

# Jahresabschluss 2016 und Lagebericht

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft





# JAHRESABSCHLUSS UND LAGEBERICHT

DER HAPAG-LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2016

**Disclaimer:** Der vorliegende Jahresabschluss enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfeldes können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen. Die Angaben zu United Arab Shipping Company (UASC) erfolgen unter dem Vorbehalt eines erfolgreichen Zusammenschlusses mit Hapag-Lloyd in 2017.

**Der vorliegende Jahresabschluss wurde im April 2017 veröffentlicht.**

# INHALT

<b>6</b>	<b>LAGEBERICHT</b>
6	Unternehmensstruktur und Aktionärskreis
7	Geschäftstätigkeit
9	Unternehmensziel und -strategie
11	Unternehmenssteuerung
14	Grundlagen und Leistungsindikatoren
14	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
14	Wichtige nicht finanzielle Grundlagen
18	Forschung und Entwicklung
19	Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement
20	Mitarbeiter
<b>21</b>	<b>Vergütungsbericht</b>
<b>34</b>	<b>Wirtschaftsbericht</b>
34	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
34	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
40	Ertragslage
44	Vermögenslage
46	Finanzlage
50	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
<b>51</b>	<b>Bericht des Vorstands über die Beziehung zu verbundenen Unternehmen</b>
<b>52</b>	<b>Risiko- und Chancenbericht</b>
<b>79</b>	<b>Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen</b>
<b>82</b>	<b>Prognosebericht</b>
<b>86</b>	<b>JAHRESABSCHLUSS</b>
<b>86</b>	<b>Bilanz</b>
<b>88</b>	<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>
<b>89</b>	<b>Anhang</b>
<b>120</b>	<b>VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER</b>
<b>121</b>	<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>
122	Impressum

# LAGEBERICHT

## UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (in Folgenden als Hapag-Lloyd oder Hapag-Lloyd AG bezeichnet) ist, gemessen an einer Transportkapazität von rd. 1 Mio. TEU, die größte Linienreederei in Deutschland und zählt weltweit zu den führenden Linienreedereien. Die Hapag-Lloyd AG stellt als Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar. Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Vertrieb und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien) und Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark).

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

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

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

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

### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die CSAV Germany Container Holding GmbH sowie die Kühne Holding AG zusammen mit der Kühne Maritime GmbH und die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH waren zum 31. Dezember 2016 die größten Einzelaktionäre der Hapag-Lloyd AG. Diese drei Ankeraktionäre hielten zusammen rd. 72 % des Grundkapitals der Hapag-Lloyd AG. Zudem haben sie durch eine Aktionärsvereinbarung (sog. Shareholders' Agreement) Stimmrechte an den ursprünglich erworbenen Aktien der Hapag-Lloyd AG in einer Konsortialgesellschaft zusammengeführt und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Zum 31. Dezember 2016 stellte sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

#### Stimmrechtsanteile

in %	2016
CSAV Germany Container Holding GmbH	31,4
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,6
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	20,2
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs AG	12,3
Streubesitz	15,5
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

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

### Änderung in der Besetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG

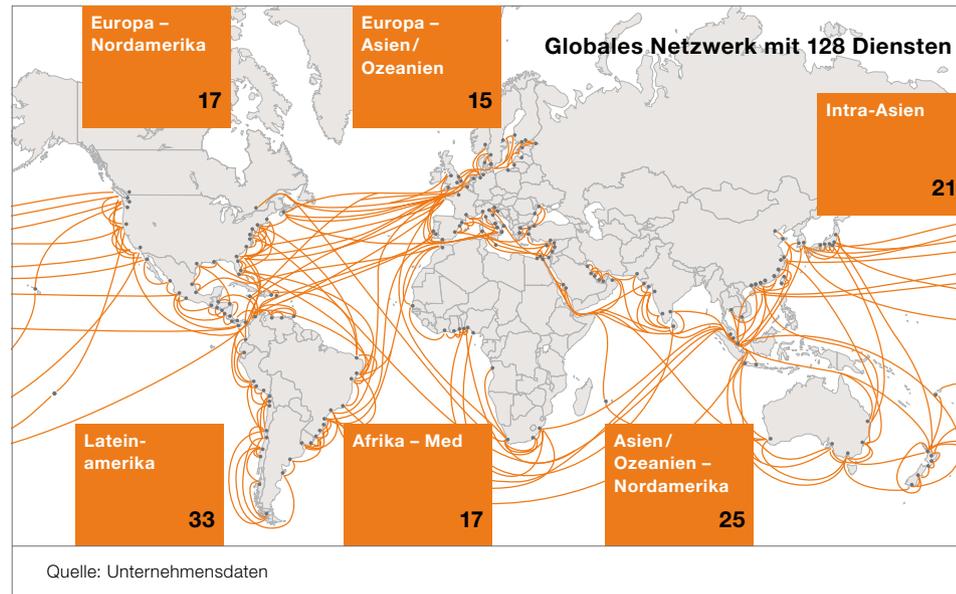
Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 26. August 2016 begann im Aufsichtsrat die Amtszeit von vier Arbeitnehmervertretern (Frau Christine Behle, Frau Sabine Nieswand, Herr Klaus Schroeter und Herr Uwe Zimmermann), die gemäß den Regeln des Mitbestimmungsrechts neu gewählt wurden. Ausgeschieden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

### GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die nachfolgende Berichterstattung erfolgt, soweit nicht anders angegeben, für den Hapag-Lloyd Konzern ohne die UASC-Geschäftsaktivitäten.

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.

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Zum 31. Dezember 2016 verfügte die Hapag-Lloyd AG über 159 Containerschiffe (Vorjahr: 171). Der Hapag-Lloyd Konzern verfügte zum 31. Dezember 2016 über 366 Vertriebsstellen (Vorjahr: 366) in 121 Ländern (Vorjahr: 118) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 128 Diensten (Vorjahr: 121) weltweit. Im Geschäftsjahr 2016 betreute Hapag-Lloyd global rd. 23.100 Kunden (Vorjahr: rd. 25.400). Durch die geplante Übernahme der UASC würde Hapag-Lloyd seine Marktposition als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien vor allem auf dem Fahrtgebiet Fernost inklusive des Teilfahrtgebiets Mittlerer Osten deutlich stärken. Hapag-Lloyd verfügte bereits zum 31. Dezember 2016 über eine relativ ausgewogene Marktpräsenz sowohl auf den Ost-West- als auch auf den Nord-Süd-Verbindungen.

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

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und der wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des Einzel- und Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd erfolgt dagegen in Euro. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden direkt im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern erfolgen gegebenenfalls Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des USD/EUR-Kurses.

Nachfolgend sind die Ziele, Rahmenbedingungen und Grundlagen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit des Konzerns dargestellt. Hierzu zählen ebenfalls die Erzielung nachhaltiger

operativer Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung sowie eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung. Bei einer erfolgten Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten würde die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich ansteigen.

## UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

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

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

Bezogen auf den Anstieg der Transportmenge erreichte Hapag-Lloyd in den letzten sieben Jahren ein Wachstum von insgesamt mehr als 50 %. Ursächlich hierfür war hauptsächlich die im Dezember 2014 erfolgte Übernahme der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV, aber auch die steigende globale Nachfrage nach Containertransportleistungen.

Trotz eines weiterhin sehr herausfordernden Branchenumfeldes erzielte der Hapag-Lloyd Konzern in 2016 ein positives EBITDA und ein positives EBIT. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen und dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften abzüglich operativer und sonstiger betrieblicher Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen vermindert.

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

### Entwicklung wichtiger Kennzahlen

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

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

Im Geschäftsjahr 2017 liegt der Fokus auf:

- der raschen Integration der UASC-Geschäftsaktivitäten in den Hapag-Lloyd Konzern bei einem erfolgreichen Zusammenschluss
  - der Hebung erster Synergien aus der geplanten Integration der UASC
  - der operativen Umsetzung der neuen THE Alliance als Nachfolgeorganisation der G6 Alliance
  - der vollständigen Umsetzung der in den Vorjahren initiierten Programme
- **Projekt CUATRO – Vollständige Realisierung umfangreicher Synergien**  
Die in dem Projekt CUATRO gebündelte Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten – insbesondere die Zusammenführung der Dienste und Services, der Vertriebsaktivitäten und wichtiger Head-Office-Funktionen – ist bereits zum Ende des ersten Halbjahres 2015 wie geplant erfolgt. Der volle Umfang der Synergien soll bis 2017 realisiert werden.
  - **Projekt OCTAVE – Umfassende Senkung des Kostenniveaus**  
Für die umfassende Senkung des Kostenniveaus wurde 2015 das Projekt OCTAVE implementiert. Im Rahmen eines mehrstufigen Optimierungsprogramms wurden 2016 umfangreiche jährliche Kosteneinsparungen realisiert. Aufgrund des Erfolges der Maßnahmen zur Kostenreduzierung wurde zum Jahresende 2015 ein zusätzliches Optimierungsprojekt, OCTAVE II, gestartet. Ziel ist es, hierdurch das Kostenniveau auch in 2017 weiter zu senken.
  - **Projekt Close the Cost Gap – Steigerung der Effizienz der Schiffsflotte**  
Durch gezielte Investitionen in die Erneuerung und Verjüngung der Flotte sollen deren Produktivität und Effizienz (z. B. beim Bunkerverbrauch) weiter erhöht werden. Diese Maßnahmen sind ein wesentlicher Hebel, um die Unternehmensrentabilität deutlich zu steigern. Als eine wichtige Komponente des Programms Close the Cost Gap wurde die Effizienz der eigenen Flotte durch die Indienstellung von insgesamt sieben Containerschiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU in 2014 und 2015 nachhaltig verbessert. Weitere vier Containerschiffe mit jeweils 10.500 TEU Transportkapazität wurden zwischen Oktober 2016 und Februar 2017 in Dienst gestellt. Ein weiteres 10.500-TEU-Containerschiff wird im April 2017 in Dienst gestellt. Durch gezielte Investitionen in neue Container soll zudem der Anteil der eigenen Container an der Containerflotte in den nächsten Jahren schrittweise auf etwa 50 % angehoben werden. Aktuell verfügt der Hapag-Lloyd Konzern über eine kapazitätsgewichtete Eigenbesitzquote von rd. 43 %.
  - **Projekt Compete to Win – Steigerung der Erlösqualität und bessere Nutzung der gestärkten Marktpräsenz**  
In den nächsten Jahren soll die Unternehmensprofitabilität nicht nur durch Kostensenkungen und die Hebung von Synergien merklich erhöht werden. Das Projekt Compete to Win setzt auf eine Verbesserung des Leistungsangebotes für Kunden, einen größeren Anteil höherwertiger Ladung am Transportvolumen und eine Steigerung der Deckungsbeiträge der Kunden. Zudem sollen das globale Servicenetzwerk, die starke Präsenz in allen wichtigen Fahrtgebieten und die lokale Marktführerschaft im Fahrtgebiet Transatlantik sowie in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika durch eine gezieltere Kundenansprache besser vermarktet werden.

Nach einer erfolgreichen Testphase des Projektes Compete to Win in ausgewählten Märkten wurden die Maßnahmen zur Verbesserung des Vertriebsprozesses und der Steigerung der Effizienz der Vertriebsorganisation seit Jahresbeginn 2016 schrittweise in allen Regionen und Areas der Hapag-Lloyd Organisation umgesetzt.

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

### **Weitreichende Effizienzsteigerungen und Kostenverbesserungen erzielt**

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

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

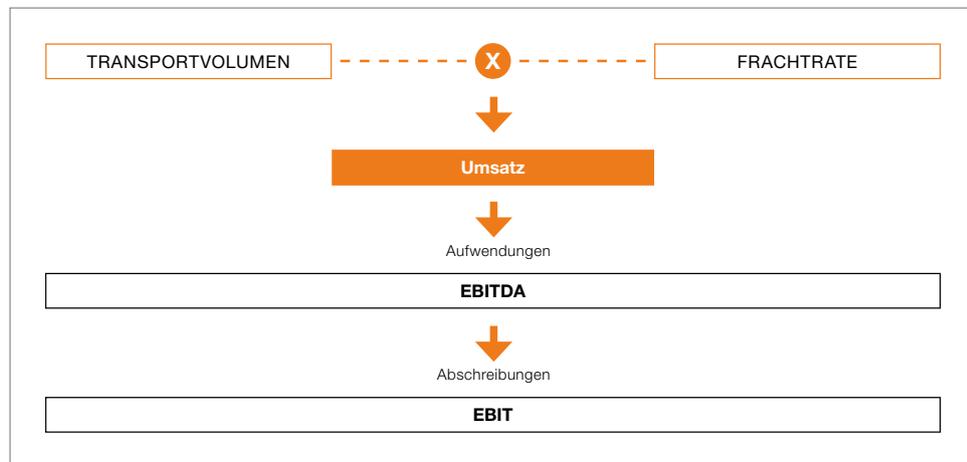
## **UNTERNEHMENSSTEUERUNG**

Die zentralen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das EBITDA sowie das EBIT.

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

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

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



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

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

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten. Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil der Euro-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der

Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

Im Zuge des erfolgten Börsengangs wurde neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene zum Jahresende 2015 definiert und als Kenngröße ermittelt. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem Invested Capital zum Stichtag. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

### Berechnung Return on Invested Capital

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2016	2015	2016	2015
Langfristige Vermögenswerte	9.722,9	9.514,1	10.267,4	10.363,7
Vorräte	124,5	94,1	131,5	102,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	677,6	716,1	715,5	780,0
Sonstige Aktiva	235,7	181,1	248,9	197,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>10.760,7</b>	<b>10.505,4</b>	<b>11.363,3</b>	<b>11.443,5</b>
Rückstellungen	569,8	621,9	601,5	677,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.281,6	1.293,8	1.353,3	1.409,3
Sonstige Verbindlichkeiten	240,4	209,9	254,0	228,6
<b>Summe Schulden</b>	<b>2.091,8</b>	<b>2.125,6</b>	<b>2.208,8</b>	<b>2.315,4</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>8.668,9</b>	<b>8.379,8</b>	<b>9.154,5</b>	<b>9.128,1</b>
EBIT	126,4	366,4	139,7	406,7
Steuern	19,7	25,2	21,8	28,0
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>106,7</b>	<b>341,2</b>	<b>117,9</b>	<b>378,7</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC)</b>			<b>1,3%</b>	<b>4,1%</b>

Die Grafik stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Währungsumrechnung erfolgt gemäß den im Lagebericht auf Seite 40 angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

Für das Geschäftsjahr 2016 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) von 1,3 % nach 4,1 % für das Gesamtjahr 2015. Damit blieb damit die Kapitalverzinsung in 2016 unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 8,2 % (2015: 8,2 %). Die gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet.

## GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

### Rechtliche Rahmenbedingungen

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

### WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

### WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nicht finanziellen Grundlagen werden nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

### Produktivität und Effizienz

Hapag-Lloyd legt besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield-Management sowie die permanente Kostenkontrolle. Seit 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe umfangreicher Kostensenkungsprogramme intensiviert. Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

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

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

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2016 4,8-mal umgeschlagen (Vorjahr: 4,7-mal). Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf moderne IT-Systeme stützen.

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

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2016 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 159 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität betrug 939.573 TEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2016 rd. 51 % der Flotte in Eigenbesitz (Vorjahr: rd. 42 %).

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Anzahl der Schiffe	159	171	144	145	138	144
davon						
Eigene Schiffe	58	49	56	52	54	53
Geleaste Schiffe	3	3	5	7	7	9
Gecharterte Schiffe	98	119	83	86	77	82
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	940	948	763	712	630	663
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	1.576	1.564	1.619	1.072	1.047	1.042
Anzahl Dienste	128	121	119	97	89	84

Die Angaben zur Schiffsflotte beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG. Die Angaben zu der Anzahl der Dienste und der Transportkapazität der Container beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern.

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

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

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

### Effiziente Transportleistung

In der 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

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

Quelle: IHS Global Insight, Februar 2017. Angaben gerundet

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

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

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

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

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

### Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen.

Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2016 Transportaufträge für rd. 23.100 Kunden (Vorjahr: rd. 25.400 Kunden) durchgeführt.

Die Aufteilung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr einen Anteil von mehr als 18 %.

### Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2016

Produktgruppe	Anteil 2016 in %	Anteil 2015 in %
Nahrungsmittel	18	17
Chemieprodukte	14	14
Plastik	12	11
Papier- und Holzprodukte	10	11
Maschinenbauprodukte	10	10
Rohstoffe	8	8
Textilien	7	7
Automobilteile	6	6
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	4	5
Sonstige Produkte	6	6
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Hapag-Lloyd Konzern Geschäftsjahr (FY) 2016, Angaben gerundet. Produktgruppenzuordnung der Transportmenge wurde 2016 geändert.

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

### FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

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

## NACHHALTIGKEIT UND QUALITÄTSMANAGEMENT

In 2016 wurde das jährliche Überwachungsaudit durch Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL) durchgeführt. Das QEM-Zertifikat von Hapag-Lloyd wurde bereits zum vierten Mal erneuert. Es ist nun bis zum 21. Juni 2018 gültig.

Um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten, finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt. 2016 wurden im Konzern insgesamt 154 (Vorjahr: 161) Audits durchgeführt. Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd, wie zum Beispiel Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, das soziale Engagement und die Qualitätsaspekte, werden in der Abteilung Sustainability Management koordiniert und begleitet. In jeder Region/Area – weltweit – sowie in den Zentralbereichen und auf den Schiffen gab es Ende 2016 136 Ansprechpartner (Vorjahr: 136) für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen.

### Effizienz und Umweltschutz

Die spezifische 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 die DNV GL im Januar 2017 das „GL Excellence – 5 Stars“-Zertifikat für Hapag-Lloyd erneuert und damit die hohen Sicherheits-, Umwelt- und operationalen Standards auf den Containerschiffen von Hapag-Lloyd zertifiziert. Das Zertifikat ist bis zum 20. Dezember 2019 gültig.

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

Der Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns betrug in 2016 insgesamt 3,14 Mio. Tonnen (Metric Tons) (Vorjahr 3,35 Mio. Tonnen). Der Einsatz von größeren und effizienteren Schiffen sowie die Optimierung der eingesetzten Flotte und des globalen Servicenetzwerkes führten zu einem Rückgang des Bunkerverbrauchs um 6,2%. Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelgehalt (MFO Low Sulphure und MDO Low Sulphure) betrug 2016 rd. 16% (Vorjahr: 15%) des gesamten Bunkerverbrauchs des Hapag-Lloyd Konzerns.

### Bunkerverbrauch

in metric tonnes	2016	2015
MFO (High Sulphure)	2.644.788	2.837.426
MDO, MFO (Low Sulphure)	496.251	513.536
<b>Gesamter Bunkerverbrauch</b>	<b>3.141.039</b>	<b>3.350.962</b>

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

## MITARBEITER

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 beschäftigte die Hapag-Lloyd AG insgesamt 3.173 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.262 Mitarbeiter). Die Anzahl der Mitarbeiter im Land- und Seebereich reduzierte sich im Vorjahresvergleich insgesamt um 89 Beschäftigte. Im Seebereich waren zum 31. Dezember 2016 1.235 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.340). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 16 Personen auf 1.938 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.922). Mehr als zwei Drittel der Mitarbeiter an Land sind noch nicht 50 Jahre alt, gut die Hälfte ist jünger als 40 Jahre. Unverändert zum Vorjahr sind jeweils 50 % der Mitarbeiter im Landbereich weiblichen bzw. männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land beträgt wie im Vorjahr durchschnittlich rd. 13 Jahre.

### Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012
Seebereich	1.141	1.232	1.259	1.254	1.245
Landbereich	1.814	1.805	1.529	1.512	1.504
Auszubildende	218	225	201	194	200
<b>Gesamt</b>	<b>3.173</b>	<b>3.262</b>	<b>2.989</b>	<b>2.960</b>	<b>2.949</b>

Die Angaben ab 2014 beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG inkl. der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten.

Für den Hapag-Lloyd Konzern waren zum 31. Dezember 2016 insgesamt 9.413 Mitarbeiter (Vorjahr: 9.417 Mitarbeiter) tätig. Internationalität spielt für den Hapag-Lloyd Konzern eine bedeutende Rolle. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. Dezember 2016 rd. 80 % (Vorjahr: 80 %) außerhalb Deutschlands tätig. Bei Hapag-Lloyd arbeiten Menschen aus 80 Nationen, die in über 45 Ländern (Vorjahr: 71 Nationen in über 45 Ländern) im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die jeweiligen interkulturellen Kompetenzen zu erweitern. Diese Philosophie zieht sich durch alle Mitarbeitererebenen bis hin zum Management von Hapag-Lloyd, das zur Hälfte mit internationalen Führungskräften besetzt ist.

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 %. Per 31. Dezember 2016 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 124 Auszubildende an Land sowie 94 auf See (Vorjahr: 117 Auszubildende an Land sowie 108 auf See).

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

# VERGÜTUNGSBERICHT

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2016 erfolgten keine weiteren Änderungen der Vorstandsvergütung.

### **1.1 Veränderungen im Vorstand**

Im Jahr 2016 gab es keine Veränderungen im Vorstand.

## **2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE**

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

### **2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten**

#### **a) Feste Jahresvergütung**

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

#### **b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen**

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

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

## 2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

### a) Kurzfristige variable Vergütung

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

In diesem Zusammenhang erhält Herr Burr für das Geschäftsjahr 2016 eine garantierte Tantieme von mindestens 200.000,00 EUR brutto. Herr Haeser erhält für jeden vollen Kalendermonat, in dem er in dem Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. September 2016 für die Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig war, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000,00 EUR brutto.

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

Dabei wurde die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 als Garantietantieme individuell ausgestaltet, die unabhängig vom erzielten Jahresergebnis zur Auszahlung gelangte. Sollte das Jahresergebnis nach der oben dargestellten Berechnung eine höhere Tantieme ergeben haben, gelangte der höhere Betrag zur Auszahlung.

Herr Habben Jansen erhielt die Zusage der Garantietantieme lediglich für den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. März 2015 in Höhe von 125.000,00 EUR brutto, die bereits im Geschäftsjahr 2015 zur Auszahlung kamen. Für die restlichen Monate des Geschäftsjahres 2015 erhielt er ausschließlich die zeitanteilig auf das Ergebnis entfallenden Teilbeträge der variablen Vergütung.

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

Herrn Burr wurde für den Zeitraum vom 1. März 2015 bis zum 31. Dezember 2015 eine garantierte Tantieme in Höhe von 300.000,00 EUR brutto zugesagt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2016

##### Zuteilung für das Geschäftsjahr 2016

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

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

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

### Zuteilung für das Geschäftsjahr 2015

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

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

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

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

### 2.3 Betriebliche Altersversorgung

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

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

## **2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit**

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

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

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

### **b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote**

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

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

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

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

## 2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2016

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

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

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

#### Vergütung des Vorstands

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

\* Vorjahreszahl angepasst.

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

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

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

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

EUR	Barwert	Dienstzeit- aufwand
<b>Rolf Habben Jansen</b> (Vorsitzender des Vorstands)		
<b>2016</b>	<b>3.784</b>	<b>1.011</b>
2015	2.694	2.694
<b>Nicolás Burr</b> (Mitglied des Vorstands seit 1.3.2015)		
<b>2016</b>	<b>1.174</b>	<b>567</b>
2015	596	596
<b>Anthony James Firmin</b>		
<b>2016</b>	<b>1.524.287</b>	<b>169.375</b>
2015	1.327.172	147.839
<b>Thorsten Haeser</b> (Mitglied des Vorstands seit 1.10.2015)		
<b>2016</b>	<b>1.361</b>	<b>977</b>
2015	378	378
<b>Summe 2016</b>	<b>1.530.606</b>	<b>171.930</b>
<b>Summe 2015</b>	<b>1.330.840</b>	<b>151.507</b>

### 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)

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

\* Nebenleistungen im Vorjahr angepasst.

#### Zufluss für das Berichtsjahr

Zufluss

**Rolf Habben Jansen**  
(Vorsitzender des Vorstands)

EUR	2016	2015
Festvergütung	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.238	172.041
<b>Summe</b>	<b>922.238</b>	<b>922.041</b>
Einjährige variable Vergütung	126.400	381.274
Mehrfährige variable Vergütung	0	0
LTIP 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	0
LTIP 2016 (Laufzeit 2016–2019)	0	–
Sonstiges	0	0
<b>Summe</b>	<b>126.400</b>	<b>381.274</b>
Versorgungsaufwand	1.986	0
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.050.624</b>	<b>1.303.315</b>

\* Nebenleistungen im Vorjahr angepasst.

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

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2016 auf 900.865,88 EUR (Vorjahr: 1.023.967,20 EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen nach HGB für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2016 17.659.878,00 EUR (Vorjahr: 18.236.251,00 EUR).

**Nicolás Burr**  
(Mitglied des Vorstands  
seit 1.3.2015)

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

**Anthony James Firmin**

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

**Thorsten Haeser**  
(Mitglied des Vorstands  
seit 1.10.2015)

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

**Nicolás Burr**  
(Mitglied des Vorstands  
seit 1.3.2015)

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

**Anthony James Firmin**

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

**Thorsten Haeser**  
(Mitglied des Vorstands  
seit 1.10.2015)

2016	2015
450.000	112.500
107.770	37.891
<b>557.770</b>	<b>150.391</b>
245.540	75.000
0	0
0	0
0	–
0	0
<b>245.540</b>	<b>75.000</b>
1.654	0
<b>804.964</b>	<b>225.391</b>

### 3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

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

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

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

Die Aufsichtsratsvergütung sowie die Sitzungsgelder für die Jahre 2016 und 2015 wurden aufwandsbezogen in die Darstellung einbezogen. Für die in den Jahren 2016 und 2015 ausgeschiedenen bzw. eingetretenen Aufsichtsratsmitglieder wurden die Werte zeitanteilig ermittelt. Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten im o. a. Zeitraum keine Nebenvergütung.

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

Zum 31. Dezember 2016 sowie zum 31. Dezember 2015 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2016 und dem Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

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

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

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF Januar 2017, Oktober 2016; IHS Global Insight Februar 2017

### BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

### Entwicklung globale Containertransportmenge 2012–2022 in Mio. TEU

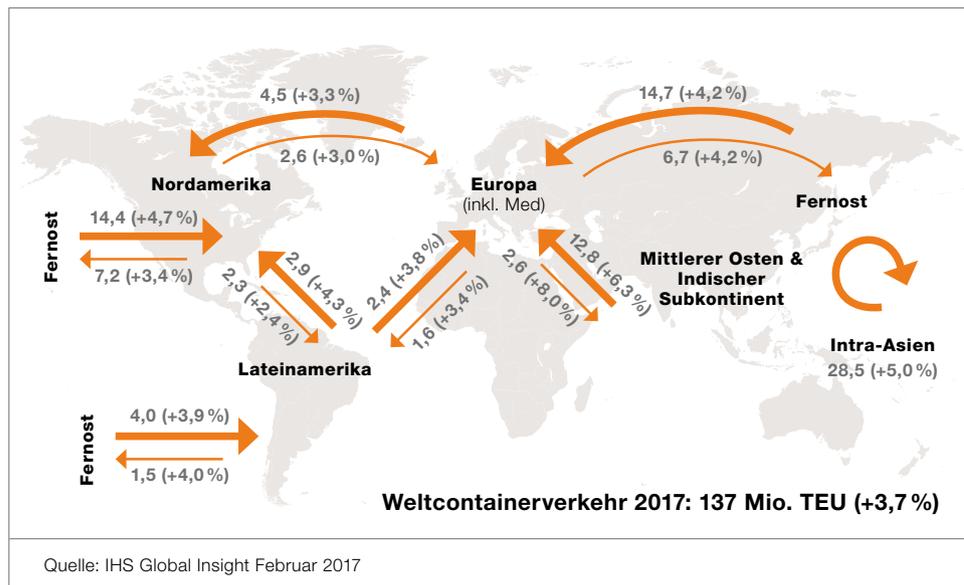
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
in Mio. TEU	120	122	128	129	132	137	144	151	158	166	174
Wachstumsrate in %	1,4	2,3	4,3	1,1	2,5	3,7	4,9	5,0	4,9	4,9	4,8

Quelle: IHS Global Insight Februar 2017

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

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

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



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

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

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

In 2016 ist die Kapazität der insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen. Auslieferungen von rd. 1,1 Mio. TEU an Schiffsneubauten standen neue Aufträge von rd. 0,2 Mio. TEU gegenüber (Drewry Container Forecaster, Q4 2016; Clarksons Research, Februar 2017). Zum 31. Dezember 2016 betrug der Auftragsbestand rd. 3,4 (Vorjahr: 4,0) Mio. TEU. Mit rd. 16,9 % der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe zum Jahresende 2016 deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 % (Drewry Container Forecaster, Q4 2016; MDS Transmodal, Januar 2017). Gemessen an der Transportkapazität der beauftragten Schiffsneubauten entfallen rd. 78 % auf die Größenklasse über 10.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2017).

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

#### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

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

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

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

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

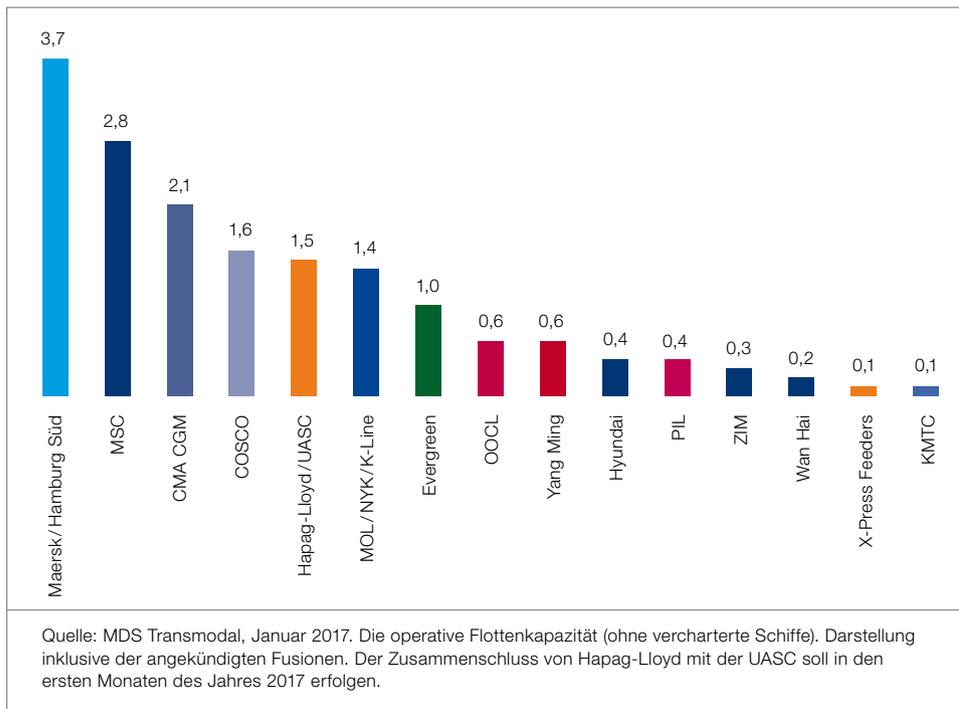
Aufgrund des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten blieb die Transportkapazität der beschäftigungslosen Flotte im gesamten Jahresverlauf 2016 auf einem sehr hohen Niveau und betrug Anfang Januar 2017 rd. 1,5 Mio. TEU (Alphaliner, Januar 2017), verglichen mit „freien“ Kapazitäten von rd. 1,36 Mio. TEU zum Jahresende 2015. Damit entsprachen die „freien“ Kapazitäten ca. 7,5 % der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Von den zu Jahresbeginn 2017 aufliegenden 378 Schiffen entfallen derzeit rd. 30 % (Vorjahr: 24 %)

auf Panamax-Schiffe der Größenklasse 3.000 bis 5.100 TEU. Die bisher insbesondere für die Fahrt durch den Panama-Kanal genutzten speziellen Panamax-Schiffe sind nach der Eröffnung des erweiterten Panama-Kanals, der jetzt von Schiffen mit bis zu 14.000 TEU genutzt werden kann, nicht mehr wettbewerbsfähig.

### Fortgesetzter Konsolidierungstrend

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

### Flottenkapazität der 15 größten Containerlinien in TTEU



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

### Neuordnung der Allianzen und Fusionen

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

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

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

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

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

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

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

Dies könnte negative Auswirkungen auf die Beleihungswertklauseln (Loan-to-Value-Quoten) in Finanzierungsverträgen haben. Am 17. Februar 2017 hat das zuständige südkoreanische Gericht die Abwicklung von Hanjin beschlossen.

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

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

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

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

### **Entwicklung der strategischen Projekte**

Allein aus den beiden Projekten CUATRO und OCTAVE sollen ab 2017 jährliche Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen in Höhe von insgesamt 600 Mio. USD gegenüber der vergleichbaren Kostenbasis des Geschäftsjahres 2014 und unter der Annahme konstanter externer Faktoren generiert werden. Bereits im Geschäftsjahr 2016 wurden mehr als 90% der erwarteten Synergien, Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen erreicht. Somit wurden die Ziele der auf der Seite 10 beschriebenen strategischen Projekte in 2016 erreicht.

## ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) mit Wirkung zum 1. Januar 2016 ist die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung teilweise nur eingeschränkt möglich. Zudem erlaubt die im Laufe des Vorjahres erfolgte Integration des operativen Geschäfts der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten nur eine begrenzte Vergleichbarkeit zum aktuellen Geschäftsjahr.

Die rückwirkende Verschmelzung der Third CSAV Ships Germany GmbH auf die Hapag-Lloyd AG zum 1. September 2016 hatte nennenswerte Auswirkungen auf die Vermögenslage, insbesondere auf die Sachanlagen und Finanzverbindlichkeiten.

### ERTRAGSLAGE

Das Geschäftsjahr 2016 war für die Hapag-Lloyd AG weiterhin geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld und das verhaltene globale Wirtschaftswachstum. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschiffahrt bewirkte auch im Verlauf des Geschäftsjahres 2016 einen weiteren deutlichen Rückgang der Frachtraten. Die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro trug wie im Vorjahr – wenn auch nicht in demselben Maße – erneut zu deutlichen Ergebnisbelastungen im Geschäftsjahr 2016 bei. So notierte der US-Dollar mit einem Kurs von 1,06 USD/EUR zum 31. Dezember 2016 stärker als im Vorjahr (1,09 USD/EUR). Dagegen wirkten sich Synergieeffekte aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten und in den Vorjahren initiierte Kosteneinsparungsprogramme sowie ein im Vergleich zum Vorjahr gesunkener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis positiv auf die Ertragslage aus. Diese Entlastungen konnten aber die deutlich gesunkene durchschnittliche Frachtrate und die wechselkursbedingten Ergebniseffekte nicht kompensieren. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2016 einen gegenüber dem Vorjahr um 434,3 Mio. EUR reduzierten Jahresfehlbetrag in Höhe von 201,4 Mio. EUR.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Umsatzerlöse	7.590,8	7.900,5
Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	-2,0	55,3
Sonstige betriebliche Erträge	690,1	916,5
Transportaufwendungen	-6.614,0	-6.887,7
Personalaufwendungen	-209,8	-235,8
Abschreibungen	-278,6	-414,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.270,8	-1.618,9
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>-94,3</b>	<b>-285,0</b>
Finanzergebnis	-84,8	-333,3
davon Zinsergebnis	-155,7	-182,5
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-5,0	-4,6
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-184,1</b>	<b>-622,9</b>
Sonstige Steuern	-17,3	-12,8
Jahresfehlbetrag	-201,4	-635,7
Gewinnvortrag	108,4	108,4
Entnahme aus der Kapitalrücklage	201,4	635,7
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>108,4</b>	<b>108,4</b>

Im Geschäftsjahr 2016 betrug die durchschnittliche Frachtrate der Hapag-Lloyd AG 1.029 USD/TEU und lag damit um 203 USD/TEU unter dem Niveau des Vorjahres (1.232 USD/TEU). Ursächlich hierfür war das unverändert schwierige Marktumfeld. Angesichts des unvermindert intensiven Wettbewerbs bedingt durch die bestehenden Überkapazitäten und ein verhaltenes Nachfragewachstum auf allen Fahrtgebieten konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten nicht durchgesetzt werden.

## Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.314	1.495
Transpazifik	1.220	1.593
Fernost	765	947
Lateinamerika	999	1.091
Intra-Asien	538	659
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	1.048	1.206
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.029</b>	<b>1.232</b>

Die Transportmenge konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 6.581 TTEU auf 7.489 TTEU gesteigert werden, was einem prozentualen Anstieg um 13,8% entspricht. Der deutliche Mengenanstieg ist vor allem auf die Integration des operativen Geschäftes der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten im Laufe des Jahres 2015 zurückzuführen.

**Transportmenge pro Fahrtgebiet**

TTEU	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.499	1.468
Transpazifik	1.492	1.381
Fernost	1.245	1.188
Lateinamerika	2.175	1.645
Intra-Asien	662	537
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	416	362
<b>Gesamt</b>	<b>7.489</b>	<b>6.581</b>

Durch den deutlichen Rückgang der Frachtraten auf allen Fahrtgebieten verminderten sich die Umsatzerlöse der Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2016 insgesamt um 309,7 Mio. EUR auf 7.590,8 Mio. EUR. Aufgrund der für das Geschäftsjahr 2016 erstmals anzuwendenden Vorschriften des BilRUG sind die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr ausweisbedingt um 32,9 Mio. EUR gestiegen. Nach den bisherigen Vorschriften waren diese Erlösbestandteile in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen (nähere Ausführungen siehe Anhang im Abschnitt „Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung“). Wäre die Neudefinition der Umsatzerlöse bereits im Vorjahr berücksichtigt worden, hätten sich die Umsatzerlöse in 2015 auf insgesamt 7.931,7 Mio. EUR belaufen, sodass auf einer vergleichbaren Basis die Umsätze um 340,9 Mio. EUR gesunken wären.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 226,4 Mio. EUR auf 690,1 Mio. EUR (Vorjahr: 916,5 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere im Vergleich zur Vorjahresperiode geringere Kursgewinne, die im Wesentlichen aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen infolge der USD/EUR-Kursentwicklung in Höhe von insgesamt 461,3 Mio. EUR (Vorjahr: 714,2 Mio. EUR) resultierten. Außerdem fielen die Erträge aus der Auflösung von der im Zusammenhang mit der Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten gebildeten Restrukturierungsrückstellung mit 4,4 Mio. EUR um 51,7 Mio. EUR geringer als im Vorjahr aus. Im Jahresabschluss 2015 wurden diese in Höhe von 56,1 Mio. EUR im außerordentlichen Ergebnis ausgewiesen. Aufgrund der Änderungen im Rahmen des BilRUGs entfällt dieser Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, sodass die Vorjahreszahl für die sonstigen betrieblichen Erträge um den entsprechenden Betrag anzupassen war. Positiv auf die sonstigen betrieblichen Erträge wirkte sich hingegen der Anstieg der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für noch ausstehende Rechnungen von 48,5 Mio. EUR auf 106,9 Mio. EUR aus.

Im Geschäftsjahr 2016 verminderten sich die Transportaufwendungen gegenüber dem Vorjahr um 273,7 Mio. EUR auf 6.614,0 Mio. EUR. Innerhalb der Transportaufwendungen sanken die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, davon insbesondere Bunker, um 27,9 % auf 636,6 Mio. EUR (Vorjahr: 882,6 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war neben den gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreisen insbesondere ein Rückgang des Bunkerverbrauchs in 2016 bedingt durch den Einsatz von größeren und effizienteren Schiffen sowie die Optimierung der eingesetzten Flotte und des globalen Servicenetzwerkes. Im Geschäftsjahr 2016 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO) des Hapag-Lloyd Konzerns mit 210 USD je Tonne um 102 USD je Tonne deutlich unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums (312 USD je Tonne). Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gesunken und lagen trotz einer leicht gestiegenen Transportmenge mit 5.977,4 Mio. EUR

um 27,7 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres. Ursächlich hierfür war die Realisierung von Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit den CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten sowie in Vorjahren initiierten Kostensenkungsmaßnahmen. Innerhalb der Aufwendungen für bezogene Leistungen sank weiterhin der Aufwand für Charter-, Leasing- und Containermieten, im Wesentlichen bedingt durch ein rückläufiges Charterrateniveau sowie einen rückläufigen Einsatz an mittel- und langfristig eingearterten Schiffen.

Die Personalaufwendungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,0 % auf 209,8 Mio. EUR (Vorjahr: 235,8 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die geringeren Aufwendungen für Altersversorgung von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 24,9 Mio. EUR). Im Vorjahr erhöhte sich die Pensionsrückstellung infolge des zum 31. Dezember 2015 gesunkenen Zinssatzes. Zum 31. Dezember 2016 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.173 Mitarbeiter (inkl. Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 3.262 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote von 2,8 % hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2015 (Vorjahr: 3,0 %) nur leicht verringert.

Im Geschäftsjahr 2016 betragen die Abschreibungen insgesamt 278,6 Mio. EUR (Vorjahr: 414,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus den im Vorjahr vorgenommenen Wertminderungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens in Höhe von 156,7 Mio. EUR auf Forderungen gegen verbundene Unternehmen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 348,1 Mio. EUR auf 1.270,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.618,9 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren deutlich gesunkene Kursverluste, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 644,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1.003,1 Mio. EUR) insbesondere aus stichtagsbezogenen Bewertungseffekten von in USD notierten Verbindlichkeiten. Im Saldo führten die wechselkursbedingten sonstigen betrieblichen Aufwendungen und sonstigen betrieblichen Erträge zu einer Ergebnisbelastung von 177,0 Mio. EUR (Vorjahr: 279,1 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten darüber hinaus im Wesentlichen Aufwendungen für Kommissionen und Vertriebsaufwendungen in Höhe von 392,1 Mio. EUR (Vorjahr: 373,4 Mio. EUR) sowie EDV-Aufwendungen in Höhe von 83,6 Mio. EUR (Vorjahr: 81,1 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr -94,3 Mio. EUR (Vorjahr: -285,0 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2016 um 248,5 Mio. EUR auf -84,8 Mio. EUR verbessert (Vorjahr: -333,3 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere geringere Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 29,2 Mio. EUR (Vorjahr: 182,5 Mio. EUR). Des Weiteren sind im Berichtsjahr die Erträge aus Gewinnabführungen von 1,7 Mio. EUR auf 56,1 Mio. EUR angestiegen.

Im Geschäftsjahr 2016 ergab sich ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 201,4 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 635,7 Mio. EUR). Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages wurden 201,4 Mio. EUR (Vorjahr: 635,7 Mio. EUR) aus den freien Kapitalrücklagen gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB entnommen. Nach Entnahme der Kapitalrücklage weist die Gesellschaft einen gegenüber dem Vorjahr unveränderten Bilanzgewinn in Höhe von 108,4 Mio. EUR aus, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

## VERMÖGENSLAGE

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Anlagevermögen	5.640,6	5.229,4
davon Sachanlagen	4.319,9	3.825,6
Umlaufvermögen	1.400,3	1.365,5
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	472,4	426,4
Rechnungsabgrenzungsposten	13,6	12,6
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	3,9	3,5
<b>Aktiva</b>	<b>7.058,4</b>	<b>6.602,0</b>
Eigenkapital	1.143,9	1.345,3
Rückstellungen	798,7	820,3
Finanzverbindlichkeiten	3.272,0	2.810,0
davon kurzfristig	771,0	516,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.836,2	1.614,7
davon kurzfristig	1.515,6	1.319,7
Rechnungsabgrenzungsposten	7,6	11,7
<b>Passiva</b>	<b>7.058,4</b>	<b>6.602,0</b>
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	-2.799,6	-2.383,6
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	16,2%	20,4%

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 456,4 Mio. EUR auf 7.058,4 Mio. EUR (Vorjahr: 6.602,0 Mio. EUR).

Innerhalb des Anlagevermögens sind insbesondere die Sachanlagen von 3.825,6 Mio. EUR auf 4.319,9 Mio. EUR angestiegen, während sich das Finanzanlagevermögen von 910,0 Mio. EUR auf 852,0 Mio. EUR reduzierte. Die Veränderung des Sachanlagevermögens umfasst neben Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von insgesamt 266,4 Mio. EUR (Vorjahr: 406,2 Mio. EUR) im Wesentlichen die Zugänge der Containerschiffe aus der unterjährigen Verschmelzung der Third CSAV Ships Germany GmbH auf die Hapag-Lloyd AG (505,2 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 273,7 Mio. EUR (Vorjahr: 236,2 Mio. EUR) aus. Der Rückgang des Finanzanlagevermögens resultiert insbesondere aus dem Abgang des Beteiligungsbuchwertes an der verschmolzenen Third CSAV Ships Germany GmbH und der Liquidation von anderen verbundenen Unternehmen im Gesamtwert von 220,2 Mio. EUR sowie einer außerplanmäßigen Abschreibung auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 28,6 Mio. EUR (Vorjahr: 182,5 Mio. EUR). Eine Kapitalerhöhung in Form eines Forderungsverzichts in Höhe von 91,8 Mio. EUR sowie eine vertragliche Umstrukturierung einer bisherigen Forderung in ein langfristiges Darlehen in Höhe von 99,5 Mio. EUR an ein verbundenes Unternehmen führten wiederum zu einer Erhöhung des Finanzanlagevermögens.

Der Anstieg des Umlaufvermögens auf 1.400,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1.365,5 Mio. EUR) bezog sich unter anderem auf einen im Wesentlichen preisbedingten Anstieg des Vorratsbestandes um 34,9 Mio. EUR auf 280,6 Mio. EUR, der insbesondere aus den im Vergleich zum Vorjahr höheren Bunkerpreisen zum Stichtag resultierte.

Der Bestand an flüssigen Mitteln betrug zum Bilanzstichtag 472,4 Mio. EUR (Vorjahr: 426,4 Mio. EUR). Zur weiteren Erläuterung der Mittelzu- und -abflüsse verweisen wir auf die Ausführungen zu den Finanzierungsaktivitäten in der Finanzlage.

Das Eigenkapital reduzierte sich zum 31. Dezember 2016 um 201,4 Mio. EUR auf 1.143,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.345,3 Mio. EUR). Dies resultierte aus dem Jahresfehlbetrag in Höhe von 201,4 Mio. EUR aus, der durch eine entsprechende Entnahme aus den freien Kapitalrücklagen gemäß §272 Abs. 2 Nr. 4 HBG ausgeglichen wurde. Unter Berücksichtigung der Entnahme aus den Kapitalrücklagen und eines Gewinnvortrags aus dem Vorjahr von 108,4 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2016 ein Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR (Vorjahr: Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR).

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 3.272,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.810,0 Mio. EUR). Diese 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 Finanzierungen für Schiffe und Container in Höhe von 887,8 Mio. EUR und den im Rahmen der Verschmelzung der Third CSAV Ships Germany GmbH zugegangenen Darlehen in Höhe von 274,4 Mio. EUR. Der Aufnahme von Finanzmitteln standen Tilgungen von insgesamt 790,6 Mio. EUR gegenüber. Davon entfielen 373,9 Mio. EUR auf Sondertilgungen, die größtenteils für die vollständige vorzeitige Rückführung der aus der Verschmelzung übernommenen Darlehen geleistet wurden. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in US-Dollar notierten Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten um 86,0 Mio. EUR.

Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 1.614,7 Mio. EUR auf 1.836,2 Mio. EUR. Ausschlaggebend hierfür war die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von 956,9 Mio. EUR auf 1.110,6 Mio. EUR. Die in dieser Position enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber der Hapag-Lloyd Special Finance DAC, Dublin, Irland sind dabei um 105,9 Mio. EUR auf 435,0 Mio. EUR aufgrund der Aufstockung des Programms zur Verbriefung von Forderungen angestiegen (Vorjahr: 329,1 Mio. EUR). Neben den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen die sonstigen Verbindlichkeiten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 337,3 Mio. EUR (Vorjahr: 293,7 Mio. EUR), sonstige Finanzierungen für Container in Höhe von 207,5 Mio. EUR (Vorjahr: 190,8 Mio. EUR) sowie Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing in Höhe von 141,7 Mio. EUR (Vorjahr: 155,0 Mio. EUR). Stichtagsbezogene Bewertungseffekte aus der Währungsumrechnung wirkten sich ebenfalls erhöhend auf den Bestand der sonstigen Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2016 aus.

## FINANZLAGE

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

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

Zur Absicherung der Euro-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.

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

### Emittenten-Ratings

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2016 standen die Finanzierung von getätigten Investitionen sowie die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und Senkung der Zinslast im Vordergrund.

### Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2016 hat die Gesellschaft neben der Unterzeichnung des Business Combination Agreement mit der UASC folgende wesentlichen Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

- Am 2. November 2016 und am 7. Dezember 2016 hat Hapag-Lloyd jeweils ein Schiff mit einer Transportkapazität von 10.500 TEU in Dienst gestellt, für deren Finanzierung Darlehen in Höhe von jeweils 74,5 Mio. USD (68,2 Mio. EUR bzw. 69,9 Mio. EUR) zur Auszahlung kamen.
- Hapag-Lloyd hat am 12. April 2016 im Bestand befindliche Container im Rahmen eines sogenannten Japanese-Operating-Lease an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu sieben Jahren zurückgemietet mit der Option, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 44,6 Mio. EUR.
- Im Rahmen von Kosteneinsparungsmaßnahmen wurden für bestehende Operating-Lease-Verträge die Laufzeiten verlängert sowie Leasingraten reduziert. Infolge dieser Vertragsänderungen erfolgte eine Umklassifizierung einiger Verträge als Finance-Lease-Verträge, die mit einem Volumen von 8,9 Mio. EUR zu bilanzieren waren.

- Ab Oktober 2016 kamen die im September 2016 bestellten neuen 5.750 Kühlcontainer, darunter 5.000 x 40-Fuß- und 750 x 20-Fuß-Kühlcontainer, zur Auslieferung. Während 2.500 Kühlcontainer angemietet wurden, gingen 3.250 Reefercontainer in das wirtschaftliche Eigentum über. Letztere wurden durch eine Leasing-Vereinbarung finanziert. Die Leasing-Vereinbarung umfasst ein Volumen von 36,1 Mio. EUR.
- Am 20. Dezember 2016 gelangte eine neu abgeschlossene Flottenfinanzierung in Höhe von 396,0 Mio. USD (381,5 Mio. EUR) zur Auszahlung. Diese Finanzierung mit einer Laufzeit von acht Jahren wurde dazu verwendet, um die auf Ebene der inzwischen mit der Hapag-Lloyd AG verschmolzenen Third CSAV Germany GmbH bestehenden Darlehensfinanzierungen für sieben eigene Schiffe in Höhe von 287,3 Mio. EUR abzulösen. Der restliche ausgezahlte Betrag in Höhe von 94,2 Mio. EUR steht der Hapag-Lloyd AG frei zur Verfügung.
- Am 23. August 2016 unterzeichnete die Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH einen Vertrag über die Verlängerung der Laufzeit der Finanzierung für die Hauptverwaltung am Ballindamm um weitere zehn Jahre bis 2026 sowie die Erhöhung des Immobilienkredites von 54,4 Mio. EUR auf 85,0 Mio. EUR mit dem bisherigen Finanzierer. Der zusätzliche Kreditbetrag von 30,6 Mio. EUR wurde in Form eines konzerninternen Kreditvertrages an die Hapag-Lloyd AG weitergereicht.
- Eine im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossene Kreditlinie zur Finanzierung von Containerinvestitionen in Höhe von 135,0 Mio. USD wurde zum aktuellen Bilanzstichtag vollständig in Anspruch genommen (31. Dezember 2016: 127,8 Mio. EUR, Vorjahr: 94,0 Mio. USD bzw. 86,3 Mio. EUR).
- Die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Börsengangs gewährte Kreditlinie in Höhe von 125,0 Mio. USD wurde zum Bilanzstichtag vollständig in Anspruch genommen (31. Dezember 2016: 118,4 Mio. EUR, Vorjahr: 0,0 Mio. EUR).

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Zum 31. Dezember 2016 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

**Liquiditätsanalyse**

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug insgesamt 661,8 Mio. EUR (Vorjahr: 762,4 Mio. EUR).

**Außerbilanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus dem Bestellobligo betreffen Zahlungsverpflichtungen für Containerschiffe gegenüber der Werft für bestellte Containerschiffe. Diese reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der in 2016 erfolgten Auslieferung von zwei Schiffen, der „Valparaiso Express“ und der „Callao Express“. Das bestehende Orderbuch umfasste zum Stichtag noch drei Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.500 TEU. Die Indienststellung der neuen Schiffe ist bis 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 belasteten die unverändert schwierigen Marktbedingungen die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd. Aufgrund der insbesondere zu Beginn der „Peak Season“ 2016 unter den Erwartungen liegenden Ratenentwicklung sowie eines unverändert schwierigen Branchenumfeldes konnten die Prognosen hinsichtlich der durchschnittlichen Frachtrate und der operativen Ergebnisentwicklung gemessen am EBITDA und EBIT nicht erreicht werden. Ungeachtet der bestehenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Herausforderungen beurteilt der Vorstand die wirtschaftliche Lage des Hapag-Lloyd Konzerns zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts als robust. Der Hapag-Lloyd Konzern ist mit seinem Leistungsportfolio und dem aktuellen Finanzprofil gut aufgestellt und könnte seine Marktposition durch den geplanten Zusammenschluss mit der UASC stärken. Bei einer erfolgten Übernahme der UASC-Geschäftsaktivitäten würde die Verschuldung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2017 deutlich ansteigen. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2017 liegt im Rahmen der Erwartungen.

## **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 2016 erstellt, der folgende Schlusserklärung 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 verbundener 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 verbundenen Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Strategische Risiken werden demgegenüber aufgrund ihres übergeordneten Charakters in der Regel auf oberster Managementebene aufgedeckt und im Rahmen der Mittel- und Langfristplanung berücksichtigt. Eine Evaluierung der sich aus der Markt- und Unternehmensentwicklung ergebenden Chancen durch die Führungsebene und den Vorstand von Hapag-Lloyd findet regelmäßig statt.

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

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

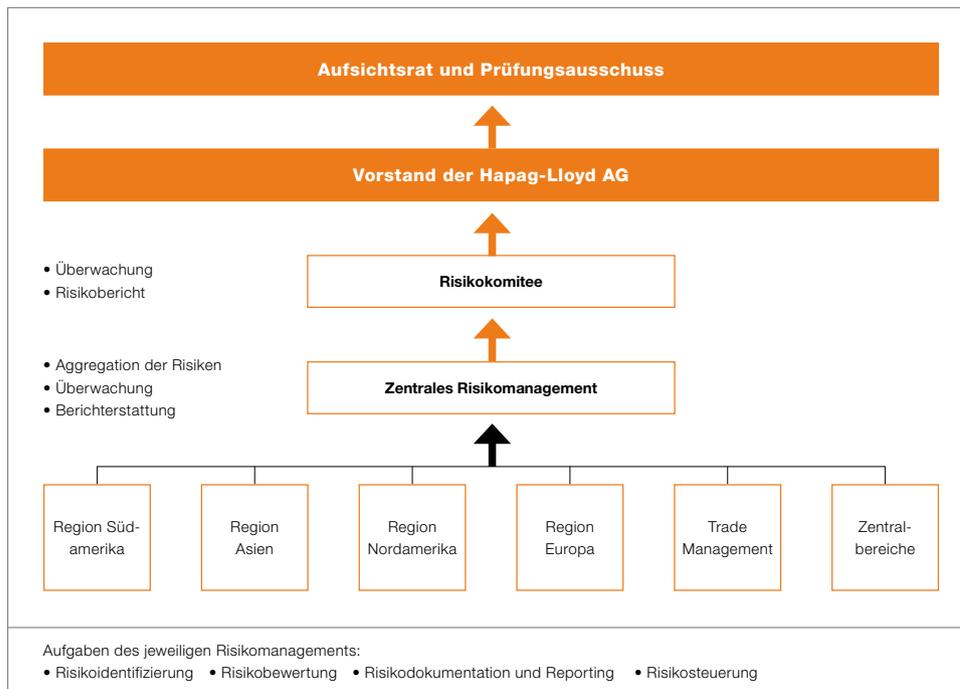
Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit die Risikomanager benannt, die für die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der operativen und finanziellen Risiken in den Regionen und den zentralen Fachbereichen (z. B. Treasury & Finance) verantwortlich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

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

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

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

### Risikomanagement der Hapag-Lloyd AG



Die Revision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten durch. Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2016 der Hapag-Lloyd AG wurde die grundsätzliche Eignung des Risikofrüherkennungssystems, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen, durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft.

Die Methoden und Systeme des Risikomanagements wie auch die Kontrollen sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden ständig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen Rahmenbedingungen angepasst. Als Teil des Risikomanagements werden Risiken durch die dezentralen Gesellschaften und die zentralen Fachbereiche so weit

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

## **BESCHREIBUNG DER WESENTLICHEN MERKMALE DES 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 Fehlausagen in der Rechnungslegung zu vermeiden, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften zu gewährleisten. Die dazu eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht erreicht werden.

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

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

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

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

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

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

### **Grundsätzliche Kontrollaktivitäten**

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

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

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

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. In 2016 erfolgte erneut ein unabhängiges externes Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Institutes für Interne Revision (DIIR). Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen.

Darüber hinaus wurde in 2016 die Funktionsfähigkeit der gesamten für die Zentralbereiche im IKS dokumentierten Schlüsselkontrollen erneut extern überprüft.

### **IKS-Nachweisprozess**

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

## **RISIKEN**

Die bedeutsamsten Risiken sowie ihre Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind auf der Seite 73 aufgeführt. Auch die weniger bedeutsamen Risiken sind im folgenden Abschnitt beschrieben, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt.

### **STRATEGISCHE RISIKEN**

#### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

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

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

**Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen**

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

**Risiken durch intensiven Wettbewerb**

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

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

**Risiken durch eine weitere Branchenkonsolidierung**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## OPERATIVE RISIKEN

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

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

### **Treibstoffpreisisiken**

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerpreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Im Geschäftsjahr 2016 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 7,6% der Umsatzerlöse.

Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2016 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO) des Hapag-Lloyd Konzerns bei 210 USD je Tonne und damit um 102 USD je Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. So stiegen die Bunkerpreise im zweiten Halbjahr 2016 wieder deutlich an. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, dürfte dies die Treibstoffkosten in 2017 deutlich verteuern.

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

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften von bis zu maximal 80% des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Per Ende Februar 2017 waren insgesamt rd. 28% der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen der gesamten Hapag-Lloyd Flotte für das Geschäftsjahr 2017 gesichert.

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

### **Risiko aus Schwankungen in den Charterraten**

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes einer Containerreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer üblicherweise auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charterraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe. Es ist nicht auszuschließen, dass die Charterraten in Zukunft deutlich anziehen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Die Höhe der Charterraten wird von Angebot und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charterraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten.

Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns lag per 31. Dezember 2016 bei rund 57 %. Die übrigen 43 % sind gechartert, davon elf Schiffe langfristig, 22 mittelfristig und 58 kurzfristig.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Flotte der Hapag-Lloyd AG lag per 31. Dezember 2016 bei rund 51 %. Die übrigen 49 % sind gechartert, davon 18 Schiffe langfristig, 22 mittelfristig und 58 kurzfristig.

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

Hinsichtlich der Entwicklung der Transportmengen und Frachtraten gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Die Frachtratenentwicklung wird zudem stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren Transportkapazitäten bestimmt. Angesichts einer weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2017, wie bereits in den vergangenen Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die sogenannte „Peak Season“, das dritte Kalenderquartal.

**Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen**

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

**Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten**

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

**Risiken beim Betrieb von Schiffen**

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

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

**Risiko aus Ansprüchen von Lieferanten und Dienstleistern**

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

**Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Risiken aus einer unbefriedigenden Ertragssituation**

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

**Risiken aus einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Projekte**

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

**IT-Risiken**

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

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, zum Beispiel durch Feuer, Energieausfall, Systemfehler, Hackerangriffe, Betrugsfälle oder Terrorismus, zu Datenverlusten kommen könnte, deren Wiederbeschaffung – sofern möglich – zu erhöhten Kosten und/oder zu einer Beeinträchtigung der Kunden- oder Partnerbeziehung führen könnte. Der Eintritt der beschriebenen IT-Risiken könnte eine hohe Auswirkung auf die Finanzlage von Hapag-Lloyd haben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als sehr gering eingestuft.

## COMPLIANCE-RISIKEN

### Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

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

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

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

### Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

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

### Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

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

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

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

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

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

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

### **Risiken der Besteuerung**

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

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

### **Risiken aus der Börsennotierung**

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

## FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

### Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

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

### Währungsrisiken

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

Wesentliche Risiken aus Wechselkursveränderungen werden fortlaufend überwacht. Zur teilweisen Begrenzung von Risiken aus Wechselkursveränderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 betraf dies USD/EUR-Geschäfte. Bei Bedarf können auch weitere Währungssicherungsgeschäfte getätigt werden. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

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

### Zinsänderungsrisiken

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

**Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten**

Aufgrund von Schwankungen der Marktpreise für Schiffe und der sich verändernden Kosten für Schiffsneubauten könnten sich die Beleihungswerte für kreditfinanzierte Schiffe ändern. Die Insolvenz von Hanjin und der starke Anstieg der beschäftigungslosen Flotte haben vor allem im dritten und vierten Quartal 2016 zu einem starken Überangebot an Schiffen und einem deutlichen Rückgang der Marktwerte von Containerschiffen geführt. In Absprache mit den kreditgebenden Finanzinstituten wird Hapag-Lloyd Teile der Schiffsfinanzierung vorzeitig tilgen. Dies könnte einen negativen Einfluss auf die Liquiditätssituation des Unternehmens haben. Hieraus könnte die Notwendigkeit der Aufnahme ungesicherter Kredite zu unvorteilhaften Konditionen entstehen. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Gebrauchtmaktpreise von Containerschiffen entstanden im vierten Quartal 2016 Unterdeckungen in den Loan-to-Value-Quoten in Höhe von 62,2 Mio. USD (58,9 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2017 wurde Hapag-Lloyd von der finanzierenden Bank aufgefordert, eine entsprechende Sondertilgung zu leisten. Laufende Verhandlungen haben zu einer deutlichen Reduzierung der zu leistenden Sondertilgungen auf 41,0 Mio. USD (38,8 Mio. EUR) geführt. Weitere Aufforderungen zur Leistung von Sondertilgungen in Höhe von 10,3 Mio. USD (9,8 Mio. EUR) erfolgten ebenfalls im ersten Quartal 2017.

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

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

**Liquiditätsrisiken**

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Diese Liquiditätsreserve des Hapag-Lloyd Konzerns betrug zum 31. Dezember 2016 759,6 Mio. EUR (Vorjahr: 962,4 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem. Die Liquiditätsreserve inklusive freier Kreditlinien der Hapag-Lloyd AG betrug zum 31. Dezember 2016 661,8 Mio. EUR (Vorjahr: 762,4 Mio. EUR). Davon entfallen zum 31. Dezember 2016 472,4 Mio. EUR (Vorjahr: 426,4 Mio. EUR) auf liquide Mittel.

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

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

**Kreditausfallrisiken**

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

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

**Risiken durch Verschuldung**

Per 31. Dezember 2016 betragen die Finanzschulden der Hapag-Lloyd AG 3.272,0 Mio. EUR (im Vorjahr: 2.810,0 Mio. EUR).

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

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

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

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

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

Per 31. Dezember 2016 belaufen sich die in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwert auf 468,7 Mio. EUR (Vorjahr: 493,8 Mio. EUR).

Per 31. Dezember 2016 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwert auf 1.661,6 Mio. EUR. (Vorjahr: 1.610,8 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 weitere 1.340,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.376,3 Mio. EUR). Insgesamt entspricht dies zusammen 26,5 % der Konzernbilanzsumme (Vorjahr: 27,0%). Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- und Firmenwerte oder der Position sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2016 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder der Position sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

### **Risiken durch Wertminderung der Beteiligung an der Containerterminal Altenwerder GmbH**

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

### **Risiken aus unterschiedlichen Ansichten mit Joint-Venture-Partnern**

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

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

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

**Risiken durch Herabstufung des Ratings**

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

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

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

**RISIKEN AUS DER GEPLANTEN ÜBERNAHME DER UASC**

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

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

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

**Risiken aus einer verzögerten oder unvollständigen Integration der UASC**

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

**Risiken aus einer substanziell höheren Verschuldung**

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

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

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

**Risiken aus einer größeren Flotte**

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

**Risiken aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte**

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

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

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

## ZUSAMMENFASSENDE ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSRISENEN

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus einem möglichen Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität. Die Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Risiken und ihre möglichen Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurden in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) vorgenommen. Zudem erfolgte eine Einschätzung der operativen Risikolage im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Angaben zu den möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der möglichen Risiken bezogen auf das zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2017 sind wie folgt klassifiziert:

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

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

- Gering: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von bis zu 100 Mio. USD (Vorjahr: bis zu 25 Mio. USD)
- Mittel: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von mehr als 100 Mio. USD und bis zu 250 Mio. USD (Vorjahr: mehr als 25 bis zu 100 Mio. USD)
- Hoch: Bei Eintritt ergeben sich negative Auswirkungen auf das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von über 250 Mio. USD (Vorjahr: über 100 Mio. USD)

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

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

## Wesentliche Risiken

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2017 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Gering	Gering	Geringer
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Geringer
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Mittel	Mittel	Höher
Liquidität*	Gering	Hoch	Gleich
Niedriger Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte	Gering	Hoch	Gleich

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

## CHANCEN

### Chancenmanagement – strategische Ausrichtung auf Chancen

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

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

## STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN

### Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich stark beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2017 könnte das

Welthandelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF mit 3,8 % deutlich stärker als in 2016 (+1,9 %) zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2017 um 3,7 % ansteigen und damit deutlich stärker wachsen als 2016 (+2,5 %). Des Weiteren dürften in 2017 alle Fahrtgebiete einen Anstieg in der Transportmenge erreichen. Sollte die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

#### **Chancen aus der Veränderung der Handelsströme**

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsumbedarf in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch dieser Länder untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2017 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten, vor allem wenn die aufstrebenden Schwellenländer ihre derzeitige Wachstumsschwäche im Jahresverlauf 2017 überwinden sollten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Chancen zu partizipieren.

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

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

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

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

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

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

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

Der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd mit der UASC soll in den ersten Monaten des Jahres 2017 erfolgen. Durch die Übernahme der CSAV-Containerschifffahrtsaktivitäten hat Hapag-Lloyd seine Marktposition vor allem in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika sowie die lokale Marktführerschaft auf dem Fahrtgebiet Transatlantik gestärkt. Die Integration der

UASC-Geschäftsaktivitäten dürfte die Marktstellung von Hapag-Lloyd auf dem Fahrtgebiet Fernost stärken und bietet den Markteintritt in das attraktive Fahrtgebiet Mittlerer Osten. Dies bietet die Chance, den Anteil an steigenden Containertransporten in diesen Fahrtgebieten zu erhöhen.

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

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

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

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

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

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

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

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

## FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

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

Auch weiterhin sind einige Großbanken unverändert zurückhaltend mit der generellen Bereitstellung von Schiffskrediten. Obwohl Hapag-Lloyd alle wesentlichen Finanzierungen in 2016 erfolgreich abschließen konnte, würde eine weniger restriktive Kreditvergabe dem Unternehmen zusätzliche finanzielle Möglichkeiten bei der Finanzierung von möglichen Wachstumsinvestitionen einräumen.

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

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's stuft seit dem 28. Juli 2016 Hapag-Lloyd mit einem unveränderten Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG von B+ und dem verminderten Ausblick „Credit Watch Negative“ ein. Am 21. Juli 2016 bestätigte die Ratingagentur Moody's das unveränderte Unternehmensrating von B2, Ausblick „stabil“. Sollte sich die Ertragssituation von Hapag-Lloyd weiter deutlich verbessern, könnten die Ratingagenturen ihr Unternehmensrating anheben. Ein verbessertes Unternehmensrating könnte niedrigere Finanzierungskosten bewirken.

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

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

## CHANCEN AUS DER GEPLANTEN ÜBERNAHME DER UASC

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

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

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

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

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

### **Chancen aus einer größeren Flotte**

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

## **ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN**

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

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

### **Wesentliche Chancen**

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

## **GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN**

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2016, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Die unverändert solide Bilanzstruktur und der mehr als ausreichende Liquiditätsstand bilden eine stabile Grundlage für das erwartete organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesamtwirtschaftlichen Unwägbarkeiten und der geopolitischen Unsicherheiten in 2017 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2016 aus.

Die Hauptrisiko der Hapag-Lloyd für 2017 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, das zu einem erneuten Druck auf die Frachtraten führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Leicht aufhellen dürfte sich in 2017 der Ausblick für die globale Konjunktur und den Welthandel als Hauptwachstumstreiber für die Nachfrage nach Containertransportleistungen.

# ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

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

### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

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

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

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

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

Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, wird auf die Angaben im Anhang (Ziffer 8: Gezeichnetes Kapital) verwiesen. In 2016 sind Hapag-Lloyd keine Stimmrechtsmitteilungen zugegangen.

### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

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

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Der Beschluss der Hauptversammlung bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst; die §§ 179 ff. Aktiengesetz sind anwendbar. Nach § 20 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen ermächtigt, die lediglich die Fassung betreffen. Der Aufsichtsrat ist zudem berechtigt, die Fassung der Satzung nach Durchführung einer Erhöhung des Grundkapitals aus dem Genehmigten Kapital 2016 sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der durchgeführten Kapitalerhöhung anzupassen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PROGNOSEBERICHT

Die Prognose für das Geschäftsjahr 2017 erfolgt auf Basis der zum 31. Dezember 2016 bestehenden Geschäftsaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzerns und damit ohne die Einbeziehung der UASC-Geschäftsaktivitäten und des UASC-Abschlusses 2016. Der Unternehmenszusammenschluss war zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses 2016 noch nicht vollzogen. Dementsprechend konnten die ökonomischen und bilanziellen Auswirkungen in diesem Bericht nicht mit hinreichender Sicherheit bestimmt werden.

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

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

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten um rd. 0,4 Mio. TEU auf 20,1 Mio. TEU in 2016 rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 1,6 Mio. TEU. Der weitere Anstieg der Angebotskapazitäten könnte auch in 2017 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen erschweren.

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

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

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

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). Das Geschäftsjahr 2016 war für die Hapag-Lloyd AG weiterhin geprägt durch ein herausforderndes Branchenumfeld und das verhaltene globale Wirtschaftswachstum. Der andauernde intensive Wettbewerb in der Containerschifffahrt bewirkte auch im Verlauf des Geschäftsjahres 2016 einen weiteren deutlichen Rückgang der Frachtraten. Die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro trug wie im Vorjahr – wenn auch nicht in demselben Maße – erneut zu deutlichen Ergebnisbelastungen im Geschäftsjahr 2016 bei. Unter der Annahme eines weitgehend stabilen USD/EUR-Wechselkurses sollte der geplante „deutliche Anstieg“ des positiven EBITDA im Konzern auch zu einer entsprechenden Verbesserung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit 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 2017 – Hapag-Lloyd Konzern ohne UASC**

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

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

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

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

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine erneute Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau am Ende des Jahres 2016, ein deutlicher Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie eine Stagnation oder sogar ein erneuter Rückgang der Frachtrate. Zusätzliche Risiken könnten sich aus der Branchenkonsolidierung und der veränderten Zusammensetzung der globalen Allianzen ergeben. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte in 2017 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

Hamburg, den 8. März 2017

**Hapag-Lloyd AG**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

# JAHRESABSCHLUSS

## BILANZ

zum 31. Dezember 2016

### AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		468,7	493,8
II Sachanlagen		4.319,9	3.825,6
III. Finanzanlagen	(2)	852,0	910,0
		<b>5.640,6</b>	<b>5.229,4</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Vorräte	(3)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		113,7	77,7
2. Noch nicht beendete Schiffsreisen		183,3	185,3
3. Geleistete Anzahlungen		2,5	1,9
4. Erhaltene Anzahlungen		-18,9	-19,2
		<b>280,6</b>	<b>245,7</b>
II. Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	(4)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		219,2	170,6
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		278,2	424,8
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		11,1	4,1
4. Sonstige Vermögensgegenstände		138,8	84,8
		<b>647,3</b>	<b>684,3</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(5)	472,4	426,4
		<b>1.400,3</b>	<b>1.356,4</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(6)	<b>13,6</b>	<b>12,6</b>
<b>D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	(7)	<b>3,9</b>	<b>3,6</b>
		<b>7.058,4</b>	<b>6.602,0</b>

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

**PASSIVA**

Mio. EUR	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	(8)	118,1	118,1
II. Kapitalrücklage	(9)	917,4	1.118,8
III. Bilanzgewinn	(9)	108,4	108,4
		<b>1.143,9</b>	<b>1.345,3</b>
<b>B. Rückstellungen</b> (11)			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		127,7	125,5
2. Steuerrückstellungen		3,7	2,9
3. Sonstige Rückstellungen		667,3	691,9
		<b>798,7</b>	<b>820,3</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b> (12)			
1. Anleihen		789,1	785,6
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		2.482,9	2.024,4
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		337,3	293,7
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.110,6	956,9
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		9,3	5,7
6. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern 2,1 Mio. EUR; Vorjahr 2,6 Mio. EUR) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1,1 Mio. EUR; Vorjahr 1,3 Mio. EUR)		379,0	358,5
		<b>5.108,2</b>	<b>4.424,8</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b> (13)			
		<b>7,6</b>	<b>11,6</b>
		<b>7.058,4</b>	<b>6.602,0</b>

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

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2016	1.1.–31.12.2015
1. Umsatzerlöse	(16)	7.590,8	7.900,5
2. Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen		-2,0	55,3
3. Sonstige betriebliche Erträge	(17)	690,1	916,5
		<b>8.278,9</b>	<b>8.872,3</b>
4. Transportaufwendungen	(18)	6.614,0	6.887,7
5. Personalaufwendungen	(19)	209,8	235,8
6a. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(20)	278,6	258,2
6b. Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		0,0	156,7
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	1.270,8	1.618,9
		<b>8.373,2</b>	<b>9.157,3</b>
<b>8. Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>-94,3</b>	<b>-285,0</b>
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		56,1	1,7
10. Erträge aus Beteiligungen		42,9	52,0
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		1,2	0,1
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		16,9	15,2
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen		29,2	182,5
14. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,1	22,1
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		172,6	197,7
<b>16. Finanzergebnis</b>	(22)	<b>-84,8</b>	<b>-333,3</b>
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(23)	5,0	4,6
<b>18. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-184,1</b>	<b>-622,9</b>
19. Sonstige Steuern		17,3	12,8
<b>20. Jahresfehlbetrag</b>		<b>-201,4</b>	<b>-635,7</b>
21. Gewinnvortrag		108,4	108,4
22. Entnahme aus der Kapitalrücklage		201,4	635,7
<b>23. Bilanzgewinn</b>	(9)	<b>108,4</b>	<b>108,4</b>

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

# ANHANG

## ALLGEMEINE ANGABEN

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

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) vom 17. Juli 2015 unter Beachtung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Aufgrund der erstmaligen Anwendung der Vorschriften des BilRUG ist die Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse zum Vorjahr nicht uneingeschränkt möglich. Eine nachrichtliche Darstellung des Betrags der Umsatzerlöse des Vorjahres, der sich aus der Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG ergeben haben würde, wird im Abschnitt „Erläuterung der Gewinn- und Verlustrechnung“ gemacht.

Zudem erlaubt die im Laufe des Vorjahres erfolgte Integration des operativen Geschäfts der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten nur eine begrenzte Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung des aktuellen Geschäftsjahres mit dem Vorjahr.

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert und erläutert. Mit den Vorschriften des BilRUG geht eine Anpassung des Gliederungsschemas der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahr einher. Die Anpassungen, die sich aus der erstmaligen Anwendung des BilRUG im Einzelnen für das Vorjahr ergeben, werden im Abschnitt „Erläuterung der Gewinn- und Verlustrechnung“ dargestellt.

Die Third CSAV Ships Germany GmbH, Hamburg, Deutschland („Third CSAV Ships Germany“), wurde im Berichtszeitraum im Rahmen einer Aufwärtsverschmelzung (up-stream-merger) auf die alleinige Gesellschafterin Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Die Verschmelzung erfolgte zu Buchwerten ohne Kapitalerhöhung. Der Beteiligungsbuchwert und das übertragene Reinvermögen standen sich in Höhe von jeweils 192,8 Mio. EUR gegenüber. Der Verschmelzungstichtag war der 1. September 2016, somit wurden sämtliche Geschäftsvorfälle ab dem 1. September 2016 im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG dargestellt und sämtliche Vermögensgegenstände und Schulden der Third CSAV Ships Germany übernommen. Die Vergleichbarkeit des Anlagevermögens und der Finanzschulden ist somit nur eingeschränkt möglich.

## BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie die Gliederung der Vorjahresbilanz sind im Geschäftsjahr unverändert beibehalten worden. Das BilRUG bedingt eine Anpassung des Gliederungsschemas der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahr.

### Währungsumrechnung

Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten, liquide Mittel und Rückstellungen werden grundsätzlich gemäß § 256a HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Für langfristige übrige Fremdwährungsforderungen/-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.

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.

### 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 aufgrund der voraussichtlich unbegrenzten Nutzung keiner planmäßigen Abschreibung. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden nicht aktiviert.

Aufgrund der Langlebigkeit des Kundenportfolios sowie der erwarteten Synergiepotenziale als wesentliche Werttreiber des Geschäfts- oder Firmenwerts und des Ertragspotenzials wird der in 2015 erworbene 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 zehn bzw. 20 % der Anschaffungskosten abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn voraussichtlich dauerhafte Wertminderungen vorliegen. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungskosten, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen.

Sofern die Hapag-Lloyd AG als Leasingnehmer alle wesentlichen Chancen und Risiken aus einem Leasingverhältnis trägt, werden die Leasinggegenstände in der Bilanz im Zugangszeitpunkt zum Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear über die Laufzeit des 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 Vermögensgegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr als 150 EUR und bis zu 1.000 EUR betragen, werden nach § 6 Abs. 2a EStG in einem jährlichen Sammelposten erfasst, der in jedem Geschäftsjahr mit 20 % abgeschrieben wird.

### **Finanzanlagen**

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

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

### **Umlaufvermögen**

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder mit 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 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 aufgrund 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 den einzelnen Bestandteilen zugeordnet. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

### **Aktive Rechnungsabgrenzungsposten**

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

### **Rückstellungen**

Die Pensionsverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Aufgrund der Neufassung des §253 Abs. 6 HGB erfolgt die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen erstmalig mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Im Vorjahr wurde der durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre verwendet. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ist grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, sofern die nach der Ausschüttung verbleibenden frei verfügbaren Rücklagen zuzüglich eines Gewinnvortrags und abzüglich eines Verlustvortrags nicht mindestens dem Unterschiedsbetrag entsprechen.

Für die Bewertung zum 31. Dezember 2016 wird der entsprechende Zinssatz auf Basis der zum 31. Oktober 2016 veröffentlichten Zinsinformationen auf den 31. Dezember 2016 prognostiziert. Dieser beträgt 4,00 % p. a. (Vorjahr: 3,88 % p. a.). Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zugrunde: Gehaltstrend 2,5 % p. a. (Vorjahr: 2,5 % p. a.), Rententrend 5,5 % alle drei Jahre (Vorjahr: 5,5 % alle drei Jahre), Fluktuationsrate 1,0 % p. a. (Vorjahr: 1,0 % p. a.). Davon abweichend werden für die Niederlassung in den Niederlanden Rentensteigerungen von 2,0 % p. a. (Vorjahr: 2,0 % p. a.) und eine Fluktuationsrate in Abhängigkeit vom Alter der Mitarbeiter zwischen 0 und 10 % p. a. (Vorjahr: 0 bis 10%) zugrunde gelegt.

Für einen Teil der Pensionsverpflichtungen existieren Rückdeckungsversicherungsverträge, die an die Pensionäre verpfändet sind. Entsprechend werden die Verpflichtungen und der Gegenwert der Rückdeckungsversicherung nach §246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Für einen weiteren Teil von Pensionsverpflichtungen sowie für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen der Mitarbeiter sind entsprechende Mittel in Spezialfonds angelegt, die dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen sind. Das Deckungsvermögen wird zum beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den jeweils zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt

der Wert der Wertpapiere die Verpflichtungen, erfolgt der Ausweis als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung auf der Aktivseite der Bilanz. Soweit der Zeitwert des Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge 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 abzuzinsen mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ergibt. Die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze für die Abzinsung der sonstigen Rückstellungen betragen für 2016 je nach Restlaufzeit zwischen 1,67 und 2,46 %.

### **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 Zugangzeitpunkt 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. Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2016 sowie 2015 die Besteuerung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Von dem Wahlrecht zum Ansatz aktiver latenter Steuern aufgrund sich ergebender Steuerentlastungen nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird wie im Vorjahr kein Gebrauch gemacht. Im Geschäftsjahr 2016 ergab sich insgesamt eine (nicht bilanzierte) aktive latente Steuer. Diese resultiert aus einem Körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag und einem Zinsvortrag.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ – AKTIVA

### 1. Anlagevermögen

Die in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2016 sind im Anlagenspiegel als *Anlage I* zum Anhang dargestellt.

Der Anstieg des Sachanlagevermögens resultiert neben Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von insgesamt 266,4 Mio. EUR (Vorjahr: 406,2 Mio. EUR) im Wesentlichen aus Zugängen von Containerschiffen im Zuge der rückwirkenden Verschmelzung der Third CSAV Ships Germany im Rahmen einer Aufwärtsverschmelzung (up-stream-merger) auf die Hapag-Lloyd AG. Der Verschmelzungsstichtag ist der 1. September 2016, somit werden sämtliche Geschäftsvorfälle ab dem 1. September 2016 im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG dargestellt.

Die Verschmelzung der Third CSAV Ships Germany ist zu Buchwerten ohne Kapitalerhöhung durchgeführt worden. Der Beteiligungsbuchwert und das zu übertragene Reinvermögen stehen sich in Höhe von jeweils 192,8 Mio. EUR gegenüber. Der Zugang der Containerschiffe wurde brutto im Anlagenspiegel als Zugänge aus der Verschmelzung ausgewiesen.

Die nachfolgende Darstellung stellt das übertragene Nettoreinvermögen der Third CSAV Ships Germany dem Beteiligungsbuchwert gegenüber:

Mio. EUR	Übertragenes Reinvermögen der Third CSAV Ships Germany GmbH
<b>Anlagevermögen</b>	<b>479,5</b>
Sachanlagevermögen	479,5
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>28,8</b>
Vorräte	0,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	21,3
Kassenbestand	7,0
<b>Aktive Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>0,3</b>
<b>Summe Vermögensgegenstände</b>	<b>508,6</b>
Verbindlichkeiten	315,8
<b>Summe Schulden</b>	<b>315,8</b>
<b>Übertragenes Reinvermögen</b>	<b>192,8</b>
<b>Beteiligungsbuchwert</b>	<b>192,8</b>

### 2. Finanzanlagen

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

### 3. Vorräte

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	113,7	77,7
Noch nicht beendete Schiffsreisen	183,3	185,3
Geleistete Anzahlungen	2,5	1,9
Erhaltene Anzahlungen	-18,9	-19,2
<b>Gesamt</b>	<b>280,6</b>	<b>245,7</b>

### 4. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen im Wesentlichen ein Gesellschafterdarlehen an die Hapag-Lloyd Special Finance DAC („Hapag-Lloyd Special Finance“), Dublin, Irland, in Höhe von 158,3 Mio. EUR (Vorjahr: 123,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit der bestehenden Forderungsverbriefung.

Mio. EUR	31.12.2016	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2015	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	219,2	0,0	170,6	0,0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	278,2	0,0	424,8	0,0
davon aus Lieferungen und Leistungen	21,2	0,0	219,5	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11,1	0,0	4,1	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	138,8	22,9	84,8	10,7
<b>Gesamt</b>	<b>647,3</b>	<b>22,9</b>	<b>684,3</b>	<b>10,7</b>

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten unter anderem beschränkt verfügbare Zahlungsmittel in Höhe von 18,7 Mio. EUR sowie derivative Finanzinstrumente, vor allem für gezahlte Optionsprämien zur Absicherung von 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 2016 13,7 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert:

#### Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	Nominalwert zum 31.12.2016	Marktwert zum 31.12.2016	Buchwert zum 31.12.2016
Commodityoptionen	204,5	11,2	6,1
Eingebettete Derivate	0,0	26,3	13,7

Von den eingebetteten Derivaten in Höhe von 13,7 Mio. EUR (Vorjahr: 10,7 Mio. EUR) haben Derivate mit einem Buchwert in Höhe von 11,5 Mio. EUR eine Laufzeit von mehr als einem Jahr.

### **5. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks**

Der Posten umfasst Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht von den Kassenbeständen abgesetzt, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 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: 0,1 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 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: 118,1 Mio. EUR). Es ist in 118,1 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien (Vorjahr: 118,1 Millionen Stückaktien) mit gleichen Rechten eingeteilt; auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital (Vorjahr: 1,00 EUR).

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

Von Beginn des Geschäftsjahres bis zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung haben wir keine Mitteilungen gemäß § 21 Abs. 1 oder Abs. 1a WpHG erhalten, daher sind die nachstehenden Mitteilungen über Beteiligungen an die Hapag-Lloyd AG aus dem Vorjahr aufgeführt und weiterhin gültig.

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

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

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

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

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

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

Die Quinenco S.A., Santiago, Chile hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß

§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Compania Sud Americana de Vapores S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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

Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg, Deutschland hat uns am 05.11.2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 31,35 % der Stimmrechte (das entspricht 37.032.743 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 % der Stimmrechte (das entspricht 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

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

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

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland hat uns am 06.11.2015 gemäß §21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 04.11.2015 71,56 % (das entspricht 84.524.291 Stimmrechten) beträgt. 50,94 % der Stimmrechte (das entspricht 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (das entspricht 24.363.475 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

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

### **Genehmigtes Kapital**

Mit Beschluss der Hauptversammlung am 26. August 2016 wurde die Satzung in Bezug auf das genehmigte Kapital geändert. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. Juni 2018 um bis zu 50 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016). Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2016. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats für eine oder mehrere Kapitalerhöhungen im Rahmen des genehmigten Kapitals auszuschließen.

Die vorherige Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrats, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 17. September 2020 einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage zum Mindestausgabepreis von 1,00 EUR pro Aktie um bis zu 15,0 Mio. EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital III), wurde mit Wirkung auf den Zeitpunkt der Eintragung des Genehmigten Kapitals 2016 aufgehoben.

### **9. Kapitalrücklage und Bilanzgewinn**

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 201,4 Mio. EUR wird durch die Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von 201,4 Mio. EUR ausgeglichen. Danach verbleibt eine Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB in Höhe von 644,0 Mio. EUR (Vorjahr: 644,0 Mio. EUR) und gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von 273,4 Mio. EUR (Vorjahr: 474,8 Mio. EUR).

Die Überleitung des Jahresfehlbetrags durch die Entnahme aus der Kapitalrücklage ist gemäß § 158 AktG der Ergänzung zur Gewinn- und Verlustrechnung zu entnehmen.

Der Vorstand schlägt vor, dass der im Geschäftsjahr 2016 erzielte Bilanzgewinn von 108,4 Mio. EUR vollständig auf neue Rechnung vorgetragen wird.

### **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 1,6 Mio. EUR (Vorjahr: 3,8 Mio. EUR).

Der Unterschiedsbetrag, der sich als Differenz aus dem Ansatz der Rückstellungen, abgezinst mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Jahre (Zinssatz 4,0%), und dem Ansatz der Rückstellungen, abgezinst mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Jahre (Zinssatz 3,23%), ermittelt, beträgt 25,1 Mio. EUR.

Diesen ausschüttungsgesperrten Beträgen stehen frei verfügbare Rücklagen in Höhe von 273,4 Mio. EUR gegenüber. Frei verfügbare Rücklagen setzen sich aus der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zusammen.

### **11. Rückstellungen**

In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind Pensionsverpflichtungen in Höhe von 19,2 Mio. EUR (Vorjahr: 19,6 Mio. EUR) enthalten, für die die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 10,7 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 0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR) stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) gegenüber.

Der Erfüllungsbetrag der darüber hinaus verrechneten Rückstellungen zum 31. Dezember 2016 betrug 36,7 Mio. EUR (Vorjahr: 35,6 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten der gesamten verrechneten Vermögensgegenstände betragen 38,9 Mio. EUR (Vorjahr: 34,6 Mio. EUR), während der beizulegende Zeitwert bei 40,5 Mio. EUR (Vorjahr: 39,1 Mio. EUR) liegt. Den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR) stehen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR) gegenüber.

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

Die sonstigen Rückstellungen in Höhe von 667,3 Mio. EUR (Vorjahr: 691,9 Mio. EUR) beinhalten Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 396,5 Mio. EUR (Vorjahr: 425,7 Mio. EUR), für Personalkosten in Höhe von 33,9 Mio. EUR (Vorjahr: 38,1 Mio. EUR), für Instandhaltung von geleasteten Containern in Höhe von 60,9 Mio. EUR (Vorjahr: 69,8 Mio. EUR), nicht versicherte Kasko- bzw. Ladungsschäden in Höhe von 18,2 Mio. EUR (Vorjahr: 21,0 Mio. EUR). Ebenfalls sind Rückstellungen für sonstige Risiken in Höhe von 157,8 Mio. EUR (Vorjahr: 131,7 Mio. EUR) enthalten, die unter anderem länderspezifische Risiken (51,6 Mio. EUR; Vorjahr: 42,2 Mio. EUR) sowie Verpflichtungen aus einer Garantie gegenüber einer Tochtergesellschaft für dort bestehende Pensionsverpflichtungen umfassen (15,3 Mio. EUR; Vorjahr: 7,9 Mio. EUR).

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

#### Drohverluste aus Devisentermingeschäft

Mio. EUR	Nominalwert zum 31.12.2016	Marktwert zum 31.12.2016	Buchwert zum 31.12.2016
Devisentermingeschäft	665,2	41,1	41,1

Die Devisentermingeschäfte haben grundsätzlich eine Laufzeit von unter einem Jahr. Ein Devisentermingeschäft mit einem Nominalwert von 30,6 Mio. EUR und einem negativen Marktwert in Höhe von 1,8 Mio. EUR zum Stichtag 31. Dezember 2016 hat eine Laufzeit von über einem Jahr.

**12. Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2016				31.12.2015			
	davon mit einer Restlaufzeit				davon mit einer Restlaufzeit			
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
<b>Finanz- verbindlichkeiten</b>								
Anleihen	789,1	139,1	650,0	0,0	785,6	20,8	764,8	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.482,9	631,9	1.851,0	611,0	2.024,4	495,4	1.529,0	509,8
davon durch Pfandrechte und andere Rechte gesichert	2.272,0	481,4	1.790,6	611,0	1.918,1	389,1	1.529,0	509,8
	<b>3.272,0</b>	<b>771,0</b>	<b>2.501,0</b>	<b>611,0</b>	<b>2.810,0</b>	<b>516,2</b>	<b>2.293,8</b>	<b>509,8</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten gegenüber verbunde- nen Unternehmen	1.110,6	1.079,8	30,8	30,8	956,9	956,9	0,0	0,0
davon aus Lieferungen und Leistungen	1.068,3	1.068,3	0,0	0,0	956,9	956,9	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Beteili- gungsunternehmen	9,3	9,3	0,0	0,0	5,7	5,7	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	337,3	337,3	0,0	0,0	293,7	293,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	379,0	89,2	289,8	49,0	358,5	63,4	295,1	84,8
davon aus Steuern	2,1	2,1	0,0	0,0	2,6	2,6	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1,1	1,1	0,0	0,0	1,3	1,3	0,0	0,0
davon durch Pfandrechte und andere Rechte gesichert	349,1	67,1	282,0	49,0	345,7	50,6	295,1	84,8
	<b>1.836,2</b>	<b>1.515,6</b>	<b>320,6</b>	<b>79,8</b>	<b>1.614,8</b>	<b>1.319,7</b>	<b>295,1</b>	<b>84,8</b>
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>5.108,2</b>	<b>2.286,6</b>	<b>2.821,6</b>	<b>690,8</b>	<b>4.424,8</b>	<b>1.835,9</b>	<b>2.588,9</b>	<b>594,6</b>

Die durch Pfandrechte besicherten Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Hypotheken für die zu finanzierenden Containerschiffe sowie Sicherungsübereignungen für die zu finanzierenden Container.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen neben Verbindlichkeiten aus laufender Geschäftstätigkeit gegenüber Tochtergesellschaften eine Verbindlichkeit gegenüber der Hapag-Lloyd Special Finance in Höhe von 435,0 Mio. EUR (Vorjahr: 329,1 Mio. EUR). Diese steht im Zusammenhang mit dem Programm zur Verbriefung von Forderungen. Die Verbindlichkeiten von mehr als einem Jahr resultieren aus einem Darlehen gegenüber der Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH („Hapag-Lloyd Grundstücksholding“), Hamburg, Deutschland.

### 13. Rechnungsabgrenzungsposten

Auf der Passivseite beinhaltet der Rechnungsabgrenzungsposten einen Unterschiedsbetrag aus den Anleihen in Höhe von 6,5 Mio. EUR (Vorjahr: 9,9 Mio. EUR). Davon entfallen 5,5 Mio. EUR (Vorjahr: 8,4 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	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	263,4	607,1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	263,4	603,7
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	4,3	33,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	4,3	33,7
<b>Gesamt</b>	<b>267,7</b>	<b>640,8</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 Seaspan Corporation, Trust Company Complex („Seaspan Corporation“), Ajeltake, Island, durch eine Charterverpflichtung in Höhe von 4,2 Mio. EUR (Vorjahr: 32,9 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 Seaspan Corporation direkt durch die Hapag-Lloyd AG erfolgen.

#### Patronatserklärungen / Garantien

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

Um eine Zahlungsunfähigkeit nach § 17 InsO oder eine Überschuldung nach § 19 InsO auszuschließen, hat die Hapag-Lloyd AG Patronatserklärungen zugunsten der inländischen Tochtergesellschaften First CSAV Ships Germany GmbH („First CSAV Ships Germany“), Hamburg, Deutschland, und der Second CSAV Ships Germany GmbH („Second CSAV Ships Germany“), Hamburg, Deutschland, abgegeben. Die Gültigkeit der Patronatserklärungen ist nicht vom Bestand des Beteiligungsverhältnisses mit den inländischen Tochtergesellschaften abhängig. Die Kündigungsfrist der Patronatserklärungen beträgt ein Jahr zum Ende des Wirtschaftsjahres der inländischen Tochtergesellschaften.

Ferner hat die Hapag-Lloyd AG für die ausländischen Tochtergesellschaften Hapag-Lloyd (Canada) Inc., Montreal, Kanada, Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia und Hapag-Lloyd (China) Ltd., Hong Kong, China, Patronatserklärungen abgegeben, damit die Tochtergesellschaften jederzeit in der Lage sind, ihre vertraglichen Verbindlichkeiten erfüllen zu können. Die Laufzeit der Patronatserklärungen erstreckt sich jeweils auf mindestens zwölf Monate ab dem Bilanzstichtag der Gesellschaft.

Zudem wurde durch die Hapag-Lloyd AG eine Garantie in Bezug auf die Pensionsverpflichtungen der Hapag-Lloyd UK Ltd., Barking, Großbritannien, in Höhe von 15,3 Mio. EUR (Vorjahr: 7,9 Mio. EUR) abgegeben.

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

### 15. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Nutzungsverträgen		
Bis 1 Jahr	502,1	792,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	97,5	190,8
1–5 Jahre	988,8	1.313,2
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	373,2	650,0
Über 5 Jahre	134,3	470,3
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	88,3	386,5
Bestellobligo	151,7	347,2
<b>Gesamt</b>	<b>1.776,9</b>	<b>2.923,5</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 aufgrund 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 2016 151,7 Mio. EUR. Die daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden vollständig im Jahr 2017 fällig.

## ERLÄUTERUNGEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### 16. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse werden in Höhe der Nettofrachterlöse anhand der Fahrtgebiete gegliedert. Unter der Position „Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse“ werden Slotcharter-Erlöse sowie Erlöse aus Standgeldern und anderen Leistungen ausgewiesen. In Höhe von 12,9 Mio. EUR (Vorjahr: 5,5 Mio. EUR) betreffen die Slotcharter-Erträge das Vorjahr und sind somit als periodenfremd zu klassifizieren.

Aufgrund der erstmaligen Anwendung der Vorschriften des BilRUG ist die Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse zum Vorjahr nicht uneingeschränkt möglich. Der Anstieg der Umsatzerlöse, der sich aus der Anwendung von § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG ergibt, beträgt 32,9 Mio. EUR. Dieser resultiert im Wesentlichen aus Konzernumlagen, sofern diesen ein Leistungsaustausch zugrunde liegt.

#### Umsatzerlöse nach Fahrtgebiet\*

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Atlantik	1.782,8	1.976,9
Transpazifik	1.647,8	1.982,9
Lateinamerika	1.966,5	1.616,6
Fernost	861,8	1.013,2
Intra-Asien	322,4	318,8
EMAO (Europa–Mittelmeer–Afrika–Ozeanien)	394,6	393,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	614,9	598,8
<b>Gesamt</b>	<b>7.590,8</b>	<b>7.900,5</b>

\* Aufgrund des BilRUG erfolgte eine Umgliederung von Positionen in die Umsatzerlöse. Dies führt zu einem Anstieg von 32,9 Mio. EUR. Im Vorjahr hätte sich ein positiver Effekt von 31,2 Mio. EUR ergeben, der zu einer Erhöhung der Umsatzerlöse auf 7.931,7 Mio. EUR geführt hätte.

### 17. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Kursgewinne	461,3	714,2
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	147,9	112,7
Erträge aus der Herabsetzung von Wertberichtigungen aus Forderungen	29,0	0,0
Erträge aus weiterbelasteten Kosten	20,9	26,6
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3,6	18,5
Übrige	27,4	44,5
<b>Gesamt</b>	<b>690,1</b>	<b>916,5</b>

In den Kursgewinnen sind Erträge aus der Währungsumrechnung (448,2 Mio. EUR; Vorjahr: 677,5 Mio. EUR) sowie aus realisierten Kursgewinnen und der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (13,1 Mio. EUR; Vorjahr: 36,7 Mio. EUR) enthalten.

Mit den Vorschriften des BilRUG geht eine Anpassung des Gliederungsschemas der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahr einher. Die im Vorjahr unter dem Posten „außerordentliche Erträge“ ausgewiesenen Erträge aus der Auflösung einer Rückstellung in Höhe von 56,1 Mio. EUR werden nunmehr in die sonstigen betrieblichen Erträge umgliedert.

Die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthaltenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie aus der Herabsetzung der Wertberichtigungen auf Forderungen sind periodenfremd.

### 18. Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	636,6	882,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.977,4	6.005,1
<b>Gesamt</b>	<b>6.614,0</b>	<b>6.887,7</b>

Erhaltene Rabatte für Hafен-, Kanal- und Terminalkosten sowie für Containertransportkosten werden von den entsprechenden Transportkosten abgesetzt. In Höhe von insgesamt 13,8 Mio. EUR (Vorjahr: 4,9 Mio. EUR) betreffen diese Rabatte die Vorjahre und sind als periodenfremd zu klassifizieren. Zudem sind Erträge aus der Slotcharter-Abrechnung in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 28,5 Mio. EUR) enthalten, die das Vorjahr betreffen und somit als periodenfremd zu klassifizieren sind.

### 19. Personalaufwendungen/Mitarbeiter

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Löhne und Gehälter	177,6	180,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	32,2	55,8
davon für Altersversorgung	1,0	24,9
<b>Gesamt</b>	<b>209,8</b>	<b>235,8</b>

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter entwickelte sich wie folgt:

Jahresdurchschnitt	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Seepersonal	1.176	1.246
Landpersonal	1.833	1.704
Auszubildende	202	206
<b>Gesamt</b>	<b>3.211</b>	<b>3.156</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. 2016	1.1.–31.12. 2015
<b>Planmäßige Abschreibungen</b>		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	27,8	19,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	250,8	238,7
	<b>278,6</b>	<b>258,2</b>
<b>Außerplanmäßige Abschreibungen</b>		
gemäß § 253 Abs. 4 HGB	0,0	156,7
	<b>0,0</b>	<b>156,7</b>
<b>Gesamt</b>	<b>278,6</b>	<b>414,9</b>

## 21. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Kursverluste inkl. Bankgebühren	644,7	1.003,1
Kommissionen/Vertriebsaufwendungen	392,1	373,4
Aufwendungen für IT-Leistungen	83,6	81,1
Rechts- und Beratungskosten	25,6	19,7
Factoring	17,4	18,3
Miet- und Leasingaufwendungen	12,6	12,7
Verwaltungsaufwendungen	9,6	11,3
Aufwendungen für sonstige soziale Sach- und Personalkosten	15,8	3,5
Übrige Aufwendungen	69,4	95,8
<b>Gesamt</b>	<b>1.270,8</b>	<b>1.618,9</b>

In den Kursverlusten sind 584,1 Mio. EUR (Vorjahr: 943,7 Mio. EUR) aus der Währungsumrechnung sowie 54,3 Mio. EUR (Vorjahr: 49,5 Mio. EUR) aus realisierten Kursverlusten und der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten.

Mit den Vorschriften des BilRUG geht eine Anpassung des Gliederungsschemas der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahr einher. Die im Vorjahr unter dem Posten „außerordentliche Aufwendungen“ ausgewiesenen Aufwendungen aus einem Verschmelzungsverlust in Höhe von 0,7 Mio. EUR werden nunmehr in die sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert.

## 22. Finanzergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2016	1.1.–31.12. 2015
Erträge aus Beteiligungen	42,9	52,0
davon aus verbundenen Unternehmen	12,8	14,7
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1,2	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	1,2	0,0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	56,1	1,7
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16,9	15,2
davon aus verbundenen Unternehmen	8,4	7,1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,1	22,1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	172,6	197,7
davon aus verbundenen Unternehmen	1,9	0,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	29,2	182,5
<b>Gesamt</b>	<b>-84,8</b>	<b>-333,3</b>

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen im Wesentlichen erhaltene Dividenden der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, Deutschland, in Höhe von 21,6 Mio. EUR (Vorjahr: 30,3 Mio. EUR).

Zinsen und ähnliche Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von 8,0 Mio. EUR (Vorjahr: 6,7 Mio. EUR).

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen beinhalten Erträge aus den Schiffsvermietungs-gesellschaften First, Second und Third CSAV Ships Germany in Höhe von 53,6 Mio. EUR sowie aus der Hapag-Lloyd Grundstücksholding in Höhe von 1,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,7 Mio. EUR).

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen sind wie im Vorjahr außerplanmäßig und wurden infolge der weiteren gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen und Abwicklung von ehemaligen Gesellschaften der CSAV Containerschiffahrtsaktivitäten notwendig.

### **23. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

Als Ertragsteuern werden die Körperschaftsteuer, der Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer und gezahlte Quellensteuern ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2016 fallen, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Der Gewerbeertragsteuersatz, dessen Höhe sich entsprechend aus dem gemeindespezifischen Hebesatz ergibt, beläuft sich in den Jahren 2016 sowie 2015 auf 16,5 %. Die Hapag-Lloyd AG hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach Nettotonnage und Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet.

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 1,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) enthalten.

Im Steuerergebnis sind keine latenten Steuern enthalten. Im Geschäftsjahr 2016 ergab sich insgesamt eine (nicht bilanzierte) aktive latente Steuer. Diese resultiert aus einem körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag und einem Zinsvortrag.

## **SONSTIGE ANGABEN**

### **24. 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 Verbindlichkeiten beläuft sich auf 2.621,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2.263,8 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 den übrigen im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft befindlichen Schiffen bestehen Hypotheken.

Die Besicherungen für Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 233,9 Mio. EUR (Vorjahr: 233,9 Mio. EUR) und für Teile der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 299,7 Mio. EUR (Vorjahr: 268,1 Mio. EUR) bestehen darin, dass den jeweiligen Gläubigern der Verbindlichkeiten das rechtliche Eigentum an den Containern zusteht, die aufgrund des wirtschaftlichen Eigentums bei der Hapag-Lloyd AG bilanziert werden. Dies wirkt bei wirtschaftlicher Betrachtung wie eine Sicherungsübereignung der Container.

## 25. 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.

## 26. Konzernzugehörigkeit

Die Hapag-Lloyd AG ist Mutterunternehmen für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen, für die ein Konzernabschluss aufgestellt wird. Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, Deutschland, zum 31. Dezember 2016 soll im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

## 27. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 5,6 Mio. EUR (Vorjahr: 6,5 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,2 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 125.216 Stück (Vorjahr: 112.586 Stück) virtuelle Aktien gewährt. Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR). Die Bezüge aktiver Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR).

Die Höhe der Pensionsrückstellungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern beträgt 17,7 Mio. EUR (Vorjahr: 18,2 Mio. EUR).

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

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

## 28. Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat im Dezember 2016 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft [www.hapag-lloyd.de](http://ir.hapag-lloyd.de/websites/hapaglloyd/German/8000/corporate-governance.html) in der Rubrik „IR“ unter „Corporate Governance“ <http://ir.hapag-lloyd.de/websites/hapaglloyd/German/8000/corporate-governance.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

## 29. 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.

### 30. Nachtragsbericht

Mit der „Cartagena Express“, die am 19. Januar 2017 ausgeliefert wurde, und der „Guayaquil Express“, die am 2. Februar 2017 ausgeliefert wurde, hat Hapag-Lloyd zwei weitere Schiffe der Valparaíso-Klasse mit einer Transportkapazität von je 10.500 TEU in Dienst gestellt. In diesem Zusammenhang wurden die letzten Bauraten in Höhe von insgesamt 96,0 Mio. EUR an die Werft gezahlt und zeitgleich eine Kreditfazilität in Höhe von insgesamt 138,8 Mio. EUR in Anspruch genommen. Das letzte in Bau befindliche Schiff der Valparaíso-Klasse wird voraussichtlich im April 2017 in Dienst gestellt.

Im Januar 2017 wurde eine Sale & Lease-Back-Transaktion mit gebrauchten und im Bestand befindlichen Containern geschlossen. Die Leasing-Vereinbarung hat beginnend mit dem 20. Januar 2017 eine Laufzeit von 4 Jahren und umfasst ein Volumen von 41,5 Mio. EUR. Die Container verbleiben im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft und es ergeben sich keine Ergebniseffekte aus dem Abgang der Container.

Am 1. Februar 2017 hat Hapag-Lloyd eine neue Unternehmensanleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit von fünf Jahren zu einem Ausgabekurs von 100,00 % begeben. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 150,0 Mio. EUR auf 250,0 Mio. EUR erhöht. Mit einem Teil der Emissionserlöse erfolgte die vorzeitige Tilgung der USD-Anleihe mit einem ausstehenden Restbetrag von 125,0 Mio. USD. Der ursprüngliche Rückzahlungstermin der USD-Anleihe wäre der 15. Oktober 2017 gewesen.

Am 15. Februar 2017 erfolgte die Aufstockung der im Januar begebenen Unternehmensanleihe um 200 Mio. EUR auf insgesamt 450 Mio. EUR. Die zusätzlichen Emissionserlöse von 204,8 Mio. EUR (Ausgabekurs 102,375 %) sollen zur vorzeitigen Teilrückführung der am 1. Oktober 2018 fälligen EUR-Anleihe verwendet werden.

Hamburg, den 8. März 2017

**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 2016

Mio. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2016
	1.1.2016	Zugänge	Zugänge aus Verschmelzung	Umgliederungen	Abgänge	
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
1. Entgeltlich erworbene Software	27,1	2,7	–	0,1	–	29,9
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3,5	–	–	–	–	3,5
3. Geschäft- oder Firmenwert	503,1	–	–	–	–	503,1
4. Geleistete Anzahlungen	0,1	–	–	–0,1	–	–
	<b>533,8</b>	<b>2,7</b>	<b>–</b>	<b>0,0</b>	<b>–</b>	<b>536,5</b>
<b>II. Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0,0	–	–	–	–	0,0
2. Schiffe und Wagenpark	3.569,4	151,0	505,2	59,8	–	4.285,4
3. Einbauten auf Leasingsschiffen	4,7	–	–	0,5	–	5,2
4. Großersatzteile für Schiffe	3,5	–	–	–	0,1	3,4
5. Container, Chassis, Gensets	1.172,9	58,8	–	–	7,7	1.224,0
6. Maschinen und maschinelle Anlagen	9,0	–	–	–	–	9,0
7. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18,3	2,4	–	0,0	0,8	19,9
8. Geleistete Anzahlungen	144,9	56,6	–	–60,3	–	141,2
	<b>4.922,7</b>	<b>268,8</b>	<b>505,2</b>	<b>0,0</b>	<b>8,6</b>	<b>5.688,1</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	776,7	91,8	–	–	220,2	648,3
2. Beteiligungen	319,6	–	–	–	–	319,6
3. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	–	99,5	–	–	–	99,5
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,3	0,1	–	–	–	1,4
	<b>1.097,6</b>	<b>191,4</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>220,2</b>	<b>1.068,8</b>
<b>Gesamt</b>	<b>6.554,1</b>	<b>462,9</b>	<b>505,2</b>	<b>–</b>	<b>228,8</b>	<b>7.293,4</b>

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

	Abschreibungen						Buchwerte	
	1.1.2016	Zugänge	Zugänge aus Verschmel- zung	Zuschrei- bungen	Abgänge	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015
	23,3	2,6	-	-	-	25,9	4,0	3,8
	-	-	-	-	-	-	3,5	3,5
	16,7	25,2	-	-	-	41,9	461,2	486,4
	-	-	-	-	-	-	-	0,1
	<b>40,0</b>	<b>27,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>67,8</b>	<b>468,7</b>	<b>493,8</b>
	0,0	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0
	773,7	153,4	<b>25,7</b>	-	-	952,8	3.332,6	2.795,7
	4,4	0,7	-	-	-	5,1	0,1	0,3
	2,0	0,2	-	-	-	2,2	1,2	1,5
	300,4	93,7	-	0,0	4,5	389,6	834,4	872,5
	1,8	0,9	-	-	-	2,7	6,3	7,2
	14,8	1,9	-	-	0,9	15,8	4,1	3,5
	-	-	-	-	-	-	141,2	144,9
	<b>1.097,1</b>	<b>250,8</b>	<b>25,7</b>	<b>0,0</b>	<b>5,4</b>	<b>1.368,2</b>	<b>4.319,9</b>	<b>3.825,6</b>
	182,5	28,6	-	-	-	211,1	437,2	594,2
	4,3	-	-	-	-	4,3	315,3	315,3
	-	-	-	-	-	-	99,5	-
	0,8	0,6	-	-	-	1,4	0,0	0,5
	<b>187,6</b>	<b>29,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>216,8</b>	<b>852,0</b>	<b>910,0</b>
	<b>1.324,7</b>	<b>307,8</b>	<b>25,7</b>	<b>0,0</b>	<b>5,4</b>	<b>1.652,8</b>	<b>5.640,6</b>	<b>5.229,4</b>

## ANLAGE II

## Anteilsbesitzliste der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2016

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>1</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>1</sup>
<b>Zentrale</b>					
Hamburg	Hamburg				
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00	63	*
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90	30.045	* <sup>8</sup>
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	26	*
First CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	EUR	100,00	205.404	* <sup>3</sup>
Second CSAV Ships Germany GmbH	Hamburg	EUR	100,00	32.746	* <sup>3</sup>
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10	80.433	*
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	63	*
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00	26	*
<b>Europa</b>					
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	ZAR	100,00	12.678	614
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00	1.189	41
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00	191	49
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Asnieres sur Seine	EUR	100,00	4.907	287
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00	154	27 <sup>8</sup>
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Milano	EUR	100,00	2.235	269
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	PLN	100,00	719	-11
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lisboa	EUR	100,00	167	19
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00	359	42
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00	73	25
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00	3.529	405
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00	864	53
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00	3.635	-1.426
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	USD	100,00	3.286	-15.241 <sup>4</sup>
CSAV UK & Ireland Limited i.L.	Liverpool	GBP	100,00	702	124 <sup>5</sup>
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	USD	50,00	13.395	11.132
Hapag-Lloyd Container Ltd.	Barking	EUR	100,00	3	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00	3	1
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00	**	**
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00	109	3
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00	**	**
CSAV Denizcilik Acentasi A.S.	Istanbul	TRY	100,00	5.606	4.477
CSAV Group Agencies South Africa (Pty) Ltd.	Durban	ZAR	100,00	-251	686
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00	31	*
<b>Asien</b>					
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00 <sup>2</sup>	17.242	16.792
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00	2.110	55 <sup>8</sup>
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	HKD	100,00	7.219	841
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	85.281	5.814
Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd.	Thane	INR	100,00	584.922	54.101 <sup>6</sup>
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00	223.854	20.826 <sup>6</sup>
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00	235.282	4.056
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00	2.397.480	83.531
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn.Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00	15	21
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00	915	36 <sup>8</sup>
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapore	USD	100,00	7.383	543
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	TWD	100,00	87.469	593
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90	5.771	-364
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	VND	100,00	7.154.697	1.723.813
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00	2.784	-52.803
CSAV Group (Hong Kong) Ltd. i.L.	Hong Kong	HKD	100,00	610	-131
CSAV Group Agencies (Hong Kong) Ltd. i.L.	Hong Kong	HKD	100,00	23.315	-4.427
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.	Colombo	LKR	40,00	113.948	135.704 <sup>6</sup>
<b>Nordamerika</b>					
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00	3.355	1.708 <sup>8</sup>
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00	619	199
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexico City	MXN	100,00	246.892	23.922
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	MXN	100,00	-830	-3.255
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00	287.304	16.055 <sup>8</sup>
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00	**	**
Agencias Grupo CSAV (Mexico) S.A. de C.V.	Mexico City	MXN	100,00	-74.518	-70.311

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %	Eigen- kapital in TWE <sup>1</sup>	Jahres- ergebnis in TWE <sup>1</sup>
<b>Südamerika</b>					
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00	22.306	4.796
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	COP	100,00	1.768.488	1.659.383
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	CRC	100,00	740.377	-11.975
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala City	GTQ	100,00	505	128
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	PEN	60,00	16.455	32.770
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00	**	**
CSAV Austral SpA	Valparaiso	USD	49,00	685	-2.538
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaiso	USD	100,00	**	**
CSAV Group Agencies Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00	20.450	6.110
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00	19.897	15.505
Invermar Management S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Companhia Libra de Navegacao S.A.	São Paulo	BRL	100,00	164.154	8.153
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00	**	**
Corvina Maritime Holding S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Sea Lion Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	1.141	630
Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	Valparaiso	USD	100,00	150	18
Wellington Holding Group S.A.	Road Town	USD	100,00	**	**
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00	**	**
Inversiones CNP S.A.	Lima	USD	100,00	9.806	1.246
Torksey S.A.	Montevideo	USD	100,00	**	**
Lanco Investments Internacional Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Rahue Investment Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
CNP Holding S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
CSAV Group Agency Colombia Ltda. i.L.	Bogota	COP	100,00	623.717	2.074.371
Libra Agency (Argentina) S.A.	Buenos Aires	ARS	100,00	-62.290	-15
Norasía Alya S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
<b>Sonstige</b>					
CSAV Ships S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00	1.077	0 <sup>7</sup>
Hull 1796 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	5.842	0 <sup>7</sup>
Hull 1798 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	3.767	0 <sup>7</sup>
Hull 1906 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-998	0 <sup>7</sup>
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	3.353	-1 <sup>7</sup>
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	2.013	-1 <sup>7</sup>
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
Maule Shipping Co. S.A.	Panama City	USD	100,00	**	**
CSBC Hull 896 Ltd.	Douglas	USD	100,00	**	**
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00	0	0 <sup>7</sup>
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 <sup>7</sup>
Hull 1800 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 <sup>7</sup>
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 <sup>7</sup>
Hull 2083 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	58	0 <sup>7</sup>
Hull 2084 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-16	0 <sup>7</sup>
Hull 2085 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 <sup>7</sup>
Hull 2086 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 <sup>7</sup>
Hull 2087 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 <sup>7</sup>
Hull 2088 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00	-86	0 <sup>7</sup>
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 <sup>7</sup>
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00	0	0 <sup>7</sup>
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00	**	**

<sup>1</sup> TWE = in Tausend Währungseinheiten; Abschlüsse zum 31.12.2015 soweit nicht abweichend vermerkt

<sup>2</sup> Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>3</sup> Abschluss zum 31.8.2016

<sup>4</sup> Geschäftsjahr umfasst 15 Monate

<sup>5</sup> Abschluss zum 31.12.2014

<sup>6</sup> Abschluss zum 31.3.2016

<sup>7</sup> Abschluss zum 30.9.2016

<sup>8</sup> Abschluss zum 31.12.2016

\* Ergebnisabführungsvertrag

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



bis 26. August 2016

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

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

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

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

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

seit 26. August 2016

**Nicola Gehrt**  
Head of Investor Relations Continental Europe, Asia & Middle East TUI AG, Hannover

**Christine Behle** (1. Stellv. Vorsitzende)  
Mitglied des Bundesvorstands ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft  
Bundesverwaltung, Berlin

**Sabine Nieswand**  
Betriebsratsvorsitzende Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Klaus Schroeter**  
Gewerkschaftssekretär ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Bundesverwaltung, Berlin

**Uwe Zimmermann**  
Kaufmännischer Angestellter Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

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

Stolt-Nielsen Limited – Mitglied des Verwaltungsrats

**Anthony Firmin**

HHLA Container Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

SCA Service Center Altenwerder GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH – Mitglied des Beirats

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

Through Transport Mutual Insurance Association Ltd. – Mitglied des Verwaltungsrats

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

Barmenia Allgemeine Versicherungs AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Barmenia Lebensversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

ESSO Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

MAN SE – Mitglied des Aufsichtsrats

MAN Diesel Turbo SE – Mitglied des Aufsichtsrats

MAN Truck & Bus AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Renk AG – Mitglied des Aufsichtsrats

**Andreas Bahn (bis 26. August 2016)**

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

– Mitglied des Aufsichtsrats

HHLA Container Terminals GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

**Horst Baier (bis 26. August 2016)**

TUI Deutschland GmbH – Vorsitzender des Aufsichtsrats

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

RIUSA II S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

TUI Canada Holdings Inc. – Mitglied des Verwaltungsrats

Sunwing Travel Group Inc. – Mitglied des Verwaltungsrats

**Christine Behle (seit 26. August 2016)**

Deutsche Lufthansa AG – Mitglied des Aufsichtsrats

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

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaften – Mitglied des Aufsichtsrats

**Nicola Gehrt (seit 26. August 2016)**

TUI Deutschland GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

**Karl Gernandt**

Kühne + Nagel International AG – Vize-Präsident des Verwaltungsrats

Kühne Holding AG – Präsident des Verwaltungsrats

HSV Fußball AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Kühne Logistics University – Mitglied des Aufsichtsrats

VTG Aktiengesellschaft – Mitglied des Aufsichtsrats

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

Hamburger Hochbahn AG – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Nordbank AG – Mitglied des Aufsichtsrats

Vattenfall Wärme Hamburg GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HMC Hamburg Messe und Congress GmbH – Mitglied des Aufsichtsrats

HSH Finanzfonds AöR – Mitglied der Anstaltsträgerversammlung

**Francisco Pérez Mackenna**

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

Compañía Cervecerías Unidas S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Banco de Chile – Mitglied des Verwaltungsrats

Nexans S.A. – Mitglied des Verwaltungsrats

Invexans S.A. - Mitglied des Verwaltungsrats

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

Tech Pack S. A. – Mitglied des Verwaltungsrats

**Óscar Eduardo Hasbún Martínez**

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

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

## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

### VERSICHERUNG NACH DEN §§ 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.

Hamburg, den 8. März 2017

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

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Nicolás Burr



Anthony J. Firmin



Thorsten Haeser

## BESTÄTIGUNGSVERMERK

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 2016 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.

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 8. März 2017

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  
Silvester Group

### **Druck**

optimal media GmbH



