

# Jahresabschluss 2015 und Lagebericht

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft



# Hapag-Lloyd



# **JAHRESABSCHLUSS UND LAGEBERICHT**

der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft  
für das Geschäftsjahr  
1. Januar bis 31. Dezember 2015



# INHALT

<b>LAGEBERICHT</b>	<b>6</b>	
Unternehmensstruktur und Aktionärskreis	6	
Geschäftstätigkeit	8	
Unternehmensziel und -strategie	13	
Unternehmenssteuerung	16	
Forschung und Entwicklung	19	
Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement	19	
Mitarbeiter	21	
<b>VERGÜTUNGSBERICHT</b>	<b>23</b>	
<b>ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH § 289a HGB</b>	<b>35</b>	
<b>WIRTSCHAFTSBERICHT</b>	<b>36</b>	
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	36	
Branchenspezifische Rahmenbedingungen	37	5
Ertragslage	42	
Vermögenslage	47	
Finanzlage	49	
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	53	
<b>NACHTRAGSBERICHT</b>	<b>53</b>	
<b>BERICHT DES VORSTANDS ÜBER DIE BEZIEHUNG ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN</b>	<b>53</b>	
<b>RISIKO- UND CHANCENBERICHT</b>	<b>53</b>	
<b>ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN</b>	<b>76</b>	
<b>PROGNOSEBERICHT</b>	<b>79</b>	
<b>JAHRESABSCHLUSS</b>	<b>82</b>	
<b>BILANZ</b>	<b>82</b>	
<b>GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>	<b>84</b>	
<b>ANHANG</b>	<b>85</b>	
<b>VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER</b>	<b>116</b>	
<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>	<b>117</b>	
Impressum	118	

# LAGEBERICHT

## UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

### Hapag-Lloyd AG ist die größte deutsche Containerlinienreederei

Am 16. April 2014 haben die Hapag-Lloyd AG und die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) ein Business Combination Agreement mit dem Zweck der Prüfung des Zusammenschlusses der Containerschifffahrtsaktivitäten beider Gesellschaften unterzeichnet. Nach Zustimmung aller relevanten Wettbewerbsbehörden wurde der gesellschaftsrechtliche Zusammenschluss der Containeraktivitäten der CSAV mit Hapag-Lloyd am 2. Dezember 2014 durch eine Sacheinlage im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung vollzogen. Die CSAV Germany Container GmbH als bisherige Obergesellschaft der von der CSAV übernommenen Containergeschäftsaktivitäten (nachfolgend als „CCS“, „CSAV-Geschäftsaktivitäten“ oder „CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten“ bezeichnet) wurde im zweiten Quartal 2015 rückwirkend zum 1. Januar 2015 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Damit werden alle wesentlichen Containerschifffahrtsaktivitäten direkt von der Hapag-Lloyd AG gehalten. Im zweiten Quartal 2015 erfolgte mit dem sogenannten Voyage Cut-Over, d. h. dem Zusammenführen der Dienste und Schiffssysteme in den verschiedenen Fahrtgebieten, sowie der Übernahme der Geschäfte auf die IT-Systeme der Hapag-Lloyd AG die operative Integration. Hierdurch stieg das Geschäftsvolumen der Hapag-Lloyd AG erheblich an, sodass die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung sowie zur Bilanz nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar sind. Infolge der Integration des operativen Geschäftes und der anschließenden Restrukturierung wurden Tochtergesellschaften in einzelnen Ländern im Wege von Geschäftsübertragungen mit anschließender Liquidation und Verschmelzungen zusammengeführt. Zudem wurde Lateinamerika als vierte Region etabliert. Die Angaben beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG. Bei Angaben, die sich auf die Hapag-Lloyd Gruppe beziehen, wird der Begriff „Hapag-Lloyd Konzern“ verwendet.

### Erfolgreicher Börsengang und Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Ungeachtet des ambitionierten Börsenumfeldes konnte die Hapag-Lloyd AG ihren Börsengang im vierten Quartal 2015 erfolgreich vollziehen. Am 28. September 2015 hat die Hapag-Lloyd AG die Absicht eines Börsengangs bekannt gegeben. Zu einem Ausgabepreis von 20,00 EUR wurden 13,2 Millionen neue Namensaktien aus einer Barkapitalerhöhung von einem internationalen Bankenkonsortium im Rahmen eines Book-Building-Verfahrens bei institutionellen und privaten Investoren platziert. Der Emissionserlös aus der Platzierung der neuen Aktien betrug rd. 265 Mio. EUR. Der Emissionserlös soll zu Finanzierung von Investitionen von Schiffen und Containern verwendet werden. Am 6. November 2015 erfolgte die Notierungsaufnahme der Aktie im regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und der Hamburger Börse. Der Kurs am ersten Handelstag betrug 20,21 EUR.

### Stammdaten der Hapag-Lloyd Aktie

Wertpapierkennnummer (WKN): HLAG47

International Securities Identification Number (ISIN): DE000HLAG475

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

Aktienanzahl (gesamt): 118.110.917 Namensaktien

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

Emissionspreis: 20,00 EUR

Aktienkurs am 02. März 2016: 17,37 EUR

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

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

### Veränderungen im Hapag-Lloyd-Vorstand

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

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

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

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

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Haus zu Haus. Die Flotte von der Hapag-Lloyd AG besteht aus 171 Containerschiffen (31. Dezember 2015). Die Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns umfasst 177 Containerschiffe (31. Dezember 2015). Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt derzeit weltweit über 366 Vertriebsstellen in 118 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten weltweit. Im Geschäftsjahr 2015 betreute der Hapag-Lloyd Konzern global rd. 25.400 (2014: rd. 26.000; 2014: ohne CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten: rd. 19.100) Kunden.

Die Darstellung der Unternehmensziele und -Strategie im Lagebericht bezieht sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Die Hapag-Lloyd AG ist die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns.

8

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

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

### Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig. In diesem Zusammenhang sind besonders die Einhaltung des ISM-(International Safety Management-)Codes, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes regelt, sowie des ISPS-(International Ship and Port Facility Security-)Codes hervorzuheben. Letzterer schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie zum Beispiel sogenannte „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bzgl. der Ladung des Schiffes festschreiben.



## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT, das EBITDA sowie das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Eine Beschreibung und die Berechnung der Leistungsindikatoren sind im Abschnitt „Unternehmensziele und -strategie“ enthalten. Ab dem Geschäftsjahr 2016 wird die Rendite auf das Investierte Kapital (Return on Invested Capital (ROIC)) zusätzlich als Messgröße verwendet. Eine Beschreibung und die Berechnung der Leistungsindikatoren sind im Abschnitt „Unternehmensziele und -strategie“.

### Wichtige nicht finanzielle Grundlagen

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

Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

### Produktivität und Effizienz

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

Seit Ende 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe umfangreicher Kostensenkungsprogramme intensiviert. Diese Programme wurden seither kontinuierlich erweitert und konsequent fortgeführt. Durch ein gezieltes Yield-Management konnte der Anteil der nicht profitablen Ladung in den letzten Jahren überwiegend vermindert und gesteuert werden. Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

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

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Auch hierdurch werden die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrige Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt. Aufgrund gestiegener Anforderungen, Emissionen zu reduzieren sowie Energieverbrauch und -kosten weiter zu senken, wurde die Abteilung Fleet Support Center (FSC) als erster Schritt hin zu einem integrierten Energie-Management-Konzept für eigene und gecharterte Schiffe geschaffen. Hauptziel ist es, einen optimalen Flotteneinsatz über alle Fahrtgebiete und Regionen zu erreichen.

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie ist ein ausgewogenes und auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtetes Investitionsprogramm. Ziel des Unternehmens ist es, die Flottenpolitik so auszurichten, dass es auf Marktvolatilitäten flexibel reagieren kann. Eine besondere Herausforderung stellen hierbei langfristig bindende Charterverträge bzw. große Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung von Schiffsneubauten dar. Dadurch kann eine Anpassung des weltweiten Kapazitätsangebotes an eine veränderte Nachfrage nach Transportvolumina in der Regel nur mit Verzögerung erfolgen. Die daraus resultierenden Marktungleichgewichte wirken sich unmittelbar auf die Frachtraten und dementsprechend auf die Profitabilität der Containerlinienschifffahrt aus. Um die Effekte dieser Schwankungen auf die Unternehmensprofitabilität zu begrenzen, strebt Hapag-Lloyd an, die Flotte hinsichtlich der Gesamtkapazität zu etwa gleichen Teilen aus Schiffen im Eigentum beziehungsweise mit Charterschiffen zusammenzusetzen.

Die Flotte der Hapag-Lloyd AG umfasste zum 31. Dezember 2015 insgesamt 171 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert sind und über ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis verfügen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die gesamte Stellplatzkapazität der Flotte der Hapag-Lloyd AG betrug zum Bilanzstichtag rd. 948 TTEU. Der Einsatz von Charterschiffen ermöglicht der Gesellschaft, relativ flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren und somit einerseits Wachstumschancen zu nutzen und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten zu begrenzen. Basierend auf der Gesamtheit der Stellplatzkapazitäten betrug der Anteil der eigenen und geleaste Schiffe zum Jahresende 2015 rd. 42 Prozent (31. Dezember 2014: rd. 54 Prozent).

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd\*

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Anzahl der Schiffe	171	144	145	138	144
davon					
Eigene Schiffe	49	56	52	54	53
Geleaste Schiffe	3	5	7	7	9
Gecharterte Schiffe	119	83	86	77	82
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	948	763	712	630	663
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	1.564	1.154	1.072	1.047	1.042
Anzahl Dienste	121	100	97	89	84

\* Die Angaben zur Flotte beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG. Die Angaben zu der Anzahl der Dienste beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern.

Die Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns umfasste zum 31. Dezember 2015 insgesamt 177 Containerschiffe. Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Containerschiffsflotte betrug zum Bilanzstichtag rd. 966 TTEU. Mit 5.458 TEU (31. Dezember 2015) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Containerschiffsflotte des Hapag-Lloyd Konzerns rd. 9 Prozent

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

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

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

11

### Effiziente Transportleistung

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

### Ungleichgewichte in den Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen (in TTEU)	2015	2014
<b>Transpazifik</b>		
Asien – Nordamerika	14.800	14.300
Nordamerika – Asien	7.500	8.300
<b>Transatlantik</b>		
Europa – Nordamerika	4.300	4.100
Nordamerika – Europa	2.600	2.900
<b>Fernost</b>		
Asien – Europa	16.000	20.000
Europa – Asien	8.900	9.600

Quelle: IHS Global Insight, Februar 2016; Angaben gerundet

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

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

Anzahl der vollen Container auf dem „non-dominant leg“ per 10 vollen Containern auf dem „dominant leg“	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	6,6	5,1
Atlantik	6,5	6,1
Europa–Fernost	7,3	5,6

<sup>1)</sup> Anzahl der vollen Container auf dem „non-dominant leg“ per 10 vollen Containern auf dem „dominant leg“.  
(Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)

Quelle: IHS Global Insight, Februar 2016; Hapag-Lloyd 2015: Marktdaten 2015 gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

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

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2015 4,7-mal umgeschlagen (2014: 5,1-mal). Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf moderne IT-Systeme stützen. Der in 2015 zu verzeichnende Rückgang beruht auf der niedrigeren Containerumschlagshäufigkeit der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten. Maßnahmen zur Verbesserung der Umschlagshäufigkeit wurden bereits implementiert.

12

**Kunden und Kundenorientierung**

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

Durch das Global-Account- Management-Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen.

Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis des Hapag-Lloyd Konzerns zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 Prozent des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2015 Transportaufträge für rd. 25.400 Kunden (2014: rd. 26.000 Kunden; 2014 ohne CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten: rd. 19.100 Kunden) durchgeführt. Ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung ist die globale Präsenz sowohl in Bezug auf die landseitige Organisation als auch in Bezug auf die weltweite Abdeckung durch das Liniennetz der eigenen Containerschifffahrtsdienste und durch internationale Kooperationen. Die Segmentierung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr einen Anteil von mehr als 15 Prozent.

### Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2015

Produktgruppe	Anteil 2015 in %	Anteil 2014 in %
Nahrungsmittel	15 %	13 %
Chemieprodukte	13 %	13 %
Papier und Holzprodukte	11 %	10 %
Maschinenbauprodukte	10 %	11 %
Rohstoffe	8 %	8 %
Textilien	7 %	7 %
Automobilteile	6 %	8 %
Elektronikprodukte	5 %	5 %
Möbel	4 %	4 %
Getränke	3 %	4 %
Sonstige Produkte	18 %	17 %

Hapag-Lloyd Financial Year (FY) 2015, Angaben gerundet

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

13

## UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

### Konzern-Ziele und Strategie

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

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

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

### Entwicklung wichtiger Kennzahlen

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

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

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

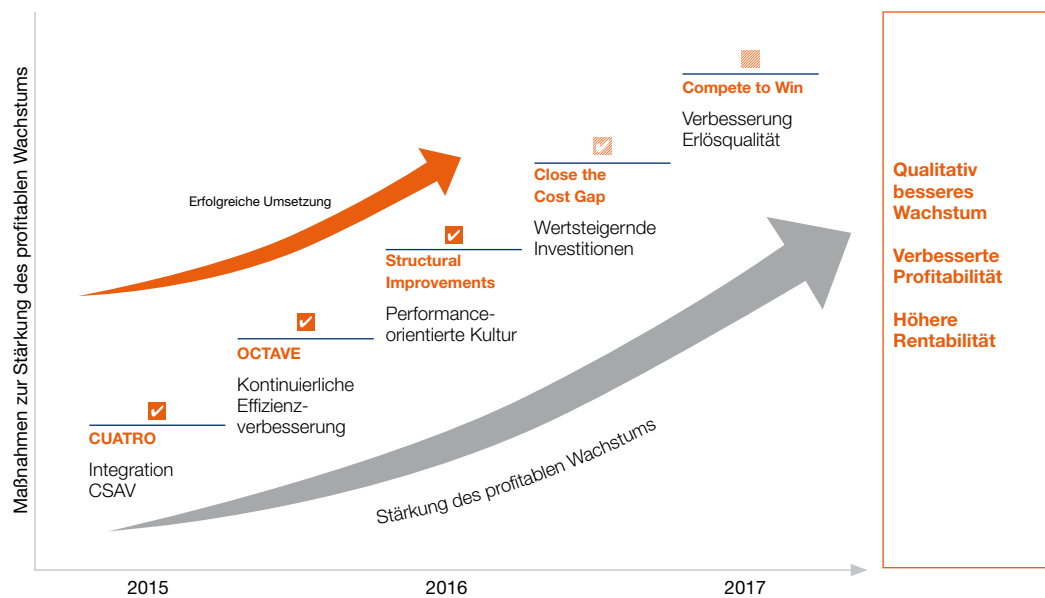
Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet für die Jahre 2016 bis 2020 ein durchschnittliches jährliches Wachstum (CAGR) von 4,9 Prozent und einen Anstieg der globalen Containertransportmenge auf rd. 161,5 Mio. TEU in 2020.

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

14

Zur Erreichung der Rentabilitätsziele werden die folgenden Maßnahmen beitragen:

**Unser Weg nach vorne: nachhaltiges profitables Wachstum**



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

Die in dem Projekt CUATRO gebündelte Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten – insbesondere die Zusammenführung der Dienste und Services, der Vertriebsaktivitäten und wichtiger Head-Office-Funktionen – ist bereits zum Ende des ersten Halbjahres 2015 erfolgt. Die Zusammenführung der Containerschiffahrtsaktivitäten von CSAV und Hapag-Lloyd bietet die Möglichkeit, umfangreiche Synergien u. a. in den Bereichen Schiffssystemkosten, Netzwerk der Dienste, Equipment, Leistungseinkauf, Personal und IT zu heben. Der volle Umfang der Synergien soll bis 2017 realisiert werden.

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

Für die umfassende Senkung des Kostenniveaus und die Verbesserung der Unternehmenseffizienz wurde 2015 das Projekt OCTAVE mit insgesamt acht Modulen implementiert. Aufgrund des Erfolges der Maßnahmen zur Kostenreduzierung wurde zum Jahresende 2015 ein zusätzliches Optimierungsprojekt, OCTAVE II, gestartet. Ziel ist es, hierdurch das Kostenniveau weiter zu senken sowie die Erlöse zu erhöhen.

- **Projekt Structural Improvements – Förderung einer performance-orientierten Unternehmenskultur**

Der Vorstand hat in 2015 die Zuständigkeiten der Vorstandsressorts neu strukturiert. In 2015 wurde der Vorstand um die Position des Chief Commercial Officer erweitert. Dies stärkt die kommerzielle Marktdurchdringung und die Kundenorientierung von Hapag-Lloyd. Dem Bereich Trade Management, verantwortlich für die Gestaltung der Frachtraten, wurde innerhalb der Organisation eine wesentlich höhere Priorität zugeordnet. Zudem wurde Lateinamerika als vierte Region etabliert. Durch eine stärkere Koordination der Aktivitäten in den Regionen ist eine raschere Reaktion auf Marktentwicklungen gewährleistet und eine verstärkt ergebnisorientierte Unternehmenskultur etabliert. Dies verbessert die Effizienz des Unternehmens. Die strukturellen Veränderungen wurden 2015 umgesetzt.

15

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

Durch gezielte Investitionen in die Erneuerung und Verjüngung der Flotte sollen deren Produktivität und Effizienz (z. B. beim Bunkerverbrauch) weiter erhöht werden. Diese Maßnahmen sind ein wesentlicher Hebel, um die Unternehmensrentabilität deutlich zu steigern. Im Rahmen des Programms OCTAVE wurde 2015 ein Portfolio von 16 älteren und kleineren Schiffen mit einer niedrigen Produktivität („Old Ladies“) außer Dienst gestellt. Als eine wichtige Komponente des Programms Close the Cost Gap wurde die Effizienz der eigenen Flotte durch die Indienststellung von insgesamt sieben Containerschiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU in 2014 und 2015 nachhaltig verbessert. Weitere fünf Containerschiffe mit jeweils 10.500 TEU Transportkapazität wurden 2015 in Auftrag gegeben und verstärken die Flotte von Hapag-Lloyd zwischen Oktober 2016 und April 2017. Mit 5.458 TEU (31. Dezember 2015) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd rd. 9 Prozent über der Durchschnittsgröße der 20 größten Containerreedereien und rd. 66 Prozent oder 2.177 TEU über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltcontainerflotte.

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

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

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

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

## UNTERNEHMENSSTEUERUNG

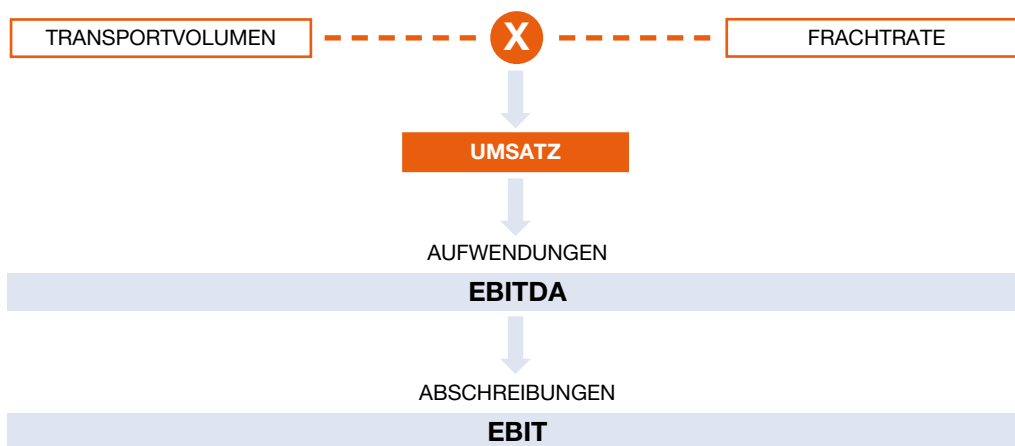
Die zentralen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT).

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

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

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





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

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

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten. Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil der Euro-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

Im Zuge des erfolgten Börsengangs wurde neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene zum Jahresende 2015 definiert und wird zukünftig als Kenngröße ermittelt und geführt. Das Return on Invested Capital Konzept vergleicht Stichtagswerte zum Ende der Berichtsperiode. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2016 wird diese Messgröße auf Konzernebene mit dem Ziel verfolgt, ab 2017 die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) zu verdienen. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

### Berechnung Return on Invested Capital

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

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

Für das Geschäftsjahr 2015 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) von 4,1 Prozent nach -6,0 Prozent für 2014. Trotz der erzielten Ergebnisverbesserung blieb damit die Kapitalverzinsung in 2015 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) von 8,2 Prozent. Zur Berechnung der durchschnittlichen Kapitalkosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang.

### Finanzielle Stabilität

Im Geschäftsjahr 2015 konnte die finanzielle Stabilität des Konzerns weiter gefestigt werden. Durch den erfolgreichen Börsengang hat sich die Eigenkapitalausstattung weiter verbessert. Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag rd. 5,0 Mrd. EUR (31. Dezember 2014: 4,2 Mrd. EUR). Zudem verfügte der Hapag-Lloyd Konzern zum 31. Dezember 2015 über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 962,4 Mio. Euro (2014: 921,9 Mio. Euro). Die ausreichende Liquidität und die solide Eigenkapitalausstattung lagen jederzeit über den einzuhaltenden Covenantsanforderungen.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

Der Einsatz moderner und vernetzter Systeme ermöglicht einen schnellen weltweiten Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern entlang der Transportkette. Dies stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie. Nachfolgend sind ausgewählte Beispiele für einen IT-Einsatz in der Containerschifffahrt aufgeführt: Eine möglichst effiziente Durchführung von Leertransporten von Containern mithilfe moderner Prognose-Algorithmen im Rahmen des Equipment Deficit Action Plannings, der Einsatz IT-unterstützter Verfahren im Yield-Management zur Ermittlung des Ergebnisbeitrags der Containertransporte, die Angebotserstellung sowie die ergebnisorientierte Steuerung der Ladungsmengen, aber auch das Design neuer Transportdienste. Spezielle IT-Systeme unterstützen die effiziente Beauftragung und Abrechnung von Terminalleistungen. Besondere Bedeutung kommt dem Einsatz effizienter IT-Lösungen auch bei der Transshipment-Planung und -Beauftragung zu. In 2015 beförderte Hapag-Lloyd Container in insgesamt 538 Häfen in 126 Ländern. Zum Transport der Ladung sind im Hapag-Lloyd Konzern rd. 970.000 Container im Einsatz. Das Planungs- und Beauftragungsmodul „Transshipment und Workorder“ hat die Bearbeitung dieser Umlader deutlich effizienter gemacht.

19

## NACHHALTIGKEIT UND QUALITÄTSMANAGEMENT

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

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

### Effizienz und Umweltschutz

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

Hapag-Lloyd hat bereits frühzeitig verschiedene technische und operative Maßnahmen ergriffen, um die CO<sub>2</sub>-Emission weiter zu reduzieren. So haben in 2015 zwölf der größten Schiffe von Hapag-Lloyd (13.000 TEU und 8.750 TEU) einen neuen Wulstbug erhalten, einige auch optimierte Propeller. Zusammen sorgt das für einen effizienteren Antrieb der Schiffe mit geringeren Emissionen. Der Wulstbug, die sogenannte Nase eines Schiffes, verdrängt das Wasser möglichst so, dass eine Bugwelle minimiert oder sogar ganz vermieden wird. Denn je geringer der Wasserwiderstand am Rumpf ist, desto weniger Brennstoff benötigt ein Schiff für die gleiche Geschwindigkeit. Die spezifische CO<sub>2</sub>-Emission der Hapag-Lloyd Flotte konnte in den letzten Jahren bereits nachhaltig reduziert werden. Die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten wird vom DNV GL verifiziert.

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

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

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

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

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

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

### Auszeichnungen 2015

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

21

### MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2015 waren bei der Hapag-Lloyd AG 3.262 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 2.989 Mitarbeiter).

Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich durch die Integration der CSAV-Containeraktivitäten im Vorjahresvergleich um 273 Beschäftigte. Im Seefahrtbereich waren zum 31. Dezember 2015 1.340 Personen (2014: 1.355 Mitarbeiter) beschäftigt.

Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 288 Personen auf 1.922 Mitarbeiter. Die Betriebszugehörigkeit beträgt durchschnittlich rd. 13 Jahre. Mehr als zwei Drittel der Mitarbeiter an Land sind noch nicht 50 Jahre alt.

### Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012
Seebereich	1.232	1.259	1.254	1.245
Landbereich	1.805	1.529	1.512	1.504
Auszubildende	225	201	194	200
<b>Gesamt</b>	<b>3.262</b>	<b>2.989</b>	<b>2.960</b>	<b>2.949</b>

Hapag-Lloyd hat in 2012 im Zusammenhang mit weltweiten Führungstrainings in Abstimmung mit dem Topmanagement seine Führungsgrundsätze überarbeitet. Diese „Leadership Culture“ dient als Grundlage für alle Personalentwicklungsmaßnahmen und als Anforderungsprofil für aktuelle und zukünftige Führungskräfte. Die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der Mitarbeiter u. a. durch spezielle Managementtrainings bleibt auch im Jahr 2015 eines der wichtigsten Ziele. Im seit 2002 bestehenden Management Career Program (MCP) werden derzeit 31 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich. Zudem befinden sich derzeit 189 Nachwuchskräfte in dem Talent Development Programs (TDP) und werden im Rahmen des TDP individuell in ihrer Karriereentwicklung gefördert. Bedarfsgerechte Einzel- und Gruppentrainings werden für alle Mitarbeiter angeboten.

Ein anderer Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Auszubildenden von Hapag-Lloyd werden sehr häufig auch die Mitarbeiter von morgen. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent. Per 31. Dezember 2015 beschäftigte Hapag-Lloyd 117 Auszubildende an Land sowie 108 auf See. Regelmäßig waren Auszubildende in den vergangenen Jahren unter den Besten ihres Abschlussjahrgangs in Deutschland zu finden. Über hochwertige Weiterbildungen wurden diese neuen Mitarbeiter entsprechend qualifiziert und konnten sich auch dort durch besondere Leistungen auszeichnen. Darüber hinaus wurde Hapag-Lloyd in den vergangenen Jahren mehrfach durch die zuständige Stelle für die See-Ausbildung, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt, als exzellenter Ausbildungsbetrieb für herausragende Leistungen in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin/ zum Schiffsmechaniker ausgezeichnet. Unser Ziel ist es, diesen hohen Qualitätsanspruch zu halten.

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

## 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 Handelsgesetzbuches (HGB) unter Einbeziehung der Grundsätze des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 17 (DRS 17).

### 1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG/ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

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

23

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

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

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

Im Zuge des Börsengangs der Hapag-Lloyd AG im November 2015 wurde ein zusätzliches langfristig orientiertes Vergütungselement für alle Vorstandsmitglieder eingeführt (Long Term Incentive Plan – „LTIP“), das unmittelbar mit der Wertentwicklung des Unternehmens im Zusammenhang steht und somit einen Anreiz für nachhaltiges Engagement für das Unternehmen schaffen soll. In diesem Zusammenhang wurde zudem auch eine Anpassung der kurzfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder ab dem 1. Januar 2016 vereinbart.

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

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

## 1.1 VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

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

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

24

## 2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

### 2.1 ERFOLGSUNABHÄNGIGE KOMPONENTEN

#### (a) Feste Jahresvergütung

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

#### (b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

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



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

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

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

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

25

## 2.2 ERFOLGSABHÄNGIGE KOMPONENTEN

### (a) Kurzfristige variable Vergütung

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

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

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

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

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

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

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

#### **(b) Langfristige variable Vergütung**

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

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

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der „Performance Share Units“ ist von der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über den Leistungszeitraum abhängig. Die Anzahl der „Performance Share Units“ kann dabei in Abhängigkeit von der relativen Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Verhältnis zum gewählten Index gemessen an einem Performance-Faktor maximal 1,5 und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units.

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

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

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

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

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

### Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2015

#### Zuteilung für das Geschäftsjahr 2015

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

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

#### (c) Mögliche Zusatzvergütung in Bar (diskretionärer Bonus)

Die Vorstandsverträge sehen außerdem vor, dass der Aufsichtsrat bei Vorliegen besonderer Umstände oder außergewöhnlicher Leistungen eine zusätzliche Vergütung gewähren kann. Peter Ganz erhielt im Geschäftsjahr 2014 infolge außergewöhnlicher Belastungen aufgrund eines Projekts 200.000 EUR Sondertantieme.

## 2.3 BETRIEBLICHE ALTERSVERSORGUNG

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

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

28

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

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

## 2.4 REGELUNGEN FÜR DEN FALL DER BEENDIGUNG DER VORSTANDSTÄTIGKEIT

### **(a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit**

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

Restlaufzeit des Anstellungsvertrages vergüten dürfen. Für den Fall einer Vertragsbeendigung aus einem von dem Vorstandsmitglied gem. § 626 BGB zu vertretenden wichtigen Grund („Bad Leaver“), sehen die Anstellungsverträge keine Abfindung bzw. Vergütungen aus dem LTIP vor.

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

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

29

#### **(b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote**

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

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

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

## **2.5 VERGÜTUNG DES VORSTANDS IM GESCHÄFTSJAHR 2015**

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

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

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

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

Kein Mitglied des Vorstandes hat im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten. Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2015 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstandes.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

<b>Versorgungszusagen (Pensionszusagen, Übergangs- und Sterbegelder) gemäß HGB</b>		
in EUR	<b>Barwert</b>	<b>Personalaufwand</b>
<b>Rolf Habben Jansen</b> (Vorsitzender des Vorstands)		
<b>2015</b>	<b>2.694</b>	<b>2.694</b>
2014	0	0
<b>Nicolás Burr</b> (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)		
<b>2015</b>	<b>596</b>	<b>596</b>
<b>Anthony James Firmin</b>		
<b>2015</b>	<b>1.327.172</b>	<b>147.839</b>
2014	1.019.429	248.696
<b>Peter Ganz</b> (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)		
<b>2015</b>	<b>1.914.046</b>	<b>991.404</b>
2014	582.150	70.820
<b>Thorsten Haeser</b> (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)		
<b>2015</b>	<b>378</b>	<b>378</b>
<b>Summe</b>		
<b>2015</b>	<b>3.244.886</b>	<b>1.142.911</b>
2014	1.601.579	319.516

**(c) Vergütungsausweis nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex**

Der Deutsche Corporate Governance Kodex für börsennotierte Gesellschaften empfiehlt zusätzlich den Ausweis der Vorstandsvergütung in Form einer vorgegebenen Gewährungs- und Zuflusstabelle. Wert der gewährten Zuwendungen für das Berichtsjahr:

Gewährte Zuwendungen	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands) (Mitglied des Vorstands seit 01.04.2014; Vorsitzender des Vorstands seit 01.07.2014)				Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)			
	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)
in EUR								
Festvergütung	562.500	750.000	750.000	750.000	0	375.000	375.000	375.000
Nebenleistungen	112.763	172.041	172.041	172.041	0	298.711	298.711	298.711
<b>Summe</b>	<b>675.263</b>	<b>922.041</b>	<b>922.041</b>	<b>922.041</b>	<b>0</b>	<b>673.711</b>	<b>673.711</b>	<b>673.711</b>
Einjährige variable Vergütung	375.000	381.274	125.000	1.500.000	0	300.000	300.000	750.000
Mehrfährige variable Vergütung								
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	700.000	0	1.050.000	0	500.000	0	750.000
<b>Summe</b>	<b>375.000</b>	<b>1.081.274</b>	<b>125.000</b>	<b>2.550.000</b>	<b>0</b>	<b>800.000</b>	<b>300.000</b>	<b>1.500.000</b>
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.050.263</b>	<b>2.003.315</b>	<b>1.047.041</b>	<b>3.472.041</b>	<b>0</b>	<b>1.473.711</b>	<b>973.711</b>	<b>2.173.711</b>

Zufluss für das Berichtsjahr:

Zufluss	Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands) (Mitglied des Vorstands seit 01.04.2014; Vorsitzender des Vorstands seit 01.07.2014)		Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands seit 01.03.2015)	
	2015	2014	2015	2014
in EUR				
Festvergütung	750.000	562.500	375.000	0
Nebenleistungen	172.041	112.763	298.711	0
<b>Summe</b>	<b>922.041</b>	<b>675.263</b>	<b>673.711</b>	<b>0</b>
Einjährige variable Vergütung	381.274	375.000	300.000	0
Mehrfährige variable Vergütung				
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>381.274</b>	<b>375.000</b>	<b>300.000</b>	<b>0</b>
Versorgungsaufwand	0	0	0	0
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.303.315</b>	<b>1.050.263</b>	<b>973.711</b>	<b>0</b>

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



<b>Anthony J. Firmin</b> (Mitglied des Vorstands seit 01.07.2014)				<b>Thorsten Haeser</b> (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)				<b>Peter Ganz</b> (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)			
2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)
200.000	441.667	441.667	441.667	0	112.500	112.500	112.500	400.000	100.000	100.000	100.000
9.608	21.641	21.641	21.641	0	37.891	37.891	37.891	10.805	10.016	10.016	10.016
<b>209.608</b>	<b>463.308</b>	<b>463.308</b>	<b>463.308</b>	<b>0</b>	<b>150.391</b>	<b>150.391</b>	<b>150.391</b>	<b>410.805</b>	<b>110.016</b>	<b>110.016</b>	<b>110.016</b>
100.000	220.206	100.000	900.000	0	75.000	75.000	225.000	200.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000	0	0	0	0
<b>100.000</b>	<b>720.206</b>	<b>100.000</b>	<b>1.650.000</b>	<b>0</b>	<b>575.000</b>	<b>75.000</b>	<b>975.000</b>	<b>200.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>
302.403	211.830	211.830	211.830	0	0	0	0	140.507	212.219	212.219	212.219
<b>612.011</b>	<b>1.395.344</b>	<b>775.138</b>	<b>2.325.138</b>	<b>0</b>	<b>725.391</b>	<b>225.391</b>	<b>1.125.391</b>	<b>751.312</b>	<b>1.322.235</b>	<b>1.322.235</b>	<b>1.322.235</b>

33

<b>Anthony J. Firmin</b> (Mitglied des Vorstands seit 01.07.2014)		<b>Thorsten Haeser</b> (Mitglied des Vorstands seit 01.10.2015)		<b>Peter Ganz</b> (Mitglied des Vorstands bis 31.03.2015)	
2015	2014	2015	2014	2015	2014
441.667	200.000	112.500	0	100.000	400.000
21.641	9.608	37.891	0	10.016	10.805
<b>463.308</b>	<b>209.608</b>	<b>150.391</b>	<b>0</b>	<b>110.016</b>	<b>410.805</b>
220.206	100.000	75.000	0	1.000.000	200.000
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
<b>220.206</b>	<b>100.000</b>	<b>75.000</b>	<b>0</b>	<b>1.000.000</b>	<b>200.000</b>
211.830	302.403	0	0	212.219	140.507
<b>895.344</b>	<b>612.011</b>	<b>225.391</b>	<b>0</b>	<b>1.322.235</b>	<b>751.312</b>

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

**(d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstandes**

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstandes und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2015 auf 1.023.967,20 EUR (Vorjahr: 1.390.864,24 EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach HGB für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstandes und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2015 18.236.251 EUR (Vorjahr: 15.280.967 EUR).

**3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS**

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

Die feste jährliche Vergütung unterscheidet sich in der Höhe für den Vorsitzenden (100.000,00 EUR), seine Stellvertreter (75.000,00 EUR) sowie die übrigen Mitglieder (50.000,00 EUR). Die Vorsitzenden des Präsidial- und Personalausschusses und des Prüfungs- und Finanzausschusses erhalten zusätzlich eine Vergütung von je 20.000,00 EUR und die übrigen Mitglieder dieser Ausschüsse je 10.000,00 EUR. Soweit Aufsichtsratsmitglieder für eine Tätigkeit im Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG eine Vergütung erhalten, ist diese Vergütung auf die vorgenannte Vergütung anzurechnen.

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

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

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

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

35

Die Aufsichtsratsvergütung sowie die Sitzungsgelder für die Jahre 2014 und 2015 wurden aufwandsbezogen in die Darstellung einbezogen. Für die in den Jahren 2014 und 2015 ausgeschiedenen bzw. eingetretenen Aufsichtsratsmitglieder wurden die Werte zeitanteilig ermittelt. Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten im o. a. Zeitraum keine Nebenvergütung.

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

Zum 31. Dezember 2015 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2015 und dem Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

## **ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH § 289a HGB SOWIE DIE ENTSPRECHENSERKLÄRUNG NACH § 161 AKTG**

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

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

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

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

#### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF Januar 2016, IHS Global Insight Februar 2016

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

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

37

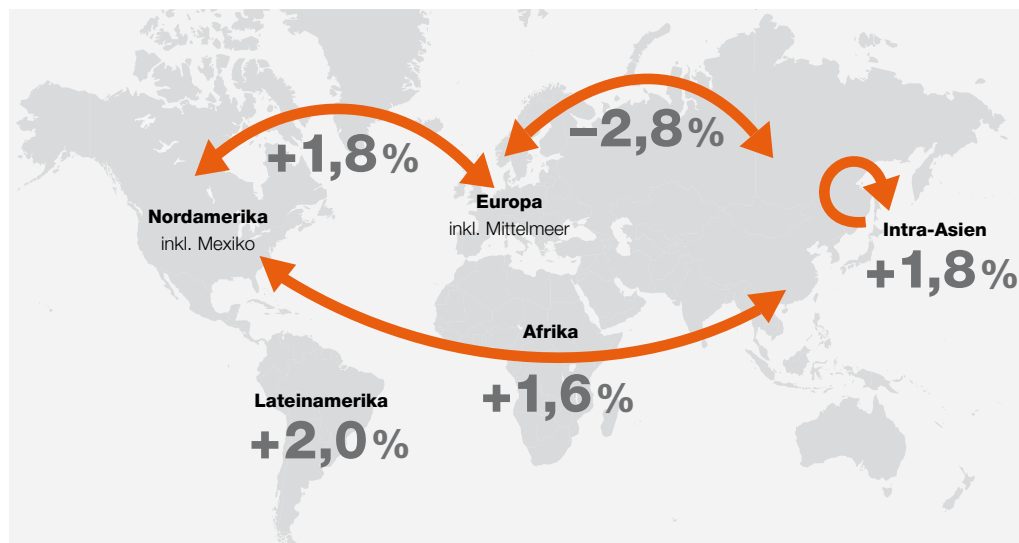
### Entwicklung globale Containertransportmenge 2010–2020 (Mio. TEU)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016e	2017e	2018e	2019e	2020e
(in Mio. TEU)	110	118	120	122	128	129	133	140	147	154	161
Wachstumsrate	16,2 %	6,7 %	1,4 %	2,3 %	4,3 %	1,0 %	3,5 %	4,9 %	4,9 %	4,9 %	4,9 %

Quelle: IHS Global Insight Februar 2016

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

## Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2015



Quelle: IHS Global Insight Februar 2016

38

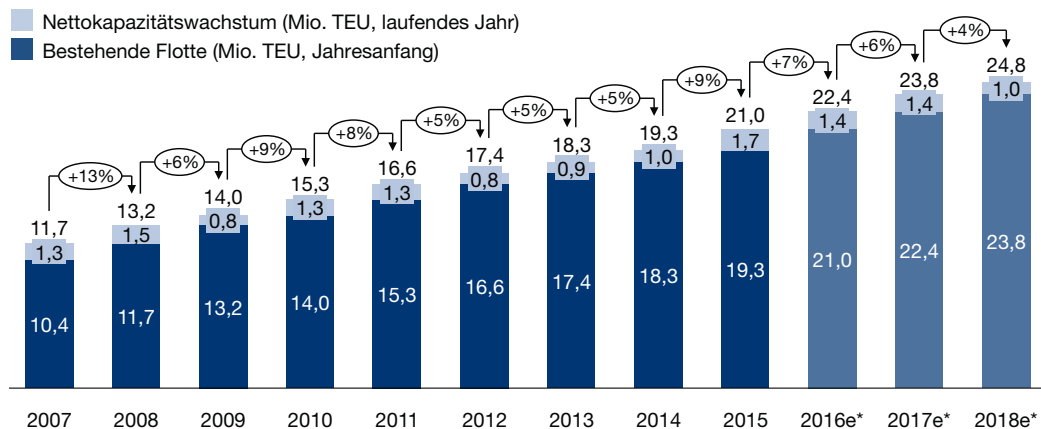
Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Traditionell ist eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen.

Während die Wachstumsraten des Welthandels die Nachfrage nach Containertransportleistungen bestimmen, sind die Indienststellung neuer und die Verschrottung ineffizienter Schiffe die wichtigsten Bestimmungsfaktoren für das Angebot an Transportkapazitäten. Bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung neuer und besonders großer Containerschiffe ist in den vergangenen Jahren das Angebot stärker als die Nachfrage gewachsen. Dies hat auch in 2015 zu einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten in allen Fahrtgebieten geführt.

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

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

## Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte



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

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

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

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

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

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

#### Kapazitätsanteile wichtiger Allianzen in ausgewählten Fahrtgebieten

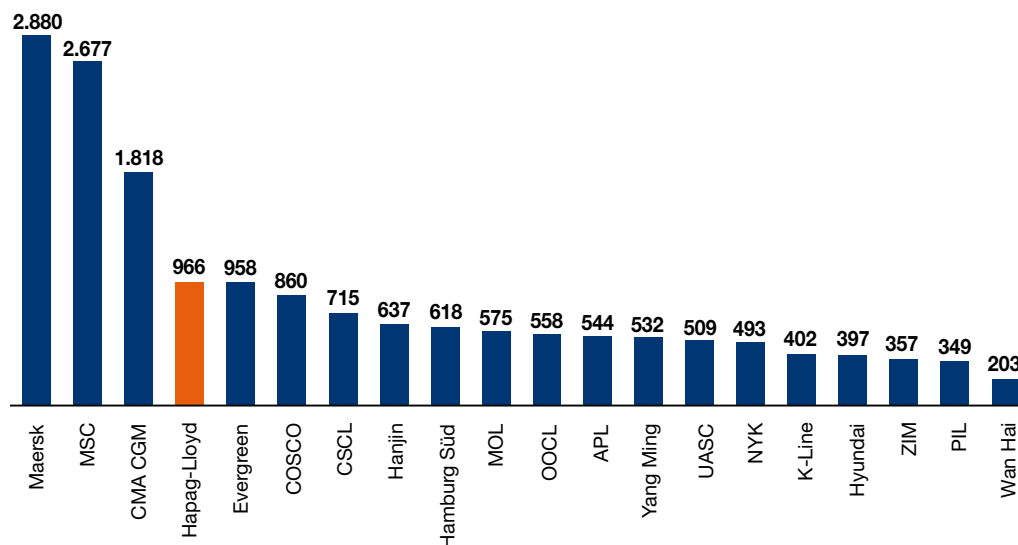
Kapazitätsanteil Allianzen Transpazifik			Kapazitätsanteil Allianzen Fernost-Europa		
Allianz	2015	2014	Allianz	2015	2014
CKYHE	34 %	35 %	2M	34 %	36 %
G6	30 %	32 %	CKYHE	25 %	23 %
2M	15 %	16 %	Ocean 3	22 %	20 %
Ocean 3	14 %	13 %	G6	18 %	19 %
Sonstige	7 %	4 %	Sonstige	1 %	2 %

Quelle: AXS-AlphaLineer Februar 2016

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



## Flottenkapazität der 20 größten Containerlinien (in TTEU)



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

41

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ERTRAGSLAGE

Das Geschäftsjahr 2015 war für die Hapag-Lloyd AG bestimmt durch die Integration des operativen Geschäfts der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten im ersten Halbjahr 2015. Dabei wurde im Rahmen des sog. Voyage Cut-Overs das operative Geschäft der erworbenen CSAV-Gesellschaften, die vorher eigenständig das Containerschiffahrtsgeschäft betrieben haben, in die Hapag-Lloyd AG überführt, sodass ab diesem Zeitpunkt Rechtsgeschäfte dieser Gesellschaften ebenfalls im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG durchgeführt werden. Hierzu wurde zunächst die CSAV Germany Container GmbH als bisherige Obergesellschaft der von der CSAV übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten im zweiten Quartal 2015 rückwirkend zum 1. Januar 2015 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen.

Weiterhin wurde der überwiegende Teil der Containertransportaktivitäten der CSAV von der Norasia Container Lines Ltd., Malta, (Norasia) einer mittelbaren 100%igen Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG, gegen Zahlung eines Kaufpreises von 376,0 Mio. USD zum 1. Juli 2015 erworben.

Diese Transaktionen hatten erheblichen Einfluss auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der Hapag-Lloyd AG und erlauben nur eine eingeschränkte Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr.

Das wirtschaftliche Umfeld war geprägt durch das verhaltene Wachstum der Weltwirtschaft, insbesondere aufgrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung in China und Latein-

amerika. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschifffahrt beeinflusste auch in 2015 erheblich die Frachtratenentwicklung. Die deutliche Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro trug wie im Vorjahr erneut zu deutlichen Ergebnisbelastungen im Geschäftsjahr 2015 bei. So notierte der USD/EUR-Kurs mit 1,09 USD/EUR zum 31. Dezember 2015 deutlich stärker als im Vorjahr (1,22 USD/EUR) und führte zu erheblichen stichtagsbezogenen Ergebnisbelastungen aus der Bewertung der überwiegend in USD notierten Finanzverbindlichkeiten. Die positive operative Ergebnisentwicklung aus der ebenfalls deutlich stärkeren Notierung des durchschnittlichen USD/EUR-Kurses als im Vorjahr (2015: 1,11 USD/EUR, Vorjahr: 1,33 USD/EUR) konnte die stichtagsbezogenen Ergebniseffekte bei weitem nicht kompensieren. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Aufwendungen und Erträge zu einer Ergebnisbelastung von 279,1 Mio. EUR (Vorjahr Ergebnisbelastung: 303,4 Mio. EUR).

Weitere Ergebnisbelastungen ergaben sich aus einmaligen Wertminderungen von Beteiligungsbuchwerten sowie Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 339,3 Mio. EUR. Diese Wertminderungen waren insbesondere infolge der Integration des operativen Geschäftes der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten in die Hapag-Lloyd sowie der konzerninternen Umstrukturierung für die entsprechenden Tochtergesellschaften, die nicht mehr über ausreichende Geschäftstätigkeiten verfügen, vorzunehmen.

Deutlich positiv auf die Ertragslage wirkten sich dagegen neben dem im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunkenen Bunkerpreis insbesondere die Ergebniseffekte aus realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen aus. Insgesamt erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2015 ein gegenüber dem Vorjahr um 209,5 Mio. EUR reduzierten Jahresfehlbetrag in Höhe von 635,7 Mio. EUR.

#### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Umsatzerlöse	7.900,5	6.558,9
Erhöhung/Verminderung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	55,3	-21,4
Sonstige betriebliche Erträge	1.056,2	475,8
Transportaufwendungen	-6.887,7	-5.913,9
Personalaufwendungen	-235,8	-178,8
Abschreibungen	-414,9	-339,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.814,0	-1.185,4
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-340,4</b>	<b>-604,7</b>
Finanzergebnis	-333,3	-137,7
davon Finanzergebnis	-182,5	-182,3
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-673,7</b>	<b>-742,4</b>
Außerordentliches Ergebnis	55,4	-88,2
Steuern	-17,4	-14,6
Erträge aus Verlustübernahme	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-635,7	-845,2
Gewinnvortrag	108,4	108,4
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	635,7	845,2
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>108,4</b>	<b>108,4</b>

Im Geschäftsjahr 2015 betrug die durchschnittliche Frachtrate der Hapag-Lloyd AG unter Berücksichtigung der integrierten CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten 1.232 USD/TEU und lag damit um 189 USD/TEU unter dem Niveau des Vorjahres (1.421 USD/TEU). Ursächlich hierfür war neben der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, die insgesamt ein niedrigeres Frachtratenniveau aufwiesen, das unverändert schwierige Marktumfeld mit einem anhaltenden Druck auf die Frachtraten.

#### Frachtraten pro Fahrtgebiet\*

USD/TEU	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Atlantik	1.495	1.568
Transpazifik	1.593	1.740
Fernost	947	1.182
Lateinamerika	1.091	1.372
Intra-Asien	659	799
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.206	1.405
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.232</b>	<b>1.421</b>

\*Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst und weichen auch in der Gesamtsumme aufgrund einer weiteren Anpassung von den im Vorjahr berichteten Zahlen ab.

44

Die Transportmenge stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr aus der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten im Vergleich zum Vorjahr von 5.702 TTEU auf 6.581 TTEU, was einem prozentualen Anstieg um 15,4 Prozent entspricht.

#### Transportmenge pro Fahrtgebiet\*

TTEU	1.1.–31.12. 2015	1.1.–31.12. 2014
Atlantik	1.468	1.389
Transpazifik	1.381	1.315
Fernost	1.188	1.116
Lateinamerika	1.645	1.041
Intra-Asien	537	484
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	362	357
<b>Gesamt</b>	<b>6.581</b>	<b>5.702</b>

\*Im Rahmen der CSAV-Integration wurden die Fahrtgebiete neu strukturiert und die Zuordnung einzelner Dienste zu den Fahrtgebieten verändert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst und weichen auch in der Gesamtsumme aufgrund einer weiteren Anpassung von den im Vorjahr berichteten Zahlen ab.

Die Hapag-Lloyd AG erzielte im Geschäftsjahr 2015 einen Umsatz von 7.900,5 Mio. EUR und übertraf damit das Vorjahresniveau um 1.341,6 Mio. EUR (Vorjahr: 6.558,9 Mio. EUR). Die Steigerung der Transportmenge infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten konnte den deutlich rückläufigen Trend bei den Frachtraten überkompensieren.

Im Jahresvergleich sind die sonstigen betrieblichen Erträge von 475,8 Mio. EUR auf 1.056,2 Mio. EUR gestiegen. Ursächlich für den Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge sind insbesondere die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Kursgewinne aus der Währungsumrechnung aufgrund von Stichtageffekten infolge der USD/EUR-Kurs-Entwicklung

in Höhe von 714,2 Mio. EUR (Vorjahr: 247,7 Mio. EUR), die Erträge aus weiterbelasteten Kosten in Höhe von 222,5 Mio. EUR (Vorjahr: 167,8 Mio. EUR) sowie die Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 56,6 Mio. EUR (Vorjahr: 25,3 Mio. EUR), die sich im Vorjahresvergleich insbesondere für die noch ausstehenden Rechnungen sowie für die Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken erhöht haben.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben sich die Transportaufwendungen gegenüber dem Vorjahr um 973,8 Mio. EUR auf 6.887,7 Mio. EUR erhöht. Dies resultierte hauptsächlich aus den gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen für Hafен-, Kanal- und Terminalkosten, aus Charter-, Leasing- und Containermieten sowie aus den gestiegenen Containertransportkosten. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen im Berichtsjahr 6.005,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4.652,7 Mio. EUR). Der Anstieg steht insbesondere im Zusammenhang mit der infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gestiegenen Transportvolumina. Gesunkene Bunkerverbrauchspreise wirkten sich im Geschäftsjahr 2015 hingegen positiv auf die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aus. So lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis mit 312 USD je Tonne um 263 USD je Tonne unter dem Wert des Vorjahres. Insgesamt erhöhten sich die Transportaufwendungen (+16,5 Prozent) im betreffenden Geschäftsjahr deutlich unterproportional zum Umsatzanstieg (+20,5 Prozent). Ausschlaggebend hierfür war neben den gesunkenen Bunkerpreisen vor allem Ergebniseffekte aus realisierten Synergien, Kosteneinsparungen und Effizienzverbesserungen.

45

Die Personalaufwendungen in Höhe von 235,8 Mio. EUR verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 31,9 Prozent (Vorjahr: 178,8 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung war im Wesentlichen die Übernahme von Mitarbeitern der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Zum 31. Dezember 2015 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.262 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) beschäftigt (Vorjahr: 2.989 Mitarbeiter). Davon waren im Seebereich 1.340 Personen (Vorjahr: 1.355) und im Landbereich 1.922 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.634) beschäftigt. Die Personalaufwandsquote von 3,0 Prozent hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 (Vorjahr: 2,7 Prozent) jedoch nur unwesentlich erhöht.

Im Geschäftsjahr 2015 betragen die Abschreibungen insgesamt 414,9 Mio. EUR (Vorjahr: 339,9 Mio. EUR). Davon entfielen 258,2 Mio. EUR auf Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen (Vorjahr: 339,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Abschreibungen auf Sachanlagen resultierte im Wesentlichen aus der im Vorjahr vorgenommenen Abwertung in Höhe von 105,6 Mio. EUR, die im Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr 2015 durchgeführten Verkauf eines Portfolios älterer Schiffe („Old Ladies“) stand. In den Abschreibungen sind Wertminderungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens in Höhe von 156,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) auf Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich auf 1.814,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.185,4 Mio. EUR). Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kursverluste aus der Währungsumrechnung inklusive Bankgebühren in Höhe von 1.003,1 Mio. EUR (Vorjahr: 555,1 Mio. EUR). Der deutliche Anstieg der Kursverluste ergab sich in erster Linie aus stichtagsbezogenen Bewertungseffekten aus der Umrechnung von in USD notierten Verbindlichkeiten. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten darüber hinaus Aufwendungen für Kommissionen und Vertriebsaufwendungen in Höhe von 569,2 Mio. EUR (Vorjahr: 421,5 Mio. EUR), EDV-Aufwendungen in Höhe von 81,1 Mio. EUR (Vorjahr: 63,9 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Gebühren, Honorare und Beratung, insbesondere für den erfolgten Börsengang, in Höhe von 19,7 Mio. EUR (Vorjahr: 24,1 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der zuvor genannten Effekte –340,4 Mio. EUR (Vorjahr: –604,7 Mio. EUR).

Zum Jahresende 2015 wurde ein Finanzergebnis in Höhe von –333,3 Mio. EUR (Vorjahr: –137,7 Mio. EUR) ausgewiesen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beruht vor allem auf Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 182,5 Mio. EUR (Vorjahr 0,0 Mio. EUR).

**46**

Im Geschäftsjahr 2015 wurde ein außerordentliches Ergebnis in Höhe von 55,4 Mio. EUR erzielt. Die im Vorjahr für die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gebildete Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 88,2 Mio. EUR war im Berichtsjahr in Höhe von 56,1 Mio. EUR aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnte.

Nach Abzug von Steuern in Höhe von 17,4 Mio. EUR (Vorjahr: 14,6 Mio. EUR) ergab sich für das Geschäftsjahr 2015 ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 635,7 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 845,2 Mio. EUR). Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages wurden 635,7 Mio. EUR (Vorjahr: 845,2 Mio. EUR) aus den freien Kapitalrücklagen gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB entnommen. Nach Entnahme der Kapitalrücklagen weist die Gesellschaft einen gegenüber dem Vorjahr unveränderten Bilanzgewinn in Höhe von 108,4 Mio. EUR aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

## VERMÖGENSLAGE

Die im Folgenden beschriebenen Veränderungen der Vermögenslage spiegeln sich entsprechend in der Bilanz zum 31. Dezember 2015 wider.

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Anlagevermögen	5.229,4	4.929,9
davon Sachanlagen	3.825,6	3.465,7
Umlaufvermögen	1.356,5	1.326,9
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	426,4	552,5
Rechnungsabgrenzungsposten	12,6	13,1
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	3,5	10,1
<b>Aktiva</b>	<b>6.602,0</b>	<b>6.280,0</b>
Eigenkapital	1.345,3	1.716,4
Rückstellungen	820,3	660,3
Finanzverbindlichkeiten	2.810,0	2.620,8
davon kurzfristig	516,2	306,7
Sonstige Verbindlichkeiten	1.614,7	1.267,0
davon kurzfristig	1.319,7	955,5
Rechnungsabgrenzungsposten	11,7	15,5
<b>Passiva</b>	<b>6.602,0</b>	<b>6.280,0</b>
Anlagendeckungsgrad I (Eigenkapital/Anlagevermögen)	25,7 %	34,8 %
Anlagendeckungsgrad II ([Eigenkapital + lfr. Schulden]/Anlagevermögen)	75,2 %	88,1 %
Liquiditätsgrad I (Liq. Mittel/kfr. Schulden)	23,2 %	43,8 %
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	-2.383,6	-2.068,3
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	20,4 %	27,3 %

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert um 322,0 Mio. EUR und betrug zum Bilanzstichtag 6.602,0 Mio. EUR.

Das Anlagevermögen zum 31. Dezember 2015 ist im Vergleich zum Vorjahr (4.929,9 Mio. EUR) um 299,5 Mio. EUR auf 5.229,4 Mio. EUR angestiegen. Innerhalb des Anlagevermögens nahmen die immateriellen Vermögensgegenstände auf 493,8 Mio. EUR zu, während sich das Finanzanlagevermögen von 1.456,3 Mio. EUR auf 910,0 Mio. EUR reduzierte. Die immateriellen Vermögensgegenstände erhöhten sich infolge der Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH auf die Hapag-Lloyd AG sowie des Erwerbs des operativen Geschäftes der Norasia. Hierdurch entstand ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von insgesamt 503,1 Mio. EUR, der durch planmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 16,7 Mio. EUR im abgelaufenen Geschäftsjahr gemindert wurde. Die Veränderung des Sachanlagevermögens umfasst im Wesentlichen Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von insgesamt 406,2 Mio. EUR (Vorjahr: 255,6 Mio. EUR) und die Zugänge der Sachanlagen aus der Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH auf die Hapag-Lloyd AG (251,6 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 236,2 Mio. EUR (Vorjahr 336,2 Mio. EUR) sowie Abgänge in Höhe von 61,0 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR) aus.

Die Abgänge beziehen sich überwiegend auf den Verkauf eines Portfolios älterer Schiffe („Old Ladies“). Der Rückgang des Finanzanlagevermögens resultiert insbesondere aus dem Abgang des Beteiligungsbuchwertes an der CSAV Germany Container GmbH in Höhe von 1.084,0 Mio. EUR und den im Gegenzug im Wege der Verschmelzung zugegangenen Anteilen an verbundenen Unternehmen im Wert von 320,0 Mio. EUR.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich leicht auf 1.356,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1.326,9 Mio. EUR).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände machten 684,3 Mio. EUR (Vorjahr: 559,7 Mio. EUR) vom Umlaufvermögen aus. Neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 170,6 Mio. EUR (Vorjahr: 161,0 Mio. EUR) umfassen sie auch Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 424,8 Mio. EUR (Vorjahr: 314,1 Mio. EUR). Ursächlich für den Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind insbesondere die im Rahmen der Verschmelzung der CSAV Germany Container GmbH von der Hapag-Lloyd AG erworbenen Forderungen.

Der Bestand an flüssigen Mitteln betrug zum Bilanzstichtag 426,4 Mio. EUR (Vorjahr: 552,5 Mio. EUR). Zur weiteren Erläuterung der Mittelzu- und -abflüsse verweisen wir auf die Ausführungen zu den Finanzierungsaktivitäten.

48

Im Geschäftsjahr erhöhte sich der Vorratsbestand um 31,2 Mio. EUR auf 245,8 Mio. EUR (Vorjahr: 214,6 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war die erhöhte Aktivierung von Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen, die vor allem aus den gestiegenen Transportvolumina infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten resultierten.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum Stichtag über ein Eigenkapital in Höhe von 1.345,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1.716,4 Mio. EUR). Im Rahmen des im November 2015 vollzogenen Börsengangs fand eine Barkapitalerhöhung statt. Das gezeichnete Kapital stieg durch die Platzierung von 13,2 Millionen neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien um 13,2 Mio. EUR auf 118,1 Mio. EUR. Nach Abschluss der Zeichnungsfrist wurde der Ausgabepreis für die neuen Aktien auf 20,00 Euro je Aktie festgesetzt. Somit betrug der Bruttoemissionserlös aus der Platzierung der neuen Aktien 264,5 Mio. EUR. Die Zuzahlungen der neuen Aktionäre in Höhe von 251,3 Mio. EUR wurden in die Kapitalrücklage nach §272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt. Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 635,7 Mio. EUR (Vorjahr: ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 845,2 Mio. EUR) wurde durch eine Entnahme aus den freien Kapitalrücklagen nach §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der Entnahme aus den Kapitalrücklagen und eines Gewinnvortrages von 108,4 Mio. EUR ergibt sich zum 31. Dezember 2015 ein Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR.

Die Rückstellungen sind im Berichtszeitraum von 660,3 Mio. EUR auf 820,3 Mio. EUR angestiegen. Dies ist insbesondere auf den Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um 116,1 Mio. EUR sowie für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken um 51,0 Mio. EUR, jeweils im Wesentlichen infolge der Übernahme der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten, zurückzuführen. Der Rückstellungsposten bestand zum Bilanzstichtag aus Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen in Höhe von 125,5 Mio. EUR (Vorjahr: 106,2 Mio. EUR), Steuerrückstellungen in Höhe von 2,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR) sowie sonstigen Rückstellungen in Höhe von 691,9 Mio. EUR



(Vorjahr: 553,3 Mio. EUR). In den sonstigen Rückstellungen sind außerdem noch ausstehende Restrukturierungsrückstellungen im Zusammenhang mit der Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in Höhe von 14,8 Mio. EUR (Vorjahr: 88,2 Mio. EUR) enthalten.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2.810,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.620,8 Mio. EUR). Sie setzen sich aus von der Hapag-Lloyd AG begebenen Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der Anstieg der Finanzschulden gegenüber dem Vorjahr beruht insbesondere auf neu aufgenommenen Darlehen für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 287,4 Mio. EUR und den im Rahmen der Verschmelzung zugegangenen Darlehen in Höhe von 187,0 Mio. EUR. Der Aufnahme von Finanzmitteln standen Tilgungen von insgesamt 526,5 Mio. EUR gegenüber. Davon wurden 113,9 Mio. EUR für die vorzeitige Teilrückführung der in 2017 fälligen USD-Anleihe verwendet, sodass das Nominalvolumen der Anleihe zum 31. Dezember 2015 nur noch 114,8 Mio. EUR (125,0 Mio. USD) beträgt. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in USD notierten Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten um 244,2 Mio. EUR.

Die sonstigen Verbindlichkeiten verzeichneten einen Anstieg von 1.267,0 Mio. EUR auf 1.614,7 Mio. EUR. Die in dieser Position enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind dabei um 381,5 Mio. EUR auf 956,9 Mio. EUR angestiegen (Vorjahr: 575,4 Mio. EUR) und beziehen auch die im Rahmen der Verschmelzung zugegangenen Verbindlichkeiten ein. Neben den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen die sonstigen Verbindlichkeiten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 293,7 Mio. EUR (Vorjahr: 302,3 Mio. EUR), Finanzierungen für Container in Höhe von 190,8 Mio. EUR (Vorjahr: 151,5 Mio. EUR) sowie Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing in Höhe von 155,0 Mio. EUR (Vorjahr 212,3 Mio. EUR). Stichtagsbezogene Bewertungseffekte aus der Währungsumrechnung wirkten sich ebenfalls erhöhend auf den Bestand der sonstigen Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2015 aus.

49

## 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, Einsatz eines Cash-Pooling Systems sowie der Optimierung der Kreditbedingungen begrenzt.

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

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

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

50

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält der Risikobericht des Lageberichts.

#### Emittenten-Ratings

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

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

#### Finanzierung

Die Hapag-Lloyd AG deckt den Finanzierungsbedarf des Konzerns mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Darüber hinaus wurden am 6. November 2015 durch die im Zuge des Börsengangs erfolgte Barkapitalerhöhung in Höhe von 264,5 Mio. EUR zusätzliche Finanzmittel generiert.

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

Im Geschäftsjahr 2015 standen im Rahmen der Optimierung der Kapitalstruktur und Senkung der Zinslast die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Schiffs- und Containerfinanzierungen sowie die teilweise Rückführung der USD-Anleihe im Vordergrund.

## Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2015 hat die Gesellschaft neben dem Börsengang folgende wesentlichen Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

- Am 30. Dezember 2015 wurde die in 2017 fällige USD-Anleihe mit einem ursprünglichen Nominalvolumen von 250,0 Mio. USD durch die Ausübung einer Kündigungsoption in Höhe von 125,0 Mio. USD vorzeitig zurückgeführt. Die Teilrückzahlung wurde ausschließlich aus verfügbaren Barmitteln finanziert und war an die Refinanzierung einer Schiffsfinanzierung aus dem Jahr 2011 durch eine neue Schiffsfinanzierung in Höhe von 115,0 Mio. USD (105,1 Mio. EUR) gekoppelt. Mit diesen Maßnahmen werden zukünftig Zinsersparnisse erreicht.
- Ebenfalls mit dem Ziel, künftig Zinsersparnisse zu erreichen, wurden zum 22. September 2015 die Konditionen für die Schiffsfinanzierung K-Sure I mit einer Restschuld von insgesamt 231,0 Mio. EUR und zum 24. September 2015 für die Schiffsfinanzierung K-Sure II mit einer Restschuld von insgesamt 681,8 Mio. EUR zu Gunsten von Hapag-Lloyd optimiert.
- Für zwei Schiffe wurden im Geschäftsjahr 2015 die Finance-Lease-Verträge beendet und die Schiffe ins Eigentum übernommen. In diesem Zusammenhang wurden zwei neue Schiffsfinanzierungen in Höhe von 59,3 Mio. EUR ausgezahlt. Für Investitionen in neue Container wurden mit einer internationalen Leasinggesellschaft Leasingverträge mit Rückkaufvereinbarungen abgeschlossen, die als Darlehensvertrag klassifiziert wurden. Aufgrund dieser Transaktion erhöhten sich die Finanzverbindlichkeiten um 42,5 Mio. EUR.
- Die Hapag-Lloyd AG ist bei bestehenden Operating-Lease-Verträgen für Container die Verpflichtung eingegangen, die gemieteten Container zum Ende des Geschäftsjahres bzw. bis März und Juni 2017 zu erwerben. Die Verträge wurden daher als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Der aus dieser Transaktion resultierende Zugang zu den sonstigen Verbindlichkeiten betrug zu dem entsprechenden Zeitpunkt 29,4 Mio. EUR, wobei ein Teil der Container bereits in das Eigentum von der Hapag-Lloyd AG durch Erwerb übergegangen ist.
- Auch in 2015 wurden im Bestand befindliche Container im Rahmen eines Japanese-Operation-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit bis zu 7 Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurück zu erwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 38,1 Mio. EUR.
- Aus dem Verkauf eines Portfolios von außer Dienst zu stellenden Schiffen („Old Ladies“) flossen der Hapag-Lloyd AG Zahlungsmittel in Höhe von 75,1 Mio. EUR zu. Die Zahlungszuflüsse wurden in Höhe von 59,7 Mio. EUR als Sondertilgungen unter den zugrundeliegenden Finanzierungen verwendet.

- Zur Stärkung der Liquiditätsreserve wurde die bestehende, zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommene Kreditlinie von 95,0 Mio. USD auf 200,0 Mio. USD erhöht. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2015 ein Kreditvertrag in Form einer Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD abgeschlossen, die zum Bilanzstichtag in Höhe von 94,0 Mio. USD (86,3 Mio. EUR) in Anspruch genommen wurde.
- Im Rahmen der Verschmelzung wurde eine Kreditlinie von der CSAV Germany Container GmbH auf die Hapag-Lloyd AG übertragen, die nach der Verschmelzung in Höhe von 82,3 Mio. EUR gezogen wurde.
- Weiterhin wurde im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD (114,8 Mio. EUR) gewährt.
- Zur Sicherung der langfristigen Finanzierung weiterer Schiffsinvestitionen hat Hapag-Lloyd am 30. September 2015 einen Kreditvertrag über 332,1 Mio. EUR (372,4 Mio. USD) mit einer Laufzeit von 12 Jahren unterzeichnet. Die Gesellschaft wird das Darlehen dazu verwenden, fünf neue Schiffe zu finanzieren, die im April 2015 bestellt wurden und deren Auslieferung zwischen Oktober 2016 und April 2017 erfolgen soll.

52

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 Relationen für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Zum 31. Dezember 2015 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

#### **Außerbilanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus dem Bestellobligo betreffen Zahlungsverpflichtungen für Containerschiffe gegenüber der Werft für bestellte Containerschiffe. Das bestehende Orderbuch umfasst derzeit fünf Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU. Die Indienstellung der neuen Schiffe ist zwischen Oktober 2016 und April 2017 geplant.

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 (Anmerkung [15]).

## GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

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

## NACHTRAGSBERICHT

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

53

## 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 2015 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.

### 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 ver-

bundenen Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Strategische Risiken werden demgegenüber aufgrund ihres übergeordneten Charakters i. d. R. auf oberster Managementebene aufgedeckt und im Rahmen der Mittel- und Langfristplanung berücksichtigt.

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

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

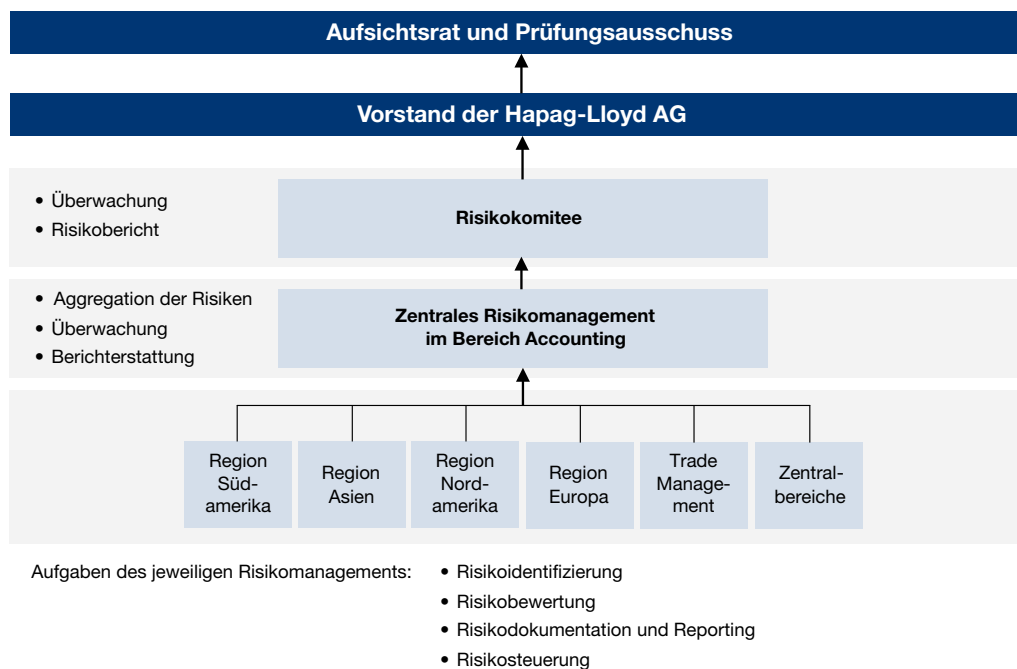
Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit die Risikomanager benannt, die für die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der operativen und finanziellen Risiken in den Regionen und den zentralen Fachbereichen (z. B. Treasury & Finance) verantwortlich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

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

Das zentrale Risikomanagement überwacht die regelmäßige Berichterstattung durch die Risikomanager und fasst die wesentlichen Risiken quartalsweise sowie in dringenden Fällen außerplanmäßig für das Risikokomitee zusammen.

Das Risikokomitee diskutiert und würdigt die vorliegenden Risiken und berichtet anschließend über die Gesamtrisikosituation an den Vorstand, d. h. insbesondere über den Risikostatus wesentlicher Einflussfaktoren wie zum Beispiel die aktuelle Entwicklung von Frachtraten und Transportvolumen und die potenziellen Auswirkungen wesentlicher Schwankungen dieser Faktoren sowie über wesentliche Einzelrisiken.

## Risikomanagement der Hapag-Lloyd AG



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

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

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2015 der Hapag-Lloyd AG wurde die grundsätzliche Eignung des Risikofrüherkennungssystems, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen, durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft.

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

## BESCHREIBUNG DER WESENTLICHEN MERKMALE DES RECHNUNGSLEGUNGS- BEZOGENEN IKS/RMS GEMÄSS § 315 ABS. 2 NR. 5 UND § 289 ABS. 5 HGB

### Konzeption und Zielsetzung

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

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

56

## ORGANISATION UND WESENTLICHE PROZESSE IN DER RECHNUNGSLEGUNG SOWIE DER KONSOLIDIERUNG

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

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung und die interne und externe Konzern- und Einzelberichterstattung ist der Bereich Accounting.

Zur Erstellung des Abschlusses werden Informationen anderer Fachbereiche angefordert und verarbeitet. Hierzu zählen beispielsweise Informationen aus dem Bereich Treasury für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen und Finanzderivaten sowie aus dem Bereich Controlling für die Unternehmensplanung im Rahmen des durchgeführten Wertminderungstests.

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



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

### **Grundsätzliche Kontrollaktivitäten**

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

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip – mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung – implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich existieren systemseitig eingerichtete Kontrollen, beispielsweise ist der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern möglich. Außerdem werden z. B. Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für sensible Bereiche überprüft.

57

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Revision wahrgenommen. Die Revision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. In 2012 erfolgte ein unabhängiges Quality Assessment der Revision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Institutes für Interne Revision (DIIR). Die Prüfungsthemen der internen Revision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen. Zusätzlich erfolgt eine unabhängige Prüfung der im Rahmen des risikoorientierten Prüfungsansatzes wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Teile des IKS durch den Abschlussprüfer.

### **IKS-Nachweisprozess**

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

## RISIKEN

### STRATEGISCHE RISIKEN

#### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen sowie dem Kapazitätsangebot in den Fahrtgebieten.

Aufgrund der Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern und der nur zögerlichen konjunkturellen Erholung in der Euro-Zone hat der Internationale Währungsfonds (IWF) die Wachstumsprognosen für die Weltwirtschaft und den Welthandel in 2015 wiederholt nach unten korrigiert. Für 2016 wird zwar eine Belebung der Weltkonjunktur erwartet, insgesamt bestehen jedoch weiterhin hohe Risiken für die Weltwirtschaft. Die detaillierten volkswirtschaftlichen Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2016 sind die nur zögerliche konjunkturelle Erholung in den Industrienationen, insbesondere in der Euro-Zone, die fortgesetzte Wachstumsabschwächung in China, die anhaltende Rezession in Brasilien sowie die gegen Russland in Kraft getretenen wirtschaftlichen Sanktionen. Eine Eintrübung der globalen Konjunktur könnte zu einem deutlichen Rückgang der weltweiten Nachfrage nach Containertransportleistung in der Containerschifffahrt führen. In den vergangenen drei Jahren lag der Zuwachs des globalen Containertransportvolumens gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight jeweils unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Die niedriger als erwartete Zunahme des Transportaufkommens und die gleichzeitig deutliche Ausweitung des Kapazitätsangebotes hat in den vergangenen vier Jahren zu einem merklichen Rückgang der Frachtraten in allen wichtigen Fahrtgebieten geführt. Ein niedriger als erwartetes Transportaufkommen und ein weiterer Rückgang der Frachtraten könnten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich negativ beeinflussen.

#### **Risiken durch intensiven Wettbewerb**

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

In der Regel schließt Hapag-Lloyd mit seinen Kunden keine langfristigen Verträge oder Exklusivverträge ab. Viele der Ablader unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des Marktes könnten die Kunden ganz oder teilweise Dienste anderer Reedereien in Anspruch nehmen. In der weltweiten Containerschifffahrt bestehen keine Einschränkungen für Wettbewerber, die ihren Service auf andere Fahrtgebiete oder

Routen ausweiten wollen. Jeder der Wettbewerber könnte daher auf den Routen, auf denen Hapag-Lloyd einen Liniendienst unterhält, einen vergleichbaren Service anbieten und versuchen, die Frachtraten von Hapag-Lloyd zu unterbieten. Angesichts der aktuell niedrigen Charraten für Schiffe könnten darüber hinaus neue Wettbewerber hinzukommen, die einen Liniendienst zu besonders niedrigen Frachtraten bereitstellen.

### **Risiken durch eine weitere Branchenkonsolidierung**

Die Containerschiffahrt hat bis 2007 eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Im Dezember 2014 hat Hapag-Lloyd die Containerschiffahrtsaktivitäten von CSAV übernommen. Im Dezember 2015 hat die französische Containerreederei CMA CGM ein Angebot zur Übernahme der Reederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, angekündigt. Durch die Übernahme von NOL würde CMA die Wettbewerbsposition als drittgrößte Containerreederei deutlich stärken. Zudem hat der chinesische Staatsrat im Dezember 2015 die Zustimmung für den Zusammenschluss der beiden staatseigenen Reedereien China Ocean Shipping Company Co. (COSCO) und China Shipping Lines Co. erteilt. Hierdurch entsteht die viertgrößte globale Containerschiffahrtsgesellschaft. Sollte eine weitere Runde von Konsolidierungsmaßnahmen folgen, könnten einzelne Reedereien höhere Skalenvorteile und eine größere Finanzkraft erzielen, sodass diese Wettbewerber einen stärkeren Preiswettbewerb und eine höhere Volatilität der Märkte besser verkraften könnten als Hapag-Lloyd.

59

### **Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen**

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen. In 2015 hat vor allem die Abschwächung der Exporte der chinesischen Wirtschaft zu einem niedriger als erwarteten Ladungsaufkommen auf den Fernostverkehren und einem erheblichen Rückgang der Frachtraten geführt.

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

Aus der Mitgliedschaft in der G6 Alliance und der Grand Alliance können sich neben den im Chancenbericht beschriebenen Chancen auch Risiken ergeben. Die Konditionen innerhalb der Allianzen könnten sich ändern oder einzelne Reedereien könnten ihre Mitgliedschaft aufgeben bzw. nicht verlängern. Zum Beispiel kann jedes Mitglied der Grand Alliance mit einer Frist von sechs Monaten seine Mitgliedschaft kündigen. Die Vorgängerorganisation der Grand Alliance, die Global Alliance, wurde bereits 1995 gegründet. Die Mitgliedschaftsverträge wurden bisher regelmäßig verlängert. Der derzeit geltende Vertrag endet im Jahr 2018. Sollte der Fall eintreten, dass sich die Grand Alliance auflöst, würde Hapag-Lloyd die Vorteile, die sich aus der Kooperation ergeben, verlieren. Dies würde die Flexibilität, die Kapazitäten und das Angebot an Liniendiensten beträchtlich einschränken. Die beschriebenen Risiken gelten auch für die Zusammenarbeit innerhalb der G6 Alliance. Die zwischen den Mitgliedern der G6 Alliance geschlossene Vereinbarung endet im Jahr 2016. In 2014 wurden die Dienste der Grand Alliance weitestgehend auf die G6 Alliance übertragen. Die französische Reederei CMA CGM hat im Dezember 2015 ein Übernahmeangebot für die Reederei Neptune Orient Lines (NOL) angekündigt. Neptune Orient Lines (NOL) ist die Muttergesellschaft des G6

Alliance-Mitglieds American President Lines (APL). Sollte APL die G6 Alliance verlassen, könnte dies negative Auswirkungen auf das Serviceangebot der G6 Alliance haben und das globale Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd schwächen.

### **Risiken aus dem Wettbewerb durch die Erweiterung der Allianzen**

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

60

## **OPERATIVE RISIKEN**

### **Treibstoffpreisisiken**

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

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

Ergänzend können Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen über den Einsatz von Sicherungsgeschäften gemäß der internen Sicherungsstrategie von bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bunkerbedarfs der kommenden zwölf Monate abgesichert werden.

Die entsprechenden Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzrichtlinie festgelegt und beschrieben und werden seitens Konzerntreasury umgesetzt. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per 2. Februar 2016 waren insgesamt rd. 33 Prozent (Vorjahreswert: rd. 21 Prozent) der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2016 gesichert.

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

### **Risiko aus Schwankungen in den Charraten**

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes einer Containerreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer üblicherweise auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die 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 Charraten wird von Angebot und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charraten 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 Charraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charraten zu einem Rückgang der Erträge führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2015 bei rund 54 Prozent (Vorjahreswert: rund 53 Prozent). Die übrigen 46 Prozent sind gechartert, davon 22 Schiffe langfristig, 30 mittelfristig und 54 kurzfristig. Zum 31. Dezember 2014 waren 47 Prozent gechartert, davon 32 Schiffe langfristig, 24 mittelfristig und 53 kurzfristig.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd AG Flotte lag per 31. Dezember 2015 bei rund 42 Prozent (Vorjahreswert: 54 Prozent). Die übrigen 58 Prozent sind gechartert, davon 35 Schiffe langfristig, 30 mittelfristig und 54 kurzfristig. Zum 31. Dezember 2014 waren 46 Prozent der Gesamtkapazität gechartert, davon 18 Schiffe langfristig, 21 mittelfristig und 44 kurzfristig.

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

Hinsichtlich der Entwicklung der Transportmengen und Frachtraten gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Die Frachtratenentwicklung wird zudem stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren Transportkapazitäten bestimmt. Angesichts einer weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2016, wie bereits in den vergangenen vier Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die sogenannte „Peak Season“, das dritte Kalenderquartal.

62

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

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

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

### **Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten**

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

### **Risiken beim Betrieb von Schiffen**

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

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

### **Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus**

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

63

### **Risiken durch Piraterie**

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

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

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

**Risiken aus der gestiegenen Bedeutung des Fahrtgebietes Lateinamerika**

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

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

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

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

**Risiken aus einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Projekte**

Die Ergebnisentwicklung und die Erreichung der Unternehmensziele sind eng verknüpft mit der erfolgreichen Umsetzung der Projekte zur Effizienzverbesserung und Kostenreduzierung sowie der Verbesserung der Umsatzqualität. Sollte sich aus der Umsetzung der Projekte CUATRO, Close the Cost Gap, Compete to Win und OCTAVE I + II nicht der erwartete Ergebnisbeitrag realisieren lassen, könnte dies einen erheblich negativen Einfluss auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben und die Erreichung der finanziellen Ziele erschweren oder gar unmöglich machen. Zudem haben Veränderungen der internen Strukturen (z. B. die Struktur von Diensten in den jeweiligen Fahrtgebieten) und die Entwicklung von externen Einflussfaktoren wie z. B. Währungsschwankungen, die Entwicklung der Frachtraten und die Höhe der Bunkerpreise einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der Umsatzerlöse und der operativen Kosten. Diese Entwicklungen können die Umsetzung der Projekte begünstigen, überlagern oder ihr entgegenwirken. Die Entwicklung der Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung könnte daher gegebenenfalls den Erfolg der strategischen Maßnahmen nur begrenzt darstellen.

**IT-Risiken**

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

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, zum Beispiel durch Feuer, Energieausfall, Systemfehler,



Hackerangriffe, Betrugsfälle oder Terrorismus, zu Datenverlusten kommen könnte, deren Wiederbeschaffung – sofern möglich – zu erhöhten Kosten und/oder zu einer Beeinträchtigung der Kunden- oder Partnerbeziehung führen könnte.

## COMPLIANCE-RISIKEN

### Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

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

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

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

### Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

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

### Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

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

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

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

### **Risiken der Besteuerung**

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

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

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

### **Risiken aus der Börsennotierung**

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

## **FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN**

### **Management der finanzwirtschaftlichen Risiken**

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

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

### **Währungsrisiken**

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

67

Wesentliche Risiken aus Wechselkursveränderungen werden fortlaufend überwacht. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursveränderungen werden, sofern möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Sicherungsgeschäfte getätigt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 betraf dies ausschließlich EUR/USD-Geschäfte. Bei Bedarf können auch weitere Währungssicherungsgeschäfte getätigt werden. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

Die Berichtswährung für den Hapag-Lloyd Konzern sowie den Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG ist der Euro. Die Veränderung der EUR/USD-Relation hat somit einen erheblichen Einfluss auf die im Jahresabschluss und in den Quartalsabschlüssen ausgewiesenen Finanzkennzahlen. Die Entwicklung der in Euro ausgewiesenen Finanzkennzahlen kann daher in Abhängigkeit des Wechselkurses erheblichen Schwankungen unterworfen sein.

### **Zinsänderungsrisiken**

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

### **Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten**

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

**Liquiditätsrisiken**

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Hapag-Lloyd verfügte zum 31. Dezember 2015 über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 962,4 Mio. Euro (2014: 921,9 Mio. Euro). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auf die mit diesen Instituten abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Sämtliche Kontrahenten unterliegen einem Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ einer intern nach klaren Vorgaben ermittelten entsprechenden Bonitätseinstufung. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern höchster Bonität sind keine Ausfallrisiken zu erwarten.

68

Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert. Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Eigenkapitalgeber sowie den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilserwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

**Kreditausfallrisiken**

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

**Risiken durch Verschuldung**

Per 31. Dezember 2015 belaufen sich die Finanzschulden des Konzerns auf 3.907,3 Mio. EUR (im Vorjahr: 3.717,1 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom künftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen und aufgenommenen Kredite erschweren.

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

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

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

Per 31. Dezember 2015 belaufen sich die in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen immateriellen Vermögensgegenstände auf 493,8 Mio. EUR (Vorjahreswert: 7,9 Mio. EUR). Per 31. Dezember 2015 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.610,8 Mio. EUR (Vorjahreswert: 1.372,7 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Firmenwerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 weitere 1.376,3 Mio. EUR (Vorjahreswert: 1.309,7 Mio. EUR). Dies entspricht zusammen 27,0 Prozent (Vorjahreswert: 26,6 Prozent) der Bilanzsumme. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist gemäß den Vorschriften des IFRS mindestens einmal jährlich einem Werthaltigkeitstest zu unterziehen. Dieser basiert zu einem wesentlichen Teil auf der Fähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns, zukünftige Ergebnisse sowie Zahlungsströme zu erwirtschaften. Für das abgelaufene Geschäftsjahr war nach dem durchgeführten Wertminderungstest keine Wertminderung zu verzeichnen. Die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd und den Containeraktivitäten von CSAV war in den vergangenen Jahren durch zum Teil hohe Verluste geprägt. Sollte die Verlustsituation in der Zukunft wieder eintreten bzw. Faktoren auftreten, die die Fähigkeit der Hapag-Lloyd, zukünftig Zahlungsströme zu generieren beeinträchtigen, könnte dies zu einer außerordentlichen Wertminderung der Geschäfts- und Firmenwerte oder der weiteren langfristigen Vermögenswerte führen und somit eine erhebliche negative Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

69

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

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

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

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

Hapag-Lloyd Konzerns oder der begebenen Anleihen könnte zu ungünstigeren Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen.

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

### ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT ÜBER UNTERNEHMENSRISENEN

70

Die wesentlichen Risiken resultieren aus einem möglichen Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise über das durchschnittliche Niveau 2015, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität. Die Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Risiken und ihre möglichen Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurden in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) vorgenommen. Zudem erfolgte eine Einschätzung der operativen Risikolage im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Angaben zu den möglichen Auswirkungen auf das operative Ergebnis und das Konzernergebnis nach Steuern handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der möglichen Risiken bezieht sich auf die letzte vom Aufsichtsrat zugestimmte Planung ergänzt um aktuelle Markterwartungen und Erkenntnisse für das Geschäftsjahr 2016 und sind wie folgt klassifiziert:

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

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

- Gering: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von bis zu 25 Mio. USD
- Mittel: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von mehr als 25 Mio. USD und bis zu 100 Mio. USD
- Hoch: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von über 100 Mio. USD

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

Geringer: Die Eintrittswahrscheinlichkeit hat sich deutlich verringert

Gleich: Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist unverändert

Höher: Die Eintrittswahrscheinlichkeit hat sich deutlich erhöht

### Wesentliche Risiken

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2016 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Mittel	Mittel	Gleich
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Hoch	Hoch	Gleich
Schwächung des USD gegenüber dem Euro	Mittel	Mittel	Gleich
Anstieg der Bunkerpreise	Gering	Hoch	Gleich
Liquidität*	Gering	Hoch	Gleich
Niedrigerer Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte	Gering	Hoch	k. A.

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

### CHANCEN

#### Chancenmanagement – strategische Ausrichtung auf Chancen

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

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

## STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN

### Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2016 könnte das Welt-handelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 3,4 Prozent deutlich stärker als in 2015 (+2,6 Prozent) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2016 um 3,5 Prozent ansteigen und damit deutlich stärker wachsen als in 2015 (+1,0 Prozent). Des Weiteren dürften in 2016 wieder alle Fahrtgebiete einen Anstieg in der Transportmenge erreichen. Sollte die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

### Chancen aus der Veränderung der Handelsströme

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsumbedarf in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch dieser Länder untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2016 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten, vor allem wenn die aufstrebenden Schwellenländer ihre derzeitige Wachstumsschwäche im Jahresverlauf 2016 überwinden sollten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Chancen zu partizipieren.

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

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

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

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

Die Mitgliedschaften in der Grand Alliance und der G6 Alliance versetzen Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassenderes Netz von Liniendiensten in wich-



tigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten, das mit der eigenen Flotte allein nicht darstellbar wäre. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden.

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

#### **Chancen aus lokaler Marktführerschaft**

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

73

#### **Chancen aus Synergien und der Verbesserung der betrieblichen Effizienz**

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

In 2014 hat Hapag-Lloyd umfangreiche Projekte für eine Erhöhung der betrieblichen Effizienz initiiert. Diese Projekte haben bereits in 2015 zu einer deutlichen Verbesserung der betrieblichen Effizienz beigetragen. Zudem wurden weitere Projekte initiiert. Diese sollen die betriebliche Effizienz und Profitabilität in 2016 und den Folgejahren weiter stärken. Bei einer erfolgreichen Umsetzung könnten diese Projekte in 2016 und den Folgejahren zu einem effizienteren Einsatz der betrieblichen Ressourcen und damit zu Effizienzverbesserungen und gegebenenfalls zu niedrigeren operativen Kosten führen. Sollten die Effizienzverbesserungen höher als geplant ausfallen, hätte dies eine erheblich positive Wirkung auf die Ergebnisentwicklung und -höhe.

#### **Chancen aus einer Branchenkonsolidierung**

Am 2. Dezember 2014 wurde der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd sowie den Containerschiffahrtsaktivitäten der chilenischen Reederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) vollzogen. Im Dezember 2015 hat die französische Reederei CMA CGM ein Übernahmeangebot für die Reedereigruppe Neptune Orient Line (NOL), Singapur, angekündigt.

Zudem hat der chinesische Staatsrat seine Zustimmung für den Zusammenschluss der beiden staatlichen Reedereien China Ocean Shipping Company Co. (COSCO) und China Shipping Company Co. erteilt. Sollte Hapag-Lloyd in einem weiteren Konsolidierungsprozess eine aktive Rolle einnehmen, könnte aus einem größeren Unternehmensverbund eine stärkere Wettbewerbsposition entstehen. Hieraus könnten dem Unternehmen zusätzliche Umsatz- und Ergebnispotenziale erwachsen.

### **Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz**

Hapag-Lloyd begreift den Trend zur Nachhaltigkeit – insbesondere Umweltschutz und Energieeffizienz – als Chance. Dieser Trend eröffnet Hapag-Lloyd die Chance, durch Maßnahmen zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Optimierung des Schiffsbetriebes sowohl Kostenvorteile zu erzielen als auch CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel „Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement“ verwiesen.

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

74

## **FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN**

### **Chancen aus einer Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten der Schifffahrtsbranche**

Auch weiterhin sind einige Großbanken unverändert zurückhaltend mit der generellen Bereitstellung von Schiffskrediten. Obwohl Hapag-Lloyd alle wesentlichen Finanzierungen in 2015 erfolgreich abschließen konnte, würde eine weniger restriktive Kreditvergabe dem Unternehmen zusätzliche finanzielle Möglichkeiten bei der Finanzierung von möglichen Wachstumsinvestitionen einräumen.

### **Chancen aus einer Verbesserung des Unternehmensratings**

Die Ratingagentur Standard & Poor's stuft Hapag-Lloyd seit dem 29. September 2015 unverändert mit B+ und einem stabilem Ausblick ein. Die Ratingagentur Moody's hat am 29. September 2015 den Ausblick von „stabil“ auf „positiv“ angehoben und das Unternehmensrating von B2 beibehalten. Sollte sich die Ertragssituation von Hapag-Lloyd weiter deutlich verbessern, könnten die Ratingagenturen ihr Unternehmensrating anheben. Ein verbessertes Unternehmensrating könnte niedrigere Finanzierungskosten bewirken.

### **Chancen aus einem verbesserten Zugang zum Kapitalmarkt**

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

## ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

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

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

### Wesentliche Chancen

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

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

75

## GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2015, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Die unverändert solide Bilanzstruktur und der mehr als ausreichende Liquiditätsstand bilden eine stabile Grundlage für das erwartete organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesamtwirtschaftlichen Unwägbarkeiten und der geopolitischen Unsicherheiten in 2016 fällt die Einschätzung der Gesamtrisikosituation gleichbleibend wie in 2015 aus.

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

## ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

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

#### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 118.110.917 EUR. Es ist eingeteilt in 118.110.917 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von 1,00 EUR. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktientypen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 15 Abs. 1 der Satzung).

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

Am 16. April 2014 haben die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg („CG Hold Co“), die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg („HGV“), und die Kühne Maritime GmbH, Hamburg („Kühne“), (CG Hold Co, HGV und Kühne gemeinsam auch die „Ankeraktionäre“) eine Aktionärsvereinbarung (sog. „Shareholders‘ Agreement“) geschlossen (in der am 17. November 2014 geänderten Fassung), der die Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile („CSAV“), und die Tollo Shipping Co. S.A., Panama, beigetreten sind (die „Aktionärsvereinbarung“), in der die Parteien vereinbart haben, Stimmrechte durch eine Konsortialgesellschaft, die Hamburg Container Lines Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, zu bündeln. In dieser Vereinbarung haben sich CG Hold Co, HGV und Kühne jeweils u. a. verpflichtet, ihre jeweiligen Aktien für einen Zeitraum von zehn Jahren zu halten (wobei HGV nach fünf Jahren die Freigabe von 50 Prozent ihrer Aktien, die der Aktionärsvereinbarung unterliegen, verlangen kann) und Stimmrechte hinsichtlich sämtlicher Entscheidungen, die das Geschäft der Gesellschaft betreffen, zu bündeln. Durch Koordination der Stimmrechte werden die Aktionäre in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung und folglich auf von der Hauptversammlung beschlossene Angelegenheiten auszuüben, einschließlich der Bestellung des Aufsichtsrats der Gesellschaft, der Ausschüttung von Dividenden oder geplanter Kapitalerhöhungen.

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

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

#### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

#### 5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

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

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

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

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

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 17. September 2020 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe von bis zu insgesamt 14.271.323 neuen auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu EUR 14.271.323 zu erhöhen (Genehmigtes Kapital III). Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten.

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

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

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

- a) Im Rahmen von drei von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibungen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 765 Mio. EUR (833 Mio. USD) ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 Prozent des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M.M. Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „**Schlüsselaktionäre**“) oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.

- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und festen Finanzierungszusagen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 3.051 Mio. EUR (3.323 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von 475 Mio. EUR (517 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmten Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

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

78

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

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

## PROGNOSEBERICHT

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind ausführlich im „Wirtschaftsbericht“ dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2016) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,4 Prozent. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft in 2016 nur geringfügig stärker als im Vorjahr (+3,1 Prozent). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 3,4 Prozent (2015: +2,6 Prozent). Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2016 etwa gleich stark wie die Weltwirtschaft. So prognostiziert der Branchendienst IHS Global Insight (Februar 2016) für 2016 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,5 Prozent (2015: 1,0 Prozent) auf rd. 133 Mio. TEU. Damit würde die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2016 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen.

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

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

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). Die Ertragslage der Hapag-Lloyd AG war in 2015 durch erhebliche Wechselkursverluste sowie Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Forderungen gegen Tochterunternehmen geprägt. Hierdurch war das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG negativ. Unter der Annahme eines weitgehend stabilen USD/EUR Wechselkurses sollte der geplante „moderate Anstieg“ des positiven EBITDA im Konzern auch zu einem deutlichen Anstieg des operativen Ergebnisses im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG führen, da die Hapag-Lloyd AG als größte operative Einheit des Hapag-Lloyd Konzerns den wesentlichen Teil zum operativen Geschäft beiträgt.

**Wichtige Eckwerte für die Prognose 2016**

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

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

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

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

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



Hamburg, den 2. März 2016

**Hapag-Lloyd AG**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

# JAHRESABSCHLUSS

## BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2015

### Aktiva

EUR	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
<b>A. Anlagevermögen</b>			
	(1)		
I. Immaterielle Vermögenswerte		493.822.007,03	7.950.384,42
II. Sachanlagen		3.825.612.267,17	3.465.718.625,77
III. Finanzanlagen	(2)	909.993.132,84	1.456.261.910,62
		<b>5.229.427.407,04</b>	<b>4.929.930.920,81</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Vorräte	(3)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		77.680.986,53	97.809.313,80
2. Noch nicht beendete Schiffsreisen		185.337.006,98	130.033.370,94
3. Geleistete Anzahlungen		1.945.884,19	3.104.444,88
4. Erhaltene Anzahlungen		-19.197.325,77	-16.303.879,79
		<b>245.766.551,93</b>	<b>214.643.249,83</b>
II. Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	(4)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		170.607.467,92	161.034.197,37
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		424.839.733,91	314.108.049,02
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		4.134.304,02	3.036.485,85
4. Sonstige Vermögensgegenstände		84.724.791,70	81.560.003,38
		<b>684.306.297,55</b>	<b>559.738.735,62</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(5)	426.444.974,59	552.468.362,80
		<b>1.356.517.824,07</b>	<b>1.326.850.348,25</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
	(6)	<b>12.556.797,23</b>	<b>13.082.101,34</b>
<b>D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>			
	(7)	<b>3.518.098,00</b>	<b>10.130.106,00</b>
		<b>6.602.020.126,34</b>	<b>6.279.993.476,40</b>

**Passiva**

EUR	Anhang	<b>31.12.2015</b>	31.12.2014
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	(8)	118.110.917,00	104.882.240,00
II. Kapitalrücklage	(9)	1.118.757.000,24	1.503.138.236,00
III. Bilanzgewinn	(9)	108.403.937,87	108.403.937,87
		<b>1.345.271.855,11</b>	<b>1.716.424.413,87</b>
<b>B. Rückstellungen</b> (11)			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		125.528.185,00	106.234.986,00
2. Steuerrückstellungen		2.930.201,30	760.508,01
3. Sonstige Rückstellungen		691.877.048,54	553.277.866,60
		<b>820.335.434,84</b>	<b>660.273.360,61</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b> (12)			
1. Anleihen		785.536.635,34	875.804.780,84
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		2.024.440.955,63	1.744.989.565,86
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		293.653.970,26	302.316.644,96
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		956.881.169,37	575.413.137,98
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		5.718.709,12	4.744.237,09
6. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern EUR 2.626.044,67; Vorjahr EUR 2.539.877,50) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 1.252.731,21; Vorjahr EUR 1.008.615,32)		358.469.378,38	384.559.292,75
		<b>4.424.700.818,10</b>	<b>3.887.827.659,48</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b> (13)			
		<b>11.712.018,29</b>	<b>15.468.042,44</b>
		<b>6.602.020.126,34</b>	<b>6.279.993.476,40</b>

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

EUR		<b>1.1.–31.12.2015</b>	1.1.–31.12.2014
1.	Umsatzerlöse (16)	7.900.485.066,47	6.558.914.310,82
2.	Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	55.303.636,04	-21.400.074,42
3.	Sonstige betriebliche Erträge (17)	1.056.257.205,08	475.772.692,10
		<b>9.012.045.907,59</b>	<b>7.013.286.928,50</b>
4.	Transportaufwendungen (18)	6.887.681.225,25	5.913.870.281,67
5.	Personalaufwendungen (19)	235.834.394,08	178.786.512,73
6a.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen (20)	258.170.246,09	339.916.169,23
6b.	Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	156.732.764,16	0,00
7.	Sonstige betriebliche Aufwendungen (21)	1.814.011.755,19	1.185.359.590,40
		<b>9.352.430.384,77</b>	<b>7.617.932.554,03</b>
<b>8.</b>	<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-340.384.477,18</b>	<b>-604.645.625,53</b>
9.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.687.983,35	1.633.485,60
10.	Erträge aus Beteiligungen	52.053.547,97	43.119.348,73
11.	Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	60.772,60	52.368,12
12.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15.225.509,55	15.198.039,96
13.	Abschreibungen auf Finanzanlagen	182.519.017,52	0,00
14.	Aufwendungen aus Verlustübernahme	22.090.186,65	183.392,52
15.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	197.679.812,39	197.494.347,22
<b>16.</b>	<b>Finanzergebnis (23)</b>	<b>-333.261.203,09</b>	<b>-137.674.497,33</b>
<b>17.</b>	<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-673.645.680,27</b>	<b>-742.320.122,86</b>
18.	Außerordentliche Erträge	56.073.386,73	0,00
19.	Außerordentliche Aufwendungen	748.512,51	88.231.416,70
<b>20.</b>	<b>Außerordentliches Ergebnis (24)</b>	<b>55.324.874,22</b>	<b>-88.231.416,70</b>
21.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (25)	4.589.932,53	1.352.105,83
22.	Sonstige Steuern	12.815.360,18	13.290.144,89
<b>23.</b>	<b>Jahresfehlbetrag</b>	<b>-635.726.098,76</b>	<b>-845.193.790,28</b>
24.	Gewinnvortrag	108.403.937,87	108.403.937,87
25.	Entnahme aus der Kapitalrücklage	635.726.098,76	845.193.790,28
<b>26.</b>	<b>Bilanzgewinn (31)</b>	<b>108.403.937,87</b>	<b>108.403.937,87</b>

## ANHANG

### ALLGEMEINE ANGABEN

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht. 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.

Die Hapag-Lloyd AG hielt zum 31. Dezember 2014 100 Prozent der Anteile an der CSAV Germany Container GmbH („CC Co“), Hamburg. Diese Gesellschaft als bisherige Obergesellschaft der von der Compañía Sud Americana de Vapores S.A. („CSAV“), Valparaíso, Chile, in 2014 übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten wurde im zweiten Quartal 2015 rückwirkend zum 1. Januar 2015 im Wege eines Upstream-Mergers auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen.

Mit dem Erwerb der CC Co wurden im Rahmen der Übernahme der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV im Jahr 2014 zudem mittelbare Tochtergesellschaften erworben, die eigenständig das Containerschiffahrtsgeschäft betrieben. Das operative Geschäft einer maßgeblichen Tochtergesellschaft wurde von der Hapag-Lloyd AG erworben. Aus dem Erwerb des operativen Geschäftes resultierte ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 338,5 Mio. EUR.

Insgesamt entstand aus der Verschmelzung sowie dem Erwerb des operativen Geschäftes ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 503,1 Mio. EUR. Auf Grund der Verschmelzung der CC Co sowie der anschließenden Integration des operativen Geschäftes ist die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz mit dem Vorjahr eingeschränkt.

### BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie die Gliederung des Vorjahres sind im Geschäftsjahr unverändert beibehalten worden.

### **Währungsumrechnung**

Währungsforderungen/-verbindlichkeiten, liquide Mittel und Rückstellungen werden grundsätzlich gemäß § 256a HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Für langfristige übrige Währungsforderungen/-verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Niederst-/Höchstwertprinzips durch den Vergleich von Anschaffungs- und Bewertungskurs sichergestellt. Die Anschaffungskosten der in Fremdwährung beschafften Anlagegüter – im Wesentlichen in US-Dollar fakturierte Schiffe und Container – werden durch Umrechnung mit den im Zugangszeitpunkt gültigen Währungskursen ermittelt.

### **Anlagevermögen**

#### **Immaterielle Vermögensgegenstände**

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt, planmäßig linear über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben und im Jahr der vollständigen Abschreibung als Abgang erfasst. Markenrechte unterliegen auf Grund der voraussichtlich unbegrenzten Nutzung keiner planmäßigen Abschreibung. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden nicht aktiviert.

Auf Grund der Langlebigkeit des Kundenportfolios sowie der erwarteten Synergiepotentiale als wesentliche Werttreiber des Geschäfts- oder Firmenwerts und des Ertragspotenzials wird der Geschäfts- oder Firmenwert über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren linear abgeschrieben.

#### **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 Vermögenswertes bis zur Höhe eines erwarteten Rest- bzw. Schrottwertes. 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 Prozent der Anschaffungskosten abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn voraussichtlich dauerhafte Wertminderungen vorliegen. Zuschreibungen auf Grund 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 Leasingvertrages oder über die längere wirtschaftliche Nutzungsdauer des Leasinggegenstandes, sofern bereits bei Beginn des Leasingverhältnisses der Übergang des rechtlichen Eigentums am Leasinggegenstand zum Ende der Vertragslaufzeit hinreichend sicher ist.

Geringwertige Wirtschaftsgüter, 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 Prozent abgeschrieben wird.

### **Finanzanlagen**

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Abschreibungen auf einen niedrigeren Wert am Bilanzstichtag werden vorgenommen, wenn die Wertminderung als voraussichtlich dauerhaft angesehen wird. Zuschreibungen auf Grund des Wertaufholungsgebots werden 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 den niedrigeren Marktwerten 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. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung auf die bestehenden Forderungen Rechnung getragen.

Derivative Finanzinstrumente werden mit ihren Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Marktwert am Bilanzstichtag angesetzt. Der Marktwert der Devisen- und 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. Devisentermingeschäfte werden mit ihren marktgehandelten Terminkursen am Abschlussstichtag bewertet.

Strukturierte Finanzinstrumente werden im Hinblick auf das Vorhandensein von eingebetteten Derivaten analysiert. Liegen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise Instrumente vor, die auf Grund des eingebetteten Derivats im Vergleich zum Basisinstrument wesentlich erhöhte oder zusätzliche Risiken oder Chancen aufweisen, werden diese getrennt voneinander als einzelne Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten entsprechend den jeweils maßgeblichen handelsrechtlichen Grundsätzen bilanziert. Beim erstmaligen Ansatz werden die Anschaffungskosten des strukturierten Finanzinstruments im Verhältnis der beizulegenden

Zeitwerte der einzelnen Bestandteile zugeordnet. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinominalen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten, Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände in Fremdwährung, deren Fälligkeit nicht mehr als ein Jahr beträgt, werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

### **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 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Die Abzinsung erfolgt grundsätzlich mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Für die Bewertung zum 31. Dezember 2015 wird der entsprechende Zinssatz auf Basis der zum 31. Oktober 2015 veröffentlichten Zinsinformationen auf den 31. Dezember 2015 prognostiziert. Dieser beträgt 3,88 Prozent p. a. (Vorjahr: 4,54 Prozent p. a.). Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zu Grunde: Gehaltstrend 2,5 Prozent p. a. (Vorjahr: 2,5 Prozent p. a.), Rententrend 5,5 Prozent alle drei Jahre (Vorjahr: 5,5 Prozent alle drei Jahre), Fluktuationsrate 1,0 Prozent p. a. (Vorjahr: 1,0 Prozent p. a.). Davon abweichend werden für die Niederlassung in den Niederlanden Rentensteigerungen von 2,0 Prozent p. a. (Vorjahr: 2,0 Prozent p. a.) und eine Fluktuationsrate in Abhängigkeit vom Alter der Mitarbeiter zwischen 0 und 10 Prozent p. a. (Vorjahr: 0 bis 10 Prozent) zu Grunde 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 zu Grunde 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 die Zeitbewertung des Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge gem. § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB der Ausschüttungssperre.

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 mit fristenkon-



gruenten Zinssätzen, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind, abgezinst. Für die Abzinsung der Rückstellungen betragen die Zinssätze für 2015 je nach Restlaufzeit 2,16 Prozent bis 3,09 Prozent.

### **Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. In den Fällen, in denen der Erfüllungsbetrag einer Verbindlichkeit höher ist als der Ausgabebetrag, 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.

Im Falle der Aktivierung eines Leasinggegenstandes wird gleichzeitig eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, die in ihrer Höhe dem Buchwert des Leasinggegenstandes im Zugangszeitpunkt entspricht. Jede Leasingrate wird in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wird ergebniswirksam in der 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**

Latente Steuern für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten werden anhand des bilanzorientierten Konzepts ermittelt. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragssteuersatzes der Hapag-Lloyd AG von aktuell 19,1 Prozent (Vorjahr: 19,1 Prozent), soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt. Der kombinierte Ertragssteuersatz umfasst Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Von dem Wahlrecht zum Ansatz aktiver latenter Steuern auf Grund sich ergebender Steuerentlastungen nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird wie im Vorjahr kein Gebrauch gemacht. Im Geschäftsjahr 2015 ergab sich insgesamt eine (nicht bilanzierte) aktive latente Steuer, diese resultiert aus steuerlichen Verlustvorträgen.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – AKTIVA

### (1) Anlagevermögen

Die in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 sind im Anlagenspiegel als Anlage I zum Anhang dargestellt.

Der Anstieg der immateriellen Vermögensgegenstände resultiert im Wesentlichen aus den verschiedenen Erwerbsvorgängen in Folge der Verschmelzung der CC Co auf die Hapag-Lloyd AG sowie dem Erwerb des operativen Geschäftes der Norasia Container Lines Ltd. („Norasia“), Valetta, Malta.

Im Rahmen der rückwirkenden Verschmelzung der CC Co auf die Hapag-Lloyd AG erfolgte – nach dem allgemeinen Anschaffungskostenprinzip gemäß §§ 253 Abs. 1, 255 Abs. 1 HGB – die Bewertung der übernommenen Vermögensgegenstände und Schulden zum Buchwert der untergehenden Anteile an der CC Co.

Im Rahmen der Ermittlung der Zeitwerte ergaben sich ausschließlich Veränderungen bei den Beteiligungen. Als Zeitwert wurde dabei der jeweils höhere Wert aus Ertrags- und Substanzwert angesetzt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem so ermittelten Reinvermögen der untergehenden Gesellschaft und dem Buchwert der untergehenden Anteile bei der Hapag-Lloyd AG wurde als Geschäfts- oder Firmenwert gemäß § 246 Abs. 1 Satz 4 HGB in Höhe von 164,6 Mio. EUR aktiviert.

Die nachfolgende Darstellung stellt das Nettovermögen der CC Co und den entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwert den Gesamtanschaffungskosten gegenüber.

Mio. EUR	<b>Übertragendes Reinvermögen der CC Co</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>754,0</b>
Sachanlagevermögen	251,5
Finanzanlagevermögen	502,5
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>590,0</b>
aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,8
<b>Summe Vermögensgegenstände</b>	<b>1.344,8</b>
Rückstellungen	0,6
Verbindlichkeiten	424,8
<b>Summe Schulden</b>	<b>425,4</b>
<b>Übertragendes Reinvermögen</b>	<b>919,4</b>
<b>Geschäfts- oder Firmenwert</b>	<b>164,6</b>
<b>Gesamtanschaffungskosten</b>	<b>1.084,0</b>

Die Zugänge wurden im Anlagenspiegel als Zugänge aus der Verschmelzung ausgewiesen.

Im Rahmen des Übergangs der Containerschiffahrtaktivitäten der CSAV auf die Hapag-Lloyd AG wurde das operative Containerliniengeschäft von der Norasia erworben und im zweiten und dritten Quartal 2015 auf die Hapag-Lloyd AG übertragen, sodass ab diesem Zeitpunkt Rechtsgeschäfte dieser Gesellschaft ebenfalls im Namen und für Rechnung der Hapag-Lloyd AG durchgeführt werden. Aus dem Erwerb des operativen Geschäftes resultierte ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 338,5 Mio. EUR.

Insgesamt entstand durch die Verschmelzung und den Erwerb des Geschäfts der Norasia ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 503,1 Mio. EUR, der durch planmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 16,7 Mio. EUR im abgelaufenen Geschäftsjahr gemindert wurde.

## (2) Finanzanlagen

Die wesentlichen mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen der Hapag-Lloyd AG sind in der Anlage II – Aufstellung des Anteilsbesitzes – zum Anhang aufgeführt.

## (3) Vorräte

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	77,7	97,8
Noch nicht beendete Schiffsreisen	185,3	130,0
Geleistete Anzahlungen	1,9	3,1
Erhaltene Anzahlungen	-19,2	-16,3
<b>Gesamt</b>	<b>245,7</b>	<b>214,6</b>

## (4) Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** umfassen im Wesentlichen die Forderungen, die auf die Hapag Lloyd AG als Gesamtrechtsnachfolgerin der CC Co durch die Verschmelzung übergegangen sind. Dies betrifft insbesondere Forderungen gegen die CSAV Austral SpA, Valparaiso, sowie gegen die Rahue Investment Co. S.A. („Rahue“), Panama City, Panama, die zum 31. Dezember 2015 einen Saldo in Höhe von 179,0 Mio. EUR und 66,0 Mio. EUR aufwiesen. Daneben besteht ein Gesellschafterdarlehen an die Hapag-Lloyd Special Finance Limited, Dublin, Irland, in Höhe von 123,0 Mio. EUR (Vorjahr: 107,7 Mio. EUR) aus der bestehenden Forderungsverbriefung.

Mio. EUR	31.12.2015	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	170,6	0,0	161,0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	424,8	0,0	314,1
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4,1	0,0	3,0
Sonstige Vermögensgegenstände	84,8	10,7	81,6
<b>Gesamt</b>	<b>684,3</b>	<b>10,7</b>	<b>559,7</b>

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** beinhalten u. a. derivative Finanzinstrumente, vor allem für gezahlte Optionsprämien zur Absicherung von Fremdwährungs- und Treibstoffrisiken. Des Weiteren sind eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen für die begebenen Anleihen in den derivativen Finanzinstrumenten enthalten. Diese werden getrennt vom Basisinstrument bilanziert. Der Buchwert der eingebetteten Derivate betrug zum 31. Dezember 2015 10,7 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert:

<b>Derivative Finanzinstrumente</b> Mio. EUR	Nominalwert zum 31.12.2015	<b>Marktwert zum 31.12.2015</b>	Buchwert zum 31.12.2015
Devisenkaufoptionen	100,0	0,0	0,0
Commodityoptionen	211,6	0,7	0,7
Eingebettete Derivate	0,0	10,7	10,7

Die eingebetteten Derivate in Höhe von 10,7 Mio. EUR (Vorjahr: 14,0 Mio. EUR) haben eine Laufzeit von mehr als einem Jahr.

#### (5) Wertpapiere und flüssige Mittel

Zum Bilanzstichtag befinden sich keine Wertpapiere im Bestand.

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

#### (6) Rechnungsabgrenzungsposten

In den Rechnungsabgrenzungsposten wird zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres auf der Aktivseite ein Unterschiedsbetrag aus den Anleihen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) für die in 2010 begebene USD-Bond Tranche ausgewiesen. Der Posten enthält zudem abgegrenzte Beträge für Charter, Miet- und Pachtaufwendungen sowie gezahlte Versicherungsprämien für Folgejahre.

#### (7) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Aus der Vermögensverrechnung von Pensionsverpflichtungen mit einem Spezialfonds für Pensionszusagen der niederländischen Betriebsstätte sowie aus der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Erfüllungsbeträgen der Altersteilzeitverpflichtungen wird ein Aktiver Unterschiedsbetrag ausgewiesen.

### ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – PASSIVA

#### (8) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG beträgt 118,1 Mio. EUR (Vorjahr: 104,9 Mio. EUR). Es ist in 118,1 Millionen. auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien (Vorjahr: 104,9 Mio. Stückaktien) mit gleichen Rechten eingeteilt; auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital (Vorjahr: 1,00 EUR).

Am 28. September 2015 hat die Hapag-Lloyd AG die Absicht eines Börsengangs bekannt gegeben. Das Angebot umfasste insgesamt 13,2 Millionen. neue auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien der Hapag-Lloyd AG aus der Barkapitalerhöhung.

Nach Abschluss der Zeichnungsfrist wurde der Ausgabepreis für die begebenen 13,2 Mio. neuen Aktien auf 20 Euro je Aktie festgesetzt. Die Aktien wurden insbesondere bei institutionellen Investoren aus Deutschland und aus dem europäischen Ausland platziert. Am 6. November 2015 erfolgte die Notierungsaufnahme der Aktie im regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter und der Hamburger Wertpapierbörse.

### **Mitteilungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG**

Von Beginn des Geschäftsjahres bis zum Zeitpunkt der Abschlussaufstellung haben wir die nachstehenden Mitteilungen nach § 21 Abs. 1 oder Abs. 1a WpHG über Beteiligungen an der Hapag-Lloyd AG erhalten:

Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 20,63 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 24.363.475 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

93

Die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH, Hannover, Deutschland hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 12,33 Prozent (das entspricht 14.561.811 Stimmrechten) beträgt. 12,33 Prozent (das entspricht 14.561.811 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten.

Die TUI AG, Hannover/Berlin, Deutschland hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 12,33 Prozent (das entspricht 14.561.811 Stimmrechten) beträgt. 12,33 Prozent (das entspricht 14.561.811 der Stimmrechte) werden der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zugerechnet, von der 3 Prozent oder mehr zugerechnet wird.

Die Luksburg Stiftung, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A., der Quinenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orengo S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

Die Inversiones Orenco S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

Die Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

Die Quinenco S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Compania Sud Americana de Vapores S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

Die Compania Sud Americana de Vapores S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg, Deutschland hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-

Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Die Andsberg Inversiones Limitada, Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

95

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 72,20 Prozent (das entspricht 85.274.291 Stimmrechten) beträgt. 51,98 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 61.396.218 der Stimmrechte) sind Herrn Kühne gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 Prozent oder mehr zugerechnet werden.

Die Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 72,20 Prozent (das entspricht 85.274.291 Stimmrechten) beträgt. 51,98 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 19,58 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 23.128.073 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von der 3 Prozent oder mehr zugerechnet wird.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 50,94 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 24.363.475 der Stimmrechte) sind der

Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 Prozent oder mehr zugerechnet wird.

Die Kühne Maritime GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 06.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 Prozent (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 19,58 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 23.128.073 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 51,98 Prozent der Stimmrechte (das entspricht 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

### **Genehmigtes Kapital**

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 23. September 2015 wurde die Satzung in Bezug auf das genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 2017 einmalig durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabepreis von 1,00 EUR pro Aktie um bis zu 12,5 Mio. EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Der Vorstand ist zudem ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 17. September 2020 einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabepreis von 1,00 EUR pro Aktie um bis zu 15,0 Mio. EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital III).

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

Danach verbleibt ein genehmigtes Kapital (Genehmigtes Kapital III) in Höhe von 14,3 Mio. EUR.

### **(9) Kapitalrücklage und Bilanzgewinn**

Der Bruttoemissionserlös aus der Platzierung der neuen Aktien betrug 264,5 Mio. EUR. Die Zuzahlungen der neuen Aktionäre in Höhe von 251,3 Mio. EUR wurden in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 eingestellt. Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung einer Entnahme aus den Kapitalrücklagen in Höhe von 635,7 Mio. EUR und eines Gewinnvortrages von 108,4 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 635,7 Mio. EUR wurde durch die Entnahme aus der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB ausgeglichen. Danach verbleibt eine Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB in Höhe von 644,0 Mio. EUR und gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von 474,8 Mio. EUR.

Die Überleitung des Jahresfehlbetrages zum Bilanzgewinn ist gemäß § 158 AktG der Ergänzung zur Gewinn- und Verlustrechnung zu entnehmen.



**(10) Angabe zu ausschüttungsgesperrten 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 3,8 Mio. EUR.

Diesem ausschüttungsgesperrten Betrag stehen frei verfügbare Rücklagen in Höhe von 474,8 Mio. EUR gegenüber. Frei verfügbare Rücklagen setzen sich aus der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zusammen. Eine Ausschüttungssperre bezüglich des Bilanzgewinns in Höhe von 108,4 Mio. EUR besteht daher nicht.

**(11) Rückstellungen**

In den **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** sind Pensionsverpflichtungen in Höhe von 19,6 Mio. EUR (Vorjahr: 16,9 Mio. EUR) enthalten, für die die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 10,8 Mio. EUR (Vorjahr: 10,8 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 stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,5 Mio. EUR gegenüber.

Der Erfüllungsbetrag der darüber hinaus **verrechneten Rückstellungen** zum 31. Dezember 2015 betrug 35,6 Mio. EUR (Vorjahr: 40,7 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten der gesamten verrechneten Vermögensgegenstände betragen 34,6 Mio. EUR (Vorjahr: 42,9 Mio. EUR), während der beizulegende Zeitwert bei 39,1 Mio. EUR (Vorjahr: 50,8 Mio. EUR) liegt. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 1,3 Mio. EUR stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,8 Mio. EUR gegenüber.

Die sich aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes ergebenden Aufwendungen wurden im operativen Ergebnis (Personalaufwand) erfasst.

Die **sonstigen Rückstellungen** in Höhe von 691,9 Mio. EUR (Vorjahr: 553,3 Mio. EUR) beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 425,7 Mio. EUR (Vorjahr: 309,6 Mio. EUR), für Personalkosten in Höhe von 38,1 Mio. EUR (Vorjahr: 20,7 Mio. EUR), für Instandhaltung für geleaste Container in Höhe von 69,8 Mio. EUR (Vorjahr: 32,9 Mio. EUR), nicht versicherte Kasko- bzw. Ladungsschäden in Höhe von 21,0 Mio. EUR (Vorjahr: 12,5 Mio. EUR) und überfällige Container in Höhe von 5,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR). Ebenfalls sind Rückstellungen für sonstige Risiken in Höhe von 131,7 Mio. EUR (Vorjahr: 177,6 Mio. EUR) enthalten, die länderspezifische Risiken (42,2 Mio. EUR; Vorjahr: 18,9 Mio. EUR) sowie Verpflichtungen aus einer Patronatserklärung gegenüber einer Tochtergesellschaft für dort bestehende Pensionsverpflichtungen umfassen (7,9 Mio. EUR; Vorjahr: 13,5 Mio. EUR).

Des Weiteren beinhalten die Rückstellungen für sonstige Risiken Restrukturierungskosten in Höhe von 14,8 Mio. EUR. Die im Vorjahr für die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gebildete Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 88,2 Mio. EUR war im Berichtsjahr zum Teil aufzulösen, da die Umsetzung einzelner Maßnahmen mit geringerem Aufwand als ursprünglich geplant durchgeführt werden konnte.

In den sonstigen Rückstellungen sind zum Bilanzstichtag folgende Drohverluste für derivative Finanzinstrumente enthalten:

<b>Drohverluste aus Devisentermingeschäft</b>	Nominalwert zum 31.12.2015	<b>Marktwert zum 31.12.2015</b>	Buchwert zum 31.12.2015
Mio. EUR			
Devisentermingeschäft	664,6	22,3	22,3

Die Devisentermingeschäfte haben eine Laufzeit von unter einem Jahr.

## (12) Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2015				31.12.2014			
	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>								
Anleihen	785,6	20,8	764,8	0,0	875,8	20,1	855,7	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.024,4	495,4	1.019,2	509,8	1.745,0	286,6	906,6	551,8
davon durch Pfandrechte und andere Rechte gesichert	1.918,1	389,1	1.019,2	509,8	1.721,9	271,1	899,0	551,8
	<b>2.810,0</b>	<b>516,2</b>	<b>1.784,0</b>	<b>509,8</b>	<b>2.620,8</b>	<b>306,7</b>	<b>1.762,3</b>	<b>551,8</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	956,9	956,9	0,0	0,0	575,4	575,4	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	5,7	5,7	0,0	0,0	4,7	4,7	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	293,7	293,7	0,0	0,0	302,3	302,3	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	358,5	63,4	210,3	84,8	384,6	73,1	204,2	107,3
davon aus Steuern	2,6	2,6	0,0	0,0	2,5	2,5	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1,3	1,3	0,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0
davon durch Pfandrechte und andere Rechte gesichert	345,7	50,6	210,3	84,8	363,5	52,0	204,2	107,3
	<b>1.614,8</b>	<b>1.319,7</b>	<b>210,3</b>	<b>84,8</b>	<b>1.267,0</b>	<b>955,5</b>	<b>204,2</b>	<b>107,3</b>
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>4.424,8</b>	<b>1.835,9</b>	<b>1.994,3</b>	<b>594,6</b>	<b>3.887,8</b>	<b>1.262,2</b>	<b>1.966,5</b>	<b>659,1</b>

Der Rückgang der **Anleihen** resultiert aus der vorzeitigen Teilrückführung einer USD-Anleihe mit einem ursprünglichen Nominalwert von 250 Mio. USD Ende Dezember 2015 in Höhe von 125 Mio. USD. Hapag-Lloyd hat in diesem Zusammenhang von der vertraglich fixierten vorzeitigen Kündigungsoption Gebrauch gemacht. Es ergaben sich insgesamt Aufwendungen in Höhe von 3,5 Mio. EUR aus der vorzeitigen Teilrückführung der USD-Anleihe.

Der Anstieg der **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** resultiert im Wesentlichen aus der Kreditfinanzierung von Schiffen und Containern und aus der Kreditfinanzierung von Schiffen, die auf die Hapag Lloyd AG als Gesamtrechtsnachfolgerin der CC Co durch die Verschmelzung übergegangen sind sowie aus stichtagsbezogenen Bewertungseffekten der in USD notierten Finanzverbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** betreffen neben Verbindlichkeiten aus laufender Geschäftstätigkeit gegenüber Tochtergesellschaften eine Verbindlichkeit gegenüber der Hapag-Lloyd Special Finance Limited, Dublin, Irland in Höhe von 329,1 Mio. EUR (Vorjahr: 315,5 Mio. EUR). Diese steht im Zusammenhang mit dem Programm zur Verbriefung von Forderungen. Es bestehen keine Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit über einem Jahr.

Der Rückgang der **sonstigen Verbindlichkeiten** um 26,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Verbindlichkeiten aus Finance Lease-Verträgen um 57,3 Mio. EUR auf 155,0 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren insbesondere planmäßige Tilgungen sowie die unterjährige Überführung von Finance Lease-Verträgen in Darlehen. Demgegenüber stand eine Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Darlehen und sonstigen Finanzschulden in Höhe von 39,3 Mio. EUR.

### (13) Rechnungsabgrenzungsposten

Auf der Passivseite beinhaltet der Rechnungsabgrenzungsposten einen Unterschiedsbetrag aus den Anleihen in Höhe von 9,9 Mio. EUR (Vorjahr: 14,8 Mio. EUR). Davon entfallen 8,4 Mio. EUR (Vorjahr: 12,7 Mio. EUR) auf die getrennt vom Basisinstrument bilanzierten eingebetteten Rückkaufoptionen. Die Unterschiedsbeträge werden linear über die gesamte Laufzeit der Anleihen verteilt.

### (14) Haftungsverhältnisse

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	607,1	580,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	603,7	580,8
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	33,7	1,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	33,7	1,7
<b>Gesamt</b>	<b>640,8</b>	<b>582,5</b>

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften resultieren im Wesentlichen aus Darlehen bei Banken, die durch Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG zur Finanzierung von Schiffen aufgenommen wurden und für die die Hapag-Lloyd AG bürgt. Da die Darlehen durch Schiffshypotheken besichert sind und Einnahmen durch langfristige Charterverträge – die Zins und Tilgung abdecken – mit der Hapag-Lloyd AG gesichert sind, ist von einer Inanspruchnahme aus den Bürgschaften nicht auszugehen.

Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen beinhalten im Wesentlichen eine Schuldmitübernahme der Hapag-Lloyd AG gegenüber der Seaspans Corporation, Trust Company Complex, Ajeltake, Island, durch eine Charterverpflichtung in Höhe von 32,9 Mio. EUR (Vorjahr 72,3 Mio. EUR) zugunsten der Hapag-Lloyd USA LLC („Hapag-Lloyd USA“), Piscataway, USA. Eine Inanspruchnahme kann ausgeschlossen werden, da wiederum ein Charterverhältnis zwischen der Hapag-Lloyd USA und der Hapag-Lloyd AG besteht und die Zahlungen an die Seaspans Corporation, Trust Company Complex, Ajeltake, Island, direkt durch die Hapag-Lloyd AG erfolgen.

#### (15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Nutzungsverträgen zum Nominalwert		
Bis 1 Jahr	792,8	297,2
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	190,8	11,9
1 – 5 Jahre	1.313,2	264,3
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	650,0	22,3
Über 5 Jahre	470,3	54,6
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	386,5	16,7
Bestellobligo	347,2	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>2.923,5</b>	<b>616,1</b>

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Charter- und Leasingverpflichtungen für Schiffe sowie Leasing- und Mietverpflichtungen für Container und Geschäftsgebäude. Das Bestellobligo betrifft Zahlungsverpflichtungen gegenüber der Werft für bestellte und noch nicht ausgelieferte Containerschiffe. Die unterschiedlichen Laufzeiten der Charter- und Leasingverpflichtungen sowie das Bestellobligo stellen für das Unternehmen sowohl Vorteile als auch Risiken dar. Während Vorteile auf Grund des erwarteten Wachstums des Containertransportvolumens in Bestellungen für Schiffsneubauten zu sehen sind, bestehen Risiken insbesondere in der Bindung von Kapazitäten in langfristigen Verträgen. Kurzfristige Charterverträge bieten die Chance auf Flexibilität bezüglich Marktschwankungen, stellen jedoch bei Erhöhung der Marktcharterraten ein Risiko dar.

Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2015 347,2 Mio. EUR. Die daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden vollständig in den Jahren 2016 bis 2017 fällig.

## ERLÄUTERUNG DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (16) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse werden in Höhe der Nettofrachterlöse anhand der Fahrtgebiete gegliedert. Unter dem Posten Sonstige Umsatzerlöse werden Slotchartererlöse sowie Erlöse aus Standgeldern und anderen Leistungen ausgewiesen.

#### Umsatzerlöse nach Fahrtgebiet\*

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Atlantik	1.976,9	1.669,8
Transpazifik	1.982,9	1.754,9
Lateinamerika	1.616,6	1.095,4
Fernost	1.013,2	1.011,6
Intra-Asien	318,8	296,2
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	393,3	384,2
Sonstige	598,8	346,8
<b>Gesamt</b>	<b>7.900,5</b>	<b>6.558,9</b>

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

101

### (17) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Kursgewinne	714,2	247,7
Erträge aus weiterbelasteten Kosten	222,5	167,8
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	56,6	25,3
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	18,5	3,2
Übrige	44,5	31,8
<b>Gesamt</b>	<b>1.056,3</b>	<b>475,8</b>

In den **Kursgewinnen** sind Erträge aus der Währungsumrechnung (677,5 Mio. EUR; Vorjahr 238,0 Mio. EUR) und aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (36,7 Mio. EUR; Vorjahr 9,7 Mio. EUR) enthalten.

### (18) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	882,6	1.261,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.005,1	4.652,7
<b>Gesamt</b>	<b>6.887,7</b>	<b>5.913,9</b>

### (19) Personalaufwendungen/Mitarbeiter

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Löhne und Gehälter	180,0	147,4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	55,8	31,4
davon für Altersversorgung	24,9	4,7
<b>Gesamt</b>	<b>235,8</b>	<b>178,8</b>

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter entwickelte sich wie folgt:

Jahresdurchschnitt	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Seepersonal	1.246	1.270
Landpersonal	1.704	1.529
Auszubildende	206	186
<b>Gesamt</b>	<b>3.156</b>	<b>2.985</b>

**(20) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
<b>Planmäßige Abschreibungen</b>		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens	19,5	1,8
Abschreibungen auf Sachanlagen	238,7	232,5
	<b>258,2</b>	<b>234,3</b>
<b>Außerplanmäßige Abschreibungen</b>		
gemäß § 253 Abs. 3 S. 3 HGB	0,0	105,6
gemäß § 253 Abs. 4 HGB	156,7	0,0
	<b>156,7</b>	<b>105,6</b>
<b>Gesamt</b>	<b>414,9</b>	<b>339,9</b>

102

Die Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 4 HGB auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens betreffen ausschließlich Abschreibungen auf Forderungen gegen verbundenen Unternehmen. Diese Forderungen, insbesondere gegen die Rahue, sind auf die Hapag-Lloyd AG als Gesamtrechtsnachfolgerin der CC Co durch die Verschmelzung übergegangen. Eine Wertminderung in Höhe von 156,7 Mio. EUR auf die Forderung gegen die Rahue war insbesondere infolge der Integration des operativen Geschäftes der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten in die Hapag-Lloyd AG sowie der konzerninternen Umstrukturierung vorzunehmen. Nach Erfassung der Wertberichtigung weist die Forderung gegen die Rahue zum 31. Dezember 2015 einen Saldo in Höhe von 66,0 Mio. EUR auf.

**(21) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Kursverluste inkl. Bankgebühren	1.003,1	555,1
Kommissionen/Vetriebsaufwendungen	569,2	421,5
Aufwendungen für IT-Leistungen	81,1	63,9
Rechts- und Beratungskosten	19,7	24,1
Factoring	18,3	14,5
Miet- und Leasingaufwendungen	12,7	11,8
Verwaltungsaufwendungen	11,3	8,5
Aufwendungen für sonstige soziale Sach- und Personalkosten	3,5	12,5
Übrige Aufwendungen	95,1	73,5
<b>Gesamt</b>	<b>1.814,0</b>	<b>1.185,4</b>

In den **Kursverlusten** sind 943,7 Mio. EUR (Vorjahr 497,8 Mio. EUR) aus der Währungs- umrechnung und 49,5 Mio. EUR (Vorjahr: 53,3 Mio. EUR) aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten. Der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen spiegelt neben den wechselkursbedingten Veränderungen insbesondere das gestiegene Geschäftsvolumen der Hapag-Lloyd AG wider.

## (22) Periodenfremde Erträge

Als periodenfremder Ertrag sind in den Transportaufwendungen erhaltene Rabatte für Hafен-, Kanal- und Terminalkosten, die Vorjahre betreffen sowie für Containertransportkosten in Höhe von insgesamt 4,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6,3 Mio. EUR) enthalten. Hinzu kommen die unter Abschnitt (17) genannten Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens.

## (23) Finanzergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12.2015	1.1.–31.12.2014
Erträge aus Beteiligungenn	52,0	43,1
davon aus verbundenen Unternehmen	14,7	9,0
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,1	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1,7	1,6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15,2	15,2
davon aus verbundenen Unternehmen	7,1	5,9
Aufwendungen aus Verlustübernahme	22,1	0,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	197,7	197,5
davon aus verbundenen Unternehmen	0,1	0,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	182,5	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-333,3</b>	<b>-137,7</b>

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen im Wesentlichen Dividenden der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, in Höhe von 30,3 Mio. EUR (Vorjahr: 30,6 Mio. EUR).

In den Sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen sind Erträge aus der Abzinsung in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,2 Mio. EUR) enthalten. Zinsen und ähnliche Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der Aufzinsung in Höhe von 6,7 Mio. EUR (Vorjahr: 6,6 Mio. EUR).

Aus der teilweisen Ablösung einer USD-Anleihe mit Fälligkeiten in 2017 wurden 0,9 Mio. EUR in den Zinserträgen und 4,4 Mio. EUR im Zinsaufwand erfasst.

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme in Höhe von 22,1 Mio. EUR resultieren aus im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen mit drei Schiffsvermietungs-gesellschaften First, Second und Third CSAV Ships Germany GmbH, jeweils in Hamburg.

**(24) Außerordentliches Ergebnis**

Hierbei handelt es sich um außerordentliche Erträge resultierend aus der Auflösung der im Vorjahr gebildeten Restrukturierungsrückstellung auf Grund der Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten. Gegenläufig wirkt sich der Verschmelzungsverlust aus der rückwirkenden Verschmelzung der Compañía Sud Americana de Vapores GmbH, Hamburg, und der CSAV North & Central Europe GmbH, Hamburg, auf die Hapag-Lloyd AG zum 1. Januar 2015 in Höhe von 0,7 Mio. EUR aus.

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

Als Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer, der Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer und gezahlte Quellensteuern ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2015 fallen, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Der Gewerbeertragsteuersatz, dessen Höhe sich entsprechend aus dem gemeindespezifischen Hebesatz ergibt, beläuft sich in den Jahren 2015 sowie 2014 auf 16,5 Prozent. 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 der Nettotonnage und Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet.

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand in Höhe von 1,9 Mio. EUR) enthalten.

Die das außerordentliche Ergebnis betreffende Ertragsteuerbelastung ist von untergeordneter Bedeutung.

Im Steuerergebnis sind keine latenten Steuern enthalten. Im Geschäftsjahr 2015 ergab sich insgesamt eine (nicht bilanzierte) aktive latente Steuer, diese resultiert aus steuerlichen Verlustvorträgen.

**SONSTIGE ANGABEN****(26) Beihilfen der öffentlichen Hand**

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden im Berichtsjahr Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 9,1 Mio. EUR (Vorjahr 11,5 Mio. EUR) gewährt, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

**(27) Beschränkungen von Verfügungsrechten und Sicherheiten für Schulden**

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 diese dinglichen Sicherheiten verpflichtet. Der Gesamtbetrag der besicherten Darlehen beläuft sich auf 2.263,8 Mio. EUR (Vorjahr: 2.085,4 Mio. EUR).

Von den im wirtschaftlichen Eigentum der Hapag-Lloyd AG befindlichen Schiffen sind zwölf Schiffe zum Stichtag nicht belastet und frei von Rechten Dritter. Auf alle übrigen Schiffe bestehen Hypotheken.



Die Besicherungen für Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 233,9 Mio. EUR und für Teile der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 268,1 Mio. EUR bestehen darin, dass den jeweiligen Gläubigern der Verbindlichkeiten das rechtliche Eigentum an den Containern zusteht, die auf Grund des wirtschaftlichen Eigentums bei der Hapag-Lloyd AG bilanziert werden. Dies wirkt bei wirtschaftlicher Betrachtung wie eine Sicherungsübereignung der Container.

#### **(28) 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.

#### **(29) 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, zum 31. Dezember 2015 soll im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

#### **(30) Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 6,5 Mio. EUR (2014: 3,2 Mio. EUR). Dies umfasst ab dem Jahr 2015 aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 112.586 Stück virtuelle Aktien gewährt. Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich im Geschäftsjahr 2015 auf 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR<sup>1</sup>). Die Bezüge aktiver Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR<sup>2</sup>).

Die Höhe der Pensionsrückstellungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern beträgt 18,2 Mio. EUR (Vorjahr: 15,3 Mio. EUR).

Bezüglich der Angaben zu den Grundzügen der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung und der Höhe der individualisierten Bezüge wird auf den Lagebericht 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.

#### **(31) Bilanzgewinn**

Nach Ausgleich des Jahresfehlbetrages durch Entnahme aus der Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB verbleibt ein Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR.

<sup>1</sup> Die Bezüge der früheren Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen wurden bisher gekürzt um die Erträge aus Rückdeckungsversicherungen ausgewiesen. Dies ist ab dem Geschäftsjahr 2015 nicht mehr der Fall. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

<sup>2</sup> Die im Rahmen des Anstellungsverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats sind nicht in den Bezügen enthalten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

**(32) Entsprechenserklärung nach § 161 AktG**

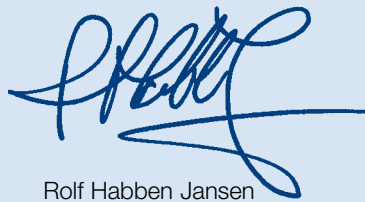
Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat im November 2015 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft [www.hapag-lloyd.de](http://www.hapag-lloyd.de) in der Rubrik „IR“ unter „Corporate Governance“ <http://ir.hapag-lloyd.de/websites/hapaglloyd/German/8000/corporate-governance.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

**(33) Gesamthonorar des Abschlussprüfers**

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, aufgeschlüsselt in Abschlussprüfungsleistungen, andere Bestätigungsleistungen, Steuerberatungsleistungen und sonstige Leistungen, wird im befreienden Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG, dargelegt.

Hamburg, den 2. März 2016

**Hapag-Lloyd AG**  
Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

## ANLAGE I

## Anlagenspiegel der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2015

EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2015	Zugänge	Zugänge aus Verschmelzung	Umgliederungen	Abgänge
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Software	24.873.729,53	2.201.056,67	84.208,62	0,00	13.230,77
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Geschäfts- oder Firmenwert	0,00	338.494.778,50	164.588.934,31	0,00	0,00
4. Geleistete Anzahlungen	87.249,42	0,00	0,00	0,00	0,00
	28.460.978,95	340.695.835,17	164.673.142,93	0,00	13.230,77
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1,51	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Schiffe und Wagenpark	3.701.122.813,79	13.880.386,64	221.370.491,79	4.152.018,29	371.104.087,52
3. Einbauten auf Leasingsschiffen	4.701.197,48	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Großersatzteile für Schiffe	3.150.819,81	317.994,57	0,00	0,00	0,00
5. Container, Chassis, Gensets	901.367.040,19	248.107.907,74	30.194.548,98	0,00	6.821.663,14
6. Maschinen und maschinelle Anlagen	9.036.170,35	0,00	0,00	0,00	0,00
7. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.771.700,23	1.771.244,98	72.711,62	5.670,00	315.333,09
8. Geleistete Anzahlungen	5.195.724,88	143.889.634,26	0,00	-4.157.688,29	0,00
	4.641.345.468,24	407.967.168,19	251.637.752,39	0,00	378.241.083,75
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.140.738.995,11	223.529.710,88	502.474.131,93	0,00	1.090.074.129,87
2. Beteiligungen	319.358.205,52	259.755,20	0,00	0,00	1,00
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.240.686,02	60.772,60	0,00	0,00	0,00
	1.461.337.886,65	223.850.238,68	502.474.131,93	0,00	1.090.074.130,87
	<b>6.131.144.333,84</b>	<b>972.513.242,04</b>	<b>918.785.027,25</b>	<b>0,00</b>	<b>1.468.328.445,39</b>

31.12.2015	Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2015	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014
27.145.764,05	20.510.594,53	2.805.539,29	0,00	13.230,77	23.302.903,05	3.842.861,00	4.363.135,00
3.500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.500.000,00	3.500.000,00
503.083.712,81	0,00	16.691.816,20	0,00	0,00	16.691.816,20	486.391.896,61	0,00
87.249,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87.249,42	87.249,42
533.816.726,28	20.510.594,53	19.497.355,49	0,00	13.230,77	39.994.719,25	493.822.007,03	7.950.384,42
1,51	0,51	0,00	0,00	0,00	0,51	1,00	1,00
3.569.421.622,99	939.719.967,79	145.876.552,97	1.474,00	311.916.605,52	773.678.441,24	2.795.743.181,75	2.761.402.846,00
4.701.197,48	2.313.559,48	2.047.314,00	0,00	0,00	4.360.873,48	340.324,00	2.387.638,00
3.468.814,38	1.727.534,06	291.249,90	0,00	0,00	2.018.783,96	1.450.030,42	1.423.285,75
1.172.847.833,77	217.341.054,44	88.033.484,24	8.696,32	4.963.979,24	300.401.863,12	872.445.970,65	684.025.985,75
9.036.170,35	893.383,35	904.905,00	0,00	0,00	1.798.288,35	7.237.882,00	8.142.787,00
18.305.993,74	13.631.342,84	1.519.384,49	0,00	311.940,09	14.838.787,24	3.467.206,50	3.140.357,39
144.927.670,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	144.927.670,85	5.195.724,88
4.922.709.305,07	1.175.626.842,47	238.672.890,60	10.170,32	317.192.524,85	1.097.097.037,90	3.825.612.267,17	3.465.718.625,77
776.668.708,05	0,00	182.519.017,52	0,00	0,00	182.519.017,52	594.149.690,53	1.140.738.995,11
319.617.959,72	4.259.524,01	0,00	0,00	0,00	4.259.524,01	315.358.435,71	315.098.681,51
1.301.458,62	816.452,02	0,00	0,00	0,00	816.452,02	485.006,60	424.234,00
1.097.588.126,39	5.075.976,03	182.519.017,52	0,00	0,00	187.594.993,55	909.993.132,84	1.456.261.910,62
<b>6.554.114.157,74</b>	<b>1.201.213.413,03</b>	<b>440.689.263,61</b>	<b>10.170,32</b>	<b>317.205.755,62</b>	<b>1.324.686.750,70</b>	<b>5.229.427.407,04</b>	<b>4.929.930.920,81</b>

## ANLAGE II

## Anteilsbesitzliste der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2015

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE <sup>1)</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>1)</sup>
<b>Zentrale</b>					
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	100,00	EUR	63	*
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	94,90	EUR	30.045	*
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	26	*
First CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00	EUR	205.403	*
Second CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00	EUR	32.745	*
Third CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	100,00	EUR	192.789	*
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	EUR	80.433	*
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	63	*
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	26	*
<b>Europa</b>					
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	100,00	ZAR	12.650	615
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	100,00	EUR	1.189	41
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	100,00	EUR	191	49
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Asnieres sur Seine	100,00	EUR	4.907	287
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	100,00	EUR	253	27
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Milano	100,00	EUR	2.235	269
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	100,00	PLN	719	-11
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lisboa	100,00	EUR	167	19
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	100,00	CHF	359	42
Hapag-Lloyd Special Finance Limited	Dublin	100,00	USD	73	26
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	100,00	SEK	3.529	405
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	90,00	EUR	864	53
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	100,00	GBP	3.644	128
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	100,00	ZAR	-105	-7.784
CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul	100,00	TRY	6.631	5.731
CSAV Holding Europe S.L.	Barcelona	100,00	EUR	13.622	239
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	100,00	USD	-144.344	-102.791 <sup>4)</sup>
CSAV UK & Ireland Limited	Liverpool	100,00	GBP	100	-36
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	50,00	USD	13.514	9.072
Hapag-Lloyd Container Ltd	Barking	100,00	EUR	3	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	100,00	EUR	3	1
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	100,00	EUR	**	**
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	100,00	EUR	109	-3
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	100,00	EUR	**	**
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	100,00	EUR	31	*
<b>Asien</b>					
Hapag-Lloyd Agency LLC.	Dubai	49,00 <sup>2)</sup>	AED	17.242	16.792
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Pymont	100,00	AUD	2.054	81
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	7.219	841
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	100,00	CNY	85.281	5.814
Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd.	Thane	100,00	INR	610.587	61.877
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	100,00	INR	219.654	2.974
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	100,00	JPY	235.219	4.056
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	100,00	KRW	2.397.480	83.531
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn.Bhd.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	15	21
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	100,00	NZD	879	72
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapore	100,00	USD	7.383	543
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd i.L.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	2.292	-76
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	100,00	TWD	87.469	593
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,90	THB	6.035	-37
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	100,00	VND	6.719.758	1.723.813
CSAV Shipping LLC	Dubai	49,00 <sup>3)</sup>	AED	3.475	-329
CSAV Agencies (Malaysia) Sdn Bhd. i.L.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	846	578
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	100,00	CNY	42.156	-14.712
CSAV Group (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	5.760	1.760
CSAV Group Agencies (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	30.689	2.948
CSAV Group (India) Private Ltd.	Gurgaon	100,00	INR	157.521	26.638
CSAV Group Agencies (India) Private Ltd.	Mumbai	100,00	INR	126.361	3.213
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd	Colombo	40,00	LKR	139.656	120.769

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE <sup>1)</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>1)</sup>
<b>Nordamerika</b>					
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	100,00	USD	1.647	-1.023
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	100,00	CAD	883	199
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	246.892	23.922
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	100,00	USD	285.595	36.947
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	75,00	USD	29	2
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	-830	-3.255
CSAV Agency LLC	Wilmington	100,00	USD	11.727	-254
Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	-76.323	-69.832
Prestadora de servicios integrados de personal de SA de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	-391	-1.019
CSAV Agency Ltd.	Montreal	100,00	CAD	1.282	-29
<b>Südamerika</b>					
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	100,00	ARS	17.901	-8.995
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	100,00	COP	1.768.488	1.659.383
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	100,00	CRC	869.746	11.931
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala	100,00	GTQ	-26	126
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	60,00	PEN	16.455	32.770
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	100,00	VEF	-4.842	-5.930
CSAV Austral SpA	Valparaíso	49,99	USD	**	**
Hapag-Lloyd Chile SpA (ex. CSAV Portacontenedores SpA)	Valparaíso	100,00	USD	6.715	1.291
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	100,00	UYU	20.047	6.295
CSAV Group Agency Colombia Ltda.	Bogota	100,00	COP	2.614.371	2.074.371
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L.	Montevideo	100,00	USD	664	-454
Libra Agency (Argentina) S.A.	Buenos Aires	100,00	ARS	55	-3.039
Invermar Management S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Companhia Libra de Navegacao S.A.	São Paulo	100,00	BRL	**	**
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	100,00	BRL	**	**
Corvina Maritime Holding S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Sea Lion Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	50,00	USD	941	530
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaíso	50,50	USD	132	55
Wellington Holding Group S.A.	Road Town	100,00	USD	**	**
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	100,00	UYU	**	**
Inversiones CNP S.A.	Lima	100,00	USD	**	**
Torksey S.A.	Montevideo	100,00	USD	**	**
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Rahue Investment Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
CNP Holding S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
<b>Sonstige</b>					
CSAV Ships S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	100,00	USD	1.077	-5.581 <sup>4)</sup>
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	100,00	USD	0	-2.017 <sup>4)</sup>
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	0	-13.965 <sup>4)</sup>
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	5.842	-10.628 <sup>4)</sup>
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	3.767	-12.503 <sup>4)</sup>
Hull 1800 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	0	-17.652 <sup>4)</sup>
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-998	-13.542 <sup>4)</sup>
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	3.355	812 <sup>4)</sup>
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	2.015	-2.104 <sup>4)</sup>
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-86	547 <sup>4)</sup>
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	58	690 <sup>4)</sup>
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-16	353 <sup>4)</sup>
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-86	274 <sup>4)</sup>
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-86	274 <sup>4)</sup>
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-86	274 <sup>4)</sup>
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro	100,00	USD	-86	274 <sup>4)</sup>
Bureo Shipping Co. S.A.	Majuro	100,00	USD	**	**
Norasia Alya S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Maule Shipping Co. S.A.	Panama City	100,00	USD	**	**
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	**	**
Limari Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	**	**
Longavi Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	**	**
Palena Shipping Ltd.	Majuro	100,00	USD	**	**

<sup>1)</sup> TWE = in Tausend Währungseinheiten

<sup>2)</sup> Weitere 2,00 Prozent werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>3)</sup> Weitere 51,00 Prozent werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>4)</sup> Geschäftsjahr umfasst 9 Monate

\* Ergebnisabführungsvertrag

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

## ANLAGE III

## Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft im Geschäftsjahr 2015

<b>Rolf Habben Jansen,</b> Vorsitzender des Vorstands Chief Executive Officer (CEO)	<b>Hamburg</b>	
<b>Peter Ganz,</b> Mitglied des Vorstands Chief Financial Officer (CFO)	<b>Hamburg</b>	(bis 31. März 2015)
<b>Nicolás Burr,</b> Mitglied des Vorstands Chief Financial Officer (CFO)	<b>Hamburg</b>	(ab 26. März 2015)
<b>Anthony J. Firmin,</b> Mitglied des Vorstands Chief Operating Officer (COO)	<b>Hamburg</b>	
<b>Thorsten Haeser,</b> Mitglied des Vorstands Chief Commercial Officer (CCO)	<b>Hamburg</b>	(ab 1. Oktober 2015)



**ANLAGE IV****Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft****vom 01.01.2015 bis 31.12.2015**

**Michael Behrendt** (Vorsitzender)  
Vorsitzender des Aufsichtsrats Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Karl-Heinz Biesold** (1. Stellv. Vorsitzender)  
Gewerkschaftssekretär ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin

**Karl Gernand** (2. Stellv. Vorsitzender)  
Präsident des Verwaltungsrats Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

**Andreas Bahn**  
Gewerkschaftssekretär ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Hamburg

**Horst Baier**  
Mitglied des Vorstands TUI AG, Hannover

**Oliver Bringe**  
Kaufmännischer Angestellter, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Renate Commerell**  
Kaufmännische Angestellte, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Jutta Diekamp**  
Kaufmännische Angestellte, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Oscar Hasbún Martínez**  
Vorstandsvorsitzender Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago de Chile

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**  
Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

**Arnold Lipinski**  
Kaufmännischer Angestellter, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Francisco Pérez Mackenna**  
Geschäftsführer Quiñenco S.A., Santiago de Chile

## ANLAGE V

**Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Stand: 31. Dezember 2015; bei Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat während des Geschäftsjahres beziehen sich die Angaben auf das Datum des Ausscheidens

**Michael Behrendt**

- a) Barmenia Allgemeine Versicherungs AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
- b) Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
- c) Barmenia Lebensversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
- d) ESSO Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
- e) EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
- f) MAN SE – Mitglied des Aufsichtsrats
- g) MAN Diesel Turbo SE – Mitglied des Aufsichtsrats
- h) MAN Truck & Bus AG – Mitglied des Aufsichtsrats
- i) Renk AG – Mitglied des Aufsichtsrats

**Andreas Bahn**

- a) HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH – Mitglied des Aufsichtsrats
- b) HHLA Container Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

**Horst Baier**

- a) TUI Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
- b) TUIfly GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
- c) RIUSA II S.A. – Präsident
- d) TUI Canada Holdings Inc. – Direktor
- e) Sunwing Travel Group Inc. – Direktor

**Karl Gernandt**

- a) Kühne + Nagel International AG – Präsident des Verwaltungsrats
- b) Kühne Holding AG – Delegierter des Verwaltungsrats
- c) HSV Fußball AG – Vorsitzender des Aufsichtsrats
- d) Kühne Logistics University – Mitglied des Aufsichtsrats

**Arnold Lipinski**

- a) Knappschaft Bahn See – Mitglied der Vertreterversammlung
- b) BG Verkehr – Mitglied der Vertreterversammlung

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

- a) Hamburger Hochbahn AG – Mitglied des Aufsichtsrats
- b) HSH Nordbank AG – Mitglied des Aufsichtsrats
- c) HMC Hamburg Messe und Congress GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats
- d) Vattenfall Wärme Hamburg GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

**Francisco Pérez Mackenna**

- a) Compañía Sud Americana de Vapores S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- b) Compañía Cervecerías Unidas S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- c) Empresa Nacional de Energía Enx S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- d) Inversiones y Rentas S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- e) Invexans S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- f) LQ Inversiones Financieras S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- g) Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- h) Tech Pack S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats

**Óscar Hasbún Martínez**

- a) Odfjell y Vapores S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- b) Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. – Mitglied des Aufsichtsrats
- c) Inversiones Dalmacia Ltda. – Mitglied des Aufsichtsrats
- d) Signus Capital Investments Ltd. – Mitglied des Aufsichtsrats

115

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

## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

### VERSICHERUNG NACH §§ 264 ABS. 2, 289 ABS. 1 HGB

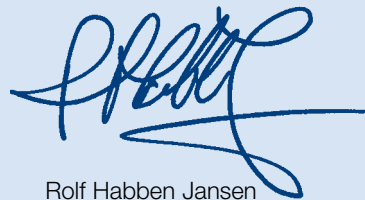
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hapag-Lloyd AG vermittelt und im Lagebericht der Hapag-Lloyd AG der Geschäftsverlauf 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.

116

Hamburg, den 2. März 2016

**Hapag-Lloyd AG**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

# BESTÄTIGUNGSVERMERK

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

117

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 2. März 2016

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Heckert

Wirtschaftsprüfer

Lippmann

Wirtschaftsprüfer

**IMPRESSUM**

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

Investor Relations  
Telefon: +49 40 3001-2896  
Fax: +49 40 3001-72896

Konzernkommunikation  
Telefon: +49 40 3001-2529  
Fax: +49 40 335360

Konzept und Layout: Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Satz: Westermann GmbH

**[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)**



