup>13</sup>
Al Mutanabbi Ltd.	George Town	USD	100,00	-41	-4 <sup>13</sup>
Manamah Ltd.	George Town	USD	100,00	-42	-4 <sup>13</sup>
Al Aziziyah Ltd.	George Town	USD	100,00	-31	4 <sup>13</sup>
Busaiteen	George Town	USD	100,00	-31	-4 <sup>13</sup>
Al Oyun Ltd.	George Town	USD	100,00	-32	-4 <sup>13</sup>
Onayzah Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Barzan Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Alula Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Muraykh Ltd.	Valletta	EUR	100,00	1.588	3.380 <sup>15</sup>
Tayma Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Zubara Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Jasrah Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Nefud Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Riffa Ltd.	Valletta	EUR	100,00	13.539	-2.872
Al Dahna Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Jebel Ali Ltd.	Valletta	EUR	100,00	12.621	-2.756
Tihama Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00	34.349	867 <sup>13</sup>
Umm Salal Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00	33.968	854 <sup>13</sup>
Ain Esnan Ltd.	Valletta	EUR	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Umm Qarn Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Salahuddin Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Aff Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Linah Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Jmelyah Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Nasriyah Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Rawdah Ltd.	Majuro	EUR	100,00	-1	1 <sup>16</sup>
Al Dhail Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Murabba Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Al Mashrab Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
Sajid Ltd.	Majuro	USD	100,00	-1	1 <sup>13</sup>
UASC Ships (No. 1) Ltd.	Dubai	USD	100,00	515.233	-10.141
UASC Ships (No. 3) Ltd.	Dubai	USD	100,00	**	**

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Betelli- gungs- anteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>10</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>10</sup>
UASC Ships (No. 4) Ltd.	Dubai	USD	100,00	104.322	-321
UASC Ships (No. 5) Ltd.	Dubai	USD	100,00	56.485	-58
UASC Ships (No. 6) Ltd.	Dubai	USD	100,00	**	**
UASC Ships (No. 7) Ltd.	Dubai	USD	100,00	25.541	495
UASC Ships (No. 8) Ltd.	Dubai	USD	100,00	55.852	-1.423
Ship Management No. 1 Ltd.	Dubai	USD	99,80	25.827	25.777
Ship Management No. 2 Ltd.	Dubai	USD	99,80	25.723	25.673
Hapag-Lloyd Container Ltd.	Barking	EUR	100,00	5	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00	4	1
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00	2	1
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00	103	-4
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00	-6	-5
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00	**	**
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00	**	**
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	**	**
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	**	**
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00	**	**
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00	**	**
Malleco Shipping Co. S. A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Maule Shipping Co. S. A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Khafji Ltd.	George Town	USD	100,00	**	**
Ash-Shahaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00	**	**
Malik Al Ashtar Ltd.	Valletta	EUR	100,00	**	**

<sup>1</sup> Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>2</sup> Weitere 5,64 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>3</sup> Weitere 75,99 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>4</sup> Weitere 2,19 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>5</sup> Weitere 0,01 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>6</sup> Weitere 16,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>10</sup> TWE = in Tausend Währungseinheiten; Abschlüsse zum 31.12.2017, soweit nicht abweichend vermerkt

<sup>11</sup> Abschluss zum 30.9.2017

<sup>12</sup> Abschluss zum 31.3.2018

<sup>13</sup> Abschluss zum 31.12.2018

<sup>14</sup> IFRS Paket zum 31.12.2018

<sup>15</sup> Abschluss zum 31.12.2016

<sup>16</sup> Abschluss zum 23.05.2018

\* Ergebnisabführungsvertrag

\*\* Für diese Gesellschaften lagen zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung keine Jahresabschlüsse vor.

**ANLAGE III****Vorstandsmitglieder der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft im Geschäftsjahr 2018****Rolf Habben Jansen**

Vorsitzender des Vorstands / Chief Executive Officer (CEO), Hamburg

**Nicolás Burr**

Mitglied des Vorstands / Chief Financial Officer (CFO), Hamburg

**Anthony J. Firmin**

Mitglied des Vorstands / Chief Operating Officer (COO), Hamburg

**Joachim Schlotfeldt (seit 1. April 2018)**

Mitglied des Vorstands / Chief Personnel and Global Procurement Officer (CPO), Hamburg

**Thorsten Haeser (bis 31. März 2018)**

Mitglied des Vorstands / Chief Commercial Officer (CCO), Hamburg

**ANLAGE IV****Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft im Geschäftsjahr 2018****Michael Behrendt**

(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

**Christine Behle (bis 30. September 2018)**

Mitglied im Bundesvorstand, Leiterin des Fachbereichs Verkehr  
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin  
(Erste Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende bis 30. September 2018)

**Klaus Schroeter**

Gewerkschaftssekretär, Bundesdivision für Verkehr (Tarifvertragskoordination,  
Öffentliche Busse und Eisenbahntransport),  
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin  
(Erster Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender seit 6. November 2018)

**Oscar Eduardo Hasbún Martínez**

Vorstandsvorsitzender  
Compañía Sud Americana de Vapores S. A., Santiago de Chile, Chile  
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender bis 10. Juli 2018)

**Karl Gernandt**

Präsident des Verwaltungsrats  
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz  
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender seit 10. Juli 2018)

**Felix Albrecht (seit 11. März 2019)**

Seebetriebsrat  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani**

Berater des CEO  
Qatar Investment Authority, Qatar

**Turqi Alnowaiser (seit 23. Februar 2018)**

Head of International Investments  
Public Investment Fund, Saudi Arabien

**Jutta Diekamp**

Stellvertretende Vorsitzende des Seebetriebsrats  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Nicola Gehrt**

Leiterin Investor Relations TUI Group  
TUI AG, Hannover

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

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

**Joachim Kramer (bis 28. Februar 2019)**

Seebetriebsrat  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Annabell Kröger**

Kaufmännische Angestellte  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Arnold Lipinski**

Leiter Personal See  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Sabine Nieswand**

Vorsitzende des Betriebsrats  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**José Francisco Pérez Mackenna**

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

**Maya Schwiegershausen-Güth (seit 26. Oktober 2018)**

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

**Uwe Zimmermann**

Kaufmännischer Angestellter  
Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

**ANLAGE V****Mandate von Mitgliedern des Vorstands in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen****Rolf Habben Jansen**

Stolt-Nielsen Limited – Mitglied des Verwaltungsrats  
World Shipping Council – Mitglied des Aufsichtsrats

**Anthony J. Firmin**

HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats  
SCA Service Center Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats  
FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH – Mitglied des Beirats  
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. – Vize-Chairman

**Thorsten Haeser (bis 31. März 2018)**

REVIDERM AG – Mitglied des Aufsichtsrats

**Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen****S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani**

SCI Elysees 26 – Mitglied des Verwaltungsrats  
Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats  
Qatar Holding LLC – Mitglied des Verwaltungsrats  
Al Rayan Bank – Mitglied des Verwaltungsrats

**Turqi Alnowaiser**

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

**Christine Behle (bis 30. September 2018)**

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

**Michael Behrendt**

Barmenia Allgemeine Versicherungs AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Barmenia Lebensversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats  
ESSO Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats  
EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats  
MAN SE – Mitglied des Aufsichtsrats  
MAN Energy Solutions SE – Mitglied des Aufsichtsrats  
MAN Truck & Bus AG – Mitglied des Aufsichtsrats  
Renk AG – Mitglied des Aufsichtsrats

**Nicola Gehrt**

TUI Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

**Karl Gernandt**

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

**Oscar Eduardo Hasbún Martínez**

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

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

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

**José Francisco Pérez Mackenna**

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

**Maya Schwiegershausen-Güth**

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG – Mitglied des Aufsichtsrats

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

## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

### VERSICHERUNG NACH §§ 264 ABS. 2, 289 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hapag-Lloyd AG vermittelt und im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Hapag-Lloyd AG so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Hapag-Lloyd AG beschrieben sind.

Hamburg, 18. März 2019

#### Hapag-Lloyd AG

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Joachim Schlotfeldt

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

## VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit

diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

#### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

#### **Die Werthaltigkeit der Anteile an der United Arab Shipping Company Ltd.**

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Anlagevermögen – Finanzanlagen“ im Anhang.

#### **DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS**

Im Geschäftsjahr 2017 hat die Hapag-Lloyd AG 100 % der Anteile an der United Arab Shipping Company Ltd, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate (UASC), erworben. Die Anteile an UASC stellen in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG im Finanzanlagevermögen einen Großteil des Postens Anteile an verbundenen Unternehmen dar, der zum 31. Dezember 2018 insgesamt EUR 1.490 Mio beträgt.

Zum Stichtag 31. Dezember 2018 war die Werthaltigkeit der Anteile an UASC zu überprüfen. Hierzu wird der Buchwert der Anteile mit dem beizulegenden Wert verglichen. Liegt der beizulegende Wert unter dem Buchwert und ist die Wertminderung voraussichtlich von Dauer, sind die Anteile auf den niedrigeren beizulegenden Wert abzuschreiben. Zum Abschlussstichtag hat die Hapag-Lloyd AG keine Wertminderung erfasst.

Die Überprüfung, ob zum Abschlussstichtag der beizulegende Wert der Anteile unter ihrem Buchwert liegt, ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen und Schätzungen. Diese betreffen insbesondere die erwartete Geschäftsentwicklung, die erwarteten operativen Margen, die Berücksichtigung von Synergien und die Kapitalkosten als wesentliche Input-Faktoren.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende Wertminderung der Anteile an UASC nicht erkannt wurde und der Wertansatz der Anteile an UASC somit nicht werthaltig ist.

### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Die Ermittlung des beizulegenden Werts der Anteile an UASC zum Abschlussstichtag haben wir unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten beurteilt. Hierzu haben wir unter anderem die vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG verabschiedete Planung für die UASC gewürdigt, mit den im Rahmen unserer Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen verglichen und das Analyseergebnis mit den Planungsverantwortlichen diskutiert. Da sich bereits geringfügige Änderungen des Kapitalkostensatzes auf die Höhe des Wertansatzes der Anteile auswirken können, haben wir die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie, den Betafaktor und die Länderrisikoprämie, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten zum Abschlussstichtag verglichen. Schließlich haben wir die Berechnungsmethode beurteilt.

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Überprüfung der Werthaltigkeit der Anteile zugrunde liegende Berechnungsmethode ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die einfließenden Annahmen sind konsistent und sind insgesamt angemessen.

### Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Anhangangaben im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Immaterielle Vermögensgegenstände“.

### DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Der zum 31. Dezember 2018 ausgewiesene Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von EUR 1.103 Mio stellt einen der betragsmäßig größten einzelnen Bilanzposten der Hapag-Lloyd AG dar. Der aus den Erwerben der Geschäftsbetriebe der Containerlinienreedereien CSAV in 2015 und UASC in 2017 resultierende anteilige Geschäfts- oder Firmenwert wird aufgrund der Langlebigkeit des diesem zugrunde liegenden Kundenportfolios sowie der erwarteten Synergiepotenziale über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren linear abgeschrieben. Darüber hinaus ist eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorzunehmen, wenn der Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwertes zum Abschlussstichtag den beizulegenden Wert aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung übersteigt.

Da die Hapag-Lloyd AG die größte operative Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns darstellt und die operativen Zahlungsströme der Hapag-Lloyd AG im Wesentlichen mit denen des Konzerns übereinstimmen, hängt die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes der Hapag-Lloyd AG in wesentlichem Umfang von der zukünftigen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des gesamten Containerlinienbetriebs des Hapag-Lloyd Konzerns ab. Die Beurteilung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Hierzu zählen unter anderem die für die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der Hapag-Lloyd AG wesentlichen Input-Faktoren Frachtrate, Transportmenge, Bunkerpreis, Realisierung der Kosteneinsparungen aus den im Geschäftsjahr 2018 gestarteten Maßnahmen im Rahmen der Strategy 2023, das langfristige Umsatzniveau und die langfristige EBIT-Marge sowie der verwendete Kapitalkostensatz und der Wachstumsabschlag auf den Kapitalkostensatz in der ewigen Rente, einschließlich deren Sensitivität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende dauernde Wertminderung nicht erkannt wurde.

### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Berechnungsmethode der Gesellschaft beurteilt. Dazu haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung sowie den unterstellten Wachstumsabschlag mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung mit der vom Vorstand erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Managementplanung abgestimmt. Da sich bereits geringfügige Änderungen in der Geschäfts- und Ergebnisentwicklung in wesentlichem Umfang auf den beizulegenden Zeitwert auswirken können und das wirtschaftliche Umfeld in der Containerschifffahrt weiterhin angespannt ist, haben wir die Konsistenz der Annahmen für die Entwicklung der wesentlichen Input-Faktoren mit externen Markteinschätzungen, Ergebnissen vergleichbarer Unternehmen und Vergangenheitswerten beurteilt. Zudem haben wir die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zur Sicherstellung der rechnerischen Richtigkeit des verwendeten Bewertungsmodells haben wir die Berechnungen der Gesellschaft auf Basis risikoorientiert ausgewählter Elemente nachvollzogen. Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir mögliche Veränderungen des Kapitalkostensatzes und der Ergebnisentwicklung bzw. des Wachstumsabschlages auf den beizulegenden Wert untersucht (Sensitivitätsanalyse), indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Werten der Gesellschaft verglichen haben. Dabei haben wir eine Sensitivitätsanalyse in Form einer Monte-Carlo-Simulation bezüglich der angesetzten EBIT-Marge in der ewigen Rente durchgeführt.

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes zugrunde liegende Berechnungsmethode ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Parameter der Gesellschaft sind insgesamt vertretbar.

#### **Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen**

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Anhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Umlaufvermögen“.

### DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die bis zum Abschlussstichtag angefallenen Transportaufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd in den Vorräten als noch nicht beendete Schiffsreisen aktiviert. Bereits erfasste Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Umsatzerlöse aus Transportaufträgen, die den noch nicht beendeten Schiffsreisen zuzurechnen sind, werden storniert. Erwartete Verluste aus nicht beendeten Schiffsreisen mindern die aktivierten Aufwendungen im Rahmen der verlustfreien Bewertung.

Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die erwarteten Verluste maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Umsatzerlöse und Transportaufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind und die Bewertung der nicht beendeten Schiffsreisen nicht angemessen ist.

### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen sichergestellt werden soll, beurteilt. Zudem haben wir untersucht, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchungssystem haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Bewertung der nicht beendeten Schiffsreisen maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und das Modell auf rechnerische Richtigkeit untersucht.

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorgehensweise der Hapag-Lloyd bei der Periodenabgrenzung der Umsatzerlöse und Transportaufwendungen ist insgesamt sachgerecht.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit

besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

**SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN****Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Juli 2018 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 8. August 2018 vom Prüfungs- und Finanzausschuss beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Abschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, als kapitalmarktorientiertes Unternehmen tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art. 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

**VERANTWORTLICHE WIRTSCHAFTSPRÜFERIN**

Die für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Dr. Victoria Röhrich.

Hamburg, den 19. März 2019

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Madsen  
Wirtschaftsprüfer

gez. Dr. Röhrich  
Wirtschaftsprüferin

# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

Telefon: +49 40 3001 – 2896  
Fax: +49 40 3001 – 72896

## **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 40 3001 – 2529  
Fax: +49 40 335360

## **Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group

## **Druck**

optimal media GmbH

